



3.

18 MAART 2011

Ruimtelijke onderbouwing projectbesluit ex artikel 3.10 Wro

P&R Zuiderzeeweg 46A/B Amsterdam Oost

De heer Ing J.A. Zijderveld

Inhoud

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Procedure	3
1.3	Doel van het plan	3
2	Projectprofiel	5
2.1	Beschrijving projectlocatie en omgeving	5
2.2	Beschrijving van het voornemen	5
3	Beleidsprofiel	7
3.1	Bestemmingsplan	7
3.2	Projectplan	8
4	Gebiedsprofiel	9
4.1	Verkeer	9
4.2	Geluid	10
4.3	Externe veiligheid	11
4.4	Lichthinder	11
4.5	Trillingen	11
4.6	Bodem	11
4.7	Flora en Fauna	11
4.8	Archeologie	11
4.9	MER-/MER-beoordelingsplicht	12
4.10	Luchtkwaliteit	12
4.11	Luchthavenindelingsbesluit	15
4.12	Geur	15
4.13	Zonering o.g.v. bedrijvenlijst	15
4.14	Water	15
4.15	Cultuurhistorie	15
4.16	Ecologische uitvoerbaarheid	15
5	Projectmotivering	16
5.1	Motivering te realiseren bouwplan.	16
5.2	Planologische regeling	16
6	Uitvoerbaarheid	17
6.1	Economische uitvoerbaarheid	17
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	17

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In 2005 is het P&R terrein met bijbehorende bouwwerken aan de Zuiderzeeweg 46A/B gerealiseerd op basis van een tijdelijke vrijstelling (art. 17 WRO). Hiermee werd het mogelijk om de P&R locatie aan te leggen en te gebruiken.

Inmiddels is de termijn van de vrijstelling verlopen en is er op 15 juli 2010 een nieuwe aanvraag ingediend (M01/07772010) voor verlenging van de instandhoudingstermijn van de verleende vergunning (G01.0221-2004).

In uw brief van 24 augustus 2010 geeft u aan dat voor de instandhouding van de gebouwen een projectbesluit dient te worden genomen. Hiervoor dient een ruimtelijke onderbouwing te worden gemaakt, waarvoor nadere informatie en onderzoeken noodzakelijk zijn.

De verlenging van de instandhoudingstermijn is ingegeven door het beschikbaar stellen van P&R locaties conform door het college van Amsterdam vastgesteld stuk "Voorrang voor een Gezonde Stad" waarin het aantal P&R locaties en daarmee het aantal parkeerplekken moet worden uitgebreid.

Het Ontwikkelingsbedrijf Gemeente Amsterdam heeft aangegeven dat:

- Het onderhavige terrein betrokken is bij de planvorming en –uitvoering van het project Zeeburgereiland, zoals vastgelegd in het Ontwikkelingsplan Zeeburgereiland (Raadsbesluit 13 april 2005, nummer 184/169, afdeling 3a);
- de planning voor het deelgebied Baaibuurt, waarbinnen het te gebruiken stuk grond is gelegen, thans aangeeft dat medio 2016 gestart wordt met planuitvoering;
- de feitelijke realisering van de plannen thans nog niet aan de orde is;
- het terrein met ingang van 1 januari 2005 bij de dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer als P&R terrein tijdelijk in gebruik is;
- de voorkeur van de gemeente uitgaat naar het voortzetten van de tijdelijke parkeerruimte ten behoeve van P&R;
- Gebruik als P&R terrein een tijdelijk karakter heeft, tot medio 2016.

1.2 Procedure

Volgens het vigerende bestemmingsplan "Zeeburgereiland" passen de diverse bouwwerken geen gebouw zijnde die bestemd zijn om te voorzien in een tijdelijke behoefte van het P&R terrein niet in het bestemmingsplan.

Ter verwezenlijking van het tijdelijke bouwplan dient een procedure ex artikel 3.22 WRO doorlopen te worden.

1.3 Doel van het plan

Initiatiefnemers hebben zich tot doel gesteld om de tijdelijkheid van het P&R terrein met bijbehorende bouwwerken te verlengen gezien het uitstel van de planuitvoering

“Baaibuurt” tot medio 2016 en de doelstelling zoals vastgelegd in het beleidskader
“Voorrang voor een Gezonde Stad” te onderschrijven.

Hiermee wordt kosteneffectief opgetreden en positief bijgedragen aan de exploitatie van
het Zeeburgereiland waarbij tevens wordt voorkomen dat een stuk grond onnodig braak
komt te liggen.

2 Projectprofiel

In dit hoofdstuk wordt kort een beschrijving geschets van de projectlocatie en de voorgenomen ontwikkeling.

2.1 Beschrijving projectlocatie en omgeving

De P&R is gelegen aan de Zuiderzeeweg 46A/B ten zuidwesten van de kruising van de IJburglaan en de Zuiderzeeweg, zie figuur 2.1. net ten noorden van het P&R terrein ligt de ingang van de Piet Heintunnel richting het centrum. Voor gebruikers van de P&R is het mogelijk nadat zij de auto of bus hebben geparkeerd met de tram Amsterdam te bezoeken. Aan de zuidwest kant ligt een voormalig asielzoekerscentrum welke tegenwoordig in gebruik is als studentenhuusvesting.



Figuur 2.1 P&R terrein Zuiderzeeweg 46

De functie van P&R terrein past niet binnen het vigerende bestemmingsplan. In dit kader heeft het P&R terrein een tijdelijke vrijstelling verkregen op basis van artikel 17 van de oude WRO. Inmiddels is deze vrijstelling verlopen en wil de gemeente Amsterdam de functie nog 5 jaar verlengen.

2.2 Beschrijving van het voornemen

Sinds het P&R terrein haar tijdelijke vrijstelling ontving is er het één en ander veranderd op het gebied van wetgeving. Ten eerste is een nieuwe Wet Ruimtelijke Ordening van kracht geworden en is met ingang van 1 oktober 2010 de Wabo van kracht.

De aanvraag is ingediend voor de inwerking treden van de Wabo, een Projectbesluit is de juiste procedure om de functie ruimtelijk mogelijk te maken.

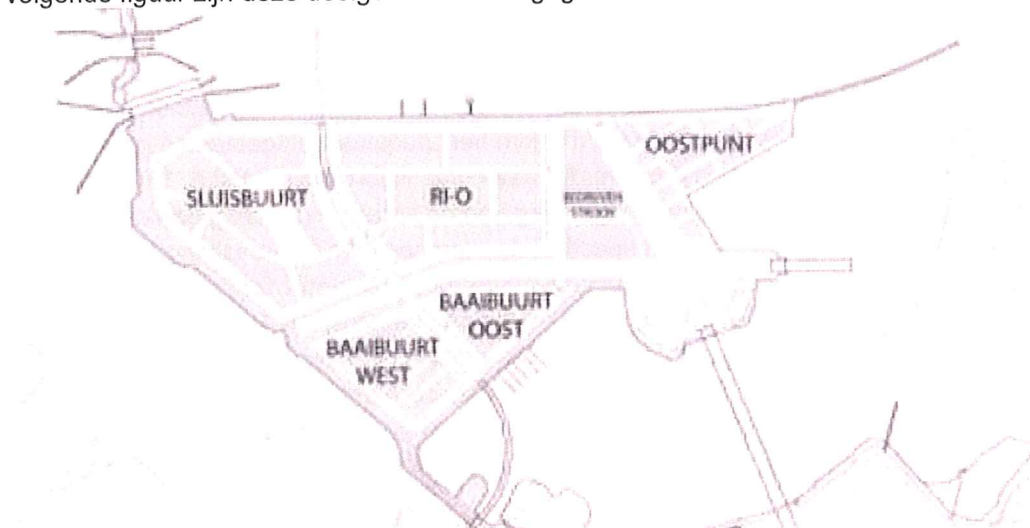
Ter verwezenlijking van het tijdelijke bouwplan dient een procedure ex artikel 3.22 WRO doorlopen te worden.

3 Beleidsprofiel

In dit hoofdstuk is kort en voor zover relevant het beleid voor de projectlocatie beschreven.

3.1 Bestemmingsplan

In het zonebesluit 1986 is van het Zeeburgereiland het gebied ten oosten van de Zuiderzeeweg en het noordwestelijke deel (Sluisbuurt) als gezoneerd industrieterrein aangemerkt. Amsterdam maakt al een aantal jaren plannen voor de herontwikkeling van het Zeeburgereiland. In 2005 heeft de gemeenteraad het Ontwikkelingsplan Zeeburgereiland vastgesteld. Hierin worden vijf deelgebieden genoemd: de Oostpunt, de Baaibuurt Oost en – West, de Sluisbuurt en het voormalige RI-Oost terrein. In de volgende figuur zijn deze deelgebieden weergegeven.



Voor de herontwikkeling is in 2008 een MER vastgesteld. Hierin wordt beschreven dat Amsterdam het Zeeburgereiland in de komende jaren wil ontwikkelen tot een gebied voor wonen, werken en recreatie. Het eerste bestemmingsplan van deze ontwikkeling heeft betrekking op het voormalige RI-Oost terrein en omvat onder meer de realisatie van circa 2000 woningen. Het bestemmingsplan RI-Oost is op 30 september 2009 door de gemeenteraad vastgesteld. In dit bestemmingsplan is de status van gezoneerd industrieterrein opgeheven; binnen het plangebied zijn geen A-inrichtingen toegestaan. De volgende deelgebieden hebben, op grond van het zonebesluit 1986, daarmee nu nog de status van gezoneerd industrieterrein:

- Noordelijk deel van de Sluisbuurt;
- Baaibuurt Oost;
- Toekomstige Bedrijvenstrook;
- Oostpunt.

De thans aanwezige bedrijven in de deelgebieden zijn géén van allen A-inrichtingen. Hierdoor is het niet noodzakelijk dat de locatie waar zij zijn gevestigd de status van gezoneerd industrieterrein behoudt. De geluidruimte voor deze bedrijven is opgenomen in hun milieuvergunningen respectievelijk de eisen op grond van het Activiteitenbesluit.

Voor de Baaibuurt west en de Sluisbuurt geldt nog het Algemeen Uitbreidingsplan uit 1939. Volgens de plankaart geldt hier de bestemming "Luchthaven watervliegtuigen (Schellingwoude)". Ten gevolge van het bestemmingsplan "Uitsluiting A-Inrichtingen" (vastgesteld door de gemeenteraad op 13 december 1989, goedgekeurd door gedeputeerde staten van Noord-Holland bij besluit van 24 juli 1990) zijn hier A-Inrichtingen uitgesloten.

3.2 Projectplan

Het betreffende plan ligt in Baaibuurt west. Waarvoor het Algemeen Uitbreidingsplan uit 1939 geldt en het bestemmingsplan Uitsluiting A-inrichting.

P&R betreft geen bedrijvigheid aangaande een A-inrichting. De strijdigheid en daarmee eerder verleende vrijstelling is gebaseerd op het Algemene Uitbreidingsplan uit 1939. Deze bestemming is gezien de ontwikkelingen in het gebied achterhaald.

Dit blijkt uit de inleiding van het bestemmingsplan Facetherziening zonebesluit Oostelijk Havengebied-Zeeburg. Hierin staat beschreven:

"In verband met deze ontwikkelingen is in het zonebesluit beschreven dat de geluidzone in vier stappen gefaseerd zou worden ingekrompen al naar gelang de voortgang van de woningbouw in het Oostelijk Havengebied. De laatste stap, fase 4 genoemd, behelsde een geluidzone rondom het Cruquius werkgebied en het Zeeburgereiland. In het besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, d.d. 13 januari 1987, is aan deze gefaseerde inkrimping van de zone goedkeuring onthouden. Voor elke volgende fase diende een specifiek daartoe gericht nieuw besluit genomen te worden. Gebleken is dat deze latere besluiten nooit zijn genomen waardoor de oorspronkelijke geluidzone uit 1986 formeel nog geldt. Aangezien het Oostelijk Havengebied in de loop van de jaren is getransformeerd tot woongebied en ook voor het Zeeburgereiland hiervoor plannen in ontwikkeling zijn – voor het voormalige terrein van de rioolwaterzuiveringsinrichting is inmiddels een op woningbouw gericht bestemmingsplan vastgesteld (bestemmingsplan RI-Oost) - is het gewenst om de oorspronkelijke zone te actualiseren."

Gezien het contract met het Ontwikkelingsbedrijf Amsterdam om de overeenkomst te verlengen met 5 jaar tot medio 2016 en het politieke het beleidskader "Voorrang voor een Gezonde Stad" zal verlenging van de vrijstelling voor een instandhouding van nogmaals 5 jaar geen bezwaar geven op de ontwikkeling en omgevingsaspecten.

4 Gebiedsprofiel

Ten behoeve van de onderbouwing voor de te volgen procedure ten behoeve van een projectbesluit ex artikel 3.10 WRO zijn een aantal onderzoeken uitgevoerd. In dit hoofdstuk zijn in het kort de resultaten van de onderzoeken opgenomen.

4.1 Verkeer

Juridisch gezien is het ruimtelijk besluit (projectbesluit) een nieuwe keuze. Met deze achtergrond is het verplicht de verkeerssituatie van de nieuw vast te stellen ruimtelijke situatie in kaart te brengen. Ten behoeve van het projectbesluit is het van belang om inzicht te verkrijgen in het ruimtelijk belang van het P&R terrein en de verkeersaantrekkende werking van deze voorziening en het effect van de realisatie van deze voorziening op de directe omgeving.

Het ruimtebeslag en het aantal parkeerplaatsen wordt bepaald aan de hand van het bebording- en verlichtingsplan van het P&R terrein uit 2004. Aan de hand van ervaringscijfers en met behulp van gerichte aannames met betrekking tot bezettingsgraad en parkeerduur wordt vervolgens het aantal aankomsten en vertrekken van motorvoertuigen berekend.

Verkeersgeneratie 'P+R terrein' Zeeburg

Ten aanzien van de bezettingsgraad van het P+R terrein wordt uitgegaan van de gegevens op de volgende website: <http://stadstat.osamsterdam.nl/monitor>

Hierop wordt vermeld dat de doelstelling voor de bezettingsgraad van de P+R voorzieningen in Amsterdam is deze tussen 2006-2010 te laten stijgen naar een bezettingsgraad van 65%. Voor het bepalen van de verkeersgeneratie wordt van de genoemde bezettingsgraad uitgegaan.

Terreinvulling:

- autoparkeerplaatsen: 207, waarvan 4 invalide parkeerplaatsen;
- busparkeerplaatsen: 21.

Uitgangspunten:

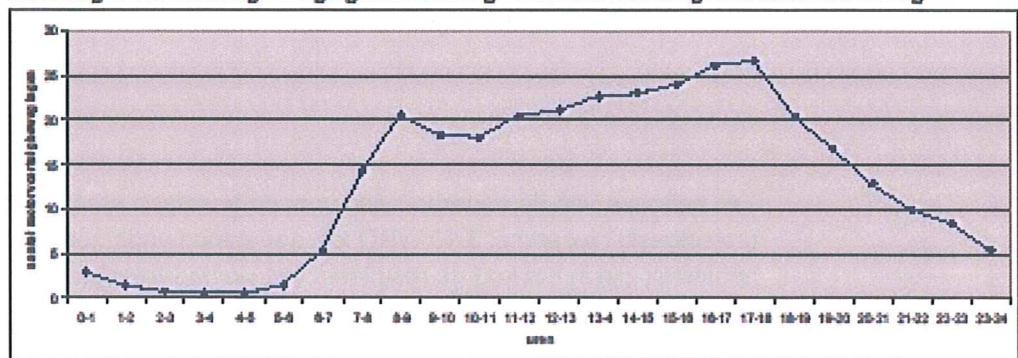
- bezettingsgraad weekdag 65%;
- personenauto's komen 1 keer en vertrekken vervolgens;
- bussen komen 2 keer en vertrekken twee keer per dag;
- verdeling over de dag is overgenomen uit het ASVV figuur 6.1/22. De verdeling voor de werk- en weekenddag zijn omgerekend naar een weekdagverdeling.

Verkeersgeneratie weekdag

parkeerplaatsen	bezettingsgraad	Verkeersgeneratie (in voertuigbewegingen)*
207 auto parkeerplaatsen	65%	270
21 busparkeerplaatsen	65%	55
totaal		325

* Motorvoertuigbeweging: vertrek of aankomst van een motorvoertuig (bij 270 motorvoertuigbewegingen zijn dit 135 auto's)

Verdeling motorvoertuigbewegingen over een gemiddelde weekdag naar uren van de dag



4.2 Geluid

Wettelijke normen

De invloed vanuit bedrijfsmatige activiteiten op de omgeving worden voor een groot deel gereguleerd vanuit de Wet milieubeheer. Om die reden wordt een ruimtelijke onderbouwing mede gebaseerd op de milieuruimte die middels de Omgevingsvergunning (voorheen milieuvergunning) of het Activiteitenbesluit (Algemene regels voor inrichtingen) wordt geboden. Een parkeerterrein, als zelfstandige activiteit, wordt echter niet gereguleerd vanuit de Wet milieubeheer. Bijlage 1 van het Besluit omgevingsrecht (Bor) wijst vergunningplichtige inrichtingen, als bedoeld in artikel 1.1 lid 3 van de Wet milieubeheer, aan. Een parkeerterrein wordt hierin niet genoemd. Omdat in de zin van de Wet milieubeheer geen sprake is van een inrichting, is ook het Activiteitenbesluit niet van toepassing.

Deelconclusie à Wet milieubeheer noch activiteitenbesluit zijn van toepassing op de functie 'parkeerterrein'.

Richtafstanden milieuzonering

Aangezien er geen sprake is van een 'inrichting' in het kader van de Wet milieubeheer en er daardoor geen harde afstandseisen zijn worden de richtafstanden beschouwd. Om te komen tot een gemotiveerde indicatie van de milieubelasting is gebruik gemaakt van bijlage 1 van de VNG publicatie Bedrijven en milieuzonering. Deze bijlage geeft voor diverse milieubelastende activiteiten aan wat de relevante milieuaspecten zijn en welke afstand tussen de activiteit en een woning in een rustige woonwijk worden geadviseerd. Een parkeerterrein (SBI-1993 6321.2) is in bijlage 1 ingedeeld in milieucategorie 2, met een richtafstand van 30 meter tot gevoelige objecten (i.c. de studentenhuysvesting aan de Zuiderzeeweg direct naast het P+R terrein). De afstand hangt samen met de geluidbelasting die hier is te verwachten ten gevolge van gebruik van de P+R-locatie. De richtafstanden in Bedrijven en milieuzonering zijn gebaseerd op een woning in een rustige woonwijk. Daarnaast kent de VNG-uitgave ook een omgevingstype *gemengd gebied*. Hieronder vallen o.a. gebieden die direct langs de hoofdinfrastructuur liggen. Gezien de aanwezige functiemenging of de ligging nabij drukke wegen kent het gemengd gebied al een hogere milieubelasting. Dat rechtvaardigt het verlagen van de richtafstanden met één stap. De richtafstand van 30 meter voor een activiteit in milieucategorie 2 kan dan worden verkleind tot 10 meter.

De aanwezigheid van onder andere de ontsluitingsweg S114, de tramlijn 26 en bedrijfsmatige activiteiten gelegen aan de Zuider-IJdijk en omgeving maken dat de onderzoekslocatie als 'gemengd gebied' getypeerd dient te worden, zoals hierboven bedoeld. Voor het parkeerterrein is daardoor sprake van een richtafstand van 10 meter. De meest nabij gelegen (studenten)woningen zijn gelegen op meer dan 10 meter van het parkeerterrein. Derhalve voldoet de situatie aan de redelijkerwijs te stellen richtafstanden. Op deze locatie zal het parkeerterrein geen significante verslechtering van het leefklimaat veroorzaken.

Conclusie

De locatie 'P+R terrein Zuiderzeeweg' wordt met behulp van een Projectbesluit (Wro) planologisch mogelijk gemaakt.

Ten behoeve van deze ruimtelijke procedure is onderzoek gedaan naar het aspect 'Akoestiek'. Op basis van de afstanden uit de VNG publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' blijkt dat voor de onderzoekslocatie wordt voldaan aan de richtafstand van 10 meter. Naar verwachting zal hierdoor het aspect 'Akoestiek' geen belemmering vormen voor de ruimtelijke procedure.

4.3 Externe veiligheid

De P&R zelf is geen risicovolle inrichting. De gebruikers van de P&R zijn verkeersdeelnemers. Volgens de wet- en regelgeving op het gebied van externe veiligheid zijn deze niet relevant voor het groepsrisico. Vanuit externe veiligheid is een nader onderzoek niet relevant.

4.4 Lichthinder

De P&R ligt bij een bestaande kruising van wegen. Hierdoor is er steeds sprake van bestaande lichtbronnen. Lichthinder hoeft niet nader onderzocht te worden.

4.5 Trillingen

De P&R is direct gelegen naast twee verkeerswegen en een trambaan. Deze produceren dusdanig veel trillingen dat trillingen afkomstig van de P&R verwaarloosbaar zijn. Trillingen hoeft niet nader onderzocht te worden.

4.6 Bodem

In 2004 is reeds een bodemonderzoek uitgevoerd bij de aanleg van het P&R terrein. De P&R is reeds aangelegd en er zal geen grondroering of ander grondverzet plaatsvinden. Als de P&R verwijderd wordt zal er een bodemonderzoek plaatsvinden bij overdracht aan het Ontwikkelingsbedrijf Amsterdam. Op deze wijze kan met behulp van het nieuwe onderzoek en het onderzoek uit 2004 de consequenties van de P&R voor de bodem bepaald worden. Gezien de reeds aanwezige situatie hoeft er geen bodemonderzoek uitgevoerd te worden.

4.7 Flora en Fauna

In 2004 is er een natuurtoets uitgevoerd welke nog van toepassing is. Er worden geen wijzigingen aan de huidige situatie aangebracht en het is dan ook niet mogelijk om te bepalen welke flora en fauna in het geding komen aangezien er niks wijzigt aan de huidige situatie. Een onderzoek naar de flora en fauna is dan ook niet van toepassing.

4.8 Archeologie

De P&R is reeds aangelegd. Er vindt geen verstoring plaats van de bodem. Het terrein hoeft dan ook niet archeologisch onderzocht te worden.

4.9 MER-/MER-beoordelingsplicht

Conform het besluit MER is er voor de P&R geen MER-plicht of MER-beoordelingsplicht.

4.10 Luchtkwaliteit

Wettelijk kader

De belangrijkste wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit is vastgelegd in *Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen* van de Wet milieubeheer (Wm). In samenhang met Titel 5.2 zijn de grenswaarden voor luchtkwaliteit in Bijlage 2 Wm opgenomen.

In Titel 5.2 Wm is bepaald dat bestuursorganen een besluit, dat gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, kunnen nemen als onder andere:

- * Wordt voldaan aan de in Bijlage 2 Wm opgenomen grenswaarden;
- * Een besluit (per saldo) niet leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- * Aannemelijk is gemaakt dat een besluit 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de concentratie van een stof;
- * Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Bij Titel 5.2 Wm horen uitvoeringsregels die zijn vastgelegd in Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB) en ministeriële regelingen. De volgende AMvB's en regelingen zijn of kunnen relevant zijn bij luchtkwaliteitonderzoeken:

- * AMvB en Regeling niet in betekenende mate bijdragen;
- * Regeling projectsaldering 2007;
- * Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007;
- * Besluit Gevoelige bestemmingen.

Besluit niet in betekenende mate bijdragen

In het *Besluit niet in betekenende mate bijdragen* (NIBM) is vastgelegd wanneer een project/plan niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie van een bepaalde stof. Een plan/project draagt niet in betekenende mate bij als de toename van de concentraties in de buitenlucht van zowel NO₂ als PM₁₀ niet meer bedraagt dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde voor die stoffen. Dit komt voor beide stoffen overeen met een maximale toename van de concentraties met 1,2 µg/m³. Projecten die niet in betekenende mate bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit hoeven niet getoetst te worden aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Wel moet worden aangetoond dat als gevolg van het project de jaargemiddelde concentraties PM₁₀ en NO₂ niet met meer dan 1,2 µg/m³ toenemen. In de onder het Besluit NIBM vallende *Regeling niet in betekenende mate bijdragen* is tot slot een aantal categorieën van plannen (projecten) opgenomen waarvoor zonder meer geldt dat deze plannen niet in betekenende mate bijdragen. Blijft de ontwikkeling binnen de voor deze categorieën opgenomen grenzen, dan is het project per definitie niet in betekenende mate, hoeft dit niet met berekeningen te worden aangetoond en hoeft ook in dat geval verder geen toetsing aan de grenswaarden plaats te vinden.

Indicatieve berekening

De P+R Zeeburg heeft extra verkeersbewegingen tot gevolg op een aantal toeleidende wegen in de omgeving. Dit heeft gevolgen voor de luchtkwaliteit langs deze wegen. Om een beeld te krijgen van de effecten van de P+R voorziening op de luchtkwaliteit langs deze wegen, is berekend in welke mate de deze maximaal bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit en of deze bijdrage 'in betekenende mate' is in de zin van artikel 5.16 lid 1 onder c van de Wet milieubeheer.

Met de berekening wordt getoetst of de voorziening al dan niet in betekenende mate bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. Daartoe wordt alleen de bijdrage

ervan aan de heersende concentraties berekend. Bij een hogere autonome concentratie NO₂ wordt de relatieve toename als gevolg van het extra verkeer gedempt. De berekening is uitgevoerd voor de jaren 2011 en 2015, waarbij in 2015 bij de modellering rekening is gehouden met geplande bebouwing.

Verkeersproductie

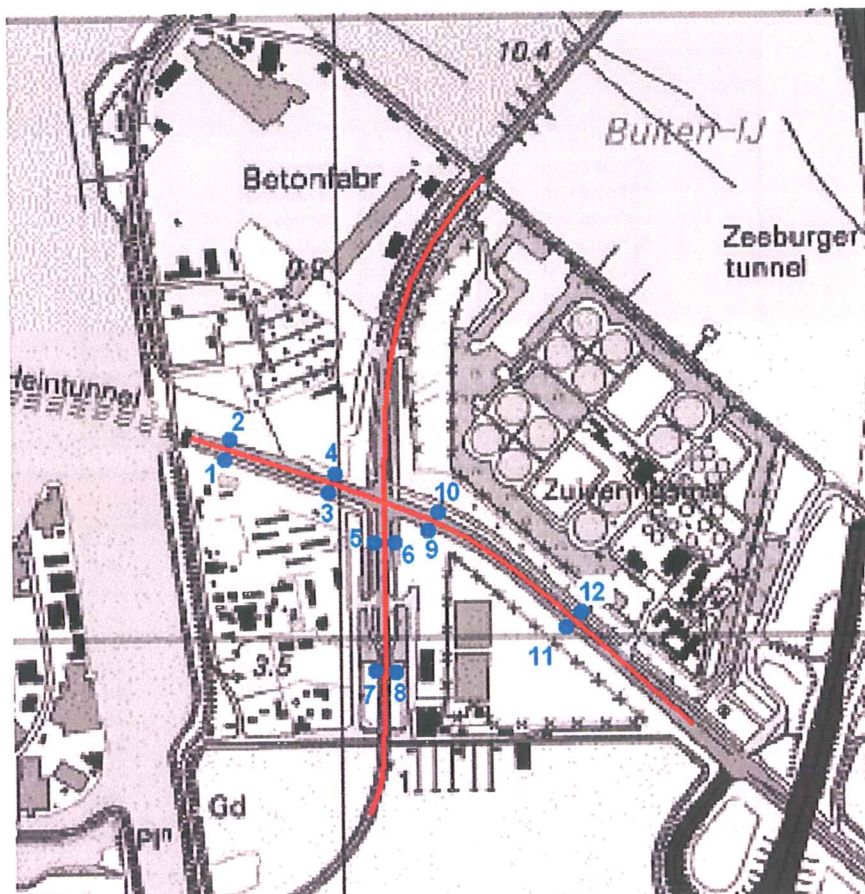
De extra verkeersproductie als gevolg van de P+R Zeeburg is berekend in de memo 'Verkeersgeneratie P+R terrein Zeeburg', opgesteld door Oranjewoud. In tabel 1 is de verkeersgeneratie weergegeven.

tabel 1

parkeerplaatsen	bezettingsgraad	Verkeersgeneratie (in voertuigbewegingen)*
207 auto parkeerplaatsen	65%	270
21 busparkeerplaatsen	65%	55
totaal		325

* Motorvoertuigbeweging: vertrek of aankomst van een motorvoertuig (bij 270 motorvoertuigbewegingen zijn dit 135 auto's)

Deze extra verkeersproductie is gemodelleerd op beide onderzochte wegvakken (rood in figuur 1). In figuur 1 zijn ook de locaties van de toetspunten weergegeven. Deze toetspunten bevinden zich op 10 meter buiten rand asfalt, zoals is bepaald in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007.



Figuur 1: Onderzochte wegvakken (rood) en toetspunten (blauw)

Resultaat en conclusie

In tabellen 2 en 3 zijn de resultaten van de berekening voor respectievelijk 2011 en 2015 weergegeven.

Tabel 2: Resultaten berekening 2011 NO₂ en PM₁₀

2011						
NO ₂						
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Conc. [µg/m³]	AG [µg/m³]	BRON [µg/m³]
1	Toetspunt	125810.15	487293.83	26.6	26.5	0.1
2	Toetspunt	125819.47	487319.07	26.6	26.5	0.1
3	Toetspunt	125975.85	487237.32	26.7	26.5	0.1
4	Toetspunt	125984.08	487263.11	26.7	26.5	0.1
5	Toetspunt	126052.14	487154.21	28.1	28.0	0.1
6	Toetspunt	126078.96	487153.23	28.2	28.0	0.2
7	Toetspunt	126051.96	486946.71	31.5	31.4	0.1
8	Toetspunt	126078.98	486945.41	31.5	31.4	0.1
9	Toetspunt	126139.04	487176.22	28.2	28.0	0.1
10	Toetspunt	126150.72	487200.69	28.2	28.0	0.2
11	Toetspunt	126361.21	487020.87	28.1	28.0	0.1
12	Toetspunt	126380.29	487039.95	28.2	28.0	0.1
PM ₁₀						
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Conc. [µg/m³]	AG [µg/m³]	BRON [µg/m³]
1	Toetspunt	125810.15	487293.83	18.8	18.8	—
2	Toetspunt	125819.47	487319.07	18.8	18.8	—
3	Toetspunt	125975.85	487237.32	18.8	18.8	—
4	Toetspunt	125984.08	487263.11	18.8	18.8	—
5	Toetspunt	126052.14	487154.21	18.8	18.8	—
6	Toetspunt	126078.96	487153.23	18.8	18.8	—
7	Toetspunt	126051.96	486946.71	19.4	19.4	—
8	Toetspunt	126078.98	486945.41	19.4	19.4	—
9	Toetspunt	126139.04	487176.22	18.8	18.8	—
10	Toetspunt	126150.72	487200.69	18.8	18.8	—
11	Toetspunt	126361.21	487020.87	18.8	18.8	—
12	Toetspunt	126380.29	487039.95	18.8	18.7	0.1

Tabel 3: Resultaten berekening 2015 NO₂ en PM₁₀

2015						
NO ₂						
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Conc. [µg/m³]	AG [µg/m³]	BRON [µg/m³]
1	Toetspunt	125810.15	487293.83	24.3	24.2	0.1
2	Toetspunt	125819.47	487319.07	24.3	24.2	0.1
3	Toetspunt	125975.85	487237.32	24.3	24.2	0.1
4	Toetspunt	125984.08	487263.11	24.3	24.2	0.1
5	Toetspunt	126052.14	487154.21	25.5	25.3	0.2
6	Toetspunt	126078.96	487153.23	25.6	25.3	0.3
7	Toetspunt	126051.96	486946.71	28.4	28.2	0.1
8	Toetspunt	126078.98	486945.41	28.5	28.2	0.2
9	Toetspunt	126139.04	487176.22	25.6	25.3	0.2
10	Toetspunt	126150.72	487200.69	25.5	25.3	0.1
11	Toetspunt	126361.21	487020.87	25.6	25.3	0.3
12	Toetspunt	126380.29	487039.95	25.5	25.3	0.1
PM ₁₀						
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Conc. [µg/m³]	AG [µg/m³]	BRON [µg/m³]
1	Toetspunt	125810.15	487293.83	24.3	24.2	0.1
2	Toetspunt	125819.47	487319.07	24.3	24.2	0.1
3	Toetspunt	125975.85	487237.32	24.3	24.2	0.1
4	Toetspunt	125984.08	487263.11	24.3	24.2	0.1
5	Toetspunt	126052.14	487154.21	25.5	25.3	0.2
6	Toetspunt	126078.96	487153.23	25.6	25.3	0.3
7	Toetspunt	126051.96	486946.71	28.4	28.2	0.1
8	Toetspunt	126078.98	486945.41	28.5	28.2	0.2
9	Toetspunt	126139.04	487176.22	25.6	25.3	0.2
10	Toetspunt	126150.72	487200.69	25.5	25.3	0.1
11	Toetspunt	126361.21	487020.87	25.6	25.3	0.3
12	Toetspunt	126380.29	487039.95	25.5	25.3	0.1

Uit de worst case-berekening, uitgevoerd met GeoMilieu, versie 1.62, blijkt dat 325 extra voertuigen (270 licht en 55 bus) op de onderzochte wegen een maximale concentratietoename genereren van 0,2 µg/m³ voor stikstofdioxide en 0,1 µg/m³ voor fijn stof. De maximaal toegestane bijdrage op grond van artikel 2 lid 2 van het Besluit Niet in betekenende mate bijdragen, bedraagt 1,2 µg/m³ (= 3% van de grenswaarde). De P+R-voorziening draagt derhalve niet in betekenende mate bij aan een verslechtering van de

luchtkwaliteit. Op basis van artikel 5.16 lid 1 onder c van de Wet milieubeheer kan gesteld worden dat de luchtkwaliteit geen belemmering vormt de P+R-voorziening te Amsterdam.
Er wordt voldaan aan Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer.

4.11 Luchthavenindelingsbesluit

Het P&R terrein ligt buiten de beperkingsgebieden van het luchthavenindelingsbesluit. Het LIB is dus niet relevant.

4.12 Geur

De geur op het P&R terrein betreft uitlaatdampen. Gezien de verschillende verkeersstromen rond het plangebied en de nabijheid van de tunnelmond van de Piet Heintunnel is geur vanuit het P&R terrein te verwaarlozen.

4.13 Zonering o.g.v. bedrijvenlijst

De bedrijvengids van de VNG geeft als relevante contouren aan:

- geluid: 30 meter
- geur: 10 meter

In het kader van het nieuwe besluit dient een geluidsonderzoek uitgevoerd te worden, zie paragraaf 4.2. Daarnaast is de geur hier verwaarloosbaar ten opzichte van de omgeving, zie paragraaf 4.12. Er hoeft dan ook geen extra aandacht besteed te worden aan zonering op grond van de bedrijvenlijst.

4.14 Water

Voor onderhavig terrein is een keurontheffing van toepassing G01/1000 DMB 2004.
Water hoeft niet nader onderzocht te worden

4.15 Cultuurhistorie

Zeeburgereiland is ontstaan aan het begin van de 20^e eeuw als baggerdepot. Bovendien is de inrichting van het eiland na 1950 ingrijpend gewijzigd naar een meer stedelijke/industriële omgeving. De Cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Noord-Holland geeft ter plaatse van het P&R terrein geen cultuurhistorische waarden weer. Bovendien is het P&R terrein reeds gerealiseerd. Het vastleggen van de bestemming in een nieuw bestemmingsplan wijzigt niets aan het huidige beeld of zichtbaarheid van eventuele historische waarden.
Het is niet nodig hier nader onderzoek uit te laten voeren.

4.16 Ecologische uitvoerbaarheid

Er hoeft geen aanvullend onderzoek uitgevoerd te worden, zie paragraaf 4.7.

5 Projectmotivering

5.1 Motivering te realiseren bouwplan.

Ten behoeven van het in stand houden van het P&R terrein aan de Zuiderzeeweg 46A/B zijn er geen bijzonderheden of bezwaren naar voren gekomen.

De (gebiedsspecifieke) onderzoeken, contracten met belanghebbende partijen en beleidsstukken hebben uitgewezen dat er geen bezwaren zijn tegen een tijdelijke ontheffing van het bestemmingsplan conform art. 3.22 van de Wro. van max 5 jaar tot medio 2016.

Gelezen het bovenstaande wordt de tijdelijke ontheffing planologisch aanvaardbaar geacht.

5.2 Planologische regeling

In aanvulling op het vigerend bestemmingsplan wordt door middel van een projectbesluit ex artikel 3.22 van de Wet ruimtelijke ordening op de onderhavige projectlocatie de tijdelijke ontheffing van de bestemming mogelijk gemaakt.

Na de tijdelijke ontheffing, medio 2016, zal de tijdelijke bestemming opgeheven worden en de vigerende bestemming zoals omschreven in het bestemmingsplan gehandhaafd blijven.

6 Uitvoerbaarheid

In deze paragraaf zal het plan getoetst worden aan zowel de financiële (economische) als de maatschappelijke haalbaarheid.

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Het project is een reeds bestaande locatie waarop een verlenging van de tijdelijke ontheffing wordt aangevraagd.

Er hoeft dan ook geen investering plaats te vinden.

Vanuit de eigenaar (Ontwikkelingsbedrijf Amsterdam) is de wens om de huidige locatie in stand te houden gedurende 5 jaar gezien de geplande planuitvoering in medio 2016.

De eigenaar genereert met de verhuur van het P&R terrein inkomsten wat ten goede komt aan de ontwikkeling van het gebied.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Maatschappelijk gezien is de verlenging van de instandhoudingstermijn ingegeven door het beleid van het College van Amsterdam vastgesteld in het stuk "Vorrang voor een Gezonde Stad". Hierin is vastgelegd dat P&R terreinen tot doel hebben de bezoeker die met de auto naar Amsterdam komen aan de rand van de stad op te vangen en met het OV naar de stad te vervoeren. Uitgangspunt is de stad een beter leefklimaat te geven.

Procedureel gezien hebben belanghebbende de mogelijkheid om tijdens het ontwerpbesluit hun zienswijze te uiten ten aanzien van het plan.

