

RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

Plaatsaanduiding	:	Zuiderzeeweg 50 t/m 98, Zeeburgereiland, Amsterdam
Projectbeschrijving:	:	Het verlengen van de instandhoudingstermijn van een woongebouw met 335 studentenwoningen, voor onbepaalde tijd (permanent)
Datum indiening	:	23 december 2010

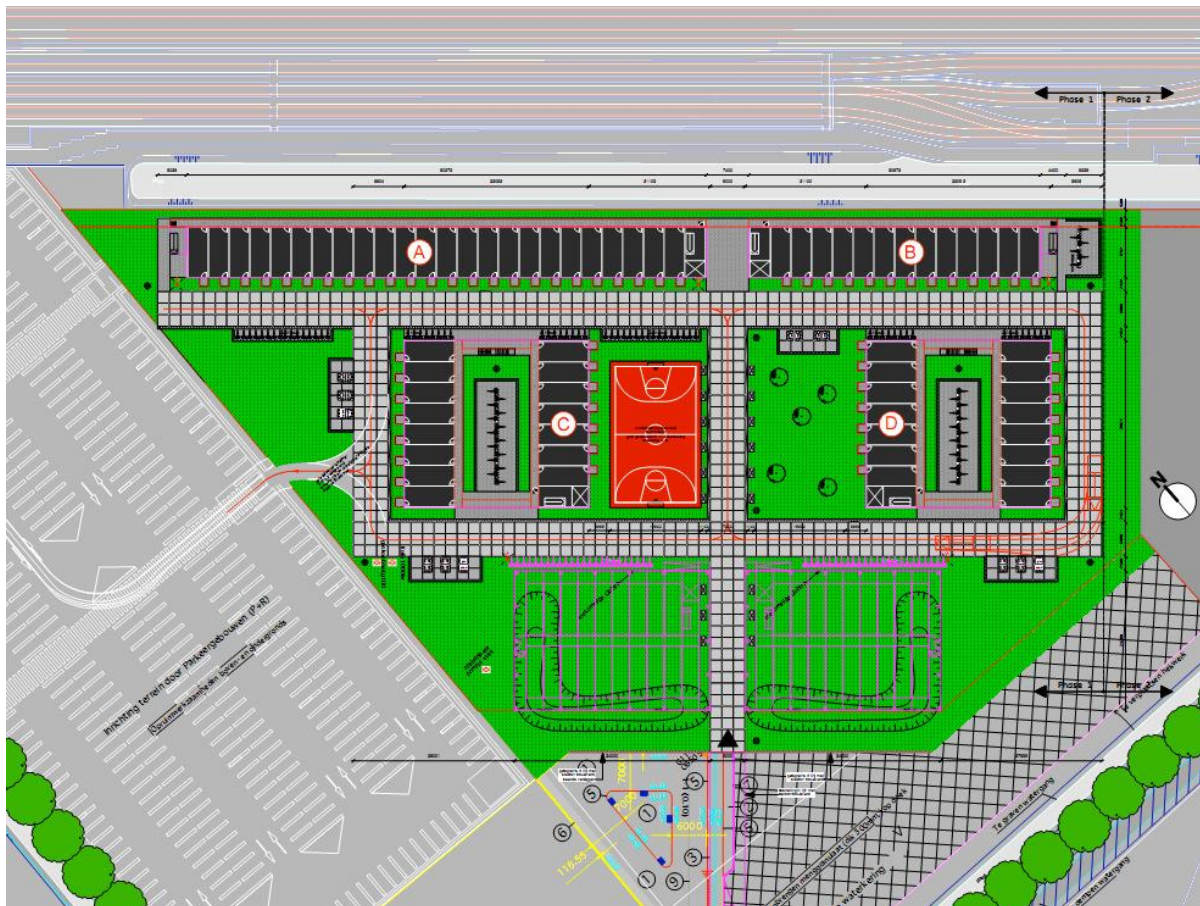
1. Projectbeschrijving

Het voorliggende initiatief is gelegen in de Baaibuurt Oost, in het herontwikkelingsgebied Zeeburgereiland in het oosten van de gemeente Amsterdam. In het onderstaande figuur is de globale ligging van het plangebied weergegeven. het project zelf (woongebouw met 335 studentenwoningen) betreft de roodgekleurde locatie hieronder.

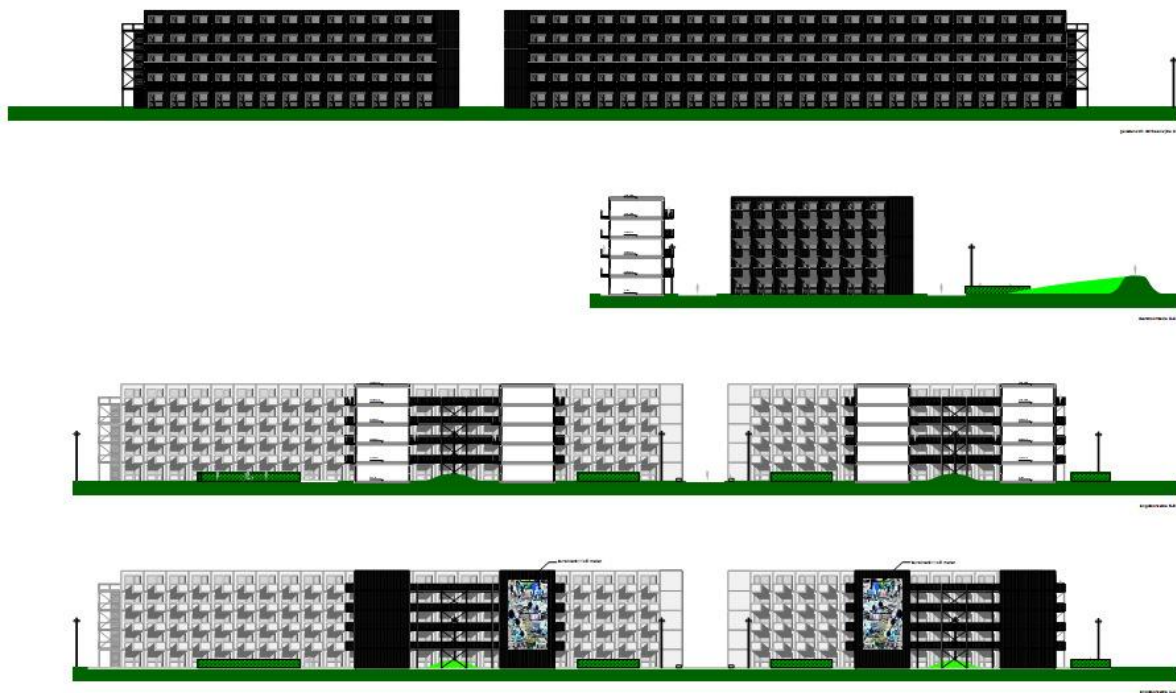


Voor het complex is op 1 oktober 2009 een tijdelijke bouwvergunning afgegeven. De tijdelijke termijn betreft vijf jaar, deze termijn zal op 31 september 2014 verstrijken. Na ommekomst van deze termijn kan niet opnieuw een tijdelijke bouwvergunning (omgevingsvergunning) worden afgegeven. Een omgevingsvergunning is in beginsel alleen nog te verstrekken op grond van een afwijking van een bestemmingsplan conform artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

Op de volgende pagina zijn afbeeldingen weergegeven met de situatie van het bouwplan en de gevelaanzichten.



afbeelding: situatie van het bouwplan



afbeelding: gevelaanzichten

2. Juridisch-planologische situatie

De projectlocatie valt, evenals een groot deel van het Zeeburgereiland, binnen het plangebied van het bestemmingsplan “Zeeburg-Schellingwoude”, dat bij besluit van 26 april 1978 door de gemeenteraad van Amsterdam werd vastgesteld. Bij besluit van 11 september 1979 onthielden Gedeputeerde Staten van Noord-Holland goedkeuring aan het grootste deel van de bestemming “Waterstaatsdoeleinden” alsmede aan de bestemmingen “Openbaar Groen” en “Verkeersareaal” voorzover ten westen van de Zuiderzeeweg gelegen. De beroepen tegen het besluit van Gedeputeerde Staten werden bij Koninklijk Besluit van 24 mei 1984 verworpen.

Voor de Zuiderzeeweg en de oostelijk daarvan gelegen gronden projecteert het geldende bestemmingsplan de bestemming “Opslagterrein” met een maximale bouwhoogte van 12 meter en een maximum bebouwingspercentage van 15%.

De aanvraag is strijdig met deze bestemming. De aanvraag is ingediend op 23 december 2010. Daarmee is op deze aanvraag de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) van toepassing. Op grond van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3° van de Wabo kan worden afgeweken van het geldende bestemmingsplan door verlening van een omgevingsvergunning.

Om het project te realiseren is door Dienst Milieu en Bouwtoezicht aangegeven dat de procedure, zoals bedoeld in artikel 3.3 Wabo doorlopen moet worden. Onderdeel van deze procedure is de nu voorliggende ruimtelijke onderbouwing. In deze ruimtelijke onderbouwing wordt gemotiveerd waarom kan worden afgeweken van het geldende bestemmingsplan en dat het plan past in het toekomstige beleid. Onderdeel van de ruimtelijke onderbouwing is een toets aan ruimtelijke milieuaspecten en bijbehorende regelgeving.

3. Planologische regeling in procedure

Er geldt ter plaatse geen voorbereidingsbesluit en er is geen nieuw bestemmingsplan in procedure.

4. Beleid Rijk, Provincie en gemeente

Het voornemen is niet strijdig met het geldende Rijks-, Provinciale en gemeentelijke beleid. Zeeburgereiland is in de gemeentelijke Structuurvisie aangewezen als één van de geprioriteerde woningbouwlocaties. Het voornemen is daarnaast een concrete invulling van het ‘Ontwikkelingsplan Zeeburgereiland 13 april 2005’, die voor het betrokken gebied een gemengd woon- en werkgebied voorstaat.

Voorts is er een permanent tekort aan studentenhuisvesting in Amsterdam. De afgelopen jaren zijn allerlei activiteiten ontplooid voor de huisvesting van jongeren en studenten uit binnen- en buitenland. Dit wordt voortgezet. De behoefte aan studentenhuisvesting in Amsterdam is groot. Evenals de behoefte aan geschikte woningen voor jongeren die niet studeren. De gemeente heeft de ambitie om in de periode 2010-2014 9.000 studentenwoningen te realiseren en 2.000 woonplekken voor jongeren. De gemeente, woningbouwcorporaties, marktpartijen, belangenorganisaties en onderwijsinstellingen werken nauw met elkaar samen om te voorzien in de behoefte aan woningen voor jongeren en studenten. De gemeente neemt de regie in deze samenwerking en heeft een coördinerende en aanjagende rol.

5. Milieuaspecten

5.1 Milieueffectrapportage

Ten behoeve van de ontwikkelingen op het gehele Zeeburgereiland is in 2008 een Milieueffectrapport (MER) opgesteld. Dit MER was procedureel gekoppeld aan het eerste plan dat zag op de uitvoering van (een deel) van de ontwikkelingen: de vrijstelling (ex artikel 19.2 van de oude Wet op de Ruimtelijke Ordening) voor het bouwrijpmaken van het RI-Oostterrein.

De nu voorliggende bouwaanvraag betreft enerzijds geen zelfstandige m.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteit en anderzijds past de aanvraag ruimschoots in de ontwikkelingen, die in het MER uit 2008 zijn onderzocht. Gezien het bovenstaande zijn er geen redenen om aan de verlening van de omgevingsvergunning een m.e.r.-procedure te koppelen.

5.2 Verkeerskundige aspecten

In relatie tot deze bouwaanvraag (woongebouw met 335 studentenwoningen) is ten behoeve van de berekening van de verkeersaantrekkende werking met behulp van een rekentool van het CROW een quick-scan uitgevoerd. Uit die quick-scan blijkt, dat dit project circa 1.140 motorvoertuigen per etmaal op een gemiddelde weekdag genereert en circa 1.200 motorvoertuigbewegingen per etmaal van een gemiddelde werkdag. Daarbij is onder andere uitgegaan van gemiddelde huurwoningen zonder garage. Het betreft hier echter geen reguliere huisvesting, maar studentenhuisvesting. Studenten maken doorgaans minder gebruik van auto's, onder andere omdat zij beschikken over een OV-jaar kaart. Om deze reden kan worden aangenomen dat de berekende verkeersbewegingen (veel) lager uitvallen dan hiervoor is aangegeven. Voor het geringe autoverkeer dat dit project genereert, wordt aangenomen dat dat verkeer op zal gaan in het autonome verkeer, en daarom geen nieuwe knelpunten veroorzaakt.

Op het terrein zijn geen parkeervoorzieningen aangelegd, gezien het beperkte autobezit en -gebruik van studenten. Bovendien bevindt zich naast het terrein een P+R voorziening met zeer grote parkeercapaciteit (600 pp). Op het terrein is voorzien in voldoende fietsenstallingen.

Nu de studentenhuisvesting al enkele jaren bestaat blijkt bovendien uit de praktijk dat zich geen knelpunten voordoen.

5.3 Geluid

In de Wet geluidhinder zijn geluidsnormen voor wegverkeerslawaaï, railverkeerslawaaï en industriellawaai opgenomen. Wanneer er een nieuwe geluidsgevoelige bestemming wordt gerealiseerd op een locatie waar momenteel geen geluidsgevoelige functie aanwezig is en wanneer deze locatie binnen de geluidszones van industrie, rail- of wegverkeer valt moet een akoestisch onderzoek worden uitgevoerd. Dit geldt eveneens wanneer bij een uitbreiding van een bestaande geluidsgevoelige functie dichter op de geluidsbron wordt gebouwd. Onder meer woningen, verpleeghuizen en verzorgingstehuizen worden als een geluidsgevoelige bestemming aangemerkt. In de Wet geluidhinder wordt onderscheid gemaakt in een 'voorkeursgrenswaarde' en een 'maximum ontheffingswaarde'. Wanneer het geluidsniveau ter plaatse van een geluidsgevoelige functie niet voldoet aan de voorkeursgrenswaarde, kan via een wettelijk geregelde procedure ontheffing van de voorkeursgrenswaarde worden aangevraagd, zolang het geluidsniveau niet hoger is dan de maximum ontheffingswaarde.

De omgevingsvergunning maakt geluidsgevoelige functies mogelijk, namelijk woningen. Er zal met betrekking tot deze functies moeten worden voldaan aan het bepaalde in de Wet geluidhinder.

Baai buurt Oost is ten zuiden van de IJburglaan gelegen. De studentwoningen worden door geluid belast door wegverkeer over de IJburglaan, de rijksweg A10, de Zuiderzeeweg en de Kaap Kotweg evenals door spoorverkeer (de IJtram).

De geluidbelastingen ter plaatse van de woningen dienen inzichtelijk te worden gemaakt. Het onderzoek omvat het berekenen van de geluidbelastingen, de toetsing van de geluidbelastingen aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder en het gemeentelijk geluidbeleid en het benoemen van de aan te vragen hogere waarden.

Voor het plan is akoestisch onderzoek (kenmerk: 20102119-03 d.d. 10 februari 2011) uitgevoerd en de situatie beoordeeld aan de hand van de Wet geluidhinder.

De geluidbelastingen zijn berekend conform het 'Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006'. De Standaard Rekenmethode II uit bijlage III is hierbij gehanteerd voor zowel wegverkeerslawaaï als spoorweglawaaï (de IJtram is niet opgenomen in ASWIN). Om die reden is het spoorweglawaaï door de IJtram, zoals ook in het kader van het bestemmingsplan RI-Oost, berekend als zijnde tramlawaaï, dat wordt berekend conform de voorschriften in bijlage III van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006). De berekende geluidbelastingen zijn getoetst aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder.

Uit de berekeningsresultaten is gebleken dat als gevolg van de A10 en de IJburglaan de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaaï op een aantal plaatsen wordt overschreden maar niet de maximale ontheffingswaarden.

Maatregelen aan de geluidbron, in het geluidoverdrachtsgebied of aan gebouwen brengen grote bezwaren met zich mee. Het is realistisch voor de geluidgevoelige functies een hogere waarde aan te vragen voor de geluidbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaai.

Een overzicht van de aan te vragen hogere waarden is opgenomen in de navolgende tabel.

Bron	Hogere waarde [dB]	Aantal woningen
Rijksweg A10	53	160
IJburglaan	58	225

De voorwaarde voor het verlenen van hogere waarden is dat de woningen waarvoor een hogere waarde wordt verleend in principe eveneens een stille zijde hebben:

- o Bij 228 woningen is direct een stille zijde.
- o Bij 62 woningen (49-50 dB) is nagenoeg een stille zijde aan te wijzen. Als het geluidafschermend effect van de aanwezige dichte balkonballustraden van circa 1 dB mee wordt beschouwd geldt dat ook voor 46 van deze 62 woningen deze een stille zijde hebben en 16 woningen nagenoeg een stille zijde.
- o Bij 45 woningen (>50 dB) is geen stille zijde. Deze stille zijde kan worden gerealiseerd door de oostelijke zijkanten van de betreffende balkons van blok B over de hele diepte van het balkon te voorzien van een verdiepingshoog geluidscherm.

Voor geen van de onderzoekslocaties geldt dat op bepaalde locaties in de plannen de gecumuleerde geluidbelasting LVL,cum meer dan 3 dB hoger is dan de maximaal toelaatbare ontheffingswaarde. Er hoeven op grond van de gecumuleerde geluidbelasting geen dove gevels of gebouwgebonden geluidschermen te worden voorgeschreven.

Op 23 februari 2011 is het project en het uitgevoerde onderzoek besproken in het TAVGA. Vastgesteld werd dat zonder maatregelen bij 45 woningen geen stille zijde aanwezig is. Deze stille zijde kan worden gerealiseerd door de oostelijke zijkanten van de betreffende balkons van Blok B (grenzend aan A 10) te voorzien van een verdiepingshoog geluidscherm. De voorliggende omgevingsvergunning voorziet daarin. Onder die voorwaarde ging het TAVGA gaat akkoord met het vaststellen van de hogere waarden.

5.4 Luchtkwaliteit

In de Wet milieubeheer is indirect een koppeling gelegd met ruimtelijke besluiten. Deze koppeling houdt in dat bij het voorbereiden van ruimtelijke besluiten, waaronder een omgevingsvergunning in afwijking van een bestemmingsplan, moet worden onderzocht of het besluit ertoe leidt dat grenswaarden voor de luchtkwaliteit worden overschreden of, wanneer deze reeds worden overschreden, het leidt tot een verdere overschrijding. Het effect van het besluit op de luchtkwaliteit hangt direct samen met de potentiële verkeersaantrekkende werking van het besluit ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan.

Een nieuwbouwprogramma van 1.500 woningen op één ontsluitingsweg draagt op grond van de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekende mate' (Besluit NIBM) niet in betekende mate bij aan de luchtverontreiniging en niet hoeft te worden getoetst aan de grenswaarden. Het programma dat op basis van de voorliggende omgevingsvergunning wordt mogelijk gemaakt is aanmerkelijk kleinschaliger dan de realisatie van 1.500 woningen. De ontwikkelingen die op basis van deze omgevingsvergunning worden toegestaan zijn derhalve te kwalificeren als 'niet in betekende mate'.

Uit het MER uit 2008 blijkt bovendien dat, wanneer de onderhavige studentenwoningen worden bezien in het perspectief van de totale ontwikkeling van Zeeburgereiland, eveneens wordt voldaan aan de wettelijke bepalingen aangaande de luchtkwaliteit.

Daarbij wordt, blijkens het rapport 'Berekeningen luchtkwaliteit Amsterdam 2008 (15 juli 2010)', op de omliggende wegen van het plangebied momenteel ruimschoots voldaan aan de toepasselijke grenswaarden van de luchtkwaliteit. De luchtkwaliteit zal de komende jaren door het treffen van diverse maatregelen (actieplan luchtkwaliteit, NSL) verder verbeteren.

Het voorgaande in ogenschouw nemende en gezien het toegestane programma op grond van de omgevingsvergunning is het aannemelijk dat het plan niet leidt tot overschrijding van de wettelijke grenswaarden. Derhalve kan gesteld worden dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor verlening van de omgevingsvergunning.

5.5 Externe veiligheid

Een omgevingsvergunning in afwijking van een bestemmingsplan moet op basis van het Bevi (Besluit externe veiligheid inrichtingen), Bevb (Besluit externe veiligheid buisleidingen) en circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (Circulaire RnVGS) worden getoetst aan de externe veiligheidsaspecten zijnde het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

5.5.1 Onderzoek

Voor het plan is gerapporteerd omtrent de externe veiligheid inzake de studentenhuisvesting (kenmerk: 20102119-05 d.d. 28 april 2011) en de situatie is beoordeeld aan de hand van de wettelijke kaders.

Voor zowel de huidige als de toekomstige situatie geldt dat geen sprake is van een plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} per jaar. Ten gevolge van de toename van het transport van gevaarlijke stoffen in de toekomst wordt geen toename van de plaatsgebonden risicocontouren berekend.

Uit de rapportage blijkt dat het groepsrisico niet toeneemt ten gevolge van de toekomstige toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Ten gevolge van de realisatie van de studentenwoningen neemt het groepsrisico wel in geringe mate toe. Het groepsrisico overschrijdt de oriëntatiewaarde echter niet.

De toename van het groepsrisico moet door het bevoegd gezag worden verantwoord. In de paragraaf hierna wordt de verantwoording weergegeven.

In de genoemde rapportage is niet ingegaan op buisleidingen. In het MER uit 2008 is hierop wel ingegaan. Daaruit blijkt dat nabij de A10 een aardgastransportleiding ligt, maar dat de plaatsgebonden risico op 15 meter afstand vanaf de geprojecteerde gasleiding lager is dan de 10^{-6} norm en dat het groepsrisico de oriënterende waarde niet overschrijdt. De studentenwoningen liggen buiten het invloedsgebied van de leiding, zodat deze verder buiten beschouwing kan blijven.

5.5.2 Brandweeradvies

Op 24 april 2012 heeft de Brandweer Amsterdam-Amstelland advies uitgebracht met betrekking tot de onderhavige omgevingsvergunning. De in dat advies opgenomen aanbevelingen worden hierna weergegeven.

De maatregelen die genomen kunnen worden om de risico's te beperken en de hulpverlening te ondersteunen bij het bestrijden van de gevolgen van een incident worden onderverdeeld in bronmaatregelen, effectmaatregelen en maatregelen ten behoeve van de zelfredzaamheid.

Bronmaatregelen

Bronmaatregelen zijn de meest effectieve maatregelen die kunnen worden genomen om het risico te beperken. Met betrekking tot het transport van gevaarlijke stoffen over het weg zijn dat voornamelijk maatregelen die gaan over de hoeveelheden en de omstandigheden van het transport. Over het nemen van dergelijke maatregelen kan echter in het kader van deze procedure niet worden beslist. De Brandweer geeft dan ook aan dat ten aanzien van bronmaatregelen geen maatregelen te overwegen zijn.

Effectbeperkende maatregelen

Het is ook mogelijk om maatregelen te nemen waardoor de effecten van een ongevalsscenario op de omgeving beperkt kunnen worden.

Te overwegen maatregelen:

1. Mogelijkheden onderzoeken om constructie van (nieuwe) gebouwen in het effectgebied zodanig uit te voeren dat bescherming wordt geboden tegen de effecten van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

2. Zorgen voor bereikbaarheid en voldoende bluswatervoorziening in het plangebied om de mogelijke gevolgen van een incident te kunnen bestrijden. Minimaal voldoen aan het basisniveau zoals beschreven in de handleiding van het NVBR. Het is aan te bevelen dat het gebied vanaf twee zijden toegankelijk is voor de hulpdiensten.

Zelfredzaamheid

Zelfredzaamheid geeft aan in welke mate de aanwezigen in het effectgebied in staat zijn om zichzelf op eigen kracht in veiligheid te brengen.

Te overwegen maatregelen:

3. (Nood)uitgangen en vluchtroutes meerdere kanten op laten richten.
4. Expliciete communicatie vooraf over de risico's en hoe men moet handelen bij een incident met een gevaarlijke stoffen. Mensen in het effectgebied moeten immers weten wat zij moeten doen wanneer er gealarmeerd wordt.
5. Zeker stellen dat mensen die in het effectgebied snel worden gewaarschuwd bij een (dreigend) incident met gevaarlijke stoffen.
6. Noodplannen laten opstellen waarin rekening wordt gehouden met een (dreigend) ongeval met gevaarlijke stoffen. Dit bevordert de mogelijkheden om snel op een juiste manier op te treden.

5.5.3 Verantwoording van de toename van het groepsrisico

Bij het vinden van de balans tussen enerzijds de herontwikkeling van het Zeeburgereiland, waaronder de studentenhuysvesting, en anderzijds de omgang met de risico's van het wegtransport, is in een vroeg stadium van de planvorming een pilot-studie uitgevoerd, waar de brandweer, de gemeente Amsterdam, en het ministerie van VROM bij zijn betrokken. Uit deze pilot zijn de volgende overwegingen af te leiden ter verantwoording van de toename van het groepsrisico.

Het ruimtelijk plan

De gemeente Amsterdam heeft met het rijk afgesproken 50.000 woningen te realiseren op Amsterdams grondgebied tussen 2010 en 2030. Ruim 10 procent van deze woningen zal tussen nu en 2020 moeten worden gerealiseerd op het Zeeburgereiland. Het is dan ook van belang deze belangrijke ontwikkelingslocatie optimaal te benutten voor woningbouw en de bijbehorende voorzieningen.

Mogelijkheden tot beperking van het risico in relatie tot transport

De gemeente Amsterdam heeft geen zeggenschap over de hoedanigheid en hoeveelheid gevaarlijke stoffen die over de route wordt vervoerd en kan dus wat dit betreft de externe veiligheid niet verbeteren. Door verlaging van de maximumsnelheid van 70 km/uur naar 50 km/uur op de IJburglaan en de Zuiderzeeweg is het risico wel verkleind. Enerzijds wordt hierdoor de kans op een ongeval verlaagd. Anderzijds is de kans op uitstroming na een ongeval lager.

Gezien de inzet van de rijksoverheid kan op korte termijn een verbetering van de situatie worden verwacht. In het LPG convenant tussen het Rijk en de LPG sector wordt gesteld dat de sector voor 2010 zal overgaan tot het aanbrengen van hittewerende coating op LPG tankauto's. Hiermee wordt de kans op uitstroming na een incident waarbij brand uitbreekt verlaagd.

Mogelijkheden tot beperking van het risico in relatie tot bebouwing

Voor het groepsrisico langs de genoemde transportroutes zijn de afstand van de weg tot de rooilijn van de eerste bebouwing alsmede de woningdichtheid in de bouwblokken langs deze routes van cruciaal belang. Om akoestische redenen zou een hoge randbebouwing dicht bij de weg zeer wenselijk zijn. Maar vanwege de externe veiligheid is een ruime afstand vastgelegd tussen de rand van de transportroute en de eerste bebouwing. Er bevindt zich een brede bufferzone van ruim 50 meter tussen de weg en de woonbebouwing. Aan de rand is de bouwhoogte beperkt tot vijf bouwlagen.

Het is niet financieel haalbaar om de gebouwen aan te passen door de constructie verbeteren om rekening te houden met een BLEVE.

Maatregelen gericht op betere beheersbaarheid/bestrijdbaarheid

De water in de directe omgeving van om de projectlocatie biedt in geval van een calamiteit altijd voldoende bluswater voor het blussen of afkoelen van een LPG tankauto. Een en ander is in overeenstemming met het 'Basispakket bluswater'.

Het gebied is via twee routes bereikbaar. Vanaf het P+R-terrein heeft de brandweer de mogelijkheid het gebied te bereiken, het ter plaatse aanwezige hek is speciaal voor de brandweer aangebracht.

Maatregelen gericht op zelfredzaamheid

De (vlucht)wegen in het gebied zijn over het algemeen haaks op de transportroute gelegd zodat men gemakkelijk van het ongeluk kan wegvluchten. Het blok evenwijdig aan de IJburglaan heeft echter een galerij aan de zijde van deze weg.

Het is niet financieel haalbaar om de gebouwen aan te passen door de vluchtroutes aan de andere zijde van het gebouw te leggen. Bovendien omvat het complex studentenwoningen geen functies met minder zelfredzame personen, zoals kinderdagverblijven.

Conclusie

Uit onderzoek is gebleken dat het PR als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen langs de weg nergens leidt tot een contour van een grenswaarde van 10^{-6} . Het plaatsgebonden risico vormt dan ook geen belemmering voor het verlenen van de omgevingsvergunning.

De verlening van de omgevingsvergunning leidt niet tot een overschrijding van de oriëntatiewaarde van het GR, maar het groepsrisico neemt wel in geringe mate toe. Het belang van de herontwikkeling van het gebied tot woongebied maakt dat de gemeente de geringe toename aanvaardbaar acht, mede in overweging nemende dat de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden. In deze afweging is meegenomen dat meerdere maatregelen zijn getroffen om het groepsrisico te beperken.

(Nood)uitgangen uit de bouwblokken leiden van de risicobron af. De (ontsluitings)wegen lopen weg van de transportroute, zodat men in geval van een calamiteit gemakkelijk kan wegvluchten. Functies met verminderd zelfredzame personen komen niet voor. Het water in de directe omgeving biedt voldoende bluswater in geval van een calamiteit. Verder zijn er afspraken tussen het Rijk en vervoerders van LPG over te treffen bronmaatregelen ter beperking van het risico bij dit vervoer.

5.6 Luchthavenindelingsbesluit

Het LIB legt geen beperkingen op aan dit project.

5.7 Bedrijven en milieuzonering

Een goede ruimtelijke ordening voorziet in het voorkomen van voorzienbare hinder en gevaar door milieubelastende activiteiten. Sommige activiteiten veroorzaken milieubelasting voor de omgeving. Andere activiteiten moeten juist beschermd worden tegen milieubelastende activiteiten. Door bij nieuwe ontwikkelingen voldoende afstand in acht te nemen tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en gevoelige functies (zoals woningen) worden hinder en gevaar voorkomen en wordt het bedrijven mogelijk gemaakt zich binnen aanvaardbare voorwaarden te vestigen.

Voor het bepalen van de van de milieuzonering is gebruikgemaakt van de geactualiseerde handreiking (maart 2009): Bedrijven en milieuzonering (het zogenoemde groene boekje) van de VNG.

Het project betreft een functie die als milieugevoelige functie is te bestempelen in relatie tot het bovenstaande.

Voor het project is geen milieuvergunning op grond van de Wet milieubeheer vereist.

Aan de Zuiderzeeweg en de Zuider IJdijk zijn momenteel veel bedrijven gevestigd. De omgeving van de planlocatie behoort tot een gemengd gebied. Dit is een gebied met matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. De richtafstanden uit bijlage 1 van de VGN bundel kunnen met één afstandsstap worden verlaagd indien sprake is van omgevingstype gemengd gebied. Aangezien alle bedrijven op meer dan 10 meter van de gevels van de studentenwoningen zijn gevestigd, zijn de bedrijven met milieucategorie 1 en 2 niet relevant.

Aan de IJburglaan is een tankstation gevestigd, waar de gebruikelijke brandstoffen en LPG worden verkocht. Het invloedsgebied ten aanzien van het groepsrisico heeft een afstand van 150 meter rondom het vulpunt. Het tankstation en het vulpunt bevinden zich op meer dan 200 meter afstand van de studentenwoningen, zodat het tankstation geen belemmering vormt voor de woningen.

Aan de Zuider IJdijk zijn vijf bedrijven gevestigd met een richtafstand van 50 meter. De onderhavige studentenwoningen bevinden zich op een afstand van meer dan 200 meter van deze bedrijven, zodat deze bedrijven geen belemmering zijn voor de verlening van de omgevingsvergunning.

Twee bedrijven aan de Zuider IJdijk hebben een grotere richtafstand dan 50 meter, te weten Slurink bv met een richtafstand van 200 meter en Slakken bv met een richtafstand van 300 meter. Beide bedrijven bevinden zich op een afstand van meer dan 500 meter vanaf de projectlocatie en vormen dus geen belemmering voor de verlening van de omgevingsvergunning.

De dichtstbijzijnde te ontwikkelen milieubelastende functies ten oosten van de Zuiderzeeweg (scholen, gezondheidszorg, kinderopvang), noordelijk van de onderhavige projectlocatie, komen volgens het bestemmingsplan RI-Oost te liggen op meer dan 100 meter afstand van het plangebied. Deze milieubelastende functies mogen volgens het bestemmingsplan niet hoger zijn dan milieucategorie 3.1. Bij milieucategorie 3.1. hoort een minimale richtafstand van 50 meter. Gezien de grotere afstand zijn deze milieubelastende functies niet relevant.

Geur

Voor eventuele geurhinder is de spuitcabine van Wingsconstructie (Zuider IJdijk 37) relevant. Tijdens het bedrijfsbezoek is gebleken dat de afzuiging van de spuitcabine is voorzien van 2 ontgeuringsfilters voorzien van goede controle systemen. Er is derhalve geen geurhinder te verwachten. Bovendien bedraagt de afstand van dit bedrijf tot de projectlocatie ruim 250 meter en vormt het bedrijf daarom geen belemmering voor de verlening van de omgevingsvergunning.

Conclusie

Om te beoordelen of een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van woningen kan worden gerealiseerd is in onderhavige onderzoek uitgegaan van de in de omgeving aanwezige bedrijven. Er is namelijk geen bestemmingsplan vastgesteld voor dit gebied. Op basis van de bedrijfsactiviteiten van de momenteel in de omgeving van de studentenwoningen aanwezige bedrijven kan worden geconcludeerd dat een goed woon- en leefklimaat in het plangebied niet in de weg staan.

5.8 Bodem

Voor bodem en bodemverontreiniging is de Wet bodembescherming (Wbb) inclusief de aanvullende besluiten leidend. In de Wbb wordt een algemeen beschermingsniveau ingesteld voor de bodem ten aanzien van het voorkomen van nieuwe verontreiniging van de bodem.

De Wbb geeft regels voor bodemverontreiniging, waarvan sprake is als het gehalte van een stof in de grond of in het grondwater de voor die stof geldende streefwaarde overschrijdt. Of een verontreiniging acceptabel is, hangt af van de aard van de verontreiniging en van de bestemming van de gronden.

Voor vergunningverlening in 2009 is onderzoek verricht naar de milieukundige bodemkwaliteit. dat leverde geen belemmering op voor de woonfunctie. De voorliggende omgevingsvergunning leidt niet tot nieuwe gebruiksvormen, uitbreiding van bebouwing of bodemroerende werkzaamheden. De milieukundige bodemkwaliteit is daarom geen belemmering voor de verlening van de omgevingsvergunning.

5.9 Water

Sinds 2003 is het doorlopen van de watertoets wettelijk verplicht voor alle ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van de Watertoets is, om in overleg tussen de initiatiefnemer en de waterbeheerder aandacht te besteden aan de waterhuishoudkundige aspecten, zodat de waterhuishoudkundige doelstellingen worden gewaarborgd. De uitgangspunten voor het watersysteem dienen op een juiste wijze in het plan te worden verwerkt. Voor onderhavig project is Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht de waterbeheerder. Het Hoogheemraadschap heeft zijn bevoegdheden betreffende de watertoets gedelegeerd aan Waternet. Waternet voert daarnaast voor Amsterdam het nautisch toezicht in de Amsterdamse grachten, de grondwaterzorgtaak, afvalwaterinzameling en drinkwaterlevering uit. De beleidskaders worden gevormd door de Keur AGV 2011, het Plan gemeentelijke watertaken en het Waterbeheersplan 2010-2015. Gezien de beperkte betekenis van de voorliggende omgevingsvergunning voor de waterhuishouding (zie hierna) en het feit dat de bebouwing al enige jaren geleden gerealiseerd is wordt in deze ruimtelijke onderbouwing volstaan met verwijzing naar deze beleidsdocumenten.

Op 31 juli 2009 is door het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht ontheffing (kenmerk 2009.017654) verleend voor:

- o het aanbrengen van een dam met duiker $\varnothing$ 0,8 m in een primaire watergang;
- o verbreden met 25 m² van een dam in een primaire watergang;
- o verlengen met 5 m van een duiker $\varnothing$ 0,8 m in een primaire watergang;
- o dempen van ca. 720 m² primair oppervlaktewater;
- o graven van ca. 720 m² primair oppervlaktewater;
- o verwijderen van een stuw in een primaire watergang.

Bij de ontheffing is in overweging genomen dat de toename van het verhard oppervlak ten opzichte van de toen al bestaande hoeveelheid te weinig (<1000 m²) was om daarvoor compensatiewater te graven.

De hoeveelheid oppervlaktewater dat werd gedempt voor de aanleg van de dammen werd ook weer gecompenseerd (68 m²). De watergang welke werd verlegd bestond uit het dempen en graven (650 m²) van de zelfde hoeveelheid oppervlaktewater. In totaal is ca. 720 m² oppervlaktewater gedempt en gegraven.

Aan de bebouwing en de verharding op het terrein van de studentenwoningen wijzigt niets ten opzichte van de huidige situatie. Ook ten aanzien van de afvalwaterstromen worden geen wijzigingen aangebracht ten opzichte van bestaand. Het gebruik van uitlogende materialen is niet toegestaan. Aangezien het bouwplan al gerealiseerd is leidt deze vergunning niet tot het gebruik van uitlogende materialen.

5.10 Flora en fauna

Aan de bebouwing en de verharding op het terrein van de studentenwoningen wijzigt niets ten opzichte van de huidige situatie. De verlening van de omgevingsvergunning leidt daarom niet tot aantasting van eventuele ecologische waarden op de locatie.

5.11 Archeologie en cultuurhistorie

Aan de bebouwing en de verharding op het terrein van de studentenwoningen wijzigt niets ten opzichte van de huidige situatie. De verlening van de omgevingsvergunning leidt daarom niet tot aantasting van eventuele archeologische of cultuurhistorische waarden op de locatie.

6. Motivering omgevingsvergunning

In het ontwikkelingsplan voor het Zeeburgereiland wordt de toekomstige stedenbouwkundige structuur van het Zeeburgereiland gekenmerkt als een casco (de infrastructuur) met daartussen de velden. In één van die velden, in de Baaibuurt Oost, ligt de onderhavige projectlocatie. In de toekomst zal de woningdichtheid van de velden in de Baaibuurt vergroot worden en zullen er nieuwe voorzieningen worden toegevoegd.

De instandhouding van de studentenwoningen geeft invulling aan het gemeentelijke beleid om het permanente tekort aan studentenhuisvesting in Amsterdam op te lossen.

Relevante (milieu)aspecten zijn onderzocht en afgewogen en leiden niet tot knelpunten die de uitvoering in de weg staan. Gezien het bovenstaande is er voldoende aanleiding om aan het verzoek medewerking te verlenen.

7. Economische uitvoerbaarheid

7.1.1 Financiële haalbaarheid

Het project is gerealiseerd in opdracht en voor rekening van De Key. Voor de financiering van het project is De Key verantwoordelijk.

7.1.2 Eigendom

De gronden waarop de omgevingsvergunning betrekking hebben zijn in eigendom van de gemeente.

7.1.3 Exploitatieplan

De omgevingsvergunning heeft betrekking op 335 woningen. Gelet op artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het project daarmee aan te merken als een bouwplan waarvoor in principe een exploitatieplan dient te worden vastgesteld. Een exploitatieplan is echter niet verplicht indien het verhaal van kosten van de grondexploitatie van de bij de omgevingsvergunning betrokken gronden op een andere wijze is verzekerd (artikel 6.12, lid 2 sub a Wro). Daar is in ieder geval sprake van als de gemeente eigenaar is van de grond.

De gemeenteraad van Amsterdam heeft ervoor gekozen om de kosten van de grondexploitatie van ruimtelijke ontwikkelingen te dekken vanuit de gronduitgifte. Met gebruikmaking van het Amsterdamse Erfpachtstelsel, en in onderhavig geval door grondverhuring, is op afdoende wijze zeker gesteld dat de kosten gedekt zijn, daarom kan worden af gezien van het opstellen van exploitatieplan. Opgemerkt zij nog dat de gemeente Amsterdam telkens eigenaar is en blijft van de gronden waarop de omgevingsvergunning betrekking heeft.

8. Resultaten participatie en overleg met andere overheden en instanties

In het kader van het bestuurlijk overleg als bedoeld in artikel 2.27 Wabo jo. artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening zijn de aanvraag, de ruimtelijke onderbouwing en tekeningen verzonden aan:

- dienst Ruimtelijke Ordening (dRO)
- Waternet
- Brandweer Amsterdam-Amstelland

Van Waternet is een reactie ontvangen. Waternet heeft aangegeven dat de ruimtelijke onderbouwing op enkele aspecten aangevuld/ verduidelijkt dient te worden. Deze reactie is verwerkt. Waternet heeft geen bezwaar tegen deze ontwikkeling.

Van de overige instanties is geen reactie ontvangen. Gelet op dit feit gaan wij ervan uit dat zij ook akkoord gaan met het voorgestelde project.

9. Resultaten tervisielegging ontwerpbesluit

Burgers en maatschappelijke instanties worden in de gelegenheid gesteld in het kader van de tervisielegging van het ontwerpbesluit hun zienswijze kenbaar te maken.

Het ontwerpbesluit heeft van 9 mei 2013 tot en met 19 juni 2013 ter inzage gelegen. Er zijn geen zienswijzen kenbaar gemaakt.