



holding
ruimte&milieu
asbest
grondlogistiek
civiele techniek
opleidingen
arbo&veiligheid
legionella
milieuprojecten
handhaving
bodem
waterbeheer
geluid&trillingen
caribbean

m.e.r.-beoordeling

Sloterdijk Stad Amsterdam

projectnummer RM110096



Opdrachtgever: Ontwikkelbedrijf Gemeente Amsterdam
Postbus 1104
1000 BC Amsterdam

Versienummer: 1.3 - definitief

Datum: 3 juli 2012

Auteur: drs. I.M. Dias

Controle: drs. ing. E. Scheer

Paraaf: 

bk ruimte&milieu
Zadelmakerstraat 150
Postbus 2111
1990 AC Velsbroek
T 088 321 25 20
F 088 321 25 29

Spuikade 3
Postbus 59136
3008 PC Rotterdam
T 088 321 25 10
F 088 321 25 19

info@bkruijtmilieu.nl
www.bkruijtmilieu.nl
Rabobanknr. 1153.85.584
K.v.K. nr. 34237628

COLOFON

BK Ruimte & Milieu bv, Adviseurs in omgevingsrecht

Postbus 2111, 1990 AC Velsbroek

T: 088 321 25 20

F: 088 321 25 29

Postbus 5011, 2900 EA Capelle aan den IJssel

T: 088 321 25 10

F: 088 321 25 19

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm, elektronisch op geluidsband of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van BK Ruimte & Milieu bv.

Inhoudsopgave

	pagina
1 Sloterdijk Stad Amsterdam.....	4
1.1 Inleiding	4
1.2 M.e.r.-(beoordelings)plicht	4
2 Kenmerken van de activiteit; Sloterdijk Stad	7
2.1 Omvang van de activiteit	7
2.2 Cumulatie met andere projecten	8
2.3 Hulpbronnen en afvalstoffen.....	8
2.4 Verontreiniging, hinder, risico	8
3 Plaats van het project.....	9
3.1 Ligging en karakteristiek van het plangebied	9
4 Kenmerken van de potentiële effecten	12
4.1 Inleiding	12
4.2 Verkeer	12
4.2.1 Verkeersaantrekkende werking	12
4.2.2 Parkeren.....	12
4.3 Bodem en water.....	13
4.3.1 Bodem	13
4.3.2 Water	14
4.4 Leefmilieu	15
4.4.1 Geluid	15
4.4.2 Luchtkwaliteit	16
4.4.3 Externe veiligheid.....	17
4.4.4 Milieurimte	23
4.4.5 Luchthavenindelingsbesluit	24
4.5 Waarden.....	25
4.5.1 Natuur	25
4.5.2 (Cultuur)historie en archeologie	26
4.5.3 Landschap	27
5 Conclusie.....	28

1 Sloterdijk Stad Amsterdam

1.1 Inleiding

Voor u ligt de m.e.r.-beoordeling voor Sloterdijk Stad te Amsterdam. Gemeente Amsterdam is voornemens een nieuw bestemmingsplan op te stellen voor het gebied rondom het station Sloterdijk, genaamd Sloterdijk Stad. Het huidige bestemmingsplan is in 1999 vastgesteld en is vooral gericht op de ontwikkeling van een kantorenlocatie. In 2011 is een integraal marktonderzoek uitgevoerd naar de wensen van de markt en de haalbaarheid van ontwikkelingen voor de komende jaren. Dit heeft geresulteerd in het thema 'de diversificatie van Sloterdijk Stad'. Met deze diversificatie beoogt de gemeente een gemengd voorzieningsgebied te creëren, variërend van studentenhuisvesting, via leisure naar bedrijvigheid.

De transformatie van dit gebied moet getoetst worden aan het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.). Dit besluit zorgt ervoor dat milieu, natuur en cultuurhistorisch erfgoed een volwaardige plaats krijgt in de belangenafweging en besluitvorming. In het Besluit m.e.r. worden activiteiten aangewezen waarvoor een milieueffectrapportage opgesteld dient te worden, of overwogen moet worden of dit noodzakelijk is. In deze notitie wordt beoordeeld of voor de voorgenomen activiteit, vanwege mogelijke belangrijke nadelige gevolgen het milieu, het opstellen van een milieueffectrapport (MER) noodzakelijk is.

Voor m.e.r.-beoordelingsplichtige projecten is in principe geen noodzaak voor het opstellen tot een MER, tenzij belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te verwachten zijn. De gemeente Amsterdam is van mening dat in het geval van Sloterdijk Stad dit laatste niet het geval is en volstaan kan worden met alleen deze m.e.r.-beoordeling. Belangrijk in deze afweging is dat het project plaatsvindt in een stedelijke omgeving, als vervanging van bestaande stedelijke voorzieningen en er geen bijzondere waarden in het plangebied en de omgeving noemenswaardig geschaad worden.

1.2 M.e.r.-(beoordelings)plicht

In de Wet Milieubeheer en in het Besluit m.e.r. (gewijzigd 2011) wordt onderscheid gemaakt tussen activiteiten, die m.e.r.-plichtig zijn (de zogenaamde bijlage C-activiteiten) en activiteiten, die m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn (de zogenaamde bijlage D-activiteiten). Tot slot is voor activiteiten die wel genoemd zijn in bijlage D, maar die niet voldoen aan de gestelde drempelwaarde de verplichting tot een vormvrije m.e.r.-beoordeling in het ruimtelijk plan.

M.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten zijn activiteiten waarvoor de beslissing of wel of niet de m.e.r.-procedure moet worden doorlopen, niet bij wet vastligt, maar door het bevoegd gezag moet worden genomen. Het bevoegd gezag moet bepalen of er sprake is "belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu", die het doorlopen van de m.e.r.-procedure wenselijk / noodzakelijk zouden maken. Dit doet zij op basis van door de initiatiefnemer aangedragen informatie, verzameld in een aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordeling.

Voor de analyse of een activiteit m.e.r.-plichtig dan wel m.e.r.-beoordelingsplichtig is, is een aantal zaken van belang:

1. Zijn de verschillende onderdelen van de voorgenomen ontwikkeling één geheel (ruimtelijk, functioneel) of is er sprake van losse op zichzelfstaande voornemens?
2. Bevat de voorgenomen ontwikkeling m.e.r.-plichtige of m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten?

3. Zo ja, worden de drempelwaarden voor de m.e.r.-plicht of m.e.r.-beoordelingsplicht overschreden?
4. In hoeverre is de voorgenomen ontwikkeling al vastgelegd in een ruimtelijk besluit of vergunning?

	Kolom 1 activiteiten	Kolom 2 Gevalen (=drempelwaarde)	Kolom 3 Plannen	Kolom 4 Besluiten
11.2 Onder- deel D	De uitvoering van een stadsproject, met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.	1/ een oppervlak van 100 ha of 2/ een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat of 3/ een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m ² of meer.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in artikel 3.1 van die wet.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1 van die wet dat in de bouw voorziet.

Voor Sloterdijk Stad kan gesteld worden dat:

1. de ontwikkeling één samenhangend geheel vormt;
2. de ontwikkeling valt onder de categorie stedelijke ontwikkelingsproject;
3. de drempelwaarde van 200.000 m² wordt niet overschreden en de drempelwaarde voor een m.e.r.-beoordeling van 2.000 woningen wordt in beginsel ook niet behaald (uitgaande dat studentenkamers niet gelijk zijn aan reguliere, volwaardige woningen) en er geen directe m.e.r.-plicht geldt;
4. de voorgenomen activiteit niet mogelijk is binnen het vigerende bestemmingsplan en hiervoor het bestemmingsplan geactualiseerd wordt.

Vastgelegd in het programma is dat er ruimte voor woningen gerealiseerd wordt, met een maximum van 100.000 m² en 2.000 woningen. In het nieuwe bestemmingsplan worden deze ambities gefaciliteerd door het creëren van een flexibele mogelijkheid tot woningbouw. Deze flexibiliteit wordt vormgegeven door het dubbele gebruik van een maximum, zowel ten aanzien van het aantal woningen (maximaal 2.000) als ten aanzien van een maximaal bvo van 100.000 m², waarbij op voorhand duidelijk is dat het bestemmingsplan geen mogelijkheden biedt voor eengezinswoningen met tuin.

Indien men het volledige aantal woningen zou wensen te realiseren, betekent dit 2000 woningen van maximaal 50 m². Daarmee zouden dus alleen studentenwoningen worden toegevoegd. Dit laatste lijkt geen reële ontwikkeling voor dit plangebied en dus zal er in de praktijk vanuit de markt ingezet worden op een mix van diverse soorten woningen.

Het plangebied is een gebied met een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer en beperkte parkeermogelijkheden. Er wordt vanuit gegaan dat circa 50% van de woningen ten behoeve van de studentenhuisvesting zal zijn. Anderszijds biedt het plangebied mogelijkheden voor woningen voor één- of tweepersoons huishoudens, ook in voormalige kantoorgebouwen. Op de kantoorvloeren kunnen woningen gerealiseerd worden met een oppervlakte van 100 tot 250 m².

Met een groter woonoppervlak dan 50 m² wordt het worstcasescenario van 2.000 woningen nooit gehaald. Als we ervan uitgaan dat er wel 2.000 studentenwoningen gerealiseerd worden, dan is dit qua milieueffect niet vergelijkbaar met 2.000 reguliere woningen wat door de wetgever als drempel wordt gehanteerd. Zie hiervoor ook onderstaand kader. Gemotiveerd kan worden dat uitgaande van het feit dat er gerekend wordt met studentenwoningen, en dat het aantal van 2.000 nooit gehaald wordt wanneer er ook reguliere woningen gebouwd gaan worden die een groter woonoppervlak hebben dan studentenwoningen, de drempelwaarde zoals bedoeld in kolom 2 niet gehaald wordt.

Overweging bij de drempelwaarde met betrekking tot studentenwoningen

Over de effecten van de ontwikkeling in relatie tot de grenswaarden is het te overwegen of een studentenkamer voor volwaardige woning gezien dient te worden voor wat het de milieueffecten betreft. De omvang van één kamer en de bijbehorende effecten tengevolge van het gebruik daarvan zijn kleiner dan van een gangbare woning. Het oppervlakte van een studentenwoning is aanzienlijk kleiner dan van een appartement of woning. Ook het autobezit en de verkeersgeneratie zijn aanzienlijk kleiner. Dit overwegende zullen effecten van de ontwikkeling ruimschoots minder zijn dan de effecten van een woonwijk met een vergelijkbaar aantal woningen, waarop de drempelwaarde voor de m.e.r.-beoordeling gebaseerd is. De initiatiefnemer heeft ervoor gekozen niet zelf deze afweging te maken, maar deze mee te geven in de m.e.r.-beoordeling. Hiermee wordt deze afweging voorgelegd aan het bevoegd gezag, zodat zij dit mee kan nemen in de afweging of voor de ontwikkeling een MER opgesteld moet worden. (uit: Aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordeling De Leidse Schans, Oranjewoud maart 2012)

Zorgvuldige besluitvorming en m.e.r.-beoordeling

In het kader van een zorgvuldige afweging en besluitvorming wordt, gezien de omvang, er echter voor gekozen een m.e.r.-beoordeling uit te voeren om op deze manier toch de milieueffecten van het project te beschouwen en te beoordelen of een MER opgesteld moet worden. De gemeente heeft ervoor gekozen door middel van deze notitie een m.e.r.-beoordeling uit te laten voeren.

Procedure van de m.e.r.-beoordeling

De gemeente heeft ervoor gekozen om voor Sloterdijk Stad een m.e.r.-beoordeling uit te voeren. Met deze m.e.r.-beoordeling wordt beoordeeld of een MER opgesteld moet worden en levert zij daarvoor de benodigde informatie aan.

Voorafgaand aan de terinzagelegging van het ontwerp bestemmingsplan moet de gemeente een besluit nemen over het opstellen van een MER. Indien de gemeente van mening is dat sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, dan dient een MER opgesteld te worden. Het bevoegd gezag dient vervolgens het beoordelingsbesluit openbaar bekend te maken.

De gemeente legt de m.e.r.-beoordeling tegelijkertijd ter inzage met het voorontwerp bestemmingsplan Sloterdijk Stad.

2 Kenmerken van de activiteit; Sloterdijk Stad

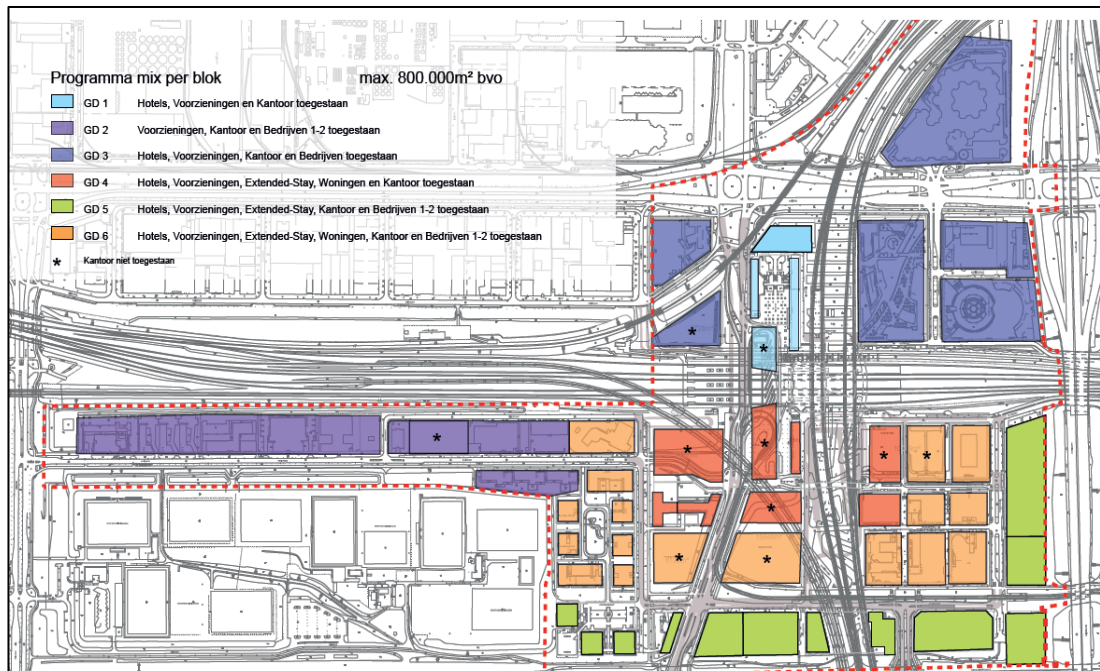
2.1 Omvang van de activiteit

De transformatie van het plangebied wordt vastgelegd in een nieuw op te stellen bestemmingsplan. Het nieuwe bestemmingsplan zal een zogenaamd globaal (flexibel) bestemmingsplan zijn. Dit houdt in dat er realisaties van verschillende soorten functies mogelijk worden gemaakt binnen een vastgestelde totale maximale ontwikkelingscapaciteit, waarbinnen met de verschillende functies nog gevarieerd kan worden. Per functie kan maximaal worden ontwikkeld:

- 100.000 m² woningen, met een maximum van 2.000 woningen.
- 537.000 m² kantoren
- 60.000 m² maatschappelijke voorzieningen
- 15.000 m² culturele en sportvoorzieningen
- 80.000 m² hotel
- 40.000 m² extended stay
- 25.000 m² plintvoorzieningen
- 15.000 m² bedrijven

Het maximale programma omvat 800.000 m². De som van alle maximale ontwikkelingen per functie is echter hoger, namelijk 872.000 m². Niet elke functie kan dus binnen het flexibele bestemmingsplan maximaal worden ontwikkeld. In de verschillende onderzoeken is wel gerekend met 872.000 m².

figuur 1: programma en gebied Sloterdijk Stad (bron: DRO, 8 mei 2012)



Woonfunctie

Voor de functie wonen is een maximum aantal vierkante meters opgegeven van 100.000. De gemiddelde oppervlakte van een nieuwbouwapartement in Amsterdam is circa 91 m². In stadsdeel Zuid zijn de appartementen wat kleiner, met een oppervlakte van rond de 85 m². Opvallend klein zijn de appartementen in stadsdeel Zuidoost, met een gemiddelde van 75 m². Wanneer het gemiddelde aangehouden wordt, dan kunnen er ongeveer 1.099 woningen gebouwd worden. Studentenwoningen, zoals beoogd, zijn echter kleiner dan een gemiddeld appartement.

Toevoeging bruto vloeroppervlak

Het plangebied is een bestaand kantorenpark rondom treinstation Sloterdijk. Het gaat primair om het mogelijk maken van andere functies in bestaande gebouwen, maar ook om het realiseren van nieuwe gebouwen met een andere functie. In het kader van de m.e.r.-beoordeling is het van belang om de toe te voegen hoeveelheid vierkante meter te beschouwen. Op het peilmoment, augustus 2011, was in totaal 578.709 m² aan bruto vloeroppervlak (bvo) gerealiseerd binnen het plangebied. Het vigerende bestemmingsplan maakt een totaal van 651.000 m² aan bvo mogelijk. Met het nieuwe bestemmingsplan wordt het mogelijk gemaakt om maximaal 800.000 m² aan bvo mogelijk te maken. Dit betekent een planologische toevoeging van 149.000 m² (800.000 – 651.000).

2.2 Cumulatie met andere projecten

Buiten de projecten die gerealiseerd kunnen gaan worden als gevolg van de actualisatie van het bestemmingsplan zijn in de nabijheid van het gebied geen nieuwe projecten beoogd.

2.3 Hulpbronnen en afvalstoffen

Het project Sloterdijk Stad is geen bijzonder project waarvoor meer dan normaal bij bouwprojecten natuurlijke hulpbronnen zouden moeten worden ingezet. Dat geldt ook voor de productie van afvalstoffen, deze leidt niet tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. De kwaliteit van de gebouwde voorzieningen zal voldoen aan het wettelijke kader van het Bouwbesluit en bij de aanleg van de openbare ruimte wordt uitgegaan van duurzame materialen.

2.4 Verontreiniging, hinder, risico

Ten aanzien van de aspecten 'verontreiniging en hinder' en 'risico van ongevallen' zijn eveneens geen bijzondere omstandigheden aan te wijzen die belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben. De ontwikkeling van het gebied Sloterdijk Stad op zich leidt, gerelateerd aan de gangbare bouw- en aanlegprocessen, niet tot ernstige verontreiniging of hinder dan wel risico van ongevallen. Er is in dit opzicht dan ook geen sprake van belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu.

3 Plaats van het project

3.1 Ligging en karakteristiek van het plangebied

De plaats van het project kan op zich een bijzondere omstandigheid zijn. Dit is met name het geval wanneer de activiteit zich bevindt in of in de buurt van 'gevoelige' gebieden, zoals de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Ook landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang kunnen een bijzondere omstandigheid zijn.

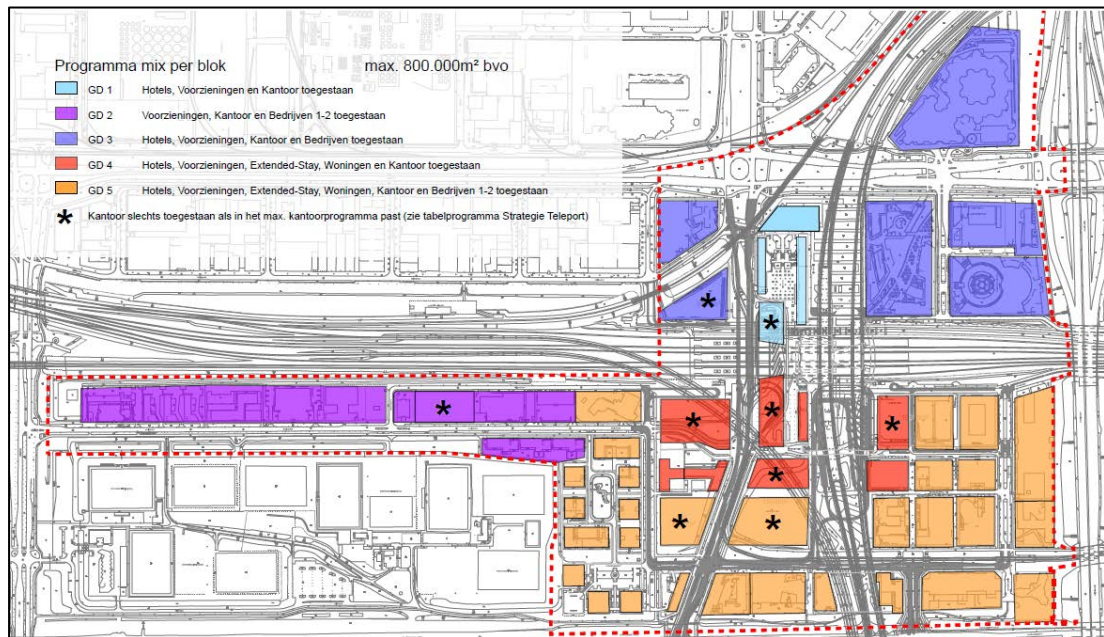
Het plangebied Sloterdijk Stad wordt aan de noordkant begrensd door de spoorlijn en de Basisweg. Dit is een stevige verkeersader waar veel zwaar verkeer gebruik van maakt, dat van en naar de haven rijdt. Aan de oostkant vormt de rijksweg A10 de natuurlijke grens van het plangebied. De uitlopers van het kantoren- en bedrijvengebied worden aan de westkant begrensd door de Seineweg. Aan de noordkant wordt het gebied grotendeels begrensd door de Basisweg (met uitzondering van het pand aan de Basisweg 10, dat ten noorden ligt maar ook deel uitmaakt van het plangebied). Aan de zuidkant wordt Sloterdijk Stad letterlijk door de Haarlemmervaart en de Haarlemmerweg (N200) afgescheiden van stadsdeel Geuzenveld/Slotermeer. Aan de westkant ligt een sportpark en een aantal bedrijventerreinen.

figuur 2: uitsnede plangebied (bron: Cyclomedia)



Het gebied kenmerkt zich door een hoge mate van stedelijkheid, waarbij het een plek aan de rand van de stad inneemt, tussen een woonwijk, belangrijke infrastructuur en bedrijvigheid die zich uitstrekt tot de haven. Het is met recht een overgangszone die op dit moment bestaat uit een kantorenpark dat rond een van de belangrijkste infrastructurele knooppunten van Amsterdam ligt.

figuur 3: bestemmingplangebied Sloterdijk Stad (bron: gemeente Amsterdam, DRO 15 februari 2012)



Toen Sloterdijk Stad werd aangelegd is de omgeving van het Orlyplein, het centrale gebied van Sloterdijk, met ongeveer zes meter zand opgehoogd. Hellingen ter weerszijden van het plein overbruggen het hoogteverschil met de omgeving, waar het maaiveld gemiddeld op één meter boven NAP ligt. Een zeer groot gedeelte van het plangebied bestaat uit spoorwegaal. Beeldbepalend zijn de hoge spoor- en metroviaducten en het Orlyplein, het centrale gebied van Sloterdijk dat feitelijk bestaat uit een grote, betonnen overkapping boven de sporen richting Haarlem en Zaandam en het bus- en tramstation (uit: Plan Amsterdam, nr. 5 2008).

Rond het station bevinden zich nu vooral kantoren, met name van bedrijven en (voormalige) overheidsdiensten. Mediaconcerns als De Telegraaf en Elsevier zijn hier bijvoorbeeld gevestigd, naast de Belastingdienst, UWV, Kadaster, CWI, Dienst Landelijk Gebied, KPN, GVB. Ook zijn er wat horecagelegenheden en scholen te vinden, zoals het ROC Amsterdam en het Hout- en Meubileringscollege, een landelijke vakschool voor houtbewerking.

figuur 4: luchtfoto Sloterdijk Stad (bron: www.aerophoto-schiphol.nl)



De huidige gebruikers van Sloterdijk Stad zijn in de eerste plaats de circa 20.000 mensen die in Sloterdijk Stad en omgeving werken. Met de uitbreidingen die in het stedenbouwkundig plan over Sloterdijk Stad staan beschreven, kan het aantal werkenden in de directe omgeving op termijn verdubbelen. Ook scholieren vormen een groeiende groep dagelijkse gebruikers van het gebied. Daarnaast kent station Sloterdijk 50.000 passagiersbewegingen per dag, waardoor het met Centraal Station Amsterdam, station Amsterdam Zuid en station Bijlmer ArenA, tot de drukste vervoersknooppunten van de regio behoort. Op dit moment is Sloterdijk, na Centraal Station, het tweede treinstation van Amsterdam en is het negende station van Nederland. Mensen uit de omliggende stadsdelen en de regio maken veelvuldig gebruik van station Sloterdijk, zo blijkt uit metingen.

Conclusie

Het plangebied kenmerkt zich door een hoge mate van stedelijkheid, waarbij het huidige gebruik zich voornamelijk richt op kantoren en bedrijvigheid. Het station Sloterdijk speelt een belangrijke rol en is het kloppend hart van het gebied.

4 Kenmerken van de potentiële effecten

4.1 Inleiding

Ook de kenmerken van de belangrijke nadelige (milieu)effecten, die de activiteit kan hebben, kunnen worden aangemerkt als een bijzondere omstandigheid. Het gaat daarbij om het bereik van het effect, het grensoverschrijdende karakter van het effect, de orde en grootte en complexiteit van het effect, de waarschijnlijkheid van het effect en de duur, de frequentie en de onomkeerbaarheid van het effect.

In dit hoofdstuk zijn per milieuthema de effecten van het plan Sloterdijk Stad beschreven. De effecten zijn beschreven ten opzichte van de toekomstige (autonome) situatie, zonder de ontwikkeling van Sloterdijk Stad. Gekeken is naar effecten binnen het plangebied effecten die daarbuiten, in het studiegebied, optreden.

4.2 Verkeer

4.2.1 Verkeersaantrekkende werking

Met de voorgenomen transformatie van het gebied is tevens een verkeersonderzoek uitgevoerd naar de mogelijke verkeerseffecten van het maximale programma op de bestaande wegen ten opzichte van het autonome programma (DIVV, Verkeersonderzoek bestemmingsplan Teleport, 23 april 2012).

Hierbij is rekening gehouden met de realisatie van studentenwoningen op Sloterdijk Stad. Dit type woningen levert een afwijkende verkeersgeneratie vanwege het kleinere oppervlak per woning, de lagere woningbezitting (circa 1,0 persoon per studentenwoning) en het veel lagere autobezit van studenten (gemiddeld 8,2% van de studenten bezit een auto).

Het algemene beeld is dat als gevolg van de planontwikkeling de toename van het autoverkeer op de Kimpoweg, Teleportboulevard en Changiweg het grootst is. De verwachting is dat deze toename van het autoverkeer als gevolg van de planontwikkeling geen invloed heeft op de doorstroming in de directe omgeving. Aangezien de capaciteit van de toeleidende wegvakken van de kruispunten in het gebied niet wordt overschreden, is er geen aanleiding ontstaan voor het uitvoeren van gedetailleerde analyses van de verkeersafwikkeling op kruispuntniveau.

4.2.2 Parkeren

Het uitgangspunt voor parkeren is dat er voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein aanwezig is. Hierbij geldt voor alle nieuwe ontwikkelingen dat de goede openbaar vervoer-verbindingen (tram, metro, bus en trein) zorgen voor een goed alternatief en daarmee de parkeernorm en modal-spiel beïnvloedt.

Op basis van het programma dat gebruikt is voor de onderzoeken ten behoeve van dit bestemmingsplan is geïnventariseerd hoeveel parkeerplaatsen er uiteindelijk theoretisch noodzakelijk zijn voor de nieuw te bebouwen kavels. Voor deze theorie is uitgegaan van een parkeernorm van 1:100 m² bvo voor woningen, voorzieningen, extended stay en bedrijven. Voor hotels is een norm van 0.375 parkeerplaatsen per kamer gehanteerd. Met deze uitgangspunten zijn uiteindelijk 1.835 parkeerplaatsen noodzakelijk.

Ruimtelijk zijn er circa 1.850 parkeerplaatsen te realiseren. Daarbij is het uitgangspunten dat er in één of in bepaalde gevallen in twee lagen geparkeerd wordt op eigen terrein.

Conclusie van dit onderzoek is dat er theoretisch voldoende parkeerplaatsen voor de nieuwe gebouwen gerealiseerd kunnen worden.

4.3 Bodem en water

4.3.1 Bodem

Bodemkwaliteit

Verkennd bodemonderzoek Sloterdijk Stad

Op 11 november 2004 is in opdracht van het Ontwikkelingsbedrijf Gemeente Amsterdam een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd voor Sloterdijk Stad in zijn geheel. In dit onderzoek is alleen dat (samenhangend) deel onderzocht waarbinnen kavels nog te ontwikkelen zijn. Vanaf eind jaren vijftig tot omstreeks 1964 werden op de locatie vijf bergplaatsen ingericht die opgespoten werden met materiaal uit diverse havens, het IJ en het IJtunnel-tracé. In de bergplaatsen werd een zekere hoeveelheid baggerspecie geborgen.

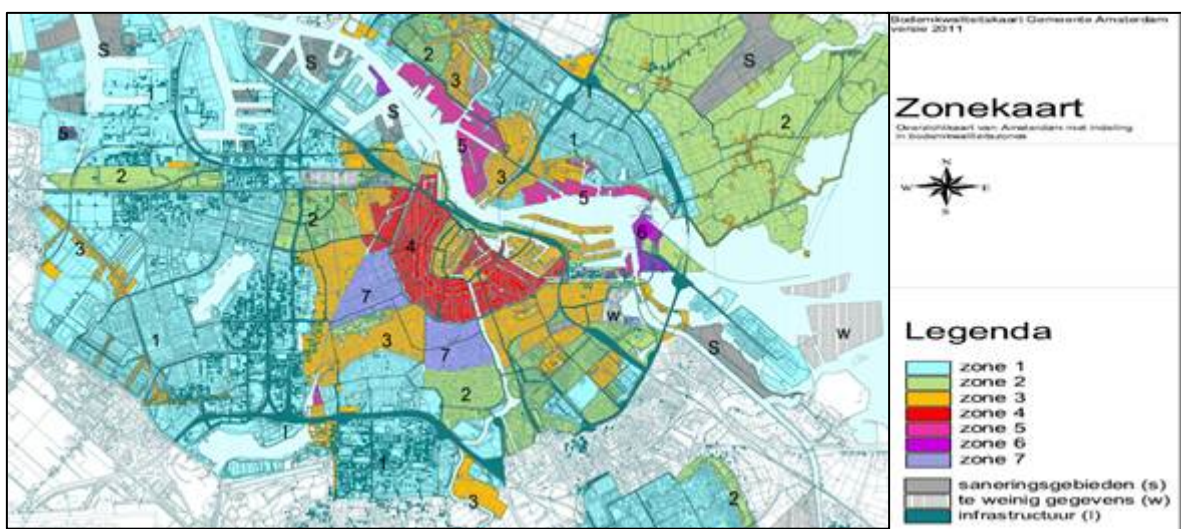
Alle watergangen op de locatie werden bij het opspuiten gedempt. Over de dempingen zijn geen gearchiveerde gegevens beschikbaar. Het voormalig gebruik van de locatie geeft aanleiding te vermoeden dat delen van de locatie in zekere mate verontreinigd kunnen zijn. Op het tot 1959 aanwezige oude maaiveld kan zich asbest bevinden dat vrijgekomen is bij sloop van opstallen en bij het opruimen van de volkstuinten. Mogelijk is puin verwerkt in de watergangen nabij de gesloopte opstallen.

In de tussen 1959 en 1964 opgebrachte lagen grond komen enkele lagen baggerspecie voor die mogelijk asbest, metalen en PAK bevatten. Op het huidige maaiveld bevond zich tussen 1989 en 1991 een aantal slibdepots. Gezien het huidige gebruik is de toplaag, met uitzondering van enkele puntbronnen, vermoedelijk niet tot licht verontreinigd.

Bodemkwaliteitskaart Amsterdam

Voor Amsterdam zijn diverse Bodemkwaliteitskaarten opgesteld die behoren bij de Nota Bodembeheer. Op één van deze kaarten is Sloterdijk Stad aangewezen als zone 1 gebied. De grond in dit gebied is schoon en geschikt om overal zonder onderzoek te hergebruiken.

figuur 5: uitsnede Bodemkwaliteitskaart gemeente Amsterdam



De gronden gedefinieerd als zone 1 hebben een bodemkwaliteit die voldoet aan de Achtergrondwaarde. Deze grond is in principe geschikt om overal zonder onderzoek te hergebruiken. Zone 1-grond mag altijd zonder bodemonderzoek, op basis van de Bodemkwaliteitskaart worden ontgraven (in principe is een melding op grond van artikel 28 Wbb vereist indien meer dan 50 m³ wordt ontgraven) en toegepast (hiervoor is altijd een melding Besluit bodemkwaliteit vereist, ongeacht de hoeveelheid).

In de Nota Bodembeheer is tot doel gesteld de grond in het plangebied schoon te houden en er is voor dit gebied geen gebiedsspecifiek beleid ontwikkeld. Grond die toegepast wordt in dit gebied moet schoon zijn, ongeacht de bodemfunctie.

Aandachtspunten

De geplande activiteiten zoals de bouw van woningen en voorzieningen hebben geen nadelige gevolgen voor de kwaliteit van de bodem. Conform de zorgplicht van de Wet bodembescherming zullen de activiteiten zodanig worden uitgevoerd dat geen verontreiniging van de bodem optreedt.

Conclusie

Wat het aspect bodem betreft, kan geconcludeerd worden dat er geen sprake is van belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu.

4.3.2 Water

Het gebied van Sloterdijk Stad ligt tussen de Overbrakerbinnenpolder (waterpeil NAP-2,15 m) en de polder de Bretten (NAP-1,20 m). Beide polders worden bemalen en slaan uit op de Haarlemmertrekvaart. De Haarlemmertrekvaart is een onderdeel van de boezem van Rijnland en is in beheer bij het Hoogheemraadschap van Rijnland. Het streefpeil is NAP-60 m. Het terrein is in het verleden integraal opgehoogd tot NAP+1,0 m. Hierdoor watert het terrein via een gescheiden rioolstelsel af naar het oppervlaktewater van de Haarlemmertrekvaart.

Toename van het verharde oppervlak

Door een toename van het verharde oppervlak neemt het waterbezwaar toe. Hierdoor is meer open water noodzakelijk om het ontstane extra waterbezwaar ten gevolge van de neerslag te kunnen bergen. Het extra waterbezwaar moet via een zwaar regenwaterrioolstelsel worden opgevangen. Uit het huidige rioolstelsel blijkt dat er een extra zwaar gedimensioneerd regenwaterrioolstelsel (Ø 1250 mm) in het Sloterdijk Stad gebied ligt. Verder is de waterberging van de Haarlemmertrekvaart ter plaatse van Sloterdijk Stad vergroot bij de natuurvriendelijke inrichting van de oevers. Hierdoor is het aanbrengen van extra water in het plangebied niet nodig.

Grondwater

Het is van belang dat problemen met het grondwater worden voorkomen. De grondwater-norm voor nieuw te realiseren bouwlocaties is gemeentelijk vastgesteld en luidt: "Daar waar zonder kruipruimte gebouwd wordt mag de grondwaterstand niet vaker dan gemiddeld eens per twee jaar, niet langer dan 5 dagen achtereen minder dan 0,5 meter onder het maaiveld staan". Waar met kruipruimtes wordt gebouwd geldt een norm van 0,9 meter. Uit bestaande peilfiltergegevens van het plangebied volgt dat het huidige ontwatering van het Sloterdijk Stadgebied voldoende is om aan de grondwaternorm te voldoen.

Eventuele kelders en parkeergarages moeten waterdicht worden uitgevoerd. Verder mogen de ondergrondse werken een vrije afstroming van grondwater naar het oppervlaktewater niet belemmeren.

Materiaalkeuze

Het gebruik van uitlopende materialen beïnvloedt de kwaliteit van regen- en oppervlaktewater negatief en dient voorkomen te worden (gedurende zowel de bouw- en gebruiksfase alsmede de inrichting van de openbare ruimte). Emissies naar het oppervlaktewater van PAK (verduurzaamd hout), lood, (onbehandeld) zink en koper (via regenwaterafvoer) moeten worden tegengegaan.

Waterkering

In het plangebied ligt aan de noordzijde van de spoorbaan een primaire waterkering. Op de waterkering is geen bebouwing en/of beplanting toegestaan. Bij werkzaamheden in de kernzone, de beschermingszone en/of de buiten beschermingszone van de primaire waterkering is overleg met het Hoogheemraadschap van Rijnland noodzakelijk.

Conclusie

Wat het aspect water betreft, kan geconcludeerd worden dat er geen sprake is van belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu.

4.4 Leefmilieu

4.4.1 Geluid

Geluid in de omgeving

Het gaat hier om het effect van de te realiseren ontwikkeling (hier functiewijziging) op de geluidsbelasting voor de omgeving. De geluidverandering in de omgeving ten gevolge van de ontwikkeling zal niet of nauwelijks waarneembaar zijn. De ontwikkeling leidt tot een lage verkeersgeneratie ten opzichte van de autonome situatie, die geen significant effect heeft op het verkeersgeluid in de omgeving. Het gewenste programma leidt niet tot een verslechtering in de optredende geluidsbelasting door toedoen van dit programma.

Geluid binnen het plangebied

Daarnaast is in opdracht van Ontwikkelingsbedrijf Gemeente Amsterdam (OGA) is door M+P een onderzoek uitgevoerd naar de geluidsbelasting vanwege railverkeer, wegverkeer en industrieterrein Westpoort in het kader van het op te stellen bestemmingsplan Sloterdijk Stad (M+P, akoestisch onderzoek, Haalbaarheid functiewijzigingen bestemmingsplan Teleport Amsterdam, 25 april 2012). Het onderzoek is in eerste instantie inventariserend en gericht op de haalbaarheid van functiewijzigingen in het gebied. In relatie tot geluid zijn met name geluidsgevoelige functies, zoals wonen, scholen en zorgvoorzieningen relevant.

Uit het onderzoek komt naar voren dat er nagenoeg geen kavels zijn waar zonder randvoorwaarden geluidsgevoelige functies kunnen worden bestemd. Een groot aandeel kavels ondervindt een geluidsbelasting die hoger is dan de maximale ontheffingswaarde, waardoor alleen met bijzondere bouwvormen (zie ontwerptender vlek N3) dergelijke bestemmingen mogelijk zijn. Vanwege de overschrijdingen van de maximale ontheffingswaarde heeft de versoepeling van de regelgeving voor transformaties nauwelijks een positieve invloed op de conclusies. De haalbaarheid voor geluidsgevoelige functies is op dit moment beperkt. De mogelijkheden liggen met name in het binnengebied. Als belemmerende factoren zijn met name te benoemen industrielawaai vanwege Westpoort en de autowegen, waaronder de N200.

Er zijn nog diverse maatregelen denkbaar die de mogelijkheden belangrijk vergroten. Gedacht kan worden aan:

- het plaatsen van (relatief lage) geluidsschermen voor railverkeer;
- aanbrengen van raildempers;
- toepassen van stille wegdekken voor lokaal binnenstedelijk verkeer;
- toepassen van tweelaags ZOAB op rijkswegen; het wijzigen van de status autoweg voor de N200 tot een binnenstedelijke weg (in beheer van gemeente).

Conclusie

De ruimte voor woningbouw (studentenhuisvesting) in het gebied Sloterdijk Stad is schaars en wordt beperkt door de geluidsbelasting vanuit weg, rail en industrie. De locaties waar eventueel woningbouw gerealiseerd kan worden, ligt hiermee al vast. De omliggende bedrijven worden hiermee niet beperkt in hun bedrijfsvoering.

4.4.2 Luchtkwaliteit

Op verzoek van Ontwikkelingsbedrijf Gemeente Amsterdam (OGA) is door M+P onderzoek verricht naar de luchtkwaliteit ter plaatse van het Bestemmingsplan Sloterdijk Stad (M+P, Onderzoek luchtkwaliteit, 25 april 2012). De luchtkwaliteit is bepaald voor de autonome situatie 2011/2012 en de toekomstige situatie 2020 aan de hand van de Monitoringstool 2011 en met aanvullende CARII berekeningen. In de Monitoringstool is de autonome ontwikkeling opgenomen, dat wil zeggen zonder de ontwikkelingen die het bestemmingsplan Sloterdijk Stad mogelijk maken. Voor de autonome situatie geldt, zonder ontwikkeling van het bestemmingsplan Sloterdijk Stad, dat ruim wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

Uit de verkeersrapportage blijkt dat de verkeersintensiteit vanwege de ontwikkelingen van bestemmingsplan Sloterdijk Stad ten opzichte van de autonome ontwikkeling met minder dan 2% toeneemt. De verkeersintensiteit neemt vanwege de ontwikkeling van Sloterdijk Stad in 2020 op de S103 Haarlemmerweg (westelijke toerit A10 - Kimpoweg) met 4,4% het sterkst toe. Met een verkeerstoename van 4,4% zal nog steeds aan de grenswaarde (van 40 µg/m³ in 2015) voor stikstofdioxide (NO₂) worden voldaan.

Voor de relevante binnenstedelijke wegvakken is uitgegaan van een 'worstcasebenadering'. Met de intensiteiten voor 2023 zijn berekeningen gemaakt met de achtergrondconcentraties die gelden in de jaren 2012 en 2020. De maximale concentraties fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂) treden op aan de Radarweg in 2012. Uit de berekening blijkt dat zowel in 2012 als 2020 voldaan wordt aan de grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀.

Verwacht wordt dat de concentraties na 2020 en verder zullen afnemen vanwege strengere emissienormen en bijgestelde achtergrondconcentraties.

Het transformatiebeleid biedt een versoepeling van de regelgeving voor bestaande gebouwen met betrekking tot gevoelige bestemmingen, zoals scholen en kinderopvang, in het kader van luchtkwaliteit. Het Amsterdamse beleid staat in principe niet toe dat er nieuwe onderwijslocaties gerealiseerd worden binnen 300 m van een Rijksweg of 50 m van een stedelijke hoofdweg. Hoewel de S103 Haarlemmerweg een Rijksweg is, komt het karakter overeen met dat van een stedelijke hoofdweg. Van dit laatste gaan wij verder uit bij de beoordeling volgens het Amsterdamse beleid.

Conclusie

Op basis van het bovenstaande is er, vanuit het oogpunt van de luchtkwaliteit geen sprake van belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu.

4.4.3 Externe veiligheid

Bij externe veiligheid gaat het om het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's bij productie, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen. Het gaat daarbij uitsluitend om de kans dat derden (omwonenden) dodelijk letsel oplopen door een calamiteit bij een bedrijf of door een ongeval bij het vervoeren van gevaarlijke stoffen. Rond bedrijven en langs routes (of buisleidingentracés) waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd, zijn daarom zones ingesteld waarbinnen de risico's moeten worden onderzocht en getoetst voor toekomstige bebouwing. Deze risico's worden uitgedrukt in een plaatsgebonden risico (PR) en een groepsrisico (GR), en betreffen alleen de personen die niet deelnemen aan deze activiteiten.

Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

Binnen externe veiligheid zijn twee aspecten te onderscheiden: externe veiligheidsaspecten van inrichtingen en van het vervoer van gevaarlijke stoffen (buisleidingen en over de weg).

Dienst Milieu en Bouwtoezicht heeft een inventarisatie gemaakt van de risico's externe veiligheid van het plangebied van het nieuw op te stellen bestemmingsplan in Sloterdijk Stad (Dienst Milieu en Bouwtoezicht, Inventarisatie risico's externe veiligheid plangebied Sloterdijk Stad, versie 1.1). De resultaten zijn hieronder beschreven.

Inrichtingen binnen het plangebied en nieuwe ontwikkelingen

Binnen het plangebied liggen geen bedrijven die vallen onder het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI). Met de nieuwe ontwikkelingen worden ook geen bedrijven toegestaan die als Bevi-inrichting aangemerkt kunnen worden. De planontwikkeling zelf zorgt niet voor meer gevaar voor de omliggende kwetsbare objecten.

Inrichtingen buiten het plangebied

Buiten het plangebied zijn drie Bevi-bedrijven aanwezig die relevant kunnen zijn voor het plan. Met het voorliggende plan worden namelijk (beperkt) kwetsbare objecten toegevoegd in de vorm van woningen en voorzieningen voor beperkt zelfredzame personen.

De drie inrichtingen behoren bij de bedrijven Heijchroom, Sonneborn en Chemtura Netherlands BV. Voor deze inrichtingen geldt het volgende:

- Het plaatsgebonden risico voldoet aan grens- en richtwaarden: bij alle drie de bedrijven heeft de PR-contour geen overlap met het plangebied.
- De maximale personendichtheid in het deel van het plangebied wat binnen het invloedsgebied van het groepsrisico van de drie bedrijven ligt neemt niet toe. Het groepsrisico blijft onder de oriëntatiewaarde en zal niet toenemen door toedoen van het plan. Overigens geldt voor Chemtura dat het invloedsgebied op basis van berekeningen uit 2008 en uit 2011 veel kleiner is geworden en tussen de 925 en 1060 meter ligt. Het plangebied ligt op meer dan 2000 meter, waardoor het plan geen invloed meer heeft op het groepsrisico van Chemtura.

Buisleidingen

Met ingang van 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden. Op basis van het Bevb moet bij de vaststelling van een bestemmingplan worden getoetst aan de normen voor het plaatsgebonden risico.

Tevens moet het groepsrisico in het invloedsgebied van de buisleiding worden verantwoord. Een deel van de verantwoording groepsrisico (i.c. onderzoek naar maatregelen ter beperking van het groepsrisico) kan achterwege worden gelaten indien:

- een bestemmingsplan betrekking heeft op een gebied waarbinnen de letaliteit van personen binnen het invloedsgebied minder dan 100% is, OF
- het groepsrisico niet hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde, OF
- de toename van het groepsrisico bij verwezenlijking van het bestemmingsplan niet hoger is dan 10% EN de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden.

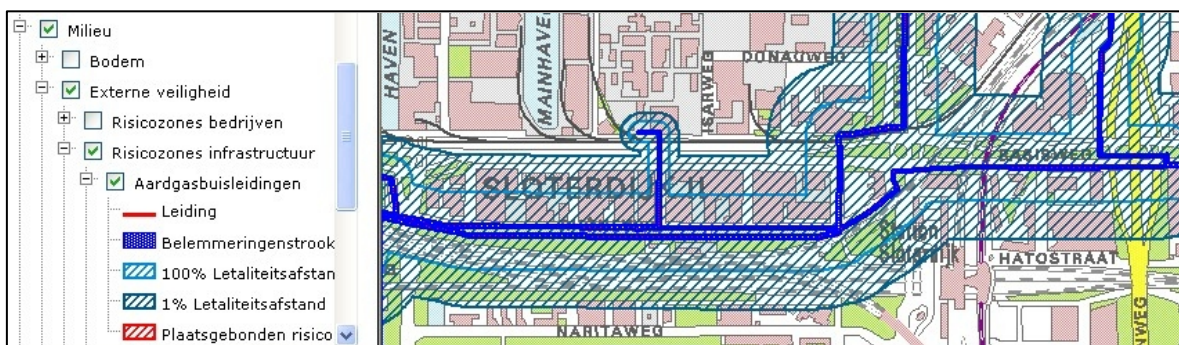
Leidingen binnen het plangebied

In het plangebied ligt een aantal hoge druk aardgasleidingen, waarvoor meerdere risicoafstanden gelden:

- een plaatsgebonden risico contour PR 10-6;
- een belemmeringenstrook;
- een afstand voor 100%-letaliteit;
- een afstand voor 1%-letaliteit.

Binnen de belemmeringenstrook (5 meter voor de hoofdleidingen en 4 meter voor de kleinere leidingen) mag niet gebouwd worden in het kader van de mogelijkheid tot onderhoud aan of vervanging van de aardgasleiding. Op onderstaande kaart zijn de leidingen met bijbehorende risicoafstanden weergegeven.

figuur 6: ligging leidingen inclusief risicoafstanden (bron: DMB, mei 2012)



Plaatsgebonden risico buisleidingen

Uit de berekeningen van de DMB is gebleken dat het plaatsgebonden risico voor alle aardgasleidingen in dit plangebied kleiner is dan 10^{-6} per jaar. Derhalve zijn er voor het plan als gevolg van de aanwezigheid van deze leidingen geen wettelijke beperkingen voor de vestiging van (beperkt) kwetsbare objecten.

Groepsrisico buisleidingen

Voor het groepsrisico zijn de afstanden voor 100%- en 1%-letaliteit relevant. Binnen de afstand voor 100%-letaliteit dragen de aanwezige personen bij aan de hoogte van het groepsrisico en buiten deze afstand niet of slechts weinig. Binnen de (grotere) afstand voor 1%-letaliteit zijn altijd de aspecten hulpverlening en zelfredzaamheid relevant in relatie tot de verantwoording van het groepsrisico, ook als het groepsrisico laag is en niet of weinig toeneemt door het plan.

Het plangebied Sloterdijk Stad vertoont overlap met zowel de contouren voor 1%-letaliteit als die voor 100%-letaliteit. Binnen de afstand voor 100%-letaliteit liggen in het nieuwe plan voornamelijk de bestemmingen *Gemengd*, waaronder hotels, voorzieningen, kantoren en bedrijven vallen.

In het vigerend bestemmingsplan zijn grenzend aan de A10-west de bestemmingen *Bk* mogelijk, dat wil zeggen kantoren. Het nieuwe plan maakt binnen de 200 meter van de A10-west de bestemmingen *Gemengd* mogelijk, dat wil zeggen hotels, voorzieningen, kantoren, bedrijven en woningen. Ook al worden de bestemmingen binnen de 200-meterzone ten opzichte van het vigerende plan gewijzigd, de personendichtheden van de nieuwe bestemmingen (hotels, voorzieningen, bedrijven en woningen) zijn vergelijkbaar of soms zelfs lager dan die van kantoren. Daarom zal het plan naar verwachting niet leiden tot hogere personendichtheden dan welke op basis van het vigerende plan reeds mogelijk zijn. Het groepsrisico zal derhalve niet toenemen als gevolg van het plan.

Verantwoording groepsrisico vereist

Omdat er in de huidige situatie reeds een overschrijding van de oriëntatiewaarde is, moet het bevoegd gezag op grond van het Bevb een verantwoording voor het groepsrisico opstellen. Belangrijk is om op te merken dat het bij de verantwoording van het groepsrisico niet alleen gaat om de hoogte van het groepsrisico, maar ook om de hulpverlening aan en zelfredzaamheid van personen in het invloedsgebied van de leiding.

Toets aan Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam

Binnen het Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam (dat binnenkort bestuurlijk zal worden vastgesteld) zijn verschillende uitgangspunten geformuleerd met betrekking tot ruimtelijke besluiten nabij hogedruk aardgasleidingen. Deze hebben ook gevolgen voor onderhavig plan.

Hoogte groepsrisico

Ten eerste stelt het uitvoeringsbeleid dat langs buisleidingen moet worden gestreefd naar een groepsrisico *lager* dan de oriëntatiewaarde. De afweging voor een eventuele overschrijding van de oriëntatiewaarde moet als specifiek besispunt aan het dagelijks bestuur ter besluitvorming worden voorgelegd.

In onderhavig plan wordt de oriëntatiewaarde bij één leidingsegment overschreden (maximaal 1,5 maal de oriëntatiewaarde). De overschrijding neemt echter niet toe door het nieuwe plan.

Zelfredzaamheid

Het uitvoeringsbeleid legt beperkingen op aan de vestiging van objecten voor beperkt zelfredzame personen (zoals kinderen, ouderen en minder validen). Ongevalsscenario's bij buisleidingen zijn snelle scenario's die minder mogelijkheden geven voor mensen om zichzelf in veiligheid te brengen. Daarom stelt het uitvoeringsbeleid dat nieuwe objecten bedoeld voor beperkt zelfredzame personen gesitueerd moeten worden buiten de 100%-letaliteitsgrens van buisleidingen waardoor aardgas onder hoge druk wordt vervoerd. Uitgangspunt hierbij is dat er op deze afstand meer mogelijkheden zijn om mensen in veiligheid te brengen bij een eventueel ongeval. Daarnaast zal er afscherpende werking optreden door andere bebouwing en zullen mensen binnen gebouwen beschermd zijn tegen warmtestraling.

Op de verbeelding van nieuw op te stellen bestemmingsplan is langs de relevante buisleidingen een zogenaamde "veiligheidszone" opgenomen, die gelijk is aan de 100%-letaliteitsgrens.

Binnen deze veiligheidszone is de vestiging van objecten voor beperkt zelfredzame personen niet toegestaan. Op dit punt voldoet het plan dus aan de uitgangspunten van het uitvoeringsbeleid.

Transportroutes weg/spoor

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor en water is de *Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen* van toepassing. Op basis van deze circulaire moet bij het vaststellen van bestemmingsplannen worden getoetst aan de normen voor het plaatsgebonden risico. Bij een overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico of bij een toename van het groepsrisico geldt een verantwoordingsplicht. De circulaire vermeldt dat op een afstand van 200 meter vanaf het tracé in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik.

Het ministerie werkt aan het Basisnet voor vervoer van gevaarlijke stoffen. In het Besluit transportroutes externe veiligheid (BTEV) worden voor dit Basisnet - in lijn met het BEVI - de risiconormen voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico vastgelegd. Het BTEV zal voor bestemmingsplannen die betrekking hebben op een gebied dat geheel of gedeeltelijk gelegen is binnen 200 meter van een transportroute, een verantwoording groepsrisico gaan verplichten. Deze verantwoording mag achterwege blijven indien:

- het groepsrisico niet hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde OF
- het groepsrisico met niet meer dan 10% toeneemt EN de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden.

Plaatsgebonden risico transportroutes weg/spoor

Voor het plangebied zijn de transportroutes over weg en spoor relevant als het gaat om externe veiligheid. Uit de berekeningen voor eerdere bestemmingsplannen en Basisnet blijkt dat voor alle transportroutes over weg en spoor in het plangebied geldt dat het plaatsgebonden risico kleiner is dan 10^{-6} per jaar, zodat er geen beperkingen zijn voor vestiging van (beperkt) kwetsbare objecten.

Groepsrisico transportroutes weg/spoor

Weg

Het plangebied ligt binnen de risicozones van de huidige gevaarlijke stoffenroutes in Westpoort en de A10-west. Het plan ligt ook binnen de risicozone van de toekomstige Westrandweg. Binnen deze zones kunnen ruimtelijke ontwikkelingen effect hebben op het groepsrisico.

In het vigerend bestemmingsplan zijn grenzend aan de A10-west, de Westrandweg en de gemeentelijke wegen de bestemmingen *Bk* mogelijk, dat wil zeggen kantoren. Het plan Sloterdijk Stad maakt binnen de 200 meter van deze wegen de bestemmingen *Gemengd* mogelijk, dat wil zeggen hotels, voorzieningen, kantoren, bedrijven en woningen. Ook al worden de bestemmingen gewijzigd, de personendichtheden van hotels, voorzieningen, bedrijven en woningen zijn vergelijkbaar of soms zelfs lager dan die van kantoren. Daarom zal het plan naar verwachting niet leiden tot hogere personendichtheden dan welke op basis van het vigerende plan reeds mogelijk zijn. Het groepsrisico zal derhalve niet toenemen als gevolg van het plan.

Spoor

Er is overlap tussen de 200-meterzones van de bestaande transportroutes over spoor en het plangebied Sloterdijk Stad. Over de spoorlijn van Schiphol naar Amsterdam CS worden geen gevaarlijke stoffen getransporteerd. Deze spoorlijn heeft dus ook geen groepsrisico tot gevolg.

De 200-meterzone op bovenstaande kaart is dan ook niet van toepassing op deze spoorlijn en zal bij de eerstvolgende actualisatie van Atlas Amsterdam (de bron van de kaart) worden verwijderd.

Over de spoorlijn die uit het havengebied komt worden wel gevaarlijke stoffen getransporteerd. In het kader van de overleggen met het ministerie die voor het Basisnet worden gevoerd, is overeengekomen dat de maximale hoeveelheden gevaarlijke stoffen over deze spoorlijn zodanig zullen zijn dat het groepsrisico (ook in de toekomst) onder de oriëntatiewaarde blijft.

In het vigerend bestemmingsplan zijn grenzend aan de spoorlijn uit het havengebied de bestemmingen *Bk* en *Bkb* mogelijk, dat wil zeggen kantoren en kantoorachtige bedrijven. Onderhavig plan maakt binnen de 200 meter van deze spoorlijn de bestemmingen *Gemengd* mogelijk, dat wil zeggen voorzieningen, kantoren, bedrijven en op een enkele plek woningen. Ook al worden de bestemmingen binnen de 200-meterzone gewijzigd, de personendichtheden van voorzieningen, bedrijven en woningen zijn vergelijkbaar of soms zelfs lager dan die van kantoren. Daarom zal het plan naar verwachting niet leiden tot hogere personendichtheden dan welke op basis van het vigerende plan reeds mogelijk zijn. Het groepsrisico zal derhalve niet toenemen als gevolg van het plan en er is geen overschrijding van de oriëntatiewaarde. Het bevoegd gezag hoeft daarom geen verantwoording voor het groepsrisico op te stellen.

Toets Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam

Binnen het Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam (dat binnenkort bestuurlijk zal worden vastgesteld) zijn verschillende uitgangspunten geformuleerd met betrekking tot ruimtelijke besluiten nabij wegen en sporen waarover gevaarlijke stoffen worden getransporteerd. Deze hebben ook gevolgen voor onderhavig plan.

Ongevalsscenario's

De maatgevende scenario's voor het risico langs de rijkswegen en het spoor zijn mogelijke ongevallen met brandbare vloeistoffen (zoals benzine; de meest vervoerde stof) en de brandbare gassen (zoals LPG; de stof met de grootste kans op een groep slachtoffers). Vanaf de ontwerpfasen van ruimtelijke plannen moeten de mogelijke ongevalsscenario's van deze stoffen worden betrokken bij de besluitvorming. Hierbij wordt aandacht besteed aan de ruimtelijke indeling ten opzichte van de weg en het spoor, maar ook aan de mogelijkheden voor hulpverlening en rampbestrijding.

Geen kwetsbare objecten nabij rijkswegen

Op korte afstand van wegen is een kans op een ongeval met gevaarlijke stoffen het grootst. Binnen 30 meter van de rijkswegen worden daarom geen kwetsbare objecten (zoals woningen en grote kantoren, conform definitie Bevi) gesitueerd, tenzij er maatregelen zijn getroffen om de gevolgen van een ongeval met benzine (de meest vervoerde gevaarlijke stof) te beperken. Dit beleid komt te vervallen als het zogenaamde Plasbrand Aandachtsgebied (PAG) is opgenomen in het bouwbesluit.

Het plan maakt geen kwetsbare objecten binnen 30 meter van de rijksweg A10 en de Westrandweg mogelijk, zodat het plan op dit punt voldoet aan het Uitvoeringsbeleid.

Geen objecten voor slecht zelfredzame personen binnen 100%-letaliteitsgrens

Snelle ongevalsscenario's geven minder mogelijkheden voor mensen om zichzelf in veiligheid te brengen. Amsterdam zal bij de afweging omtrent een ruimtelijk besluit langs alle rijkswegen waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd en langs de spoorzone (traject Haven-Centraal station-Station Muiderpoort-Duivendrecht) expliciet ingaan op de zelfredzaamheid van personen in het invloedsgebied. Indien mogelijk, worden nieuwe objecten bedoeld voor beperkt zelfredzame personen (als kinderen, ouderen en minder validen) gesitueerd buiten de 100%-letaliteitsgrens van lpg (*80 meter vanaf de rand van de rechterraijbaan van rijkswegen en 100 meter vanaf de buitenste spoorstaaf*). Uitgangspunt hierbij is dat er op deze afstand meer mogelijkheden zijn om mensen in veiligheid te brengen bij een eventueel ongeval op de weg of het spoor. Daarnaast zal er afschermdende werking optreden door andere bebouwing en zijn mensen beschermd tegen warmtestraling. Alleen indien er economische of maatschappelijke gewichtige redenen zijn en de bestrijdbaarheid en de zelfredzaamheid voldoende op orde zijn, kan een object bedoeld voor beperkt zelfredzame personen worden gesitueerd binnen de 100%-letaliteitsgrens van lpg.

Op de verbeelding van nieuw op te stellen bestemmingsplan is langs de relevante buisleidingen een zogenaamde "veiligheidszone" opgenomen, die gelijk is aan de 100%-letaliteitsgrens. Binnen deze veiligheidszone is de vestiging van objecten voor beperkt zelfredzame personen niet toegestaan. Op dit punt voldoet het plan dus aan de uitgangspunten van het uitvoeringsbeleid.

Hoogte groepsrisico

A10-west

Langs de A10-west wordt de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico overschreden. Amsterdam heeft de ambitie het groepsrisico te reduceren tot de oriëntatiewaarde. Amsterdam zet hierbij in op een scheiding van bron en risico-ontvanger, dat wil zeggen routing van goederenstromen richting de toekomstige Westrandweg als oplossing voor de A10-west. Hierover is ook overeenstemming tussen de gemeente, de regio en het ministerie van I&M. Als blijkt uit monitoring door het rijk en overleg met vervoerders dat de gereserveerde ruimte voor lpg vervoer niet nodig is, zal het ministerie nagaan of een beperking van de ruimte voor dit vervoer kan worden doorgevoerd. Vanuit dit toekomstperspectief wordt de overschrijding van het groepsrisico langs de A10-west aanvaardbaar geacht.

Het plan maakt nieuwe bestemmingen mogelijk langs de A10-west, maar dit zal niet tot hogere personendichtheden leiden. Het groepsrisico blijft daardoor ook gelijk, zodat de bestaande overschrijding niet verder toeneemt. Op dit punt voldoet het plan aan het Uitvoeringsbeleid.

Westrandweg

Arcadis heeft berekeningen uitgevoerd voor de Westrandweg ter verkenning van de vast te leggen risicoruimte in het Basisnet. Uit deze berekeningen blijkt dat langs de Westrandweg in het jaar 2020 de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico zou kunnen worden overschreden in het scenario met toekomstige bebouwing en een factor 2 op de transporthoeveelheden gevaarlijke stoffen. Uit het rapport van Arcadis is echter niet op te maken of deze overschrijding ook ter plekke van het plan Sloterdijk Stad zal optreden.

Het rapport van Arcadis is erop gebaseerd dat over de gehele Westrandweg dezelfde hoeveelheden worden vervoerd als nu over het meest kritische wegvak van de A10-west. Het is echter zeer onwaarschijnlijk dat deze hoeveelheden ook over het oostelijke deel van de Westrandweg (ter hoogte van Sloterdijk Stad) vervoerd zullen worden.

Het transport van GF3 is namelijk afkomstig van de BP Terminal die zich ten westen van deze plangebieden bevindt en de grootste transporthoeveelheden zullen vermoedelijk richting het zuiden verlopen (naar Rotterdam) en niet naar het oosten.

Uit tellingen zal in de toekomst moeten blijken welke transporthoeveelheden er werkelijk vervoerd zullen worden over de Westrandweg. Door monitoring zal het Ministerie dit blijven volgen en zal in overleg met de gemeente Amsterdam ook het risicoplaafond in het Basisnet aangepast kunnen worden.

Omdat de risico's met betrekking tot de Westrandweg reeds in het kader van het Basisnet worden besproken met het bestuur, is hiervoor geen apart beslispunt binnen onderhavig ruimtelijk proces vereist. De eventuele overschrijding op de Westrandweg neemt niet toe door het nieuwe plan. Op dit punt voldoet het plan aan het Uitvoeringsbeleid.

Gemeentelijke wegen

Uit de berekeningen voor het Basisnet blijkt dat op geen van de gemeentelijke wegen de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico wordt overschreden, zowel in de huidige als in de toekomstige situatie. Op dit punt voldoet het plan aan het Uitvoeringsbeleid.

Spoor

Langs het traject Haven-Centraal station-Station Muiderpoort-Duivendrecht is het groepsrisico beperkt. Amsterdam streeft er naar het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde te houden. De afweging voor een eventuele overschrijding van de oriëntatiewaarde wordt als specifiek beslispunt binnen het ruimtelijk proces voorgelegd aan het dagelijks bestuur of verantwoordelijk bestuurder. Het plan leidt niet tot een overschrijding van de oriëntatiewaarde langs het spoor, dus op dit punt voldoet het plan aan het Uitvoeringsbeleid.

Conclusie externe veiligheid

Het onderzoek naar externe veiligheid leidt tot de conclusie dat er geen sprake is van belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu.

4.4.4 Milieuruimte

Geur

In opdracht van Ontwikkelingsbedrijf Gemeente Amsterdam (OGA) is een onderzoek uitgevoerd naar de geursituatie ter plaatse van het op te stellen bestemmingsplan Sloterdijk Stad (M+P, Geuronderzoek, 23 april 2012). Het onderzoek is in eerste instantie inventariserend en gericht op de haalbaarheid van functie-wijzigingen in het gebied. In relatie tot geur zijn met name gevoelige functies, zoals wonen, scholen en zorgvoorzieningen relevant. Ook kantoren kunnen geurgevoelig zijn.

M+P heeft in dit onderzoek de bijdrage bepaald van de bedrijven op industrieterrein Westpoort en in de Zaanstreek aan de geurconcentraties ter plaatse van het plangebied. Hiertoe zijn de geurconcentraties in de omgeving van het plangebied bepaald met behulp van verspreidingsberekeningen.

In 2007 en 2008 zijn door SGS Environmental Services geuronderzoeken uitgevoerd voor het bepalen van de geurconcentraties en hindersituatie voor bestemmingsplan de Houthaven te Amsterdam. Met behulp van verspreidingsberekeningen en een hinderenquête heeft SGS een dosis-effectrelatie vastgesteld die wij in ons onderzoek hebben gehanteerd.

De eerste berekeningsresultaten laten zien dat het er geen grote knelpunten te verwachten zijn voor wat betreft de geursituatie in het Sloterdijk Stadsgebied. De concentraties in het Sloterdijk Stadsgebied zijn lager dan in het Houthavengebied. Uitgaande van dezelfde dosis-effectrelatie betekent dit dat een lager percentage gehinderden te verwachten valt dan in het Houthavengebied. Hierbij wordt wel de kanttekening geplaatst dat mogelijk nog niet alle relevante bronnen zijn opgenomen in het rekenmodel.

Conclusie

Wat het aspect geur betreft, kan geconcludeerd worden dat er geen sprake is van belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu.

4.4.5 Luchthavenindelingsbesluit

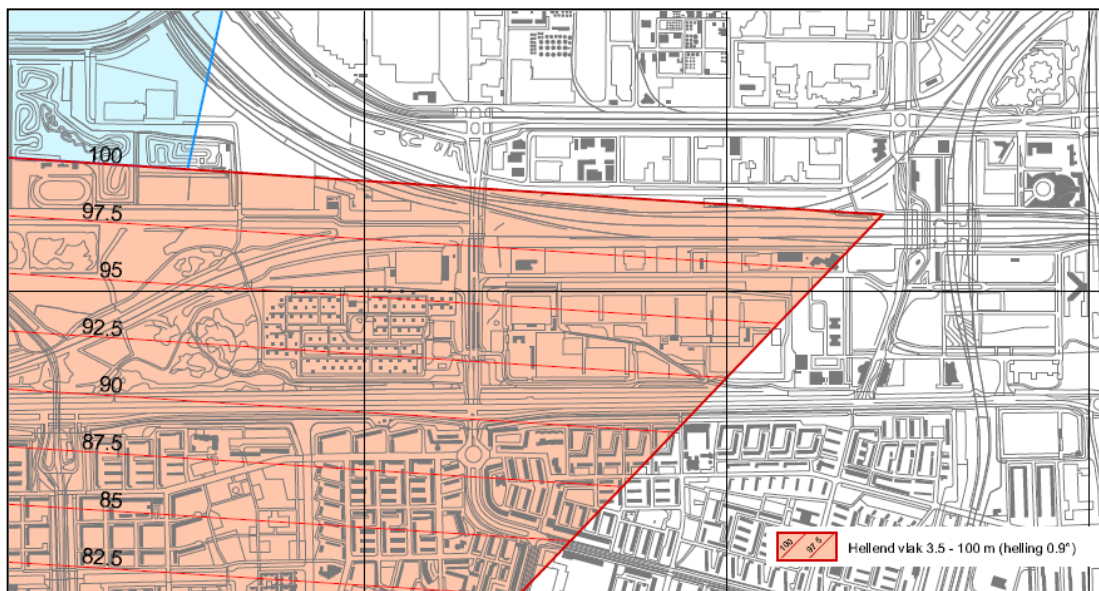
Regelgeving

Op 1 november 2002 zijn de nieuwe milieu- en veiligheidsregels voor het vijfbanenstelsel van de luchthaven Schiphol vastgesteld. De regels zijn opgenomen in het Luchthavenindelingsbesluit (LIB). In het Luchthavenindelingsbesluit is het luchthavengebied vastgesteld en is het zogenaamde beperkingengebied opgenomen. Binnen het beperkingengebied kan onderscheid worden gemaakt in verschillende regimes. Zo zijn er regimes voor de toelaatbaarheid van gebouwen in verband met de externe veiligheid of geluidbelasting, zo zijn er gronden, de sloopzones, waar voor bepaalde gebouwen geldt, dat ze moeten worden gesloopt en gronden waar nieuwe gebouwen niet zijn toegestaan. Verder zijn er regels met hoogtebeperkingen en regels met beperkingen voor vogelaantrekkende bestemmingen.

Plangebied

Het plangebied ligt voor een deel binnen de zone waar hoogtebeperkingen gelden. De overige aspecten zijn niet van toepassing op de planlocatie Sloterdijk Stad.

figuur 7: uitsnede L.I.B. kaart



Aandachtspunten

Voor een deel van het plangebied geldt op basis van het L.I.B. een hoogtebeperking van 95 meter. In het op te stellen bestemmingsplan wordt binnen dit beperkingengebied geen bouwhoogtes van meer dan 95 meter toegestaan.

Conclusie

Voor wat het Luchthavenindelingsbesluit betreft, kan geconcludeerd worden dat er geen sprake is van belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu.

4.5 Waarden

4.5.1 Natuur

Natura 2000-gebied

Het projectgebied maakt geen onderdeel uit van een Natura 2000-gebied. Binnen een straal van drie kilometer komt geen Natura 2000-gebied voor. De meest dichtbij zijnde Natura 2000-gebieden zijn "polder Westzaan" en "Ilperveld, Oostzanerveld en Varkensland".

Beschermde natuurmonument

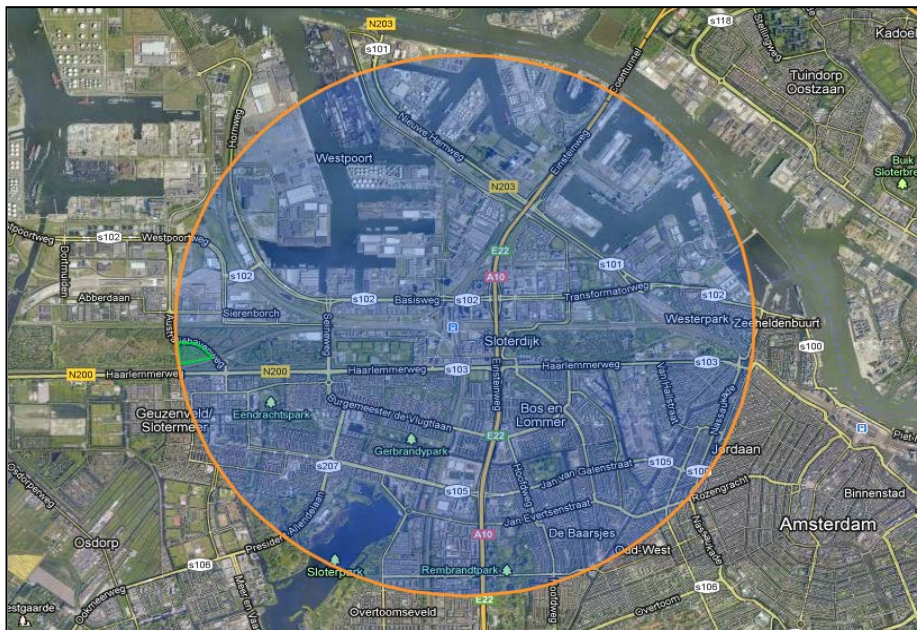
Het projectgebied is niet gelegen in of nabij een Beschermde natuurmonument. Het meest nabij gelegen Beschermde natuurmonument betreft 'Oosteinderpoel'. 'Oosteinderpoel' is gelegen nabij Schiphol op een afstand van circa 11,4 kilometer.

Ecologische Hoofdstructuur

In onderstaande figuur is te zien welke beschermde gebieden er binnen 3 kilometer van het plangebied afliggen. Aan de westkant is te zien dat er een klein deel van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) binnen 3 kilometer afstand ligt. Het gaat hier om de Lange Bretten.

De afstand tot de rand van het projectgebied bedraagt ongeveer 2300 meter. Gezien de grote afstand worden geen negatieve effecten verwacht op de beschermde waarden van de Ecologische Hoofdstructuur. Dit stuk maakt deel uit van de ecologische en recreatieve verbindingzone tussen Amstelland en Spaarnwoude (De Groene AS). De Bretten is ontwikkeld tot kijk- en struinnatuur en vormt een buffer tussen het havengebied en de woonwijk (Geuzenveld).

figuur 8: uitsnede Ecologische Hoofdstructuur



Natuurtoets

In december 2011 heeft de Dienst Ruimtelijke Ordening een natuurtoets uitgevoerd voor het gehele plangebied Sloterdijk Stad (DRO, Natuurwaardenonderzoek, december 2011). De resultaten uit dit onderzoek zijn hieronder beschreven.

Voor dit gebied gaat het vooral om soortbescherming of te wel de Flora- en faunawet. Er zijn in de nabijheid geen Natura 2000-gebieden, waarop een negatief effect te verwachten valt. In het plangebied komen een aantal beschermde soorten voor. Voor de meeste soorten geldt een vrijstelling bij ruimtelijke ontwikkelingen.

Voor de broedvogels die in het plangebied voorkomen geldt dat de nesten tijdens de broedperiode beschermd zijn en daarbuiten niet. Bij werkzaamheden dienen de nesten van vogels ontzien te worden. Dat kan goed door de planning van de werkzaamheden op aanwezige broedvogels aan te passen.

Conclusie

Wat het aspect natuur betreft, kan geconcludeerd worden dat er geen sprake is van belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu.

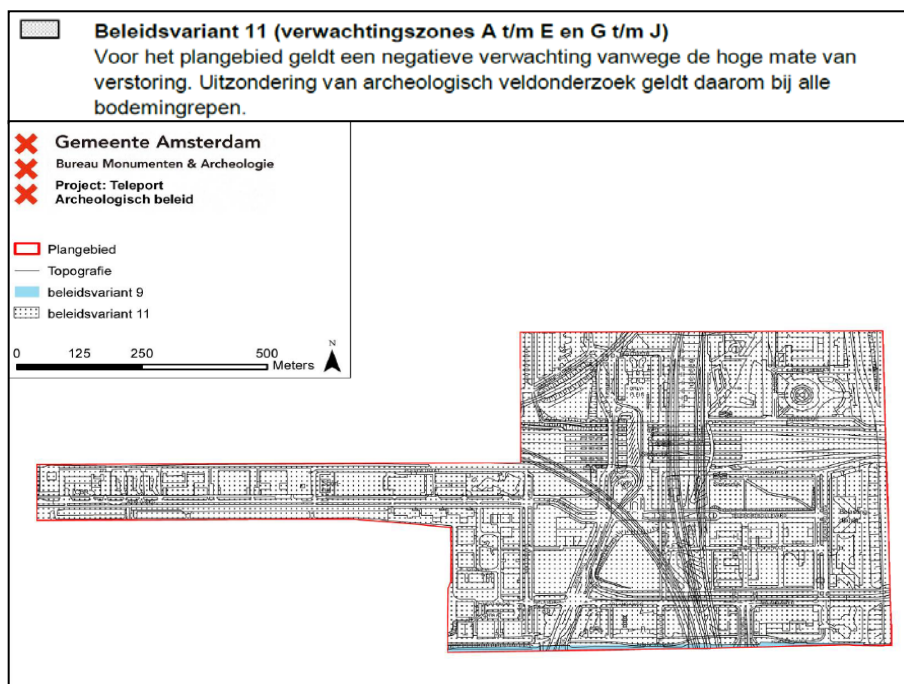
4.5.2 (Cultuur)historie en archeologie

Door Bureau monumenten & archeologie van gemeente Amsterdam is in januari 2012 een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd voor het plangebied Sloterdijk Stad te Westpoort Amsterdam (BMA, Archeologisch bureauonderzoek plangebied Teleport, januari 2012).

Het bureauonderzoek gaat uit van een beknopt overzicht van de historisch topografische ontwikkeling van de Amsterdammer polder, Achter Sloterdijkpolder en Overbraker Buitenpolder. Het historisch overzicht wordt aangevuld met archeologische informatie afkomstig van vindplaatsen in de directe omgeving van het plangebied. De historische en archeologische informatie over de ruimtelijke topografische ontwikkelingen is omgezet naar een beeld van archeologische verwachtingen.

Op de archeologische verwachtingskaart wordt onderscheid gemaakt in een zone met een lage verwachting en negen zones zonder verwachting. Aan de hand hiervan is een archeologische beleidskaart opgesteld, waarin de beleidsregels en maatregelen voor de vereiste archeologische monumentenzorg zijn vastgelegd.

figuur 9: uitsnede archeologische beleidskaart (bron: BMA, 2011)



De beleidskaart telt twee beleidszones. Voor elk van deze zones is gespecificeerd of en in welke mate eventueel archeologisch veldonderzoek nodig is in de bouwplanontwikkeling. Voor het gehele plangebied geldt de wettelijke meldingsplicht. Dit houdt in dat ook in geval geen archeologisch vervolgonderzoek is vereist en toch bodemvondsten ouder dan 50 jaar worden aangetroffen dit aan Bureau Monumenten en Archeologie gemeld wordt zodat in gezamenlijk overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen kunnen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

Het projectgebied valt onder beleidsvariant 11, waar archeologisch veldonderzoek uitgezonderd is. Bovendien vindt geen bodemingreep plaats, waardoor geen archeologisch vervolgonderzoek noodzakelijk is.

Het aspect archeologie speelt daarom geen rol in de herontwikkeling van het gebied.

Conclusie

Wat het aspect (cultuur)historie en archeologie betreft, kan geconcludeerd worden dat er geen sprake is van belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu.

4.5.3 Landschap

De transformatie vindt plaats binnen een hoogstedelijke bedrijfs- en kantorenomgeving met hoogbouwaccenten. Binnen het plangebied zijn hoogbouwaccenten ook gewenst. Om de stedelijkheid te bevorderen zet de gemeente in op een stevige verdichting, waarbij er in de plannen een veel groter aandeel is voor voorzieningen als winkels, congresfaciliteiten en hotels. De toevoeging van hoogbouw is een voortzetting van de al bestaande stedenbouwkundige invulling en sluit aan op de grootschaligheid van het havengebied in het noorden.

Conclusie

Wat het aspect landschap betreft, kan geconcludeerd worden dat er geen sprake is van belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu.

5 Conclusie

De ontwikkeling vervangt een bestaande stedelijke bestemming binnen een stad. De milieukwaliteit in de omgeving wordt in sterke mate bepaald door de stedelijke omgeving, waaronder de omliggende wegen. Het verkeer van en naar Sloterdijk Stad en het parkeren binnen het plangebied worden op toereikende wijze geregeld. De verandering van de geluidssituatie en luchtkwaliteit ten gevolge van de verandering van verkeer zal niet of nauwelijks waarneembaar zijn. Ook zijn er geen belangrijke effecten in het kader van de (externe) veiligheid.

Binnen het plangebied zijn geen belangrijke effecten op bodem-, water-, cultuurhistorische of archeologische waarden of natuur. Met het plan wordt voldaan aan wettelijke eisen met betrekking tot de milieukwaliteit binnen en buiten het plangebied. Effecten die optreden zijn gerelateerd aan de hoogbouw (landschap en schaduw) en de geluidsbelasting op (studenten)woningen binnen het plangebied ten gevolge van de omliggende wegen en bestaande industrie.

Overwegende dat:

- de verandering van verkeer en verkeersgerelateerde effecten ten opzichte van de autonome situatie (waarin binnen het plangebied ook stedelijke functies aanwezig zijn) minimaal is;
- de effecten op alle andere aspecten, zowel binnen als buiten het plangebied beperkt of afwezig zijn;

is de gemeente Amsterdam van mening dat er geen belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu bestaan.

Daarbij ook overwegende dat:

- de m.e.r.-beoordelingsgrens van 2.000 woningen in een worst-case behaald wordt en dit bovendien studentenwoningen betreft;
- geen alternatieven voor de ontwikkeling zijn die voor een milieueffectrapportage relevant zijn;
- een milieueffectrapportage niet méér inzicht geeft in de milieueffecten ten behoeve van de besluitvorming dan deze m.e.r.-beoordeling en de onderzoeken ten behoeve van het bestemmingsplan;
- bij een m.e.r.-beoordelingsplicht het uitgangspunt is dat géén MER uitgevoerd dient te worden, tenzij er belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu bestaan;

is de gemeente Amsterdam van mening dat er geen noodzaak bestaat tot het uitvoeren van een milieueffectrapportage ten behoeve van het te nemen ruimtelijk besluit.