

Bestemmingsplan Zeeburgereiland RI-Oost

Toelichting

Inhoudsopgave Toelichting

1	Inleiding	5
1.1	Ontstaansgeschiedenis van het plangebied RI-Oost	5
1.2	Aanleiding voor de transformatie	5
1.3	Bestemmingsplan RI-Oostterrein	6
1.4	Vigerende bestemmingsplannen	7
2	Beleidskader	9
2.1	Rijksbeleid	9
2.2	Provinciaal beleid	10
2.3	Gemeentelijk beleid	10
2.2	Conclusie beleid	12
3	Huidige situatie en Gebiedsvisie	13
3.1	Huidige situatie	13
3.2	Gebiedsvisie	17
3.3	Conclusie	22
4	Programma	23
4.1	Algemeen: een gemengd stedelijk gebied	23
4.2	Wonen	23
4.3	Voorzieningen en bedrijven	23
4.4	Parkeren	26
4.5	Conclusie	27
5	Juridische planbeschrijving	29
5.1	De onderdelen van het bestemmingsplan	29
5.2	De plankaart	29
5.3	De planregels	29
5.4	Toelichting per hoofdstuk	29
5.5	Artikelsgewijze toelichting	30
6	Onderzoek	33
6.1	Inleiding.	33
6.2	Milieueffectrapport	33
6.3	Verkeer en vervoer	39
6.4	Geluid	44
6.4.1	Verkeerslawaaï: snelweg, stedelijke wegen en railverkeer	45
6.4.2	Industrielawaai	46
6.4.3	Cumulatie geluid	47
6.4.4	Scheepvaartlawaaï	48
6.5	Luchtkwaliteit	49
6.6	Luchthavenindelingsbesluit Schiphol	53
6.7	Bodem	53
6.8	Externe veiligheid	56
6.8.1	Vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg	57
6.8.2	Vervoer van gevaarlijke stoffen over het water	60
6.8.3	Wachtplaatsen en Alexandersluis	61
6.8.4	Aardgastransportleidingen	62
6.9	Bedrijven en overige milieuhinderlijke functies	64
6.10	Waterhuishouding	66

6.11	Ecologie	74
6.12	Landschap	77
6.13	Archeologie en cultuurhistorie	80
6.14	Energie en duurzaamheid	81
7	Uitvoerbaarheid	83
7.1	Economische uitvoerbaarheid	83
7.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	84
7.2.1	Overleg ex art. 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening	84
7.2.2	Inspraak en zienswijzen	90
Bijlage 1: lijst bijlagen bij bestemmingsplan		91

1. Inleiding

1.1 Ontstaansgeschiedenis van het plangebied

Het terrein van de voormalige rioolwaterzuiveringsinstallatie Oost (RI-Oost) is gelegen op het Zeeburgereiland, in het oosten van de stad. Dit eiland is ontstaan tussen 1892 en 1899 door de aanleg van de Oranjesluizen, de bijbehorende strekdam en de voltooiing van de zuidelijke dijk vanaf wat nu het Amsterdam-Rijnkanaal is. Het westelijk deel is tussen 1908 en 1913 volgestort met bagger en was vanaf 1929 begaanbaar. Op 30 november 1957 ontstond een vaste oeververbinding tussen Amsterdam en Amsterdam-Noord door de aanleg van de Amsterdamse brug en de Schellingwouderbrug.



Het Zeeburgereiland, gezien vanuit het oosten

1.2 Aanleiding voor de transformatie

De positie van het Zeeburgereiland binnen de stad is in de afgelopen jaren ingrijpend veranderd. Twintig jaar geleden was het eiland nog de oostelijke stadsrand van Amsterdam. Aan de overkant van het Amsterdam Rijnkanaal, ten westen van het eiland, lag het Oostelijk Havengebied, dat in de loop der jaren in onbruik was geraakt als havengebied en was veranderd in een extensief gebruikte rommelzone. Ten oosten van het Zeeburgereiland lag het open water van het IJmeer. Het Oostelijk Havengebied is in de jaren tachtig en negentig geherstructureerd tot een populaire stedelijke woonwijk. In 1996 is de Piet Heintunnel geopend, de verbinding tussen het Oostelijk Havengebied en de ringweg A10 op het Zeeburgereiland. Ten oosten van het Zeeburgereiland wordt IJburg gebouwd. Sinds 2003 rijdt de IJtram over het Zeeburgereiland, die IJburg verbindt met de binnenstad. Het Zeeburgereiland, waaronder het RI-Oostterrein, is geen stadsrand meer, maar ligt midden tussen de nieuwste Amsterdamse wijken. Die positie vraagt om een transformatie van het gebied.

Een belangrijke reden voor de keuze voor woningbouw is de blijvend grote vraag naar woonruimte. Die vraag is niet alleen een gevolg van de bevolkingsgroei, maar vooral ook van de groei van het aantal huishoudens en de individuele ruimtebehoefte.

De doorstroming op de Amsterdamse woningmarkt is de afgelopen jaren afgenomen.

De woningmarkt raakt verstopt en er is een aanzienlijke hoeveelheid nieuwbouw noodzakelijk om de doorstroming weer op gang te brengen. Met het besluit de Rioolwaterzuiveringsinstallatie te sluiten en te verplaatsen naar het westelijk havengebied is een grote blokkade voor woningbouw op het Zeeburgereiland opgeheven. Door de herontwikkeling kunnen 5.000 tot 6.000 woningen worden gerealiseerd op het Zeeburgereiland.

Naast woningbouw, is een bovenwijks voorzieningenprogramma onderdeel van de plannen. Redenen voor het opnemen van dat programma zijn de ligging van het eiland op een knooppunt van infrastructuur, de goede bereikbaarheid vanaf het Centraal Station met het openbaar vervoer en vooral de toevoeging van circa 30.500 woningen aan de oostkant van de stad (het Oostelijk Havengebied, IJburg en het Zeeburgereiland samen). Dit alles vraagt om de toevoeging van nieuwe, buurtoverstijgende voorzieningen.

De transformatie van het Zeeburgereiland zal gefaseerd plaatsvinden. Voor de gehele ontwikkeling is een milieueffectrapportage doorlopen (zie ook par. 6.2). Voor elke fase zal een apart bestemmingsplan worden opgesteld. Als eerste wordt een bestemmingsplan opgesteld voor het RI-Oostterrein omdat dit deelgebied het eerst vrij is gemaakt.

1.3 Bestemmingsplan RI-Oostterrein

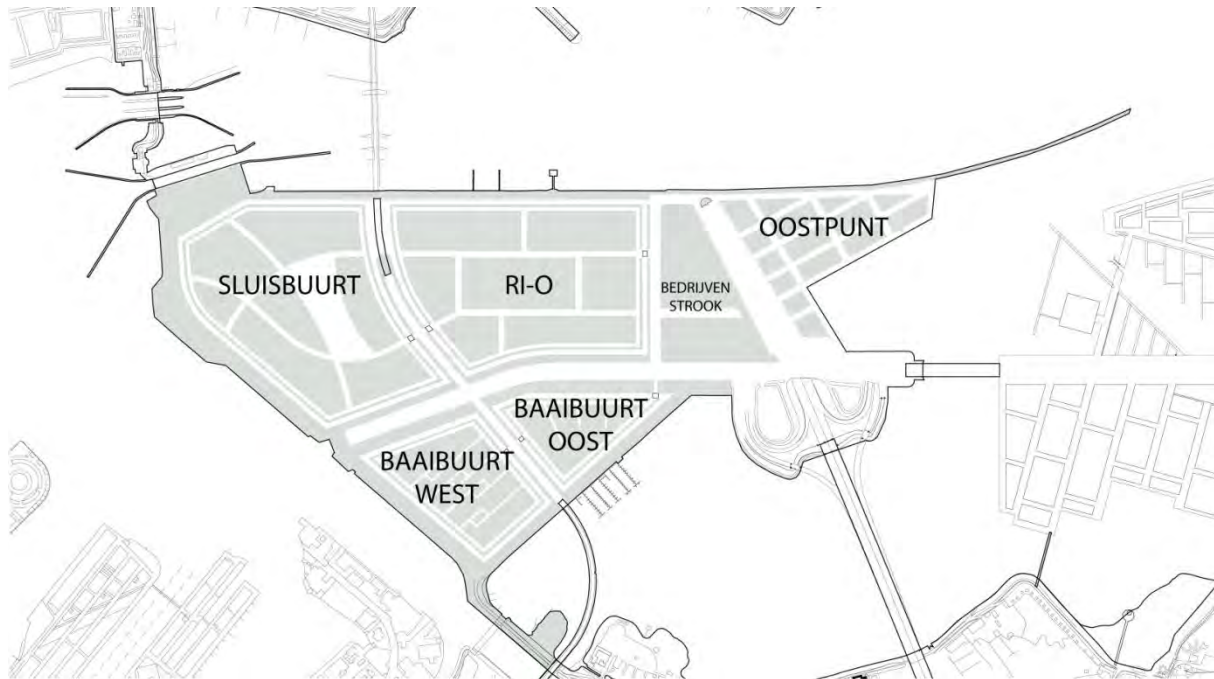
Het onderhavige bestemmingsplan heeft betrekking op de eerste fase van de herontwikkeling van het Zeeburgereiland en beslaat het terrein van de voormalige rioolwaterzuiveringsinstallatie Oost (RI-Oost). Het bestemmingsplan voorziet in de bouw van maximaal 1.950 woningen, 20.000 m² basisvoorzieningen en maximaal 68.500 m² bovenwijkse voorzieningen. Het bestemmingsplan is een vertaling van het stedenbouwkundig plan RI-Oost (paragraaf 2.3), maar biedt meer flexibiliteit, welke nodig is voor de verdere planontwikkeling, met betrekking tot voorzieningen en bedrijvigheid in de plinten van gebouwen.

Om woningbouw te kunnen realiseren moet de primaire waterkering langs de westrand van het eiland worden verlegd naar de oostkant. Daarom is in het onderhavige bestemmingsplan de waterkering als zodanig opgenomen.

Het plangebied RI-oost kent de volgende begrenzing:

- de Zuiderzeeweg in het noordwesten;
- de IJburglaan in het zuidwesten;
- het bestaande benzinstation Kriterion en de omgeving van de A10 in het zuidoosten;
- de grens van het stadsdeel Noord in het Buitenij;
- het tracé van de nieuwe waterkeringzone volgt de bestaande contouren van het eiland, met uitzondering van de westrand van het eiland

Het bestemmingsplan RI-Oostterrein is een bestemmingsplan op basis van artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening. Het bestemmingsplan is een eindplan op basis waarvan bouwvergunningen kunnen worden verleend. Omdat het bestemmingsplan het juridisch-planologisch kader vormt voor de herstructurering van dit deel van het Zeeburgereiland en op uitvoering is gericht, zijn – waar mogelijk – marges gelaten teneinde bij de bouwplanontwikkeling en met name de functionele inrichting van het gebied over de nodige flexibiliteit te beschikken.



Te ontwikkelen buurten op het Zeeburgereiland

1.4 Vigerende bestemmingsplannen

Het bestemmingsplan Zeeburg-Schellingwoude (1978)

Het RI-Oosterrein 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 bestemmingen “Rioolwaterzuiveringsinrichting”, “Opslagterrein”, “Horecabebouwing”, “Openbaar groen” en “Verkeersareaal (categorie 1 en categorie 2)”. Het plangebied van het thans voorliggende bestemmingsplan (RI-Oost) betreft uitsluitend de gronden, welke in het bestemmingsplan “Zeeburg-Schellingwoude” zijn aangewezen voor een rioolwaterzuiveringsinrichting en de rond de oostkant van het eiland aan te leggen waterkering. In het bestemmingsplan “Zeeburg-Schellingwoude” is de waterkering aangeduid langs de westelijke rand van het eiland.

Daarnaast ligt een zeer klein gedeelte (het noord-oostelijke punt, waar de primaire waterkering loopt) van het plangebied in het bestemmingsplan IJburg eerste fase dat bij besluit van 4 september 1996 door de gemeenteraad is vastgesteld. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland hebben op 15 april 1997 het plan goedgekeurd, de Raad van State heeft op 11 januari 2000 de ingediende beroepen ongegrond verklaard waardoor het plan sinds die datum onherroepelijk is. De gronden alhier hebben de bestemming „uit te werken waterrijk stedelijk gebied 1”.

Ten slotte kan voor de volledigheid worden vermeldt dat het (uiterste) puntje van de oostpunt van het Zeeburgereiland nog in het Algemeen Uitbreidingsplan valt dat op 2 maart 1938 door de gemeenteraad werd vastgesteld en door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland op 28 december 1938 is goedgekeurd en sinds de uitspraak van de Kroon van 18 juli 1939 onherroepelijk is.

Ontwikkelingen in stadsdeel Noord

Het noordelijke deel van het plangebied van het vigerende bestemmingsplan “Zeeburg-Schellingwoude” ligt op het grondgebied van het stadsdeel Amsterdam Noord. De Dienst Ruimtelijke Ordening van de gemeente Amsterdam bereidt op dit moment in opdracht van stadsdeel Noord een nieuw bestemmingsplan voor voor dit gebied. Het stadsdeel kiest daarbij voor een conservering van de aanwezige bebouwing en functies. Van enige strijd van het voorliggende bestemmingsplan RI-Oost met de toekomstige ontwikkelingen in Amsterdam Noord is geen sprake.

Het voorbereidingsbesluit Zeeburgereiland

Voor het gehele Zeeburgereiland, waaronder het RI-Oostterrein, en het omringende water is op dit moment een voorbereidingsbesluit van kracht. Dit voorbereidingsbesluit is in werking getreden op 29 november 2007 en geldt voor de duur van twee jaar. Het voorbereidingsbesluit heeft ten doel ongewenste ontwikkelingen te voorkomen, welke in overeenstemming zijn met het geldende bestemmingsplan maar strijdig zijn met de voorgenomen herontwikkeling van het gebied.

Zonebesluit industrielawaai

In 1986 heeft de gemeenteraad van Amsterdam voor het Oostelijk Havengebied-Zeeburgereiland op basis van de Wet geluidhinder, onderdeel industrielawaai, een geluidzone vastgesteld door middel van een zonebesluit. Dit zonebesluit heeft, zoals de naam al zegt, betrekking op het Oostelijk Havengebied en het Zeeburgereiland. De hierin vastgestelde geluidszone omvat het gebied vanaf het Centraal Station tot het werkgebied Cruquius en het Zeeburgereiland.

In dit besluit zijn de volgende gezoneerde industrieterreinen aangewezen: het werkgebied Cruquius, de noordwestpunt van het Zeeburgereiland (het noordelijk deel van de Sluisbuurt) en het deel van het Zeeburgereiland ten oosten van de Zuiderzeeweg ligt (het voormalige RI-Oost terrein, de Oostpunt en de Baaibuurt-Oost).

Het onderhavige bestemmingsplan RI-Oost bestrijkt, zoals reeds hiervoor opgemerkt, uitsluitend het terrein van de voormalige RI-Oost alsmede de rond het eiland gelegen waterkering.

2. Beleidskader

De beleidscontext voor de herontwikkeling van het RI-Oostterrein wordt gevormd door landelijk, provinciaal en gemeentelijke beleid. In dit hoofdstuk is het relevante ruimtelijke beleid samengevat. Voor het plangebied relevant sectoraal (milieu)beleid is opgenomen in de betreffende onderdelen van hoofdstuk 6 van deze toelichting.

2.1 Rijksbeleid

Nota Ruimte

Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid zoals vastgelegd in de Nota Ruimte is gericht op versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland; bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland; borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden en borging van de veiligheid. Deze vier doelen worden in onderlinge samenhang nagestreefd.

Randstad Holland

Het Zeeburgereiland en het RI-Oostterrein zijn gelegen binnen de Randstad. Doelstelling van het Rijk is om de internationale concurrentiepositie van de Randstad Holland als geheel te versterken. Versterking van de economie, vergroting van de kracht en dynamiek van de steden (...) dragen daar aan bij. Borging van de veiligheid tegen hoog water is van essentieel belang. Het Rijk wil ruimte scheppen om de grote ruimtevraag voor onder meer wonen en werken zodanig te accommoderen dat dit aan deze doelen optimaal bijdraagt. Becijferd is dat er tussen 2010 en 2030 rekening moet worden gehouden met een vraag naar ruimte voor circa 440.000 woningen.

Specifieke beleidskaders

Voor een aantal specifieke onderwerpen geeft de Nota Ruimte een beleidskader. Het gaat onder meer om water, landschap en natuurbescherming. Deze kaders worden weergegeven in de betrokken paragrafen van hoofdstuk 6 van deze toelichting.

Realisatieparagraaf nationaal Ruimtelijk beleid

Op 1 juli 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) in werking getreden. Dit heeft gevolgen voor de uitvoering van het nationale ruimtelijke beleid. Kern van de Wro is dat alle overheden vooraf hun belangen kenbaar maken en aangeven langs welke weg zij die belangen denken te realiseren. In juni 2008 heeft het kabinet de Realisatieparagraaf Nationaal ruimtelijk beleid vastgesteld. Deze paragraaf geeft inzicht in welke nationale belangen het kabinet heeft gedefinieerd en op welke wijze het rijk deze wil verwezenlijken. Er zijn negen nationale ruimtelijk belangen benoemd die voortvloeiend uit de Nota Ruimte en die zullen worden gewaarborgd in de in voorbereiding zijnde AMvB ruimte. Twee daarvan zijn direct relevant voor RI-Oost, te weten:

1. Bundeling van verstedelijking en economische activiteiten:
Optimale benutting bestaand bebouwd gebied, regime voor nieuwbouw in het buitengebied (inclusief uitzonderingsbepaling voor recreatiecomplexen) en locatiebeleid bedrijven en voorzieningen;
2. Ecologische hoofdstructuur:
Basisbescherming bruto begrensde gebieden, netto begrenzing en „nee, tenzij“-regime (incl. mitigeren, compenseren, salderen en herbegrenzen).

In hoofdstuk 4 van deze toelichting (Programma) is uitgelegd welke functies zullen worden gerealiseerd op het RI-Oostterrein. Hieruit zal blijken dat het bestemmingsplan in overeenstemming is met het belang van optimale benutting van bestaand stedelijk gebied. In hoofdstuk 6 (paragraaf 6.11, Ecologie) is uiteengezet dat geen sprake is van aantasting van de Ecologische Hoofdstructuur.

2.2 Provinciaal beleid

Streekplan Noord-Holland Zuid

In het streekplan Noord-Holland Zuid van de provincie Noord-Holland is het Zeeburgereiland aangeduid als bestaand stedelijk gebied binnen de rode contour. Verstedelijking dient plaats te vinden binnen deze rode contouren. De ambitie van de provincie is om de steden te verdichten door intensiveren, combineren en transformeren.

Door het overgangsrecht behorende bij de Wet ruimtelijke ordening, heeft het streekplan de status van structuurvisie gekregen. Momenteel werkt de provincie aan een nieuwe structuurvisie. Tot dat de nieuwe structuurvisie gereed is (naar verwachting mei 2009) hanteert de provincie een zogeheten Overgangsdokument. Daarin staat hoe zij het huidige provinciaal planologisch beleid op een slagvaardige wijze wil realiseren na het vervallen van het goedkeuringsvereiste van bestemmingsplannen.

Provinciale ruimtelijke verordening Noord-Holland 2009

De nieuwe Wet ruimtelijke ordening heeft ook aan de provincie een nieuw instrument verschaft. Net als het Rijk (die hieraan met de hierboven besproken realisatieparagraaf Nationaal ruimtelijk beleid invulling heeft gegeven) heeft ook de provincie de mogelijkheid algemene regels omtrent de inhoud van bestemmingsplannen te geven. Op 15 december 2008 hebben Provinciale Staten daartoe de Provinciale ruimtelijke verordening 2009 vastgesteld.

Dit bestemmingsplan is niet gelegen een landelijk gebied, specifiek zoekgebied, uitsluitingsgebied of anderszins (het Zeeburgereiland ligt binnen de rode contour van stedelijke gebieden) en is dus in overeenstemming met de verordening van de provincie Noord-Holland.

2.3 Gemeentelijk beleid

Structuurplan Amsterdam "Kiezen voor stedelijkheid" (2003)

Het structuurplan heeft de formele status van een streekplanuitwerking.

Onder het motto "Kiezen voor stedelijkheid" is in het structuurplan Amsterdam een beeld geschetst van de ruimtelijke ontwikkelingen tot 2010. Als belangrijkste opgaven voor de stad worden gezien:

- Het ontwikkelen van milieus die juist in Amsterdam kansen hebben: milieus met bebouwing en omgeving van hoge kwaliteit, met intensief grondgebruik, menging van activiteiten en een optimaal openbaarvervoer- en fietsnetwerk. Dit vraagt om transformatie van bestaande woon- en werkgebieden en terugdringing van de milieuhinder;
- Het op alle fronten vergroten van de bereikbaarheid van de stad gericht op het kanaliseren van de mobiliteitsgroei, afstemming van stedelijke ontwikkeling en bereikbaarheid en vergroting van het gebruik van fiets en openbaar vervoer;
- Het verhogen van de kwaliteit van water, groen en openbare ruimte: met extra aandacht voor waterberging.

In het structuurplan is het Zeeburgereiland aangegeven als een te ontwikkelen gebied met stedelijk wonen-werken. Met de aanleg van IJburg verandert het Zeeburgereiland van een

gebied aan de stadsrand in een schakel tussen de stad en de nieuwe wijk. De indicatieve kwantitatieve opgave is 2.700 woningen op het eiland, grotendeels na 2010. Een groene route voor het langzame verkeer over de Oranjesluizen legt een verbinding tussen de Diemerzeedijk en Waterland.

In het structuurplan is de westelijke groene rand van het Zeeburgereiland onderdeel van de hoofdgroenstructuur vanwege de functie van ecologische verbindingzone.

Beleidsnotitie short stay

Op 4 maart 2009 heeft de Amsterdamse gemeenteraad ingestemd met het short stay beleid van het college van Burgemeester en wethouders. Ruimte bieden aan huisvesting voor expats en bescherming van de woningmarkt staan daarbij voorop. Het nieuwe beleid maakt het mogelijk voor eigenaren om woningen voor dit doel te onttrekken aan de woningvoorraad. Het aanbieden van dergelijke woonruimte is van belang voor de (inter-) nationale economische positie van Amsterdam.

Het short stay beleid in het kort:

1. de basis van het vergunningstelsel voor short stay is tijdelijke woningonttrekking op basis van artikel 30 van de Huisvestingswet;
2. de eigenaar van de woning vraagt een short stay vergunning aan. Deze vergunning geldt voor tien jaar;
3. short stay is alleen mogelijk in woningen met een huur boven de huurliberalisatiegrens (142 punten, € 631,73 per 1 juli 2008, €647,53 per 1 juli 2009);
4. short stay wordt mogelijk vanaf één week tot zes maanden (daarboven is sprake van gewoon wonen);
5. maximaal 5% van de geliberaliseerde huurwoningen in elk stadsdeel mag onttrokken worden ten behoeve van short stay. Alleen voor stadsdeel Centrum geldt een afwijkend percentage van 15%;
6. bij meer vraag dan aanbod wordt een systeem van loting gehanteerd;
7. voor overnachtingen in short stay appartementen moet toeristenbelasting betaald worden;
8. woningen die al vóór eind 2008 met instemming van de gemeente voor short stay werden gebruikt vallen onder het overgangsbeleid;
9. short stay op woonboten wordt mogelijk met een ontheffing binnen de Verordening op de haven en het binnenwater ten behoeve van short stay, mits passend binnen het bestemmingsplan;
10. voor nieuwbouwwoningen (opgeleverd vanaf 1 januari 2008) geldt het vergunningsstelsel voor short stay niet. Short stay is hier zonder woningonttrekkingsvergunning mogelijk. Wel moet het gebruik van de woning voor short stay passen binnen het kader van het bestemmingsplan;
11. alle stadsdelen zullen short stay in hun bestemmingsplannen mogelijk gaan maken (voor zover daarin de bestemming "wonen" is opgenomen). Ook alle grootstedelijke plannen moeten short stay mogelijk gaan maken (voor zover daarin de bestemming "wonen" is opgenomen). Vooruitlopend op de vaststelling van de genoemde bestemmingsplannen wordt er niet gehandhaafd als die strijdigheid zich voordoet.

In het voorliggende plan is in alle bestemmingen waar (ook) "wonen" is toegestaan tevens "short stay" toegestaan. In de begripsbepalingen van de planregels is opgenomen wat precies onder short stay verstaan moet worden.

Ontwikkelingsplan Zeeburgereiland

Op 13 april 2005 heeft de gemeenteraad het Ontwikkelingsplan Zeeburgereiland vastgesteld. Dit plan stelt de ruimtelijke, programmatie en financiële kaders voor de ontwikkeling van

het eiland vast. In het Ontwikkelingsplan zijn vijf te ontwikkelen deelgebieden geïdentificeerd: de Oostpunt, de Baaibuurt Oost en –West, de Sluisbuurt en het RI-Oostterrein.

Het Ontwikkelingsplan schetst geen eindbeeld maar biedt een ruimtelijk en financieel raamwerk voor een verdere ontwikkeling in de tijd. In programmatisch opzicht is beschreven welk programma anno 2005 tot een financieel optimaal resultaat leidt.

De ruimtelijke basisstructuur voor het Zeeburgereiland in het Ontwikkelingsplan bestaat uit een stelsel van openbare ruimten, het casco en een aantal ontwikkelingsgebieden, de velden. Deze basisstructuur biedt een kader waarmee flexibel kan worden ingespeeld op toekomstige economische en maatschappelijke ontwikkelingen. De bestaande infrastructuur op het eiland, de IJburglaan en de Zuiderzeeweg, wordt opgevat als een zelfstandig stelsel van doorgaande wegen met een eigen karakter en functie. Hier overheen is een nieuwe wegenstructuur gelegd die het eiland ontsluit, maar ook de samenhang tussen de verschillende delen van het eiland vormgeeft. De bestaande groene oevers worden bij de herinrichting uitgewerkt tot een recreatieve groene zone: de Groene Zoom. Rond de A10 is een mix van functies mogelijk met nautische bedrijvigheid, grootstedelijke voorzieningen, horeca en wonen, die samen een attractief stedelijk gebied vormen voor zowel de bewoners als de bezoekers van het eiland. In het Ontwikkelingsplan wordt het RI-Oostterrein ontsloten door de nieuwe formele wegenstructuur. Het herontwikkelde RI-Oostterrein, de RI-Oostbuurt, wordt omschreven als een gevarieerde, dichte, stedelijke woonwijk met een groen karakter.

Het Stedenbouwkundig Plan RI-Oost

Het Ontwikkelingsplan is voor de RI-Oostbuurt nader uitgewerkt naar een Stedenbouwkundig Plan. Op hoofdlijnen volgt het Stedenbouwkundig Plan het Ontwikkelingsplan. Op enkele onderdelen bleek het gewenst, om de uitgangspunten uit het Ontwikkelingsplan te herzien. De profielen van de hoofdwegen, IJburglaan en Zuiderzeeweg, zijn vanwege de geluidsbelasting en de externe veiligheid breder gedimensioneerd. De breedte van de profielen leidt ertoe dat de verschillende buurten visueel minder relatie met elkaar hebben dan in het Ontwikkelingsplan is beschreven. Dit levert een eindbeeld van het Zeeburgereiland op waarin de buurten ieder een eigen karakter en hun eigen ruimtelijke structuur hebben. Binnen de buurten wordt gezocht naar de logische locatie voor de voorzieningen en het woningenprogramma en de logische ontsluiting van de buurten. De buurten worden op elkaar aangesloten en onderling met elkaar verbonden via de hoofdwegen en de langzaam verkeerroutes op de Groene Zoom rond het eiland. Deze Groene Zoom is in het Ontwikkelingsplan geïntroduceerd.

2.4 Conclusie beleid

Rode draad door het ruimtelijke beleid van de overheden op rijks-, provinciaal en gemeentelijk niveau is het streven om de nationale en de regionale woningopgaven zoveel mogelijk te realiseren binnen bestaande bebouwde, vaak stedelijke gebieden. Doel daarvan is het sparen van de buitengebieden, maar ook een optimaal gebruik van bestaande infrastructuur. Voor de Randstad Holland, en daarbinnen voor Amsterdam, is een ambitieuze woningbouwopgave geformuleerd.

Het voornemen om het RI-Oostterrein te transformeren van een extensief gebruikt gebied naar een intensief bebouwd gemengd stedelijk gebied, met de nadruk op woningbouw, past bij uitstek binnen dat beleid.

3. Huidige situatie en gebiedsvisie

Omdat het RI-Oosterrein deel uitmaakt van het Zeeburgereiland, wordt eerst kort ingegaan op de bestaande situatie en de gebiedsvisie van het hele eiland. Daarna wordt uitgebreider stilgestaan bij de huidige situatie en de visie op het RI-Oosterrein.

3.1 Huidige situatie

Huidige situatie Zeeburgereiland

De omgeving van het Zeeburgereiland

Het Zeeburgereiland ligt aan de oostzijde van Amsterdam, tussen het vasteland en de nieuwe wijk IJburg. In het noorden grenst Zeeburgereiland aan stadsdeel Noord. Dit deel van het stadsdeel kenmerkt zich door infrastructurele werken zoals de aanlanding van de Zeeburgertunnel en de aanlanding van de Schellingwouderbrug. Verder bevinden zich ten noorden van het eiland enkele volkstuincomplexen. Tegenover de Oranjesluizen ligt het oude lintdorp Schellingwoude. De Amsterdamse Brug aan de zuidkant verbindt het Zeeburgereiland met de Indische buurt, een dichtbebouwde negentiende-eeuwse woonwijk van Amsterdam. Ten westen van het Zeeburgereiland bevindt zich de moderne stadwijk het Oostelijk Havengebied. Zowel de Indische Buurt als het Oostelijk Havengebied behoren tot stadsdeel Zeeburg. Tussen de beide wijken in, ten zuidwesten van het Zeeburgereiland, ligt een bedrijventerrein: het Cruquiusterrein. In het zuiden grenst het eiland aan de Diemerzeedijk. Ten Oosten van het Zeeburgereiland, in het IJmeer, ligt IJburg. In 2020, als IJburg af is, zullen er in de nieuwe wijken direct rondom het Zeeburgereiland (het Oostelijk Havengebied en IJburg) ruim 60.000 mensen wonen.

Na herontwikkeling kan het Zeeburgereiland functioneren als een schakel tussen de verschillende verstedelijkte delen van het oostelijk deel van de stad.



Ligging Zeeburgereiland ten opzichte van overige ontwikkelingen in het oosten van de stad

De huidige functies op het Zeeburgereiland

De huidige functies op het Zeeburgereiland zijn zeer divers en kennen onderling grote schaalverschillen. Het tijdelijke Park & Ride-terrein naast de tunnelmond van de Piet Heintunnel, een betonfabriek en een puinbreker in de noordwestpunt zijn enkele grootschalige functies. De eveneens grote rioolwaterzuiveringsinstallatie en de gebouwen van Domeinen zijn al gesloopt. Het Zeeburgereiland herbergt ook talloze kleine functies en bedrijven, zoals bijvoorbeeld vijf hondenverenigingen. De bijbehorende bebouwing heeft over het algemeen genomen een tijdelijk karakter. De hoogste gebouwconstructies staan op het rioolwaterzuiveringssterrein, dit zijn silo's van 23 meter hoog. Verder ontstijgt de huidige bebouwing de kruingrens van de bomen niet.

Op het Zeeburgereiland wordt beperkt gewoond. Er staan 5 dijkwoningen op de Zuider-IJdijk. Er zijn enkele woonwagens en er liggen woonboten langs de Diemerzeedijk en de zuidelijke oever van het Zeeburgereiland. Ook zijn er tijdelijk studenten gehuisvest in het voormalig asielzoekerscentrum.

Het karakter van de bestaande bebouwing geeft het Zeeburgereiland een zeer rommelig beeld. Dat beeld past bij een stadsrandlocatie, maar niet bij een nieuw vorm te geven woongebied.

Op het eiland komt veel groen voor, maar als gevolg van de vele infrastructuur en de geïsoleerde ligging is de natuurwaarde in het algemeen laag. De meer opmerkelijke natuurwaarden van het Zeeburgereiland zijn gebonden aan de oevers rond het eiland en aan de wegbermen van de A10. Vooral de westoever heeft in potentie een hoge natuurwaarde vanwege de mogelijke directe verbinding met de Diemerzeedijk en de natuurvriendelijk ingerichte oever. De aanwezige beplanting geeft het eiland een overwegend groen karakter. Het eiland wordt extensief gebruikt, en is 's avonds en 's nachts zo goed als verlaten.

De ontsluiting van het Zeeburgereiland***Hoofdontsluiting voor de auto op het Zeeburgereiland***

Het Zeeburgereiland ligt aan de route van IJburg naar het centrum van de Amsterdam. De hoofdwegenstructuur op het eiland bestaat uit de IJburglaan, de Zuiderzeeweg en de Ringweg A10. Deze ontsluiten het eiland in diverse richtingen: westelijk via de Piet Heintunnel met de binnenstad, oostelijk met IJburg, noordelijk via de Schellingwouderbrug met Amsterdam Noord en zuidelijk via de Amsterdamse brug met de Indische Buurt. De Rijksweg A10 zorgt voor een verbinding met de regio. De A10 heeft een maximum snelheid van 100 km/uur. Op de IJburglaan geldt nu een maximum snelheid van 70 km/uur met twee maal twee rijstroken. De IJburglaan is een stadscorridor. Dat betekent dat het verkeer van en naar het centrum van Amsterdam goed moet kunnen doorstromen, ook na de herontwikkeling van het Zeeburgereiland, als er programma wordt toegevoegd.

De Zuiderzeeweg heeft een maximumsnelheid van 50 km/uur, maar naar de bruggen toe wordt deze 70 km/uur. De Zuiderzeeweg heeft 2 maal één rijstrook. De huidige inrichting van deze wegen is breed en open, passend bij een 70 km profiel. De wegen vormen een barrière tussen de verschillende deelgebieden. Over de IJburglaan en de Zuiderzeeweg worden brandbare gassen en brandbare vloeistoffen vervoerd. Bij de herontwikkeling van het gebied zal rekening gehouden moeten worden met de eisen en normen die gesteld worden ten behoeve van de externe veiligheid. Ook zal rekening moeten worden gehouden met de geluidhinder en de luchtverontreiniging afkomstig van deze wegen.

Hoofdontsluiting voor de fiets op het Zeeburgereiland

Het Zeeburgereiland kent twee belangrijke fietsroutes. Eén fietsroute loopt via de IJburglaan en de Zuiderzeeweg van IJburg naar het oostelijk deel van de stad. De tweede fietsroute loopt over de Zuiderzeeweg en verbindt Amsterdam Oost met Noord. Met name gedurende de avond en de nacht worden deze fietsroutes niet als prettig ervaren.

Openbaar vervoer

Het Zeeburgereiland is goed bereikbaar met het openbaar vervoer. Het wordt ontsloten door 3 OV-lijnen: een buslijn van Amsterdam Noord naar Amsterdam Oost, een spitsbus naar Amsterdam Noord en een tramlijn tussen IJburg en het Centraal Station. Alle OV-lijnen hebben een halte bij de kruising van de IJburglaan met de Zuiderzeeweg. In 2005 is de tijdelijke Park & Ride op het eiland geopend; de overstap van auto of fiets op de IJtram. Met de aanleg van de P&R wordt de capaciteit van de OV-lijnen beter benut, maar gezien de huidige lage bebouwingsdichtheden op het eiland kan dat nog efficiënter.

Vaarwegen

Het eiland ligt aan belangrijke nautische routes, namelijk het Amsterdam Rijnkanaal en de Vaargeul Amsterdam-Lelystad door het BuitenIJ en de Oranje sluizen. Deze routes vormen de verbinding tussen het Noordzeekanaalgebied en de rest van Nederland voor de grootste scheepsklassen uit de binnenvaart. Ten behoeve van deze vaarroutes liggen aan het Zeeburgereiland enkele wachtplaatsen voor de binnenschepen, een calamiteitensteiger en twee bunkerschepen. Bij de herontwikkeling zal rekening moeten worden gehouden met de gevolgen die dit heeft voor externe veiligheid en geluid.

Waterstaatkundige veiligheid

Het Zeeburgereiland ligt op dit moment nog niet binnen een dijkringgebied en ligt daardoor „buitendijks“. De huidige waterstaatkundige bescherming tegen het water in het IJsselmeergebied wordt gegarandeerd door een waterkering met de status zomerkade. Om de herontwikkeling mogelijk te maken moet de zomerkade worden aangepast en omgevormd worden tot een primaire waterkering.

Huidige situatie in het plangebied RI-Oost

Rioolwaterzuiveringsinstallatie

Het plangebied beslaat voor een groot deel het terrein van de voormalige rioolwaterzuiveringsinstallatie. Deze is in november 2006 buiten werking gesteld en ontmanteld. Met de ontmanteling van de RI-Oostinstallatie wordt het terrein zo goed als leeg opgeleverd. In het Ontwikkelingsplan Zeeburgereiland is de intentie uitgesproken een aantal karakteristieke gebouwen van de bestaande rioolwaterzuivering binnen het plan voor het deelgebied RI-Oostbuurt te behouden en opnieuw te gebruiken. De hoge siloconstructies blijven daarom staan. Deze karakteristieke bebouwing kan zich door vorm en functie onderscheiden binnen het deelgebied en zo vanaf het begin van de ontwikkeling bijdragen aan het imago en positieve beeldvorming van het gebied. Het boostergemaal moet blijven functioneren tijdens en na de herontwikkeling. Ook de drie verwarmde gisttanks en de twee slibvijzelgemalen blijven behouden.



Silo's op het RI-Oostterrein

Voormalige gebruikers

Ten behoeve van de planontwikkeling zijn alle huurcontracten met voormalige gebruikers van het plangebied opgezegd en is het RI-Oostterrein volledig ontruimd. Het terrein ligt braak.

Water en steigers

Om het RI-Oostterrein ligt een smalle ondiepe sloot, evenals tussen de Zuiderzeeweg en de parallelweg. In het kader van de herontwikkeling van het terrein zal een nieuw watersysteem worden gerealiseerd (zie hoofdstuk 6, water).

In het water van het Buitenij, aan de noordzijde van het plangebied RI-Oost, ligt een multifunctionele steiger: Als zich een calamiteit voordoet op een schip in de vaargeul kan dit schip hier aanmeren. De steiger moet ook na herontwikkeling altijd bereikbaar zijn voor nood- en hulpdiensten. De calamiteitensteiger heeft ook een functie als afzetplaats voor binnenvaartschippers. Ook liggen er twee steigers ten behoeve van wachtplaatsen voor binnenvaartschepen voor de Oranjesluizen. Zowel de wachtplaatsen voor de binnenvaart als de calamiteitensteiger hebben milieuzones die meegewogen zijn bij de planvorming voor het RI-Oostterrein (zie hoofdstuk 6, externe veiligheid). De calamiteitensteiger wordt nu ontsloten vanaf een doodlopende weg parallel aan het Buitenij, aantakkend op de route naar de oostelijke punt van het Zeeburgereiland.

Hinderlijke bedrijven en functies

Aan de overzijde van de Zuiderzeeweg, ten westen van het plangebied, ligt een volkstuintencomplex en ten noorden daarvan vinden enkele industriële activiteiten bij een bouwbedrijf en een betonfabriek plaats (zie hoofdstuk 6, bedrijven en andere milieuhinderlijke functies). Ten oosten van het plangebied ligt een benzinstation met LPG-vulpunt. Ook deze activiteiten hebben milieuzones die zijn meegewogen bij de planvorming voor het RI-Oostterrein. De risicocontour van het LPG-tankstation is overigens niet van invloed op de woningbouw binnen het plangebied. Omdat deze functie op de lange termijn niet passend wordt bevonden op het Zeeburgereiland is toch afgesproken dat dit tankstation per binnenkort (naar verwachting voorjaar van 2009) zal verdwijnen (zie ook paragraaf 6.8).

Ontsluiting en vervoer

De bedrijven ten westen van het plangebied worden momenteel door middel van een kruising op de Zuiderzeeweg ontsloten. Voor de oostelijke parallelweg van de Zuiderzeeweg, welke deels binnen het plangebied valt, is een wegonttrekkingsprocedure doorlopen. Deze parallelweg zal in het kader van de herontwikkeling aan de openbaarheid worden doortrokken. De westelijke parallelweg van de Zuiderzeeweg kan nog wel worden gebruikt. Aan de overzijde van de IJburglaan, ten zuiden van het RI-Oosterrein, ligt de tijdelijke tramstalling ten behoeve van de IJ-tram.

3.2. Gebiedsvisie

Uitgangspunten volgend uit de analyse van de huidige situatie

Het Zeeburgereiland ligt aan de oostzijde van Amsterdam, tussen het Oostelijk havengebied en de nieuwe wijk IJburg in het IJmeer. Door de ontwikkelingen in dit gebied is het Zeeburgereiland een belangrijke schakel in de verstedelijkingsas Centraal Station – IJburg. Gezien de woningbehoefte in Amsterdam wordt met een hoge dichtheid in een behoefte voorzien. Het openbaar vervoer zal met een hogere dichtheid beter kunnen worden benut en zou kunnen uitbreiden met meerdere haltes. Als langs de hoofdwegen zal worden gebouwd, verandert het karakter en ontstaat een meer stedelijk wegprofiel waar 50 km/uur beter past dan 70 km/uur.

Uit de huidige situatie en het vigerend beleid volgen de hierna genoemde uitgangspunten voor de herontwikkeling van het Zeeburgereiland en het RI-Oosterrein:

- Er worden hoge dichtheden gerealiseerd met de nadruk op woningbouw om de in Amsterdamse woningbouwbehoefte te kunnen voorzien;
- Er blijven activiteiten in de directe omgeving bestaan waarvan de milieuzones meegewogen moeten worden in het kader van de herontwikkeling;
- Een goede ontsluitingsstructuur moet leiden tot voldoende doorstroming van het toegenomen verkeer en tot een verkeersveilige situatie;
- Er moet een watersysteem worden gerealiseerd dat kan voorzien in voldoende waterberging;
- Woningbouw kan uitsluitend worden gerealiseerd als rond het Zeeburgereiland een primaire waterkering wordt aangelegd;
- Door de herontwikkeling zal veel van het bestaande groen verdwijnen. In de huidige situatie is er echter veel waardering voor het groene karakter van het eiland. Er zullen in het kader van de herontwikkeling dan ook voorwaarden worden geschapen voor een groen woonmilieu;

Ook uit het Milieueffectrapport en de bijbehorende milieuonderzoeken die zijn uitgevoerd met betrekking tot de herontwikkeling van het Zeeburgereiland en het RI-Oosterrein in het bijzonder vloeien verschillende uitgangspunten voort. Deze aspecten worden beschreven in hoofdstuk 6 van deze toelichting. In paragraaf 6.2 wordt een overzicht gegeven van alle te treffen maatregelen ten aanzien van het RI-Oosterrein die uit het MER voortvloeien.

Visie Zeeburgereiland

Na de aanleg van IJburg zal het Zeeburgereiland een belangrijke schakel zijn in de verstedelijkingsas Centraal Station – IJburg. Hiermee ontgroeit het de status als stadsrand en kan met de verstedelijking van het Zeeburgereiland in het oosten van Amsterdam een aaneengesloten stedelijk gebied ontstaan met een dichtheid die ligt tussen die van het Oostelijk Havengebied en IJburg. Vanwege de grote woningbouwbehoefte in Amsterdam

wordt een relatief hoge dichtheid gerealiseerd, in overeenstemming met het geldende ruimtelijke beleid.

Door de hoge dichtheid wordt het aanwezige openbaar vervoer optimaal benut en zou uitbreiding van het aantal haltes haalbaar zijn. De IJburglaan en de Zuiderzeeweg veranderen van karakter: van een open profiel passend bij een 70 km-weg wordt langs beide wegen gebouwd, wat resulteert in een weg met een stedelijk karakter waarbij een 50 km profiel beter past. Daarmee vormen de wegen minder een barrière tussen de verschillende deelgebieden. En met de bebouwing langs de Zuiderzeeweg en de IJburglaan zal het onaangename avondlijke karakter van de fietsroutes over het eiland aanzienlijk verbeteren. Door de hoge woningdichtheid, resulterend in een stedelijke setting en een volledige transformatie van het Zeeburgereiland, is het huidige extensieve ruimtegebruik door de bewoners/gebruikers niet langer mogelijk.

Visie RI-Oost

De stedenbouwkundige opzet van RI-Oost

Bij de uitwerking van de stedenbouwkundige opzet van het deelgebied RI-Oost is niet gekozen voor een ruimtelijk stramien dat voor het hele Zeeburgereiland kan gelden, maar is bewust gezocht naar een eigen identiteit met een eigen structuur.

Specifiek voor RI-Oost geldt dat enkele grotere voorzieningen (scholen voor voortgezet onderwijs en enkele voetbal/sportvelden) in het programma zijn opgenomen. Deze zijn mede bepalend voor het karakter van het gebied. Hetzelfde geldt voor enkele te behouden en te hergebruiken bestaande gebouwen. De stedenbouwkundige structuur wordt bepaald door de oorspronkelijk orthogonale opzet van de rioolzuiverings-bebouwing, loodrecht op de oeverlijn.

De opzet van de buurt kenmerkt zich door een gesloten wand van bebouwing langs de hoofdwegen, een laagbouwmilieu langs het water van het Buiten-IJ en een open bebouwingstypologie binnen in de buurt, aan het centraal gelegen sportpark. Door te kiezen voor deze opzet worden de hoofdwegen versterkt in hun uitstraling als stadsstraat.

Het bomenplan, de groene oevers, de groene rand langs het sportpark en de openbare ruimte tussen de velden dragen bij aan het groene karakter van deze nieuwe buurt.

De te handhaven bebouwing zal vanwege de locatie bij de entree van de buurt maar ook vanwege de vorm en uitstraling markant aanwezig zijn. Het centraal gelegen sportpark geeft de buurt nadrukkelijk een eigen gezicht. Het sportpark “nieuwe stijl” zal niet alleen huisvesting bieden aan een voetbalvereniging, maar zal ook gebruikt worden door anderen zoals de scholen of de naschoolse opvang. Ook de toekomstige bewoners kunnen er in georganiseerd verband gebruik van maken.

De gemiddelde woningdichtheid binnen het deelgebied ligt hoog; ongeveer 80 woningen per hectare. Hiermee wordt voldaan aan één van de uitgangspunten uit het van toepassing zijnde ruimtelijke beleid.

De bebouwing binnen het plangebied RI-Oost

Nieuwbouw langs de hoofdwegen

De bebouwing langs de hoofdwegen moet de daar achterliggende woningen afschermen van het verkeers- en industrielaawaai. Tegelijkertijd mag de bebouwing niet een te hoge dichtheid hebben vanuit het oogpunt van externe veiligheid (zie hoofdstuk 6, externe veiligheid).

De bebouwing langs de Zuiderzeeweg en de IJburglaan is mede hierdoor 6 lagen hoog.

Deze bebouwing ligt bovendien op een relatief grote afstand van de doorgaande rijwegen.

Tussen de doorgaande rijweg en de gevellijn ligt de ontsluitingsstraat van de woonbebouwing en wordt een singel voorgesteld met een brede oever met bomen. Hierdoor wordt het uitzicht vanuit het deelgebied bepaald door het zicht op de bomen en de singel en minder op de doorgaande hoofdrijwegen en de huidige overkant met de soms rommelige

bebouwing. Langs de nieuw aan te leggen Kaap Kotweg ligt de bebouwing nog in de geluidszone van de A10. Daar waar de bebouwing een geluidafschermdende functie heeft voor de achterliggende woningen is de bebouwing overwegend 5 lagen hoog.

Nieuwbouw langs het Buiten-IJ

De bebouwing in de noordstrook langs het Buiten-IJ is maximaal 4 lagen hoog en wordt in vrije kavels uitgegeven. De hogere bebouwing ligt in de tweede lijn. De bebouwing profiteert van het zicht op het water. Door de laagbouw direct langs het water te situeren heeft de hogere bebouwing daarachter ook profijt van het prachtige uitzicht. Bovendien biedt de laagbouw in combinatie met de Groene Zoom, vanaf het water en de overkant van het Buiten-IJ (Durgerdam en Schellingwoude) bezien, een groene aanblik. Dit in tegenstelling tot andere ontwikkelingen langs het IJ, bijvoorbeeld het Java-eiland (Oostelijk Havengebied) of Haveneiland (IJburg), waar de rand hard en stenig is.

Nieuwbouw langs het sportpark

De bebouwing langs het sportpark profiteert optimaal van de ligging aan een open groene ruimte. Door een open verkaveling kan de achterliggende bebouwing ook profiteren van de groene ruimte van het park. Het park loopt als het ware door in de blokken. Tegelijkertijd moet de bebouwing langs het park de open ruimte ook begrenzen. Voor deze bebouwingsrand is een optimale mix gevonden tussen een gesloten wand en een open verkaveling. In grote appartementenblokken van 7-9 lagen hoog wordt de bebouwingsrand vormgegeven.

De “te handhaven” bebouwing

Uit bouwkundig onderzoek is gebleken dat vooral de ronde hoge silo's (met een diameter van 22,5 meter en een hoogte van 23 meter) voor verschillend nieuw gebruik geschikt zijn. Daarbij kan behoud van een beperkt aantal sterk beeldbepalend zijn. Binnen het plan zijn drie silo's ingepast. De silo's markeren de entree van de buurt. Met een bijzondere programmatische invulling zijn de silo's, samen met het sportpark, de „troefkaarten” van het plan.

Op het terrein van het toekomstige sportpark is recent een boostergemaal gebouwd. Dit gemaal blijft gehandhaafd.



Impressie sportvelden RI-Oost

Conclusie bebouwing

Met de bebouwingsopzet, gesloten en 6-laags langs de hoofdwegen en open in het binnengebied, is een efficiënte verkaveling gekozen waarbij een hoge dichtheid mogelijk is. Tegelijkertijd biedt deze verkaveling een antwoord op de vereiste milieuzoneringen. In de voorschriften bij dit bestemmingsplan is de geslotenheid van de bebouwing langs de hoofdwegen en de openheid van de bebouwing in het binnengebied, dit laatste ter waarborging van het zicht op het groene binnengebied, vastgelegd. Daarnaast wordt door de laagbouw langs het Buitenij het groene karakter van het eiland versterkt; de groene inrichting van de rand wordt hierdoor benadrukt.

De ontsluiting van RI-Oost

Het plangebied is voor het autoverkeer op twee punten aangesloten op de hoofdwegen: op de Zuiderzeeweg met een volwaardige kruising en via de KaapKotweg op de IJburglaan. Met deze twee aansluitingen wordt een goede auto-ontsluiting van de woonbuurt gegarandeerd. De kruising van de nieuw aan te leggen KaapKotweg met de IJburglaan wordt met verkeerslichten geregeld en zal de benodigde doorstroming van de IJburglaan niet hinderen. De hoofdwegen en de nieuw aan te leggen KaapKotweg zijn 50-km/uur wegen, de andere straten in het deelgebied zijn 30-km/uur wegen.

Vanwege de hoge dichtheid en daarmee de intensiteit in het woongebied ligt de geluidsbelasting door verkeer aan de gevels relatief hoog. Vanwege deze geluidsbelasting is gekozen voor bestrating met een geluidsreducerende klinker (wat een geluidsreductie oplevert ten opzichte van „standaard” gebakken klinkers). Ook zijn klinkers duurzamer dan het gebruik van asfalt dat periodiek moet worden vervangen. Daarnaast gaat in het kader

van een duurzaam verkeersveilige inrichting van 30 km/uur straten de voorkeur uit naar klinkers in plaats van asfalt.

Voor de fietser en de voetganger zijn er meerdere verbindingen vanuit het deelgebied naar de hoofdwegen mogelijk. Voor wat betreft het openbaar vervoer is het gebied aangewezen op de IJtram en bus 37 over de Zuiderzeeweg. Bezien zal worden of bus 37 in de toekomst ten noorden van de kruising IJburg/Zuiderzeeweg kan halteren. De IJtram krijgt twee haltes op het Zeeburgereiland. De bestaande halte bij de kruising Zuiderzeeweg/IJburglaan en een tweede nog te realiseren halte bij de kruising van de IJburglaan/KaapKotweg. De multifunctionele steiger, ten noorden van het plangebied, blijft toegankelijk voor nood- en hulpdiensten, echter niet via een autoweg maar via verbrede fietspaden en langzaamverkeersbruggen.

Water binnen het plangebied RI-Oost

Rond RI-Oost is een twaalf meter brede singel voorzien. Deze watergang is noodzakelijk om voor voldoende berging van het hemelwater te kunnen zorgdragen. De breedte is niet alleen gunstig voor de berging, maar zorgt ook voor een aantrekkelijk beeld, omdat het water van de singel vanaf de straat zichtbaar is. In de buurt zelf worden geen extra waterlopen aangelegd, dit is niet noodzakelijk voor de waterhuishouding (zie hoofdstuk 6, water).

Groen en natuur binnen het plangebied RI-Oost

Eén van de uitgangspunten voor het Zeeburgereiland is het groene karakter van het eiland in de nieuwe plannen vast te houden. Dit komt in het plangebied tot uitdrukking in de inrichting van de openbare ruimte. Het centraal gelegen sportpark met haar groene parkrand draagt in belangrijke mate bij aan het groene karakter van het gebied. Daarnaast wordt het plangebied omkaderd door een brede ringsloot met aan elke zijde een groene oever. Aan de noordzijde loopt deze over in de Groene Zoom, die de status als waterkering krijgt maar die groen zal worden ingericht. Aan de buitenzijde van de waterkering zullen enkele fauna uittreedplaatsen worden ingericht.

Het privé-groen is zichtbaar langs de singel. Hier is een verbrede margestrook of een voortuin van 5 meter vastgelegd. In het binnengebied wordt een margestrook van 1,50 meter voorgeschreven, deze kan – als geveltuin – eveneens groen ingevuld worden.



Openbare ruimte binnen RI-Oost

3.3 Conclusie

Uit bovenstaande gebiedsvisie blijkt dat zorgvuldig is omgegaan met de geformuleerde uitgangspunten voor de herontwikkeling die voortvloeien uit de bestaande situatie en uit het beleid. Nadere onderbouwing van de specifieke milieu-uitgangspunten is te vinden in hoofdstuk 6 van de toelichting.

4. Programma

4.1 Algemeen: een gemengd stedelijk gebied

In het structuurplan “Kiezen voor Stedelijkheid” krijgt het Zeeburgereiland in zijn geheel de bestemming stedelijk wonen en werken. In alle deelgebieden wordt dan ook gestreefd naar een gemengd gebied waar het wonen de belangrijkste bestemming is, maar waar daarnaast ook ruimte is voor bedrijvigheid en voorzieningen die passen in een stedelijk milieu. Uit recente gemeentelijke onderzoeken blijken gemengde milieus een belangrijke vestigingsvoorwaarde te zijn voor kenniswerkers (zowel wat betreft woon- als werkruimte) en voor de creatieve industrie. Op het Zeeburgereiland wordt het gemengde karakter per deelgebied verschillend ingevuld.

Het RI-Oostterrein staat voor een belangrijk deel in het teken van leren en sport. Dat komt tot uitdrukking in de vestiging van voortgezet onderwijs, veldsport en een sporthal. Het gemengde karakter van het gebied komt daarnaast tot uitdrukking in de keuze om de te handhaven silo's te reserveren voor een niet-woonprogramma. Ook in een deel van de plinten worden niet-woonfuncties mogelijk gemaakt.

4.2 Wonen

Het aantal woningen binnen het plangebied RI-Oost is in het Stedenbouwkundig plan RI-Oost vastgesteld op circa 1.765 woningen. Hiervan is 10% eengezinswoningen en 90% gestapelde woningbouw. Vanwege de ligging dichtbij de Amsterdamse binnenstad is gekozen voor een grote nadruk op appartementen.

Van het totale programma beslaat circa 30% sociale woningbouw en 70% marktsector. Studentenwoningen, huisvesting voor jongeren en woningen voor mensen met een beperking zijn onderdeel van het programma voor het RI-oostterrein. Het plangebied zal gezien de woonoppervlakten die worden gerealiseerd vooral aantrekkelijk zijn voor doorstromers uit de bestaande stad.

Anders dan het stedenbouwkundig plan biedt het bestemmingsplan ruimte aan maximaal 1.950 woningen. Dit aangezien de bouwenvoloppen waarin in het Stedenbouwkundig plan mee is gewerkt ruimte biedt aan meer dan 1.765 woningen. Daarnaast is uit het akoestisch onderzoek gebleken dat woningen boven de scholen (akoestisch gezien) mogelijk is. Dit wordt in het bestemmingsplan daarom mogelijk gemaakt.

Het plangebied heeft veel (groene) randen, met vanuit de appartementen relatief vrij uitzicht. Een flink deel van de appartementen kijkt uit op de groene centrale deel van het plangebied; de sportvelden. Andere appartementen zijn georiënteerd op de (drukke) wegen langs de randen; de IJburglaan en de Zuiderzeeweg. Zoals in de gebiedsvisie beschreven, worden de nadelen van het wonen langs de infrastructuur verzacht door de royale afstand tot de as van de weg, waartussen een brede singel is geprojecteerd.

Conclusie is, dat er met het RI-Oostterrein een hoogwaardig woonmilieu aan de Amsterdamse voorraad wordt toegevoegd.

4.3 Voorzieningen en bedrijven

Conform het structuurplan Kiezen voor stedelijkheid, wordt op het RI-Oostterrein een gemengd programma van wonen en niet-wonen beoogd. De voorzieningen zijn enerzijds buurtverzorgend, maar hebben deels ook een functie voor de hele stadssector Oost (sport, voortgezet onderwijs).

In het bestemmingsplan wordt het programma uit het stedenbouwkundig plan RI-Oost mogelijk gemaakt. Naast het in het SP voorgeschreven programma, zijn er ruimtes in het plan waar verschillende functies zijn toegestaan. In het plan worden onderscheiden:

- Bestemmingsvlakken waar uitsluitend wonen met bijbehorende functies is toegestaan („Wonen 1”);
- Bestemmingsvlakken waar de hoofdbestemming wonen is, en waar op de begane gronden maatschappelijke voorzieningen, horeca, detailhandel en bedrijven en kantoren zijn toegestaan („Wonen 2”);
- Bestemmingsvlakken waar uitsluitend maatschappelijke voorzieningen zijn toegestaan („Maatschappelijk 1”)
- Bestemmingsvlakken waar de hoofdbestemming maatschappelijke voorzieningen is, en waarin beperkt woningbouw is toegestaan („Maatschappelijk 2”);
- Bestemmingsvlakken waar zowel wonen, maatschappelijke voorzieningen, kantoren, bedrijven, detailhandel als horeca zijn toegestaan („Gemengd”);
- Een bestemmingsvlak (16), waarin naast de hoofdbestemming wonen, een minimale hoeveelheid niet wonen wordt voorgeschreven (maatschappelijke voorzieningen en sportvoorzieningen);

Door deze systematiek kan niet precies van tevoren worden beschreven hoeveel van welke functie in het plangebied zal worden gerealiseerd. In één bestemmingsvlak zijn immers vaak meerdere bestemmingen toegestaan. Er worden wel maxima, en maximale vestigingsgroottes vastgelegd. In de volgende beschrijvingen wordt het toestaan van verschillende functies beargumenteerd.

Maatschappelijke voorzieningen

Met het niet-wonenprogramma wordt beoogd, dat de bewoners van het RI-oostterrein hun buurtvoorzieningen te voet kunnen bereiken. Daarom zijn de buurtvoorzieningen berekend op basis van het aantal inwoners van het deelgebied zelf.

Op basis van een aanname voor de bevolkingssamenstelling van het toekomstige gebied, is een programma voor kinderopvang, basisonderwijs, naschoolse opvang en speelplekken berekend. Daarnaast wordt uitgegaan van een zorgsteunpunt voor de aangepaste woningen.

De basisscholen zijn binnen de buurtgerichte voorzieningen de meest volumineuze functie. Zij worden daarom op de locaties die in het stedenbouwkundig plan zijn bepaald, op de bestemmingsplankaart vastgelegd; deze vlakken hebben de bestemming maatschappelijke voorzieningen, waar woningen als ondergeschikte functie bovenop de scholen zijn toegestaan, en waarin ook naschoolse opvang is toegestaan. De kinderopvang is een kleinere functie, die in de plinten van de woongebouwen worden opgenomen. Daarom zijn zij onderdeel van de bestemmingsvlakken waarvan de hoofdfunctie wonen is, maar waarbinnen ook andere functies, waaronder maatschappelijke voorzieningen, zijn toegestaan. Zij worden dus wel als functie in de betreffende blokken opgenomen, maar ze worden niet precies op hun locatie vastgelegd. Kinderopvang, naschoolse opvang, basisonderwijs en zorg worden niet specifiek bestemd, maar vallen alle onder de bestemming maatschappelijke voorzieningen

Op het RI-oostterrein worden ook voorzieningen met een buurtoverstijgende functie gerealiseerd. Vanwege de ligging en bereikbaarheid is het eiland een goede locatie voor voorzieningen die zijn gericht op het oostelijke deel van de stad. Het betreft grotere voorzieningen die aansluiten op de jonge bevolkingssamenstelling van deze gebieden: de scholen voor voortgezet onderwijs, de sporthal en het sportpark.

Op IJburg en het Zeeburgereiland samen wonen in 2025 circa 4.500 voortgezet onderwijsleerlingen. Amsterdam heeft in de oostkant van de stad relatief weinig scholen voor voortgezet onderwijs. Daarom zijn in de plannen voor IJburg twee scholen voor voortgezet onderwijs opgenomen. Dat is te weinig voor de leerlingenaanwas in de toekomst. Voor aanvullende locaties is voor het Zeeburgereiland gekozen. Het voortgezet onderwijs op het Zeeburgereiland wordt gerealiseerd in de vorm van twee locaties voor dergelijk onderwijs.

Belangrijkste redenen voor de clustering op het RI-oostterrein, is de mogelijkheid om gezamenlijk gebruik te maken van de sporthal, en het medegebruik van de sportvelden. De locaties van de scholen voor voortgezet onderwijs worden vastgelegd op dezelfde wijze als de basisscholen: als maatschappelijke voorzieningen, waarboven als ondergeschikte functie wonen is toegestaan.

Het zorgsteunpunt bevindt zich in een blok aan het park. Voor de plint van het blok is het uitdrukkelijk de bedoeling, dat er niet-wonenfuncties in worden gemaakt. Daarom valt dit blok (blok 16) onder de bestemming wonen, maar is daarnaast ten minste 1.000 m² niet-wonen op de begane grond verplicht. Het zorgsteunpunt maakt onderdeel uit van deze plint.

Ten opzichte van het stedenbouwkundige plan, wordt in het bestemmingplan meer ruimte opgenomen voor maatschappelijke functies. Hier zijn een aantal redenen voor. Allereerst blijkt de bevolkingssamenstelling van nieuwbouwwijken zich meestal niet volgens de prognose te ontwikkelen. Daarom is enige flexibiliteit nodig om op een extra vraag aan basisvoorzieningen te kunnen inspelen. Ook nog niet geprogrammeerde functies kunnen, afhankelijk van een concrete behoefte, worden toegevoegd. Tenslotte worden in het plan, rond het park, bedrijfsplinten mogelijk gemaakt. Hierin kunnen zich desgewenst ook maatschappelijke functies vestigen.

Detailhandel en horeca

Doelstelling voor het Zeeburgereiland is, dat de dagelijkse boodschappen op het eiland zelf gedaan kunnen worden. Daarvoor moet wel voldoende draagvlak aanwezig zijn. Voor IJburg en het Zeeburgereiland is de detailhandelstructuur in 2001 herzien (Droogh, Trommelen, Broekhuis, 2001). Uit het onderzoek blijkt, dat een volledig buurtwinkelcentrum op het Zeeburgereiland niet levensvatbaar is, gegeven de geplande winkelcentra op IJburg. Uit distributieplanologisch oogpunt is er wel ruimte voor een supermarkt en wat afgeleide winkels. De supermarkt en vergelijkbare winkels zullen in de Sluisbuurt, dichtbij de IJtramhalte, worden gerealiseerd; daar worden de meeste woningen gebouwd, en is er de grootste voetgangersstroom vanuit de IJtram naar de woonbuurten. Bovendien wordt de Sluisbuurt later ontwikkeld, op het moment dat er meer draagvlak zal zijn voor winkels. Op het RI-oostterrein wordt een zodanige hoeveelheid detailhandel toegestaan, dat het de levensvatbaarheid van het winkelcentrum in de Sluisbuurt niet zal bedreigen. Dat wordt met name geregeld door het vastleggen van maximale vestigingsgroottes voor de winkels.

In een gemengd stedelijk gebied als het RI-Oostterrein hoort horeca. Niet alleen voor de bewoners, maar ook voor de werkers en recreanten binnen het plangebied. Het stadsdeel Zeeburg, waar het Zeeburgereiland onder valt, hanteert een horeca concentratiebeleid. Met name cafés zijn niet overal toegestaan.

Horeca is binnen het plangebied binnen de gemengde doeleinden toegestaan. Dat wil zeggen rondom het park, en in de te handhaven silo's. Het betreft horeca I (fastfood), beperkt horeca III (café, bar), horeca IV (restaurants) en horeca V (hotels). Horeca II, nachtzaak, is in beginsel niet toegestaan. Dit is geen geschikte functie voor een woonwijk.

Kantoren en bedrijven

De structuurplantypering stedelijk wonen en werken impliceert een menging van wonen met (kleinschalige) bedrijvigheid. Het RI-oostterrein is geen grootschalige werklocatie. Aan grote toevoegingen van kantoren en bedrijven is aan de oostzijde van de stad geen behoefte. Bovendien zou dat de ring A10 aan de oostzijde teveel belasten. Voor een duurzame stedelijk gemengde wijk is de aanwezigheid van werkruimtes echter een voorwaarde. Er is daarom in het plangebied wel ruimte voor kleinschalige werkruimtes (kantoor en bedrijf).

Kantoren en bedrijven zijn tot een maximaal volume van 500 m² per vestiging toegestaan in de plinten. Daarnaast zijn kantoren en bedrijven ook beperkt toegestaan in de silo's.

Sport en vrije tijd/cultuur

Binnen het plangebied zijn vooral mogelijkheden gericht op de sportieve recreatie opgenomen. Het sportpark en de sporthal zijn de belangrijkste. De sportvelden en de sporthal zijn onderdeel van het gezamenlijke sportprogramma voor IJburg en het Zeeburgereiland. Het programma is conform het begin 2006 door de raad vastgestelde stedelijke Sportaccommodatieplan. In dat plan is uitgegaan van de toekomstige vraag en het aanbod aan buitensport in de oostelijke sector van de stad tot 2020. Het programma voor het Zeeburgereiland past daarnaast ook binnen de Herijking Sport voor IJburg (projectbureau IJburg, 2002). Het sportpark krijgt een zo toegankelijk mogelijk karakter. Dat wil zeggen, dat niet alleen leden van de voetbalclub er kunnen sporten, maar dat de velden ook gebruikt kunnen worden door de scholen voor voortgezet onderwijs, en voor bijvoorbeeld buurtsport en bewoners.

De sportvelden worden specifiek bestemd, de sporthal wordt als maatschappelijke voorziening bestemd in het betreffende bestemmingsvlak direct ten oosten van het park.

Op het Zeeburgereiland staan drie silo's van de voormalige rioolwaterzuivering. De gemeente zoekt voor deze silo's een nieuwe bestemming. De silo's moeten het kloppende hart van de buurt worden waar altijd wat te beleven is; ze zetten – letterlijk en figuurlijk – hun stempel op de buurt. De voorkeur gaat uit naar een mix van functies van culturele en maatschappelijke aard. Er wordt gestreefd naar een zo hoog mogelijk aandeel aan functies met een publiek karakter. Diversiteit van functies is belangrijk en komt bij voorkeur ook tot uiting in de verscheidenheid aan gebruikers en waar mogelijk in verschillende „karakters“ voor de beide silo's. Woningbouw en andere geluidgevoelige functies wordt uitgesloten. Om zoveel mogelijk functies mogelijk te maken in de silo's krijgen ze een gemengde bestemming.

De groene randen van het Zeeburgereiland zijn geschikt als wandel- en jogginggebied. In het Ontwikkelingsplan Zeeburgereiland is het zogenaamde “rondje Zeeburgereiland” geïntroduceerd: 20 minuten fietsen, 30 minuten hardlopen, of 1 uur wandelen. De noordrand van de RI-oostbuurt is onderdeel van het rondje Zeeburgereiland.

Voor kinderen en jongeren van 0 tot 17 jaar is in het Stedenbouwkundig Plan een speelplekkenprogramma opgenomen. Ook het buitenterrein van de basisscholen en de scholen voor voortgezet onderwijs, en het sportpark, worden (gedeeltelijk) als speelterrein voor de verschillende leeftijdsgroepen ingericht en beschikbaar gesteld. De speelplekken dienen openbaar te zijn, en dus ook via een openbaar pad, doorgang of straat toegankelijk te zijn.

Aanvullend worden er in de voorschriften maxima gesteld aan de vestigingsgrootte van de detailhandel, de horeca, kantoren en bedrijven.

4.4 Parkeren

Voor de verschillende functies wordt gerekend met de volgende parkeernormen. Wonen: gemiddeld maximaal 1,25 parkeerplaats per woning, waarvan maximaal 0,5 parkeerplaats in de openbare ruimte (op maaiveld of gebouwd onder de sportvelden);

Voor het niet-wonenprogramma buiten de flexibele plinten, zijn de parkeernormen uit het CROW gehanteerd voor stedelijke gebieden. Dit resulteert in 173 parkeerplaatsen, te realiseren op openbaar terrein. Voor een van de scholen voor voortgezet onderwijs, en de sporthal, is met dubbelgebruik gerekend. Voor kantoren en bedrijven in de plinten geldt een

parkeernorm van 1:125 m². Deze parkeerplaatsen worden niet in de openbare ruimte, maar op eigen terrein gerealiseerd.

4.5 Conclusie

Het programma in het plangebied RI-Oost past bij het in het structuurplan bepaalde gemengd stedelijk wonen/werken milieu en is afgestemd op de andere deelgebieden van het Zeeburgereiland en op het programma voor de overige delen van het oostelijk deel van de stad. Aan het in het ontwikkelingsplan en stedenbouwkundig plan gewenste groene karakter wordt voldaan door middel van het aanplanten van bomen, de groene oevers, de groene rand langs het sportpark en de openbare ruimte tussen de velden.

Het plangebied kent plekken waar rustig gewoond kan worden, maar ook plekken waar het gemengde stedelijke karakter veel meer tot uitdrukking komt. Dat is in het bijzonder het geval in de vlakken ten oosten van het sportpark, waar in een combinatie van te hergebruiken oude silo's en nieuwe gebouwen (sporthal, vo-school) de nadruk ligt op het niet-wonenprogramma.

Het voorzieningenprogramma dat op de buurt is gericht, wordt aangevuld met elkaar versterkende functies op een hoger schaalniveau (onderwijs en sport). Daarnaast is er ruimte voor kleinschalige bedrijvigheid, die, zo blijkt uit diverse onderzoeken, sterk bepalend zijn voor het gemengd stedelijke karakter van een gebied.

Geconcludeerd kan worden dat binnen het plangebied optimaal gebruik wordt gemaakt van bestaand stedelijk gebied, zoals aangeduid als nationaal ruimtelijk belang in de eerdere aangehaalde Realisatieparagraaf nationaal ruimtelijk beleid.

5. Juridische planbeschrijving

5.1 De onderdelen van het bestemmingsplan

Het bestemmingsplan Zeeburgereiland RI-Oostterrein bestaat uit drie onderdelen; de plankaart, de planregels, waarin (onder meer) de bouw- en gebruiksregels staan, en een toelichting, waarin onder andere de beleidskaders en de onderzoeken worden belicht en de visies en het gekozen programma worden onderbouwd.

Een belangrijk uitgangspunt is dat de plankaart zoveel mogelijk informatie geeft met betrekking tot de geprojecteerde bestemmingen en de daarbij behorende bouwregels. Ter wille van de leesbaarheid van de kaart bevatten ook de planregels diverse bepalingen inzake het bouwen zodat de planregels en plankaart steeds in samenhang met elkaar gelezen dienen te worden.

5.2 De plankaart

Op de plankaart worden de in het bestemmingsplan begrepen gronden voorzien van een met een bepaalde kleur en code aangegeven bestemming. In de legenda worden deze verklaard evenals de binnen de onderscheidene bestemmingsvlakken voorkomende lijnen, tekens en symbolen als bouwvlakken, hoogte- en dichtheidsaanduidingen, verplichte gevellijnen, bestemmingsvlaknummeringen en tracés van gastransportleidingen.

5.3 De planregels

Het bestemmingsplan voor het RI-Oostterrein is een gedetailleerd bestemmingsplan als bedoeld in artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening (Wro). Ter wille van de uitvoering van het plan zijn, waar mogelijk, marges gelaten. Anderzijds dwingt de naleving van de Wet geluidhinder op het gebied van verkeers- en industrielawaai tot het stellen van gedetailleerde regels die garantie bieden dat woningen en andere geluidsgevoelige functies niet zullen worden blootgesteld aan een te hoge geluidsbelasting.

Dit hoofdstuk bevat een uitleg van de planregels.

Deze regels worden onderscheiden in een viertal hoofdstukken:

- Hoofdstuk 1. Inleidende regels
- Hoofdstuk 2. Bestemmingsregels
- Hoofdstuk 3. Algemene regels
- Hoofdstuk 4. Overgangs- en slotregels

5.4 Toelichting per hoofdstuk

Hoofdstuk 1 bevat een tweetal artikelen. In artikel 1 wordt een aantal in de regels en/of op de plankaart voorkomende begrippen ter wille van de duidelijkheid en rechtszekerheid voorzien van een definitie. Artikel 2 geeft een uitleg van de wijze waarop de begrenzing van de verschillende bestemmingen, de bouwhoogte van bouwwerken en de oppervlakte van bouwwerken wordt gemeten.

Hoofdstuk 2 bevat een artikelsgewijs bestemmingsregeling van alle in het bestemmingsplan voorkomende bestemmingen. Dit hoofdstuk beslaat de artikelen 3 tot en met 14. Elk afzonderlijk artikel bevat een bestemmingsomschrijving en formuleert bebouwingsregels, specifieke gebruiksregels en – in voorkomende gevallen- ontheffingsmogelijkheden van regels. In paragraaf 5.5 worden de artikelen 3 tot en met 15 afzonderlijk toegelicht.

Hoofdstuk 3 omvat de artikelen 16 tot en met 21. Deze artikelen hebben betrekking op het bestemmingsplan als zodanig en zijn niet aan een in hoofdstuk 2 voorkomende specifieke bestemming gerelateerd. Artikel 16 behelst de antidubbelbelbepaling. Artikel 17 beschrijft een aantal zonder meer toegelaten (kleine) overschrijdingen van bebouwingsgrenzen, enkele

algemene bouwregels en een faseringsregeling. In de bouwregels is nog een specifieke regeling opgenomen waar (halfverdiepte) kelders (tot NAP -0,4 meter) mogelijk zijn en waar niet. Gebleken is dat vanwege de effecten op de grondwaterstand niet overal halfverdiepte kelders wenselijk zijn.

Artikel 18 geeft nadere regels alsmede ontheffingsmogelijkheden met betrekking tot de bedrijven en andere overlastgevende functies en legt de verbinding met de van de planregels deel uitmakende Staat van Inrichtingen (zie ook paragraaf 6.9). Artikel 19 bevat een limitatieve opsomming van de aan Burgemeester en wethouders toegekende en voor het gehele plangebied geldende ontheffingsmogelijkheden op het gebied van de bebouwingsregels. Artikel 20 schrijft voor op welke wijze belanghebbende bij de voorbereiding van (binnenplanse) ontheffingen worden betrokken. Hiermee wordt invulling gegeven aan het bepaalde in artikel 3.6, lid 5 van de Wet ruimtelijke ordening. Artikel 21 ten slotte bevat een verwijzing naar de toepasselijkheid van wetgeving waarnaar in de regels bij het bestemmingsplan wordt verwezen.

Hoofdstuk 4 bevat een tweetal artikelen. Artikel 22 betreft de overgangsregels, welke met het bestemmingsplan strijdige bebouwing en strijdig gebruik beschermt. Artikel 23 ten slotte is de slotbepaling of het „citeerartikel“.

5.5 Artikelsgewijze toelichting

Artikel 3. Gemengd.

In de bestemmingsomschrijving (lid 1) worden de functies genoemd die onder de bestemming „gemengd“ worden begrepen. Uit de bouwregels (lid 2) blijkt dat geen regels worden gesteld aan de situering van de onderscheidene functies, met dien verstande, dat woningen en andere geluidsgevoelige functies niet zijn toegestaan. Dit heeft te maken met de ronde vorm van een bestaande silo, die geen voldoende afscherming biedt tegen het optredende verkeerslawaaï.

In de specifieke gebruiksregels (lid 3) worden maxima gesteld aan het totaal gezamenlijk vloeroppervlak van de niet-woonfuncties en van een aantal specifiek genoemde functies alsmede aan de vestigingsgrootte.

Artikel 4. Groen 1.

In lid 1 staat de opsomming van onder deze bestemming vallende functies. Ten aanzien van de functies „waterkering“, „aardgasleiding“, en „(multifunctionele)steigers“ geldt dat deze uitsluitend zijn toegestaan waar zij op de plankaart staan aangegeven.

In de bouwregels (lid 2) worden ten behoeve van de bescherming van een aantal van deze functies beperkingen aan het bouwen gesteld.

Artikel 5. Groen 2.

Deze bestemming bevat het groengebied tussen de twee sportterreinen. Ook het boostergemaal is in deze bestemming gesitueerd. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd onder de voorwaarden genoemd in dit artikel een ontheffing te verlenen ten behoeve van een sportkantine.

Artikelen 6 en 7. Maatschappelijk 1 en 2.

Het onderscheid tussen de bestemmingen „maatschappelijk 1“ en „maatschappelijk 2“ is gelegen in het feit dat in de laatste de maatschappelijke voorzieningen mogen worden gecombineerd met woningen. Voor de bestemmingsvakken 8 en 13 geldt daarbij de eis dat woningen uitsluitend vanaf de derde bouwlaag zijn toegelaten. Met betrekking tot de bestemmingsvlakken 21 en 23 van de bestemming M2 geldt dat gebouwd moet worden op de op de plankaart aangegeven „verplichte gevellijn“ en voorts dat „ononderbroken“ wordt gebouwd. Deze twee eisen vloeien voort uit het feit dat deze bebouwing een

geluidsafschermende functie vanwege het verkeerslawaaï dient te vervullen voor achtergelegen geluidsgevoelige functies. Van de eis om (exact) op de verplichte gevellijn te bouwen kan overigens worden afgeweken om bijvoorbeeld een iets terug liggende entree of een veranda of een iets schuiner verlopende pui van hoger of lager gelegen verdiepingen mogelijk te maken. (Steden)bouwkundig blijkt het in de praktijk wenselijk te zijn om in dergelijke situaties de verplichte gevellijn (marginaal) te *onderschrijden*. Akoestische gezien blijkt dit niet tot andere uitkomsten te leiden. Dit geldt ook voor de andere twee bestemmingen, Wonen 1 en Wonen 2 waar deze eis in de regels is opgenomen.

Artikel 8. Sport.

In de bestemmingsomschrijving (lid 1) vormen de sportterreinen het hoofdbestanddeel van de bestemming. Uit de bouwregels (lid 2) blijkt binnen de bestemming alleen met de sportuitoefening verband houdende bouwwerken mogen worden gebouwd. Dit geldt echter niet voor de mogelijk te bouwen parkeervoorziening. De parkeerplaatsen die hier gerealiseerd kunnen worden zijn niet specifiek gekoppeld aan de sportfunctie.

Artikelen 9, 10 en 11. Verkeer 1, 2 en 3.

De bestemming „verkeer 1” doelt op de gronden die onder het tracé van de waterkering liggen. „Verkeer 2” heeft betrekking op de binnenstedelijke wegen en „Verkeer 3” op de buurtontsluitingsstraten, het openbaar, verblijfsgebied en speelvoorzieningen. Binnen de drie bestemmingen komen functies voor die alleen zijn toegestaan op of binnen de op de plankaart aangegeven locaties.

Artikelen 12 en 13. Water 1 en 2.

De bestemming „water 1” betreft het vaarwater van het IJ. Binnen deze bestemming zijn naast water, waar op de plankaart aangegeven, ook steigers ten behoeve van wachtplaatsen voor binnenschepen en multifunctionele steigers toegestaan. Hetzelfde geldt voor aardgasleidingen. Deze laatste functie komt ook in „water 2” voor, dat een hoofdfunctie vervult als waterberging en sierwater.

Artikel 14. Wonen 1.

Binnen de bestemming „wonen 1” zijn uitsluitend woningen toegestaan. In verband met het verkeerslawaaï is voor de woningen langs de binnenstedelijke wegen bepaald dat de woonbebouwing op de op de plankaart aangegeven verplichte gevellijn (met inachtneming van de uitzondering zoals die hierboven onder Maatschappelijk 1 en 2 is geformuleerd) en ononderbroken moet worden gebouwd en is een minimum-bouwhoogte voorgeschreven. Met betrekking tot de overige, achterliggende bebouwing bepalen de bouwregels dat deze eerst mogen worden gebouwd nadat de afschermende bebouwing in aanbouw is gekomen. Ook hier geldt de voorwaardelijke verplichting dat er een lucht- annex geluidsscherm moet zijn gerealiseerd. Voorts is de voorwaardelijke verplichting opgenomen dat de milieuvergunning van het bedrijf DETO-Beheer moet zijn ingetrokken.

In de specifieke gebruiksregels is bepaald dat de woningen voor 50% van het vloeroppervlak mogen worden gebruikt voor een praktijk- of vrije beroepsuitoefening aan huis.

Voor deze bestemming zijn twee (binnenplanse) ontheffingsmogelijkheden opgenomen.

In de bouwregels zit de bepaling opgenomen dat bepaalde woningen in bestemmingsvlakken pas mogen gebouwd als andere afschermende bebouwing in aanbouw is genomen. Echter het kan voorkomen dat dit niet voor alle woningen (akoestisch gezien) nodig is. Aangezien de precieze bouwvolgorde van de bebouwing nog niet vastligt, biedt deze ontheffingsmogelijkheid waar nodig flexibiliteit. Aangezien door middel van een akoestisch onderzoek moet worden aangetoond dat – ondanks dat niet alle afschermende bebouwing in aanbouw is genomen – aan de normen van de Wet geluidhinder wordt voldaan, is deze ontheffingsmogelijkheid akoestisch gezien aanvaardbaar.

Daarnaast is het in blok 29 middels een ontheffing mogelijk twee doorgangen te realiseren om bijvoorbeeld een doorgang voor vuilnisauto's mogelijk te maken. Akoestisch gezien is met deze ontheffingsmogelijkheid rekening gehouden.

Artikel 15. Wonen 2.

De bestemmingsvlakken ten behoeve van „wonen 2“ zijn voor het overgrote deel gesitueerd rond de bestemming „sport“. In een beperkt aantal gevallen geldt een verplichte gevellijn (met inachtneming van de uitzondering zoals die hierboven onder Maatschappelijk 1 en 2 is geformuleerd) en de eis van ononderbroken bebouwing. In de eerste bouwlaag zijn gemengde voorzieningen, bestaande uit de in lid 1 genoemde functies, toegestaan.

Onderdeel van de bouwregels vormen bepalingen omtrent de gevelbreedte van bebouwingseenheden. Deze bepalingen beogen, in samenhang met de op de plankaart aangegeven maximale bebouwingspercentages, te waarborgen dat er sprake zal zijn van voldoende doorzicht naar de achterliggende gronden. In de specifieke gebruiksregels worden maxima gesteld aan het vloeroppervlak van de gemengde voorzieningen en verschillende vestigingsgroottes.

Ook bij „wonen 2“ bepalen de specifieke gebruiksregels dat de woningen voor 50% van het vloeroppervlak mogen worden gebruikt voor een praktijk- of vrije beroepsuitoefening aan huis. Met betrekking tot deze bestemming gelden ten slotte dezelfde voorwaardelijke verplichtingen als bij de bestemming „wonen 1“.

De ontheffingsmogelijkheid uit artikel 15.4 is onder de bestemming Wonen 1 reeds besproken.

6. Onderzoek

6.1 Inleiding

Ter voorbereiding van dit bestemmingsplan is uitgebreid onderzoek verricht. Centraal staat daarin de milieueffectrapportage (m.e.r.).¹ Dit hoofdstuk beschrijft de resultaten van het milieuonderzoek. Het gaat daarbij om het MER zelf en daarin verwerkte onderzoeksrapporten met betrekking tot de aspecten verkeer en vervoer, geluid, lucht, bodem, externe veiligheid, waterhuishouding, ecologie, landschap, archeologie en cultuurhistorie en energie. Daarnaast wordt in dit hoofdstuk ingegaan op het luchthavenindelingsbesluit en op de hinderlijke bedrijvigheid op het eiland.

In onderstaande paragrafen wordt allereerst ingegaan op de aanleiding voor het opstellen van de m.e.r. en op de gevolgde procedure. Daarna zijn delen van het MER en de overige onderzoeken ten aanzien van de verschillende milieuaspecten samengevat.²

Per paragraaf zijn eerst de voor het (milieu)onderzoek relevante beoogde ontwikkelingen beschreven. Vervolgens is het toetsingskader beschreven. Daarna is beschreven wat er volgt uit het verrichte onderzoek. Waar relevant is aan gegeven op welke wijze de uitkomsten van het onderzoek in het bestemmingsplan zijn verwerkt.

6.2 Milieueffectrapport

Algemeen

In verband met de beoogde herontwikkeling van het Zeeburgereiland is een MER opgesteld. Dit MER is opgesteld om de gevolgen van de herontwikkeling van het gehele Zeeburgereiland voor het milieu in beeld te brengen. Het MER dient ook als onderzoeksrapport voor het vast te stellen bestemmingsplan RI-Oost; het levert de informatie die nodig is om het milieubelang volwaardig mee te laten wegen.

Toetsingskader

De m.e.r. is geregeld in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer (Wm) en het Besluit milieueffectrapportage 1994 (Besluit m.e.r. 1994). In de Wm is beschreven hoe een m.e.r. moet worden opgesteld en welke procedure moet worden gevolgd. Het Besluit m.e.r. 1994 bevat overzichten van activiteiten waarvoor een m.e.r. verplicht is of waarvoor het bevoegd gezag moet beoordelen of een m.e.r. moet worden doorlopen. M.e.r.-plichtige activiteiten zijn opgenomen in onderdeel C, m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten in onderdeel D. In de bijlagen worden ook drempelwaarden genoemd; pas als bepaalde drempelwaarden worden overschreden moet een m.e.r.(beoordeling) worden gemaakt. Zo geldt bijvoorbeeld een m.e.r.-plicht voor het realiseren van meer dan 4.000 woningen binnen de bebouwde kom.

Op 29 september 2006 zijn de gewijzigde Wm (hoofdstuk m.e.r.) en het nieuwe Besluit m.e.r. 1994 in werking getreden. Daarmee is de Europese richtlijn voor Strategische Milieubeoordeling (SMB) in de Nederlandse regelgeving geïmplementeerd. De nieuwe regelgeving maakt nu onderscheid tussen:

- een m.e.r.-plicht voor plannen (voorheen SMB genoemd, nu „plan-m.e.r.“). en
- een m.e.r.-(beoordelings)plicht voor besluiten (een „besluit-m.e.r.“).

Voor ruimtelijke plannen op alle niveaus, dus structuurvisies en bestemmingsplannen, geldt dat een plan-m.e.r. moet worden opgesteld als:

¹ De procedure van milieueffectrapportage wordt afgekort met m.e.r. Het resultaat hiervan, het milieueffectrapport wordt afgekort aangeduid met MER.

² Indien bij het uitgevoerde onderzoek geen bron is vermeld, dan betreft dit onderzoek dat is gerapporteerd in het MER.

- het plan het kader vormt voor een toekomstig besluit over een m.e.r.- (beoordelings)plichtige activiteit;
- voor het plan een passende beoordeling is vereist op grond van de Natuurbeschermingswet 1998.

Voor besluiten die de concrete uitvoering van een m.e.r.-plichtige activiteit mogelijk maken, zoals bijvoorbeeld een projectbesluit of een uitwerkingsplan, geldt dat een besluit-MER moet worden opgesteld.

In het Besluit m.e.r. 1994 is tevens aangegeven aan welk besluit de m.e.r. gekoppeld is. De m.e.r. moet worden gekoppeld aan het eerste ruimtelijke plan of besluit dat de m.e.r.-plichtige activiteit mogelijk maakt.

Voor bestemmingsplannen kan zowel een plan- als een besluit-m.e.r. verplicht zijn. Als nog een uitwerkingsplan of wijzigingsplan nodig is om de m.e.r.-plichtige activiteit mogelijk te maken, is het bestemmingsplan kaderstellend en moet een plan-MER worden opgesteld. Indien het bestemmingsplan een eindplan is, moet een besluit-MER worden opgesteld.

Een besluit-m.e.r. bevat onder meer de volgende onderdelen. Een beschrijving van de voorgenomen activiteiten en van de alternatieven daarvoor; een motivering van de keuze voor de in beschouwing genomen alternatieven en een beschrijving van de gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de alternatieven, waaronder het meest milieuvriendelijke alternatief.

Een plan-MER moet in beginsel aan dezelfde voorwaarden voldoen, behalve dat geen meest milieuvriendelijk alternatief of compenserende maatregelen hoeven te worden opgenomen in het plan-MER.

Zowel in het betrokken plan, als in het betrokken besluit geeft het bevoegd gezag aan op welke wijze rekening is gehouden met hetgeen naar voren is gekomen uit het MER. Aan het besluit worden de voorwaarden, voorschriften en beperkingen verboden die blijkens de m.e.r. nodig zijn met het oog op de bescherming van het milieu.

M.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteiten op het Zeeburgereiland

Voor de ontwikkelingen op het Zeeburgereiland als geheel moet een m.e.r. worden doorlopen, omdat de volgende m.e.r.- (beoordelings)plichtige activiteiten worden mogelijk gemaakt:

- woningbouw met meer dan 4.000 woningen binnen de bebouwde kom (onderdeel C, categorie 11.1, Besluit milieu-effectrapportage 1994);
- de aanleg van een primaire waterkering (onderdeel C, categorie 12.1, Besluit milieu-effectrapportage 1994);
- uitvoering van een stadsproject van meer dan 200.000 m² bvo (onderdeel D, categorie 11.2, Besluit milieu-effectrapportage 1994), en
- de verplaatsing van de jachthaven met meer dan 100 ligplaatsen (onderdeel D, categorie 10.3, Besluit milieu-effectrapportage 1994).

M.e.r.-plichtige plannen en besluiten

Het MER doet dienst als plan-MER en als besluit-MER. Voor zover het gaat om m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten (3^e en 4^e aandachtstreepje) heeft het bevoegd gezag ex art. 7.8a, derde lid Wm de keus gemaakt direct een MER te maken. Het plangebied RI-Oost maakt deel uit van het gebied dat in het MER is onderzocht. Het eerste besluit dat (een deel

van) de mer-plichtige woningbouw en het stadsproject mogelijk maakt is de vrijstelling van het bestemmingsplan Zeeburg-Schellingwoude voor het aanleggen van de bouwwegen op het RI-Oostterrein. Het MER is dan ook in eerste instantie gekoppeld aan dit vrijstellingsbesluit.

Het bestemmingsplan RI-Oost is het tweede besluit dat een deel van de m.e.r.-plichtige activiteiten mogelijk maakt. Daarom dient het MER als besluit-MER ter onderbouwing van dit bestemmingsplan. Het MER is tevens opgesteld als besluit-MER ten behoeve van de bestemmingsplannen voor de overige deelgebieden die in een latere fase zullen worden vastgesteld. Het bestemmingsplan RI-Oost is kaderstellend voor het besluit tot goedkeuring van het dijkversterkingplan dat zal worden genomen door Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland. Het MER wordt daarom ook als plan-MER gekoppeld aan het bestemmingsplan RI-Oost dat deze waterkeringen planologisch mogelijk maakt.

Procedure MER

Op basis van een startnotitie, inspraakreacties en adviezen zijn door de gemeenteraad in 2004 richtlijnen vastgesteld voor de inhoud van het MER. Het opgestelde MER is op 3 juni 2008 door B&W en op 25 juni 2008 door de gemeenteraad aanvaard.

In de periode van 26 juni 2008 tot en met 3 september 2008 heeft het MER ter visie gelegen om inspraak mogelijk te maken.

De Commissie voor de m.e.r. heeft op 8 oktober 2008 een positief toetsingsadvies uitgebracht.

Tegen het MER is één zienswijze ingediend. Met een reactie op de tegen het MER ingediende zienswijze en de verlening van een vrijstelling (ex artikel 19 van de oude Wet op de ruimtelijke ordening) voor het bouwrijpmaken van het RI-Oostterrein is de m.e.r.-procedure (formeel) afgerond.

Het plan-MER maakt onderdeel uit van het MER en heeft daardoor ook deze procedure doorlopen.

Inhoud van het MER

In het MER zijn twee alternatieven vanuit milieuoptiek met elkaar vergeleken. Het betreft de minimale woon- en niet-woonprogramma's van de verschillende deelgebieden van het Zeeburgereiland enerzijds en de maximale woon- en niet-woonprogramma's anderzijds. Gekeken is naar de aspecten verkeer en vervoer, geluid, lucht, externe veiligheid, bodem, water, natuur, landschap en cultuurhistorie en energie.

Binnen beide alternatieven zijn de milieugevolgen van de aanleg van de waterkering en van de verplaatsing van de jachthaven onderzocht.

In het MER is het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) beschreven. Dat is het scenario waarbij wordt uitgegaan van de beste mogelijkheden ter bescherming of verbetering van het milieu.

Ook is het voorkeursalternatief (VKA) beschreven. Dit alternatief geeft aan hoe de herontwikkeling van het Zeeburgereiland daadwerkelijk zal worden gerealiseerd. In het VKA zijn de MMA-maatregelen opgenomen die financieel en technisch realiseerbaar zijn in verhouding tot de milieuwinst die deze maatregelen opleveren.

In het kader van de herontwikkeling van het RI-Oostterrein worden per milieuthema een aantal maatregelen getroffen die voortvloeien uit het MER. Deze maatregelen zijn aangeduid in onderstaande tabel. Tevens is aangegeven hoe deze maatregelen worden geborgd; binnen het bestemmingsplan of anderszins. Daarnaast is aangegeven of de maatregel als noodzakelijk ter beperking van (eventuele) nadelige milieugevolgen van de voorgenomen activiteit wordt gezien, of dat het een aanbevolen MER maatregel is. Voor een compleet overzicht van alle MER-maatregelen (ook voor andere deelgebieden van het Zeeburgereiland) wordt verwezen naar bijlage IV bij het MER.

Overzicht milieumaatregelen uit het MER			
Milieuthema	Maatregel	Noodzakelijke of aanbevolen maatregel	Borging
Verkeersafwikkeling	Snelheid IJburglaan teruggebracht naar 50 km/uur	Noodzakelijk	Specifieke gebruiksregel in het bestemmingsplan en verkeersbesluit op grond van Wegenverkeerswet
	Snelheid Zuiderzeeweg teruggebracht naar 50 km/uur	Aanbevolen	Specifieke gebruiksregel in het bestemmingsplan en verkeersbesluit op grond van Wegenverkeerswet
	Hanteren van 30 km/uur-zones binnen plangebied	Noodzakelijk	Specifieke gebruiksregel in het bestemmingsplan en verkeersbesluit op grond van Wegenverkeerswet
	Benutting bestaande infrastructuur: geen nieuwe ontsluitingswegen vanaf het Zeeburgereiland	Aanbevolen	Als zodanig opgenomen op plankaart
	Betaald parkeren invoeren	Aanbevolen	Verordening stadsdeel Zeeburg
Verkeerslawaaai	Snelheid IJburglaan teruggebracht naar 50 km/uur	Noodzakelijk	Specifieke gebruiksregel in het bestemmingsplan en verkeersbesluit op grond van Wegenverkeerswet
	Afschermende gesloten bebouwing realiseren langs hoofdinfrastructuur. In aanbouw voorafgaand aan bebouwing RIO	Noodzakelijk	Voorwaardelijke verplichting in bestemmingsplanregels
	Eerstelijns woonbebouwing uitgevoerd in 6 lagen	Noodzakelijk	Voorwaardelijke verplichting in bestemmingsplanregels
	Grote afstand tussen eerstelijns bebouwing en IJburglaan / Zuiderzeeweg	Noodzakelijk	Als zodanig opgenomen op de plankaart
	Realisatie	Noodzakelijk	Voorwaardelijke

	geluidscherm van 6 meter langs A10 voorafgaand aan bebouwing RIO		verplichting in bestemmingsplanregels
	Toepassen van stil asfalt op de Kaap Kotweg	Noodzakelijk	Voorwaardelijke verplichting in bestemmingsplanregels
	Toepassen van stil asfalt op IJburglaan en Zuiderzeeweg	Aanbevolen	Gemeente voert dit uit bij groot onderhoud van de weg
Industrielawaai	Gefaseerd beëindigen of verplaatsen van geluidhinderlijke industrie	Noodzakelijk	Voorwaardelijke verplichting in bestemmingsplanregels en geborgd door besluitvorming in het kader van de Wet milieubeheer
Luchtkwaliteit	Geluidscherm westzijde A10 realisatie voorafgaand aan bebouwing RIO	Noodzakelijk	Voorwaardelijke verplichting in bestemmingsplanregels
	Bebouwing gefaseerd opleveren	Noodzakelijk	Algemene bouwregel in bestemmingsplan
	Boomkeuze (Juglans) bepaald aan de hand van gevolgen luchtkwaliteit	Aanbevolen	Gemeente plant aan. Vastgelegd in ontwerp openbare ruimte.
Externe veiligheid	Vluchtroutes realiseren binnen bouwblokken die loodrecht afleiden van de gevaarlijke stoffenroute	Aanbevolen	Algemene bouwregel in bestemmingsplan
	Functies als kinderdagverblijven en verzorgingstehuizen in zone van 100 meter langs transportroute uitgesloten	Aanbevolen	Als zodanig opgenomen in bestemmingsplanregels
	Opheffen LPG tankstation	Aanbevolen	Geborgd door besluitvorming in het kader van de Wet milieubeheer
Bodem en water	Sanering bodemverontreiniging	Noodzakelijk	Vastgelegd in Bouwverordening (art. 2.4.1) en raamsaneringsplan.
	Zoveel mogelijk	Aanbevolen	Gemeente voert dit uit

	hergebruik van grond.		
	Partieel ophogen in plaats van integraal, zodat minder grond nodig is	Aanbevolen	Geborgd door vrijstellingsbesluit bouwrijp maken
	Verbod op toepassing uitloogbare materialen	Noodzakelijk	Algemene bouwregel in bestemmingsplan
	10% waterberging op het hele Zeeburgereiland door extra oppervlakte-water en plas-dras zones te realiseren	Noodzakelijk	Als zodanig opgenomen in bestemmingsplanregels
	Parkeerkelders met ondergronds doorgangen loodrecht op watergang en niet tot in slecht doorlatende deklaag aanleggen	Noodzakelijk	Algemene bouwregel in bestemmingsplan
Ecologie	Creëren van ondiepten/eilandjes brugpijlers landhoofden Schellingwouderbrug	Aanbevolen	Mogelijk gemaakt in bestemmingsplan
	Fauna uittreedplaatsen creëren aan de noordoever plangebied	Aanbevolen	Als zodanig bestemd / mogelijk gemaakt in bestemmingsplan
	Landzijde waterkering bij ringsloot natuurvriendelijk inrichten	Aanbevolen	Gemeente voert dit uit, vastgelegd in ontwerp openbare ruimte
	Buitenoevers ringsloten natuurvriendelijke inrichten	Aanbevolen	Gemeente voert dit uit, vastgelegd in ontwerp openbare ruimte
	Ecologisch waardevolle bomen aanplanten	Aanbevolen	Gemeente plant aan, vastgelegd in ontwerp openbare ruimte
	Ecologisch goede kleurstelling van licht dat uitstraalt op de oever	Aanbevolen	Gemeente treedt in overleg met betrokkenen, komt daarnaast aan de orde bij Dijkversterkingsplan
Archeologie en cultuurhistorie	Slibvijzelgemalen en silo's in beginsel behouden	Aanbevolen	Mogelijk gemaakt in bestemmingsplan
Duurzaamheid/energie	Stadsverwarming	Aanbevolen	Privaatrechtelijk

	realiseren		geborgd. Aansluitplicht geborgd via bouwverordening
	Hergebruik materiaal bij aanpassen waterkering	Aanbevolen	Gemeente legt vast in bestekken

Conclusie en doorwerking in het bestemmingsplan

Nu de bovengenoemde maatregelen zeker worden gesteld, kan worden geconcludeerd dat realisatie en ingebruikname van de in het plan geprojecteerde bestemmingen geen significant negatieve milieueffecten heeft en op sommige punten leidt tot een positief milieueffect. De noodzakelijke maatregelen uit het MER zijn via het bestemmingsplan of anderszins (publiekrechtelijk) zeker gesteld.

6.3 Verkeer en vervoer

Beoogde ontwikkeling

De herontwikkeling van het Zeeburgereiland, waaronder het RI-Oostterrein, heeft consequenties voor de verkeersintensiteit. De te bouwen woningen en ondersteunde functies (bedrijvigheid, winkels, recreatie) hebben een verkeersgenererende werking. In deze paragraaf worden de gevolgen voor de verkeersafwikkeling en de bereikbaarheid beschreven.

Toetsingskader

Goede ruimtelijke ordening

Op grond van een goede ruimtelijke ordening moet ter onderbouwing van een bestemmingsplan worden onderzocht of het door dat plan gegenereerde verkeer, in samenhang met het overige verkeer, kan worden afgewikkeld op de bestaande infrastructuur of dat daartoe verkeersmaatregelen moeten worden getroffen.

Nota Mobiliteit

Hoofddoel van het rijksbeleid zoals vastgelegd in de Nota Mobiliteit is het verbeteren van de betrouwbaarheid van het verkeerssysteem (weg, water, spoor en lucht) van deur tot deur binnen de maatschappelijke randvoorwaarden op het gebied van veiligheid en de kwaliteit van de leefomgeving.

Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Noord-Holland (2003)

De provincie is verantwoordelijk voor de provinciale wegen en vaarwegen in de stadsregio Amsterdam. Doelstellingen van de provincie zijn de volgende: Het bereikbaar houden, duurzaam inrichten en het voorkomen van knelpunten door een integrale ontwerp-opgave bij de verbetering van infrastructuur.

Netwerkvisie Noord-Holland (2003)

Doel van de Netwerkvisie is het formuleren van een visie op het regionale wegennet, waarmee een betere benutting van het wegennet en een verantwoorde sturing van het verkeer op dat wegennet wordt bewerkstelligt door middel van verkeersmanagement.

Netwerkvisie Noord-Holland (2005)

De ring A10 vervult een dragende functie in de verkeersafwikkeling op het regionale wegennet. Dit principe is (nader) vastgelegd in de Netwerkvisie Noord-Holland (oktober 2005) die aan het draaiend houden van de A10 de hoogste prioriteit toekent omwille van een

optimale verkeersprestatie van het regionale wegennet in Noord-Holland, in het bijzonder de Noordvleugel.

Regionaal Verkeer- en Vervoerplan voor de stadsregio Amsterdam (2004)

Dit plan beschrijft hoe de stadsregio invulling wil geven aan het verkeers- en vervoersbeleid tot 2015. De hoofdlijnen zijn:

- Versterken van de samenhang in en tussen de netwerken van auto, openbaar vervoer en fiets;
- Gebiedsgerichte aanpak op basis van de kenmerken van een gebied en de omvang van de verkeersproblemen;
- Prijsbeleid als instrument om de vraag naar mobiliteit te doseren en bij te sturen;
- Pragmatische aanpak van problemen rond veiligheid en leefbaarheid;
- Versterking van de resultaatgerichtheid in samenwerking en financiering.

In het uitvoeringsprogramma zijn onder meer opgenomen: de oostelijke uitbreiding van de Zuidtangent, de bouw van de Noord/Zuidlijn en de aanleg van de IJtram tot aan het einde van de IJburglaan.

Beleidskader Hoofdnetten

In het Beleidskader Hoofdnetten zijn door de gemeente Amsterdam de volgende doelen geformuleerd:

Hoofdnet auto:

- Garanderen van bereikbaarheid van de stad;
- Bereikbaar houden van belangrijke bestemmingen;
- Concentreren van doorgaand autoverkeer op meest geschikte wegen.

Hoofdnet openbaar vervoer:

- Bereikbaarheid van de stad garanderen;
- Bereikbaar houden van belangrijke bestemmingen;
- Behoud van het voorzieningenniveau openbaar vervoer.

Hoofdnet fiets:

- Stimuleren van dagelijks fietsgebruik;
- Garanderen van bereikbaarheid van de stad;
- Garanderen bereikbaarheid stedelijke voorzieningen.

Locatiebeleid Amsterdam

Op 2 april 2008 heeft de gemeenteraad de notitie *Locatiebeleid Amsterdam, een aanvullend toetsingskader van het Structuurplan 2003* vastgesteld. Daarin staan enkele uitgangspunten die voor dit bestemmingsplan relevant zijn:

- Parkeernormen zijn een effectief en essentieel instrument om de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad te waarborgen. Het nieuwe locatiebeleid bevat parkeernormen voor kantoren, winkels, horeca, culturele voorzieningen, sport, zorgvoorzieningen, onderwijs, congresfaciliteiten, leisure, religie, begraafplaatsen en meer. De parkeernormen voor kantoren komen uit het Regionaal Verkeer- en Vervoersplan (RVVP). Het Zeeburgereiland wordt daarin aangemerkt als B-locatie met als richtsnoer een norm van 1:125 m² kantoorvloer. Voor andere functies gelden de CROW normen;
- De juiste functie op de juiste plek: bedrijven, kantoren en voorzieningen worden beoordeeld op hun arbeidsintensiteit, publieksaantrekkend karakter en afhankelijkheid van vrachtvervoer. Arbeidsintensieve en publieksaantrekkende activiteiten worden gesitueerd op goed per openbaar vervoer ontsloten locaties. Bedrijven met relatief weinig

arbeidsplaatsen en die afhankelijk zijn van vrachtvervoer dienen zich te vestigen op goed per (vracht)auto bereikbare locaties.

Voor woningbouw zijn nooit stedelijke parkeernormen vastgesteld, maar ontstond er een informele norm voor grootstedelijke gebieden. Tot voor kort was 1 parkeerplaats per woning gebruikelijk, met aanvullende ruimte voor bezoekersparkeren. Inmiddels wordt vaker een norm van 1,25 parkeerplaats per woning gehanteerd, maar dan inclusief bezoekers.

De genoemde parkeernormen worden in dit bestemmingsplan toegepast, verwezen wordt daarvoor naar paragraaf 4.4.

Onderzoek

Huidige situatie

Het Zeeburgereiland wordt doorsneden door een drietal bestaande wegen met een doorgaande functie: de ringweg A10-oost met een aansluiting op het Zeeburgereiland, de IJburglaan en de Zuiderzeeweg.

De Rijksweg A10 zorgt voor een verbinding met de regio. Op de A10 geldt een maximumsnelheid van 100 km/u.

De IJburglaan is een hoofdroute richting de binnenstad, dat betekent dat het verkeer van en naar het centrum van Amsterdam goed moet kunnen doorstromen. Op de IJburglaan geldt in de huidige situatie een maximumsnelheid van 70 km/u met 2x2 rijstroken. Ter hoogte van de kruispunten geldt een maximumsnelheid van 50 km/u.

Op de Zuiderzeeweg geldt in de huidige situatie een maximumsnelheid van 50 km/u, maar op de bruggen geldt een maximumsnelheid van 70 km/u. De Zuiderzeeweg heeft een profiel van 2x1rijstrook. De huidige inrichting van de IJburglaan en Zuiderzeeweg is breed en open, passend bij een 70 km/u regime.

Het Zeeburgereiland beschikt over drie openbaar vervoersverbindingen:

- tramlijn 26 (IJtram), rijdt in beide richtingen met een gezamenlijke frequentie van 16 ritten per uur (spits) tussen het Centraal Station en IJburg. De IJtram heeft één halteplaats op het Zeeburgereiland (deze tramlijn kan ook beperkt door fietsers worden benut);
- buslijn 37, rijdt in beide richtingen met een gezamenlijke frequentie van 10 ritten per uur (spits) tussen Amsterdam Noord en het Amstelstation.
- daarnaast rijdt er nog een spitsbus naar Amsterdam Noord.

In 2005 is een tijdelijke Park&Ride (P&R) op het Zeeburgereiland geopend bij de enige halteplaats van tramlijn 26 op het eiland. Hier kunnen automobilisten of fietsers overstappen op de IJtram.

Kwaliteit verkeersafwikkeling huidige situatie

De kwaliteit van de verkeersafwikkeling is op dit moment niet goed. Met name de kruisingen IJburglaan – Zuiderzeeweg en IJburglaan – westelijke toe- en afrit van de A10 zijn in de spits zwaar belast. Het functioneren van deze westelijke toe- en afrit wordt mede bepaald door de tramlijn. Het verkeer van en naar de A10 moet de trambaan kruisen. De doorstromingsproblemen die hiervan het gevolg zijn, hebben ook een negatieve invloed op de doorstroming op de IJburglaan.

Kwaliteit bereikbaarheid huidige situatie

De bereikbaarheid van het Zeeburgereiland is goed. Het eiland ligt direct aan de toe- en afritten van de ringweg A10. De hoofdonthoudingswegen van het eiland staan in directe verbinding met de binnenstad, IJburg en Amsterdam Noord.

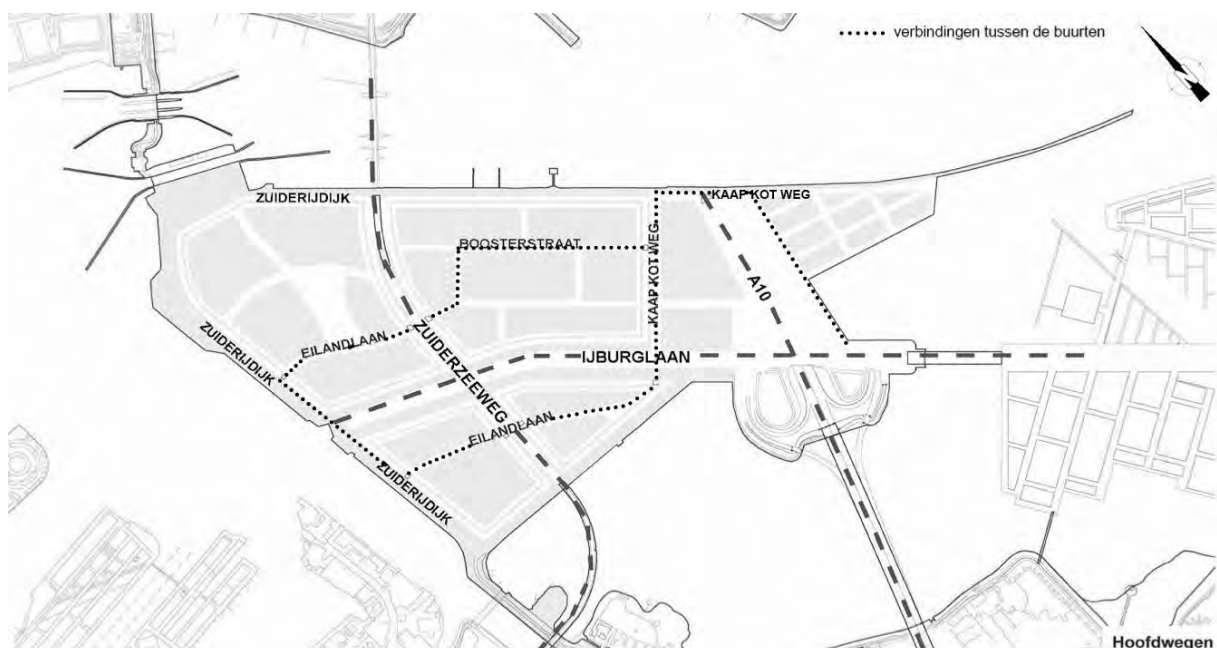
De bereikbaarheid per fiets is niet goed. Het eiland is voor fietsers alleen via bruggen te bereiken. De helling van deze bruggen is steil.

Verkeersveiligheid in de huidige situatie

Op de kruispunten van de IJburglaan doen zich relatief veel verkeersongevallen voor. Dit wordt mogelijk veroorzaakt door de hoge verkeersintensiteiten.

De planontwikkeling

Bij de herontwikkeling van het Zeeburgereiland blijft de huidige hoofdwegenstructuur (de IJburglaan en de Zuiderzeeweg) gehandhaafd. Hier overheen wordt een nieuwe wegenstructuur aangelegd die het eiland ontsluit en die de samenhang tussen de verschillende deelgebieden vormgeeft. De hoofdwegen vormen namelijk eerder een barrière tussen de deelgebieden.



Hoofdwegen op het Zeeburgereiland na herontwikkeling

De snelheid op de IJburglaan en de Zuiderzeeweg wordt in het kader van de herontwikkeling teruggebracht van 70 km/uur naar 50 km/uur. Het wegprofiel zal aan de eisen van een 50 kilometerweg worden aangepast.

De kruispunten worden zodanig aangepast in vormgeving (meer of langere opstelvakken) dat de verwerkingscapaciteit wordt vergroot.

Alle wegen binnen de verschillende deelgebieden, zoals het RI-Oostterrein, worden voorzien van een 30 km/uur-profiel. Alleen de Kaapkotweg krijgt een maximumsnelheid van 50 km/u, omdat deze weg drie deelgebieden ontsluit (RI-Oost, Bedrijvenstrook en Oostpunt).

De Zuiderzeeweg en de beide bruggen worden zodanig geherprofileerd dat er afzonderlijke verkeersruimte ontstaat voor voetgangers, fietsers en overige weggebruikers.

Voor fietsers wordt, naast de reeds bestaande vrijliggende fietspaden langs de IJburglaan en de Zuiderzeeweg, een vrij liggend fietspad langs de Kaapkotweg aangelegd. Vanwege de dimensionering als 30 km/u-gebied, maakt het fietsverkeer binnen de deelgebieden gebruik van dezelfde rijbaan als het autoverkeer.

Op termijn zal in het kader van de herontwikkeling van het Zeeburgereiland een tweede halte van tramlijn 26 worden aangelegd, ter hoogte van het huidige Kriterion. In hetzelfde deelgebied zal ook een commerciële Park en Ride worden aangelegd.

Gevolgen van de planontwikkeling voor de verkeersafwikkeling

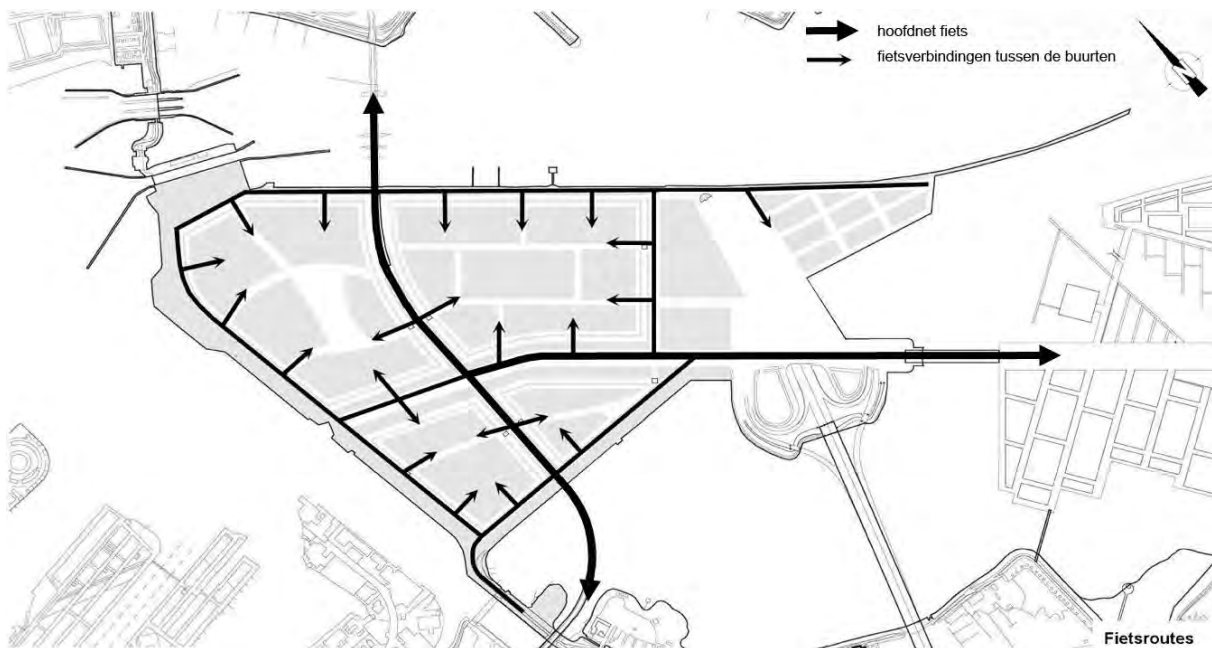
Gebleken is dat de herontwikkeling van het Zeeburgereiland zal leiden tot hogere verkeersintensiteiten. Optimalisatie van de doorstroming zal worden gerealiseerd door het treffen van de hiervoor omschreven maatregelen. In aanvulling op het MER is een simulatiestudie verricht (Simulatieonderzoek Zeeburg RI-Oost, Dro, november 2008) met betrekking tot de verkeersstroming op het Zeeburgereiland in 2020 - als alleen het RI-Oost gebied bebouwd zal worden - waarbij de focus ligt op het kruispunt IJburglaan-Zuiderzeeweg. Hieruit blijkt dat het plaatsen van de woningen binnen het plangebied de verkeersdoorstroming op het Zeeburgereiland in kleine mate beïnvloed. Voor het kruispunt Zuiderzeeweg-IJburglaan geldt dat de toename van de verkeersintensiteit toeneemt op plaatsen waar echter voldoende opstelcapaciteit is. De afwikkeling van het verkeer tijdens de spits op de opstellvakken voor het kruispunt zal als gevolg van de woningbouw niet verslechteren.

Gevolgen voor de bereikbaarheid

De huidige hoofdwegenstructuur op het Zeeburgereiland blijft gehandhaafd. Via de Piet Heintunnel is zowel voor autoverkeer als voor openbaar vervoer een directe verbinding met de binnenstad voorhanden. Daarnaast hebben de te ontwikkelen woon- en werkgebieden een directe aansluiting op het autosnelwegnet.

De fietshoofdstructuur blijft na herontwikkeling gelijk aan de huidige situatie. Ter ontsluiting van de buurten worden nieuwe fietsvoorzieningen aangelegd.

De bereikbaarheid per openbaar vervoer blijft na planontwikkeling gelijk aan de huidige situatie. De locaties van de tramhaltes worden afgestemd op de te ontwikkelen buurten.



Fietsen op het Zeeburgereiland

Gevolgen voor de verkeersveiligheid

Als gevolg van de herontwikkeling neemt de verkeersintensiteit op het eiland toe. Hierdoor nemen ook de potentiële conflictsituaties licht toe. De herprofilering van de Zuiderzeeweg, waarbij aparte fietsinfrastructuur wordt gerealiseerd, is gunstig voor de

fietsverkeersveiligheid; dit geldt ook voor de verlaging van de verkeerssnelheid van 70 naar 50 km/uur.

Conclusie

De herontwikkeling van het Zeeburgereiland, waaronder het RI-Oostterrein, zal leiden tot een toename van de verkeersintensiteiten. Door het treffen van verkeerstechnische maatregelen zal de situatie echter geoptimaliseerd worden. Voor het plangebied RI-Oost gaat het om de volgende maatregelen: De snelheid op de IJburglaan en Zuiderzeeweg wordt teruggebracht van 70 km/uur naar 50 km/uur; op de buurtstraten wordt de maximale snelheid 30 km/uur en er wordt betaald parkeren ingevoerd.

De verkeersveiligheid zal in potentie licht afnemen voor zover het autoverkeer betreft. De fietsveiligheid zal echter verbeteren door herprofilering van de Zuiderzeeweg.

De bereikbaarheid van het eiland blijft gelijk als gevolg van de herontwikkeling.

6.4 Geluid

Beoogde ontwikkeling

Het bestemmingsplan RI-Oost maakt de realisatie mogelijk van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen (woningen, scholen) in de geluidszones van bestaande of nieuwe geluidsbronnen (industrie, wegen, trambaan). Daarom is ten behoeve van dit bestemmingsplan de geluidssituatie onderzocht.

Toetsingskader algemeen

Wet geluidhinder

Per 1 januari 2007 is de nieuwe Wet geluidhinder (Wgh) in werking getreden. In de Wgh is per geluidbron een voorkeursgrenswaarde voor de geluidbelasting van nieuwe woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen opgenomen. Deze voorkeursgrenswaarde moet in beginsel in acht worden genomen. Indien de geluidbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde en maatregelen om de geluidbelasting te verminderen niet doelmatig of zeer bezwaarlijk zijn, kunnen Burgemeester en wethouders een ontheffing verlenen voor hogere geluidwaarden. Per geluidsbron geldt een maximale ontheffingswaarde.

Indien geluidsgevoelige bestemmingen zijn gelegen binnen de geluidszones van verschillende bronnen (bijvoorbeeld industrielawaai en wegverkeerslawaai) en voor deze bestemmingen hogere waarden worden vastgesteld, moet worden aangetoond dat ook gelet op de cumulatie van geluid nog sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Bouwbesluit

De geluidswaarde binnen de woningen (de binnenwaarde) dient in alle gevallen te voldoen aan de in het Bouwbesluit neergelegde norm van 33 dB (of 35 dB(A) met betrekking tot industrielawaai). De binnennorm van theorielokalen, ruimten voor patiëntenhuisvesting en ruimten voor conversatie en recreatie van ziekenhuizen bedraagt 33 dB. Voor leslokalen, behandelruimten, conversatieruimten en woon- en slaapruiden voor bepaalde medische voorzieningen geldt een binnennorm van 28 dB.

Beleid gemeente Amsterdam

In november 2007 heeft de gemeente Amsterdam beleid vastgesteld met betrekking tot het beoordelen en vaststellen van hogere waarden. In het beleid is bepaald dat woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld in beginsel een geluidluwe zijde moeten krijgen. Aan deze geluidluwe zijde kunnen dan de verblijfsruimten van een woning worden gerealiseerd, zoals woon- en slaapkamers.

Woningen die gerealiseerd worden met een zogenaamde dove gevel (zonder te openen delen) en waarop de Wgh daarom niet van toepassing is, dienen altijd een geluidluwe zijde te krijgen.

6.4.1 Verkeerslawaaï: snelweg, stedelijke wegen en railverkeer

Beoogde ontwikkeling

Het deelgebied RI-Oost wordt herontwikkeld tot een woningbouwlocatie. De woningbouw bevindt zich binnen de geluidzones van een aantal bestaande wegen (de ringweg A10, de IJburglaan en de Zuiderzeeweg) en van één nieuwe weg (de Kaap Kotweg). Ook ligt het plangebied RI-Oost binnen de geluidzone van de trambaan (railverkeerslawaaï) van het Centraal Station naar IJburg.

Toetsingskader wegverkeerslawaaï

Wet geluidhinder

Rondom alle wegen, met uitzondering van de 30 km/h-wegen, is op basis van de Wet geluidhinder sprake van geluidszoneringen. Wanneer binnen deze zones geluidsgevoelige bebouwing wordt gerealiseerd, moet worden berekend of de toegestane geluidsnorm wordt overschreden. De Wgh kent voor nieuwe woningen een voorkeursgrenswaarde van 48 dB op de gevel. De normering van de geluidsbelasting buiten is van scholen en medische voorzieningen gelijk aan de normering van scholen. De binnennormen verschillen wel en worden zijn opgenomen in het Bouwbesluit. Waar de grenswaarde wordt overschreden, moet worden nagegaan of de overschrijding kan worden tegengegaan door het treffen van geluidsbeperkende maatregelen. Als er geen afdoende maatregelen getroffen kunnen worden en derhalve niet voldaan kan worden aan de voorkeursgrenswaarde, kan een hogere grenswaarde worden vastgesteld met een maximum van 53 dB rond de invloedssfeer van een snelweg en van 63 dB in de invloedssfeer van een bestaande stedelijke weg. Voor een nieuwe stedelijke weg geldt een maximum grenswaarde van 58 dB.

Goede ruimtelijke ordening

Op basis van de jurisprudentie dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening tevens de aanvaardbaarheid van de geluidsbelasting ten gevolge van woonerven en 30 km/h-wegen te worden onderbouwd.

Toetsingskader railverkeerslawaaï

Wet geluidhinder

Volgens de Wet geluidhinder bedraagt de voorkeursgrenswaarde voor nieuwe woningen binnen de zone van de spoorbaan 55 dB. Hogere waarden voor woningen kunnen worden vastgesteld tot een maximum van 68 dB. De voorkeursgrenswaarde voor scholen of medische voorzieningen bedraagt 53 dB. De maximaal toelaatbare grenswaarde voor deze bestemmingen bedraagt eveneens 68 dB.

Onderzoek

Ringweg A10

Tauw heeft in april 2008 onderzoek gedaan naar de geluidbelasting van de ringweg A10 op de toekomstige woningbouw op het RI-Oostterrein en naar de effecten van het plaatsen van een geluidscherm. Hieruit is gebleken dat de geluidbelasting op het oostelijk deel van het plangebied in de toekomstige situatie en uitgaande van de huidige profilering van de A10 maximaal 57 dB bedraagt. De voorkeurs- en maximale grenswaarden worden daarmee overschreden. Bij het toepassen van een scherm van 5 meter of hoger wordt de

voorkeursgrenswaarde overschreden, maar de maximale ontheffingswaarde niet. De gemeente kiest voor het plaatsen van een scherm van 6 meter hoog. Er kunnen dan ook hogere waarden worden vastgesteld voor de overschrijding van de voorkeursgrenswaarden.

Stedelijke wegen en trambaan

De Dienst Ruimtelijke ordening heeft onderzoek gedaan naar de geluidbelasting op het plangebied RI-Oost afkomstig van de stedelijke wegen en de trambaan. Het onderzoek is vastgelegd in een rapport van 23 maart 2009. Bij dit onderzoek zijn een aantal mitigerende maatregelen in acht genomen die voortvloeien uit het MER. Allereerst wordt de snelheid op de IJburglaan teruggebracht van 70 km/uur tot 50 km/uur. Daarnaast wordt afschermdende gesloten bebouwing gerealiseerd langs hoofdinfrastructuur. De eerstelijns bebouwing zal worden uitgevoerd in 6 lagen. De eerstelijns bebouwing wordt ook op aanzienlijke afstand geplaatst van de IJburglaan en de Zuiderzeeweg (bij groot onderhoud zal op deze wegen ook stil asfalt worden aangebracht; om uitvoering te geven aan een van de aanbevolen maatregelen). Daarnaast worden rijbanen van de IJburglaan versmald en wordt op de Kaap Kotweg stil asfalt toegepast.

Uit het onderzoek is gebleken dat de geluidbelasting afkomstig van de IJburglaan, de Zuiderzeeweg en de Kaap Kotweg hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

De geluidbelasting afkomstig van deze wegen overschrijdt de maximaal toelaatbare waarde van 63 dB voor een bestaande weg en de maximaal toelaatbare waarde van 58 dB voor een nieuwe weg echter niet.

Geluidhinder afkomstig van de trambaan overschrijdt de voorkeursgrenswaarde van 55 dB niet.

De geluidhinder van de buurtstraten (30 km/uur) hoeft volgens de Wet geluidhinder niet te worden getoetst aan de geluidsnormen. Uit onderzoek blijkt dat de maximaal toelaatbare waarde van 58 dB niet wordt overschreden.

Conclusie

De geluidbelasting op de geluidgevoelige bestemmingen binnen het plangebied RI-Oost afkomstig van de A10, de stedelijke wegen en de trambaan blijft binnen de voorkeursgrenswaarden of binnen de maximale toelaatbare waarden zoals vastgelegd in de Wet geluidhinder. Hiertoe zullen een aantal mitigerende maatregelen genomen ten aanzien van RI-Oost. In het bestemmingsplan wordt als voorwaardelijke verplichting opgenomen dat het scherm van 6 meter langs de A10 moet zijn gerealiseerd, voorafgaand aan de bebouwing van het RI-Oostterrein. De snelheid op de IJburglaan wordt door middel van een besluit op de grond van de Wegenverkeerswet teruggebracht tot 50 km/uur. Ook wordt als voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan vastgelegd dat de aansluitende eerstelijns bebouwing in 6 lagen in aanbouw moet zijn, voorafgaand aan de bebouwing van het RI-Oostterrein. De eerstelijns bebouwing wordt op grote afstand van de Zuiderzeeweg en de IJburglaan geplaatst. Tevens worden de rijbanen van de IJburglaan versmald. Toepassing van stil asfalt op de Kaap Kotweg zal worden gerealiseerd in het kader van de aanleg van de weg.

6.4.2 Industrielawaai

Beoogde ontwikkeling

Het RI-Oostterrein ligt binnen een gezoneerd industrieterrein. Middels het bestemmingsplan RI-Oost wordt de status van industrieterrein voor het plangebied opgeheven. Andere delen van het industrieterrein blijven echter als zodanig functioneren. Omdat de geplande geluidgevoelige bestemmingen op het RI-Oostterrein zijn gelegen binnen de geluidzone van het resterend industrieterrein, moeten de beoogde ruimtelijke ontwikkelingen worden getoetst aan de wettelijke grenswaarden.

Toetsingskader

Wet geluidhinder

Op grond van de Wet geluidhinder wordt een zone vastgesteld rond een industrieterrein waar inrichtingen zijn gevestigd die in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken. De voorkeursgrenswaarde voor geluidsbelasting vanwege het industrieterrein in de zone rond het terrein is 50 dB(A). Als hoogst toelaatbare geluidsbelasting mag een hogere waarde worden vastgesteld voor geprojecteerde woningen van maximaal 55 dB(A). Voor onderwijsgebouwen geldt een voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) en kan een hogere waarde worden vastgesteld van 60 dB(A).

Onderzoek

De Dienst Milieu en Bouwtoezicht heeft onderzoek gedaan naar het industrielawaai binnen het plangebied RI-Oost dat wordt veroorzaakt door bedrijven die zijn gelegen op het omliggende industrieterrein. Dit onderzoek is weergegeven in een rapport van 21 januari 2008.

Uit het onderzoek blijkt dat de voorkeursgrenswaarde voor industrielawaai op één bouwblok met woningen van het bestemmingsplan RI-Oost wordt overschreden. Het betreft het tweede bouwblok gezien vanuit het noorden aan de westelijke kant van het plangebied; blok 7. De geluidsbelasting bedraagt maximaal 51 dB(A) op de bovenste twee bouwlagen van het blok. Voor de woningen gelegen binnen dit bouwblok worden hogere waarden vastgesteld. De geluidsbelasting wordt voornamelijk veroorzaakt door de bedrijven gevestigd in de Sluisbuurt van het Zeeburgereiland. De Sluisbuurt zal op termijn worden herontwikkeld tot een woningbouwlocatie. De bedrijven in dit gebied zullen gefaseerd worden verplaatst. Derhalve is slechts sprake van een tijdelijke overschrijding van de voorkeursgrenswaarde.

Conclusie

De Wet geluidhinder verzet zich op het punt van industrielawaai niet tegen de realisatie van geluidgevoelige bestemmingen op het RI-Oosterrein. Voor de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde zal een hogere waarde worden vastgesteld. De bedrijven die de geluidbelasting veroorzaken, zullen overigens gefaseerd worden verplaatst.

6.4.3 Cumulatie geluid

Beoogde ontwikkeling

In het plangebied RI-Oost zijn woningen geprojecteerd in de geluidzones van meerdere bronnen: stedelijke wegen, buurtstraten, de trambaan, de A10 en de zone industrielawaai. Er is dan ook onderzoek nodig naar de cumulatieve geluidbelasting.

Toetsingskader

Wet geluidhinder

Op grond van de Wet geluidhinder mag bij cumulatie alleen een hogere waarde worden vastgesteld als de gecumuleerde geluidsbelasting niet leidt tot een onaanvaardbare geluidbelasting. Aangegeven moet worden hoe bij het treffen van maatregelen rekening is gehouden met de samenloop van geluidhinder van diverse bronnen.

Amsterdams beleid

In het Amsterdamse beleid ten aanzien van het vaststellen van hogere waarden is het volgende vastgelegd. Wanneer een hogere waarde moet worden vastgesteld voor een geluidgevoelige bestemming en diezelfde bestemming ondervindt geluidbelasting boven de voorkeursgrenswaarde door een andere bron, dan wordt de cumulatieve geluidbelasting bepaald. In het hogere waardenbesluit worden gemotiveerd op welke wijze rekening is

gehouden met de samenloop bij de te treffen maatregelen. Er treedt onaanvaardbare geluidbelasting op als gecumuleerde waarde meer dan 3 dB hoger is dan de hoogste van de maximaal toegestane ontheffingswaarden.

Onderzoek

De Dienst Ruimtelijke Ordening heeft onderzoek gedaan naar de cumulatie van geluidsbronnen binnen het plangebied RI-Oost. Resultaten hiervan zijn vastgelegd in het eerder aangehaalde rapport van 23 maart 2009.

In het oostelijk deel van het plangebied RI-Oost vindt cumulatie plaats van verkeerslawaaai van stedelijk wegen, buurtstraten, de trambaan en de ringweg A10. De gecumuleerde ongecorrigeerde geluidbelasting van buurtstraten, tram en stedelijke wegen op het plangebied bedraagt maximaal 65 dB. De geluidbelasting van de A10 op dezelfde gevel bedraagt ongecorrigeerd 53 dB. De gecumuleerde geluidbelasting wordt 1/10 dB hoger, maar blijft 65 dB.

In het westelijk deel van het plangebied RI-Oost vindt cumulatie plaats van verkeerslawaaai van stedelijke wegen, buurtstraten en industrielawaai. De voorkeursgrenswaarde voor industrielawaai wordt alleen overschreden op blok 7. De geluidbelasting op dit blok bedraagt 51 dB. De ongecorrigeerde geluidbelasting van het wegverkeer op het blok bedraagt 62 dB. De gecumuleerde geluidbelasting blijft 62 dB.

Conclusie

De gecumuleerde geluidwaarden zijn in geringe mate hoger dan de geluidbelasting van de afzonderlijke bronnen. Nergens wordt de gecumuleerde waarde echter hoger dan de hoogste van de maximaal toegestane ontheffingswaarden. De gecumuleerde waarden zijn derhalve aanvaardbaar en passen in het Amsterdamse beleid.

6.4.4 Scheepvaartlawaaai

Beoogde ontwikkeling

Het RI-Oosterrein grenst direct aan het IJ. Daarnaast ligt op enige afstand het Amsterdam-Rijnkanaal. Over beide wateren wordt veel beroeps- en recreatieverkeer afgewikkeld, die mogelijk kan leiden tot geluidsoverlast voor de geprojecteerde bestemmingen.

Toetsingskader

Goede ruimtelijke ordening

De Wet geluidhinder is alleen van toepassing op geluid binnen zones rond wegen, spoorwegen en industrieterrein, niet op geluid afkomstig van scheepvaartverkeer. Op grond van het uitgangspunt van een goede ruimtelijke ordening moet echter ook worden beoordeeld of de geprojecteerde geluidgevoelige bestemmingen overlast kunnen ondervinden als gevolg van scheepvaartlawaaai.

Onderzoek en conclusie

Onderzocht is met welke intensiteit gebruik wordt gemaakt van de vaarroute Oranjesluis (langs het noordelijk deel van Zeeburgereiland) en de vaarroute Amsterdam – Rijnkanaal (langs het westelijk deel van Zeeburgereiland) door zowel beroepsvaart als recreatievaart. Deze vaarroutes zijn in de toekomst akoestisch relevant voor de ontwikkelingen op het Zeeburgereiland.

Uit de berekeningen kan worden opgemaakt dat de geluidbelasting binnen het plangebied RI-Oost als gevolg van de vaarweg richting de oranjesluizen ten noorden van het Zeeburgereiland onder de 50 dB(A) blijft. Deze geluidbelasting verzet zich dan ook niet tegen het realiseren van geluidgevoelige bestemmingen door middel van het bestemmingsplan.

6.5 Luchtkwaliteit

Beoogde ontwikkeling

De herontwikkeling van het Zeeburgereiland, waaronder het RI-Oostterrein, heeft consequenties voor de verkeersintensiteiten op en rond het eiland. De te realiseren woningen en functies hebben een verkeersgenererende werking. Dit verkeer is van invloed op de luchtkwaliteit.

Toetsingskader

Wet milieubeheer

In titel 5.2 van de Wet milieubeheer zijn voorschriften opgenomen ten aanzien van luchtkwaliteitseisen. Bij onder andere het vaststellen van een bestemmingsplan moet het bevoegde gezag op grond van deze titel de grenswaarden voor luchtkwaliteit in acht nemen. Deze grenswaarden zijn opgenomen in bijlage 2 bij de Wet milieubeheer.

Stof	Bepaling concentratie in lucht	Grenswaarde	Geldig vanaf
Stikstofoxide(NO ₂)	Jaargemiddelde	40 µg/m ³	2010
Fijn stof (PM ₁₀)	Jaargemiddelde Dagnorm 24-uurs gemiddelde	40 µg/m ³ max. 35 keer/jaar > 50 µg/m ³	2005 2005

Grenswaarden maatgevende stoffen luchtverontreiniging

De dagnorm houdt in dat de norm voor fijn stof maximaal 35 dagen per jaar mag worden overschreden. Daarnaast geldt een plaatsafhankelijke aftrek voor de jaargemiddelde norm voor fijn stof. Voor Amsterdam bedraagt die aftrek 6 µg/m³ en voor het 24-uurgemiddelde 6 overschrijdingen per jaar. Met deze aftrek mag de dagnorm derhalve 41 keer worden overschreden.

Voor luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer is stikstofdioxide (NO₂, jaargemiddelde) in Amsterdam het meest maatgevend, aangezien deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde uit de wet veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof (PM₁₀) van belang.

Besluit niet in betekenende mate bijdragen luchtkwaliteitseisen

Projecten die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtkwaliteit, hoeven niet te worden getoetst aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit zoals hiervoor omschreven. Nadat het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is vastgesteld, zullen projecten die minder dan 3% bijdragen aan de jaargemiddelde concentratie fijn stof en stikstofdioxide, als “niet in betekenende mate” kunnen worden gekwalificeerd. Het NSL zal alle ruimtelijke ontwikkelingen bevatten die in betekenende mate bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Ook zullen in het NSL alle maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit worden opgenomen, zodat in Nederland uiteindelijk overal wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Naar verwachting zal het NSL in juli 2009 worden vastgesteld. Tot die tijd geldt dat projecten die minder dan 1% bijdragen aan de jaargemiddelde concentratie fijn stof en stikstofdioxide, als “niet in betekenende mate” kunnen worden aangemerkt.

Op basis van bovenstaande kunnen bestuursorgaan een besluit nemen als:

- wordt voldaan aan de in bijlage 2 Wm opgenomen grenswaarde (art. 5.16, eerste lid, onder a Wm), of;
- een plan (per saldo) niet leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit (art. 5.16, eerste lid, onder b, sub 1 Wm), of;
- een plan „niet in betekenende mate” bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit (art. 5.16, eerste lid, onder c Wm), of;
- een beperkte verslechtering van de luchtkwaliteit als gevolg van een ontwikkeling wordt gecompenseerd met een verbetering door een als gevolg van dat plan optredend effect of een met het besluit samenhangende maatregel (art. 5.16, eerste lid, onder b, sub 2 Wm), of;
- als het plan is opgenomen in het NSL (art. 5.16, eerste lid, onder d Wm).

Deze laatste mogelijkheid kan pas worden benut als het NSL in werking is getreden.

Het Zeeburgereiland is ook in het NSL opgenomen. Als gezegd bevat het NSL alle ruimtelijke ontwikkelingen die naar verwachting „in betekenende mate” zullen bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.

Het feit dat een project „in betekenende mate” is, betekent nog niet dat het moet wachten op de inwerkingtreding van het NSL. Het NSL is immers alleen een hulpmiddel voor projecten om zonder een luchtkwaliteitonderzoek aan te tonen dat de grenswaarden ook na realisering van het project bereikt kunnen worden. Projecten die in het NSL zijn opgenomen kunnen doorgaan als het met behulp van een onderzoek aangetoond wordt dat het wordt voldaan aan de wettelijke voorwaarden. De Wet luchtkwaliteit maakt projecten mogelijk indien 1, de grenswaarden ook na toevoeging project niet worden overschreden en / of 2. de bijdrage van het project ten opzichte van de autonome situatie op het wegvak waar de norm wordt overschreden, „niet in betekenende mate” is. In een dergelijk geval kan een project, ondanks dat het is opgenomen in het NSL, toch doorgang vinden.

Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteitseisen

Op grond van dit besluit gelden langs rijkswegen en langs provinciale wegen zones van 300 respectievelijk 50 meter gerekend vanaf de rand van de weg. Binnen deze zones mag een gevoelige bestemming niet gerealiseerd worden indien sprake is van een overschrijding of dreigende overschrijding van de grenswaarden voor fijn stof, of stikstofdioxide én indien realisering van die gevoelige bestemming zou leiden tot een toename van het aantal ter plaatse verblijvende personen. Als gevoelige bestemming wordt aangemerkt onder andere gebouwen ten behoeve van basisscholen, kinderdagverblijven of verzorgingstehuizen. Het Besluit is op 16 januari 2009 in werking getreden.

Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007

In de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 zijn regels vastgelegd over de wijze van uitvoering van een luchtkwaliteitsonderzoek.

Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007

Ten slotte bestaat de mogelijkheid van projectsaldering. Saldering is de mogelijkheid om ruimtelijke plannen uit te voeren in gebieden waar te veel fijn stof en stikstofdioxide in de lucht zit. Het gaat daarbij ook om plannen die de luchtkwaliteit ter plekke iets kunnen verslechteren, maar in een groter gebied per saldo verbeteren.

Actieplan Luchtkwaliteit

De gezondheid van de bewoners van Amsterdam is het belangrijkste argument om aan de luchtkwaliteit te werken. Hiervoor is het Actieplan Luchtkwaliteit opgesteld. Schonere lucht heeft invloed op de kwaliteit van het leven van de Amsterdammers. De voorgestelde maatregelen uit het Actieplan verbeteren ook de kwaliteit van de lucht in zijn geheel. Daarvan profiteren ook de ruimtelijke ordening en de stedelijke infrastructuur.

Als Amsterdam zich verder wil ontwikkelen door het realiseren van nieuwe bouwprojecten, dan moet er voldoende (milieu)ruimte worden geschapen. Amsterdam houdt binnen het Actieplan vast aan het beleid met betrekking tot de compacte stad, verbetering van het stedelijk functioneren door een grotere concentratie van de functies wonen, werken en recreëren. Daarnaast houdt Amsterdam vast aan het concentratiebeleid ten aanzien van het Hoofdnet Auto.

Onderzoek

In het luchtkwaliteitsonderzoek van TNO (rapport 2008.U.R0541/B van april 2008) is de autonome situatie vergeleken met de situatie in 2010, wanneer wordt gestart met de bouw van woningen, bedrijven en voorzieningen op het eiland, de situatie in 2015, wanneer de eerste bouwphase is voltooid en de situatie in 2020, als de herontwikkeling van het hele Zeeburgereiland is voltooid.

Uit dit onderzoek bleek dat in de huidige situatie op het te herontwikkelen deel van het Zeeburgereiland wordt voldaan aan wettelijke normen voor luchtkwaliteit. Bij de noordelijke en zuidelijke uitmonding van de Zeeburgertunnel buiten het plangebied worden de normen wel overschreden. Ook is er een overschrijding buiten het plangebied bij de westelijke uitmonding van de Piet Heintunnel.

Uit het luchtkwaliteitsonderzoek is gebleken dat binnen de te herontwikkelen delen van het Zeeburgereiland in geen van de referentie jaren sprake zal zijn van overschrijding van de normen voor stikstofdioxide en voor zwevende deeltjes. Ook ter plaatse van de nieuw te ontwikkelen (woon)bestemmingen wordt voldaan aan de normen voor luchtkwaliteit. Wel wordt in het TNO onderzoek aanbevolen een aantal maatregelen te nemen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Voor het plangebied RI-Oost gaat het om de volgende maatregelen: De geluidschermen aan de westzijde van de A10 worden geschikt gemaakt om ook de luchtkwaliteit in het achterliggende gebied te verbeteren. Aan de noordzijde van Zeeburgertunnel wordt ook een scherm gerealiseerd ten behoeve van verlaging concentratie luchtverontreinigende stoffen. Met het oog op de verbetering van de luchtkwaliteit worden er ook Juglans bomen aangeplant in het plangebied. Deze laatste maatregel is een aanbevolen maatregel die uit het MER naar voren komt.

Buiten het plangebied is er wel sprake van overschrijdingen van de normen, maar daar leidt de herontwikkeling van het Zeeburgereiland niet tot een toename van deze overschrijding.

Naast bovengenoemd onderzoek van TNO, heeft Ingenieursbureau Oranjewoud een actualisatie van dit onderzoek uitgevoerd (rapport 186903 van 3 december 2008). De onderzoeken verschillen op een aantal punten van elkaar. De berekeningen zijn uitgevoerd met de meest recente versies van de berekeningsprogramma's (Pluim Snelweg, CAR II en GeoSTACKS).

In deze programma's zijn de nieuwste emissiefactoren (hoeveelheid luchtverontreinigende stof per voertuigkilometer) en achtergrondconcentraties (de alom aanwezige luchtkwaliteit, zonder de specifieke bijdrage van lokale bronnen) verwerkt. Het Ministerie van VROM stelt deze jaarlijks in maart vast. De regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 verplicht om deze te gebruiken bij luchtkwaliteitsonderzoek.

Ook is inmiddels de wetgeving op het gebied van luchtkwaliteitsonderzoek, zoals vastgelegd in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007, gewijzigd. Deze wijziging houdt onder meer in dat er bij de actualisatie gerekend is met een andere dubbeltellingscorrectie dan in het onderzoek van TNO en dat ook de beoordeling van de concentraties NO₂ niet op 5 meter maar op 10 meter van de rand van de weg heeft plaatsgevonden.

Tot slot is de modellering van de tunnelmonden in het berekeningsprogramma uitgevoerd overeenkomstig het meest recente advies van het Ministerie van VROM.

Bovengenoemde wijzigingen hebben er toe geleid dat de bij de actualisatie berekende concentraties van luchtverontreinigende stoffen in het algemeen lager zijn dan de door TNO berekende concentraties. Dit heeft vervolgens tot gevolg dat de uit het TNO-onderzoek voortvloeiende noodzakelijke maatregel om een scherm bij de noordelijke tunnelmond van de Zeeburgertunnel te plaatsen, op basis van de nieuw berekende concentraties niet meer noodzakelijk is.

Het 6 meter hoge scherm bij de zuidelijke tunnelmond van de Zeeburgertunnel tussen het plangebied en de A10 blijft wel noodzakelijk.

Conclusie

De conclusie uit het onderzoek van Oranjewoud luidt - per zichtjaar aan de hand van de resultaten van respectievelijk de berekeningen met Pluim Snelweg 1.3 en CARII - aldus.

2010

Pluim Snelweg 1.3:

Uit de berekeningsresultaten voor het zichtjaar 2010 blijkt dat er overschrijdingen van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie NO₂ zijn berekend. De grenswaarde voor het maximaal toegestane aantal overschrijdingen van de uurgemiddelde concentratie NO₂ wordt niet overschreden.

Voor PM₁₀ worden geen overschrijdingen van grenswaarden berekend. Er is voor PM₁₀ ook geen sprake van een berekenbare toename van de concentratie als gevolg van de planontwikkeling.

Er is geen sprake van een toename van de jaargemiddelde concentratie NO₂ als gevolg van de geplande ontwikkeling in 2010 op plaatsen waar sprake is van een grenswaarde-overschrijding. µg/m³. Daarmee is op die plaatsen sprake van een 'niet in betekende mate' bijdrage aan de heersende luchtkwaliteit (minder dan 0,4 µg/m³).

CARII:

Voor de met CARII beschouwde wegvakken geldt dat er in 2010 geen sprake is van overschrijdingen van de grenswaarden zoals gesteld in Bijlage 2 van de Wet milieubeheer.

2012

Pluim Snelweg 1.3:

Uit de berekeningsresultaten voor het zichtjaar 2012 blijkt dat er overschrijdingen van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie NO₂ zijn berekend. De grenswaarde voor het maximaal toegestane aantal overschrijdingen van de uurgemiddelde concentratie NO₂ wordt niet overschreden.

Voor PM₁₀ worden geen overschrijdingen van grenswaarden berekend.

De toename van de jaargemiddelde concentratie NO₂ als gevolg van de geplande ontwikkeling bedraagt in 2012 op plaatsen waar sprake is van een grenswaarde-overschrijding maximaal 0,4 µg/m³. Daarmee is op die plaatsen sprake van een 'niet in betekende mate' bijdrage aan de heersende luchtkwaliteit.

CARII:

Voor de met CARII beschouwde wegvakken geldt dat er in 2012 geen sprake is van overschrijdingen van de grenswaarden zoals gesteld in Bijlage 2 van de Wet milieubeheer.

2015 en 2020

Pluim Snelweg 1.3:

De grenswaarde voor het maximaal toegestane aantal overschrijdingen van de uurgemiddelde concentratie NO₂ wordt op de berekende afstanden niet overschreden. Ook de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie NO₂ wordt op de berekende afstanden niet overschreden.

Voor PM₁₀ geldt dat de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie op de berekende afstanden in zowel 2015 en 2020 niet wordt overschreden. Daarnaast wordt op de berekende afstanden in 2015 en 2020 de grenswaarde voor de 24-uursgemiddelde concentratie niet vaker dan 35 keer overschreden.

CARII: Voor de met CARII beschouwde wegvakken geldt dat er in 2015 en 2020 geen sprake is van overschrijdingen van de grenswaarden zoals gesteld in Bijlage 2 van de Wet milieubeheer.

De totale planontwikkeling Zeeburgereiland (met als onderdeel daarin de ontwikkeling RI-Oost) leidt op plaatsen waar sprake is van een grenswaarde-overschrijding niet tot een in betekenende mate bijdrage aan de verslechtering van de luchtkwaliteit en op de overige onderzochte plaatsen niet tot een overschrijding van de grenswaarden zoals gesteld in Bijlage 2 van de Wet milieubeheer. Er wordt daarmee voldaan aan de eisen zoals gesteld in Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer, artikel 5.16 lid 1 onder c (2010 en 2012) en 5.16 lid 1 onder a (2015 en 2020). Titel 5.2 van de Wet milieubeheer staat derhalve besluitvorming over de geplande ontwikkeling van Zeeburgereiland niet in de weg.

Ter plaatse van de in het plandeel RI-Oost geplande (lucht)gevoelige bestemmingen worden in de onderzochte jaren geen grenswaarden overschreden, zodat ook wordt voldaan aan de eisen uit de AMvB gevoelige bestemmingen.

6.6 Luchthaveninddelingsbesluit Schiphol

Beoogde ontwikkeling

Het bestemmingsplan maakt bebouwing mogelijk. Nagegaan moet worden of deze bebouwing een belemmering kan opleveren voor de luchtvaart in de omgeving.

Toetsingskader

Het Luchthaveninddelingsbesluit Schiphol (Lib) bevat een beperkingengebied waarin hoogtebeperkingen zijn vastgelegd. In bijlage 4 zijn de maximaal toelaatbare hoogtes voor objecten gegeven, uitgaande van de maaiveldhoogte van Schiphol (-4,00 m NAP). In een groot deel van het plangebied geldt een maximale bouwhoogte van 150 meter. Voor het noord-oostelijk deel van het plangebied gelden geen hoogtebeperkingen.

Onderzoek en conclusie

De geprojecteerde bebouwing in het bestemmingsplan zal een bouwhoogte hebben van ten hoogste 40 meter boven NAP. Derhalve kan worden vastgesteld dat het bestemmingsplan in overeenstemming is met het Lib en geen belemmeringen oplevert voor de luchtvaart.

6.7 Bodem

Beoogde ontwikkeling

Het Zeeburgereiland, waaronder het RI-Oostterrein wordt herontwikkeld tot een gebied met de gemengde functies wonen, werken en recreatie. Met het oog op het bouwrijp maken wordt het gebied opgehoogd. In het verleden zijn verschillende bodemonderzoeken uitgevoerd op het Zeeburgereiland. Hieruit is gebleken dat zich op verschillende locaties verontreiniging bevindt in het gebied.

Toetsingskader

Woningwet en Bouwverordening

Op grond van artikel 8 van de Woningwet (Ww) stelt de gemeenteraad een bouwverordening vast. Hierin worden onder meer regels gesteld ter voorkoming van het bouwen op verontreinigde grond. Op grond van artikel 7b Ww is het verboden om te bouwen in strijd met deze regels.

In de bouwverordening van de gemeente Amsterdam is aangegeven waaraan het onderzoek naar de bodemgesteldheid aan moet voldoen.

Wet ruimtelijke ordening

Bij de vaststelling van een bestemmingsplan moet in het belang van een goede ruimtelijke ordening worden voorkomen dat wordt gebouwd op verontreinigde grond. Daarom moet voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan onderzoek worden gedaan naar de bodemverontreiniging in het plangebied en moet in kaart worden gebracht hoe de eventuele verontreiniging zal worden gesaneerd.

Beleidsvernieuwing Bodemsanering (BEVER)

Kern van het beleid is dat gestreefd wordt naar beheersing van de bodemverontreinigingsproblematiek in 2023. Daartoe moet de bodem geschikt worden gemaakt voor gebruik dat maatschappelijk gewenst is.

Beleidsvernieuwing bodemsanering provincie Noord-Holland

Op 17 mei 2004 hebben Provinciale Staten van Noord-Holland een beleidsnotitie vastgesteld ter implementatie van het rijksbeleid en als aanvulling op en nadere uitwerking van het rijksbeleid. In de notitie worden onder meer de standaardaanpak voor mobiele en immobiele verontreiniging omschreven.

Amsterdams Uitvoeringskader Bodemsanering 2004

Het Amsterdams Uitvoeringskader Bodemsanering 2004 (AUB 2004) is vastgesteld door het college van B&W op 26 oktober 2004. De hierin opgenomen saneringsdoelstelling is functiegericht en kostenefficiënt.

In navolging van het landelijk beleid wordt de aanpak van immobiele verontreiniging in de bovengrond afgestemd op het beoogde (toekomstige) gebruik van de locatie. De aanpak is gericht op het wegnemen van contactrisico's. Dit wordt gedaan door het aanbrengen van een leeflaag waarvan de dikte, kwaliteit en constructie afhankelijk zijn van de bodemgebruiksvorm.

Vierde Nota Waterhuishouding

In de Vierde Nota Waterhuishouding is aangegeven dat de kwaliteit van waterbodems om verschillende redenen moet worden verbeterd. De oplossing van de problemen ligt primair in de aanpak van de vervuilingsbronnen. Naast reductie van de vervuilingsbronnen is sanering van de ernstig vervuilde waterbodems noodzakelijk.

Onderzoek

Er is onderzoek gedaan naar de land- en waterbodemverontreiniging op het gehele Zeeburgereiland, waaronder het RI-Oosterrein.

Huidige situatie

Bodemkwaliteit

Het RI-Oosterrein ligt in het noordelijke deel van het Zeeburgereiland, tussen de Zuiderzeeweg en de Ringweg A10. In de noordelijke punt van dit gebied bevindt zich in de

bovenste bodemlaag lokaal een lichte verontreiniging. Op het terrein van de rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI) is lokaal een ondiepe, sterke verontreiniging aangetroffen. In de noordoostelijke hoek van het gebied bevinden zich ondiep een aantal lokale sterke verontreinigingen. Het grondwater in het gebied is matig verontreinigd. Het gebied direct ten oosten van de RWZI bevat mogelijk asbest gezien de aanwezigheid van puinlagen.

Op de oostpunt van het Zeeburgereiland bevindt zich een gebied met ernstige bodemverontreiniging. Deze verontreiniging kent een verspreidingsrisico. Hierdoor is de verontreiniging spoedeisend en moet worden gesaneerd, ongeacht de ontwikkelingen op het eiland. Sanering hiervan is reeds gaande.

Op de bodem van enkele sloten op het Zeeburgereiland is verontreinigd slib aanwezig.

Zettingen

Zetting is het proces waarbij grond onder invloed van belasting wordt samengedrukt.

Op dit moment vindt op het Zeeburgereiland nog zetting van de bodem plaats. Deze zettingen zijn ongelijkmatig. Bij ongelijkmatige zettingen kan meer schade ontstaan aan gebouwen en bestrating dan bij gelijkmatige zettingen, omdat er in dat geval naast verticale zakkingen ook scheefzakkingen optreden. De zettingen zullen zich in de toekomst voortzetten als er niets tegen wordt gedaan.

Grondbalans van de herontwikkeling van het Zeeburgereiland

Het maaiveld van het Zeeburgereiland varieert op dit moment van NAP +0,2 tot NAP +1,6 m. Het gehele gebied, met uitzondering van de bestaande infrastructuur, zal 1 tot 2 meter worden opgehoogd. De hoeveelheid daarvoor benodigde grond zal worden verkregen door afgraving van de jachthaven en door het maken van waterlopen en ondergrondse parkeergarages (om aan geschikte voorraadvorming te doen zal worden gewerkt met een gronddepot). Het is de bedoeling op deze wijze zoveel mogelijk met een gesloten grondbalans te werken. Het gebied wordt partieel opgehoogd in plaats van integraal. Voor zover dit niet toereikend is, wordt voor het ophogen zoveel mogelijk herbruikbare grond uit andere gebieden in Amsterdam toegepast.

Toekomstige situatie

Sanering bodemverontreiniging

Voor de sanering van de bodem is een raamsaneringsplan opgesteld en goedgekeurd.

De bodem zal in overeenstemming met voornoemde beleid worden gesaneerd.

Contact met immobiele verontreinigingen (inclusief asbest) wordt uitgesloten doordat een leeflaag wordt aangebracht waarvan de kwaliteit voldoet aan het beoogde gebruik.

Onafhankelijk van de aard van de verontreiniging (immobiel/mobiel) wordt het slib uit de waterbodems verwijderd. Voor de verwerking van het vrijgekomen slib zullen per geval verwerkingsmogelijkheden worden bepaald die variëren van afvoer naar de verwerker tot toepassing op de bodem. Als dit milieutechnisch verantwoord is, kan ook worden gesaneerd door middel van het isoleren van de verontreiniging.

Bij het gebruik van vrijkomende grond moet worden vastgesteld of deze grond doorlatend genoeg is om te kunnen worden gebruikt om op te hogen. Voor zover deze grond niet toereikend is, zal voor het ophogen van de locatie zoveel mogelijk gebruik worden gemaakt van hergebruikgrond vanuit andere gebieden in Amsterdam.

Zettingen als gevolg van de herontwikkeling

Als gevolg van verlaging van de grondwaterstand kunnen maaiveldzettingen ontstaan. De grootte van deze zettingen is afhankelijk van de bodemopbouw, de bovenbelasting en de grootte van de grondwaterstandsverlaging. De verwachte zettingen zijn berekend. Deze

zullen afnemen tot 0,06 of 0,07 m. bij ontwikkeling van het Zeeburgereiland tot woongebied omdat de grond wordt opgehoogd met niet zettingsgevoelige grond, er zettingsversnellende maatregelen worden genomen.

Conclusie

De sanering van de land- en waterbodem van het Zeeburgereiland op basis van het raamsaneringsplan zal leiden tot een algehele verbetering van de kwaliteit van de bodem in het hele gebied, waaronder ook de bodem van het RI-Oostterrein. Hierdoor ontstaat een situatie die niet alleen in overeenstemming is met de uitgangspunten van het geldende beleid op het gebied van bodemkwaliteit, maar ook met hetgeen een goede ruimtelijke ordening vereist. De sanering zal plaatsvinden voordat wordt aangevangen met de bouw op het RI-Oostterrein.

Om het grondgebruik zoveel mogelijk te beperken wordt ook op het RI-Oostterrein zoveel mogelijk vrijgekomen grond hergebruikt. Ook wordt het terrein om die reden in het kader van het bouwrijp maken partieel opgehoogd in plaats van integraal. Dit is geborgd door het vrijstellingsbesluit waarbij het bouwrijp maken is mogelijk gemaakt.

6.8 Externe veiligheid

Beoogde ontwikkeling

Op het RI-Oostterrein zal nieuwbouw worden gerealiseerd. Op en in de nabijheid van het plangebied bevinden zich een aantal potentiële risicobronnen.

Binnen het plangebied liggen de IJburglaan en de Zuiderzeeweg. Over deze wegen worden gevaarlijke stoffen getransporteerd. Het RI-Oostterrein ligt ook binnen de risicozone van de vaarroute door het Buiten-IJ, waarover in de huidige en toekomstige situatie eveneens vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Daarnaast ligt over het Zeeburgereiland, ten oosten en ten westen van de ringweg A-10, een hoge druk aardgastransportleiding. Tot slot bevinden zich in de nabijheid van het plangebied wachtplaatsen voor schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren en de Alexandersluis. Rond wachtplaatsen en sluizen liggen veiligheidszones. Bij de planvorming moet dan ook rekening worden gehouden met de externe veiligheid als gevolg van het vervoer en de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen. Het LPG-verkooppunt op het Zeeburgereiland verdwijnt. Het plangebied RI-Oost valt niet binnen de risicozone van een spoorweg³, munitieopslagplaats of vuurwerkverkooppunt.

Toetsingskader algemeen

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 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 waar met gevaarlijke stoffen wordt gewerkt en langs routes of buisleidingentracés waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd, zijn daarom zones ingesteld waarbinnen de risico's moeten worden onderzocht en getoetst bij toekomstige bebouwing. De risico's worden uitgedrukt in een plaatsgebonden risico (PR) en een groepsrisico (GR).

Het plaatsgebonden risico (PR) biedt burgers in hun woonomgeving een minimum beschermingsniveau tegen gevaarlijke stoffen. Deze basisnorm bepaalt dat het risico om te overlijden aan een ongeluk met een gevaarlijke stof voor omwonenden niet hoger mag zijn dan één op de miljoen (10^{-6}) per jaar.

³ Voor de duidelijkheid: het plangebied valt wel in de *geluidszone* van de tram, aangezien deze wordt beschouwd als spoorweg in de zin van de Wet geluidhinder aangezien de IJtram is opgenomen op de kaart geluidzone spoorwegen (zie ook paragraaf 6.4).

Het groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers. Het risico geeft aan hoe groot de kans is dat er bij een ongeval 10, 100 of 1000 slachtoffers (en alle aantallen daartussen) tegelijk vallen. Het groepsrisico geeft een maatstaf voor de verwachte omvang van een ramp.

Voor het groepsrisico geldt een oriëntatiewaarde. Dit is geen norm, maar indicatieve lijn die het bevoegd gezag gemotiveerd kan overschrijden. Overheden moeten bij ruimtelijke- of omgevingsbesluiten (bijvoorbeeld een bestemmingsplan of een nieuwe weg) een toename of overschrijding van het groepsrisico verantwoorden.

De Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico van VROM uit november 2007 biedt handvaten voor deze verantwoording. Belangrijke aanbevelingen uit deze handreiking zijn het in een vroeg stadium inwinnen van het advies van de brandweer en het meewegen van de aspecten zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. Zelfredzaamheid wordt in de handreiking uitgelegd als het zichzelf kunnen onttrekken aan een dreigend gevaar, zonder hulp van hulpverleningsdiensten. Bestrijdbaarheid ziet op de mogelijkheid om een rampscenario te bestrijden en op de vraag of het gebied voldoende is ingericht op bestrijding te faciliteren.

Beleid gemeente Amsterdam

Het beleid van de gemeente Amsterdam is erop gericht om, daar waar dat in redelijkheid mogelijk is, te voldoen aan de richtwaarden voor het groepsrisico (Fysieke veiligheid, gemeente Amsterdam, december 2004).

De besturen van de brandweer, politie en de Geneeskundige Hulpverlening bij Ongevallen en Rampen in de regio Amsterdam en omstreken hebben in het Regionaal Beheersplan (2005) een belangrijke impuls gegeven aan de optimalisering van de rampenbeheersing in de regio. Dit aangezien is berekend dat bij de ramptypen luchtvaartongevallen, ongevallen met brandbare/explosieve stoffen en ongevallen met giftige stoffen de hulpvraag (naar verwachting) groter is dan het regionale hulpaanbod. Onderwerpen als preventie/handhaving, voorlichting en samenwerking tussen hulpverleningsdiensten zijn uitgewerkt in het Regionaal Beheersplan.

6.8.1 Vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg

Toetsingskader

Voor vervoer van gevaarlijke stoffen bestaat er geen wettelijke normstelling. Wel geldt de circulaire *Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen*. Volgens deze circulaire dient binnen 200 meter van een gevaarlijke stoffenroute toekomstige bebouwing getoetst te worden aan aspecten van externe veiligheid. De circulaire vermeldt dat op een afstand van 200 meter vanaf het tracé in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik.

Op basis van de circulaire geldt voor nieuwe situaties de grenswaarde van 10^{-6} per jaar voor het plaatsgebonden risico. Voor bestaande situaties geldt een grenswaarden van 10^{-5} -per jaar.

De oriëntatiewaarde voor het groepsrisico bij het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt berekend per kilometer en per jaar:

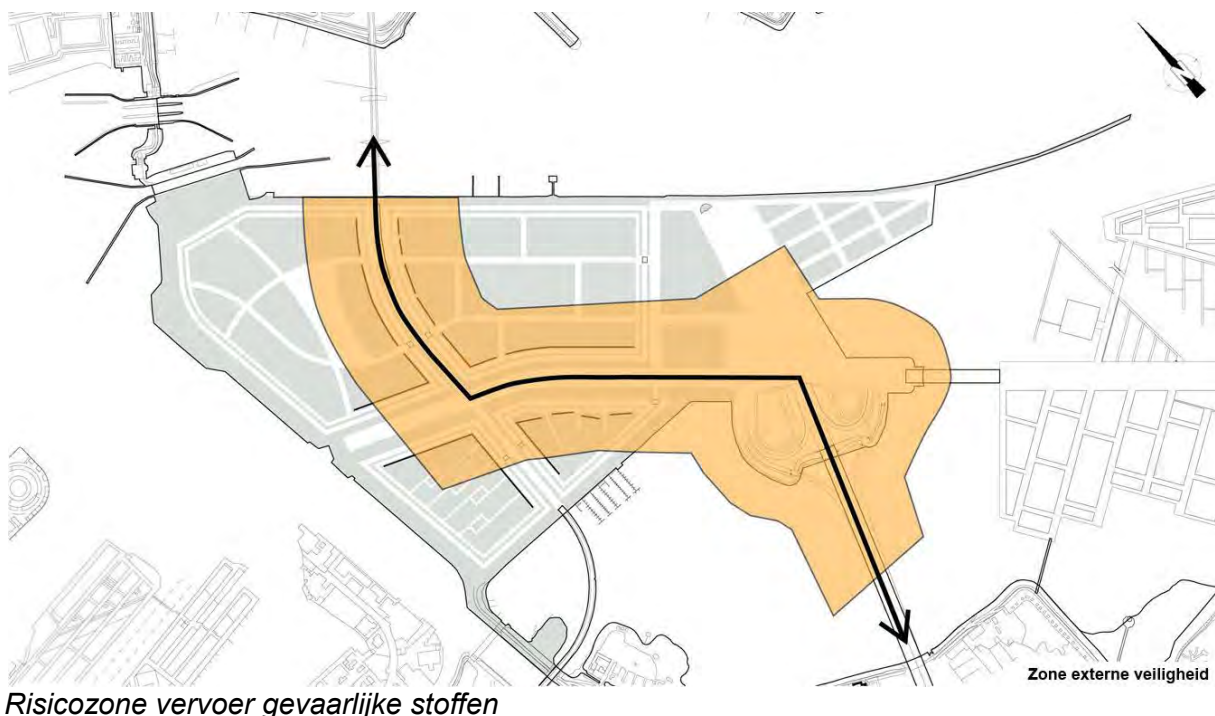
- 10^{-4} voor een ongeval met ten minste 10 dodelijke slachtoffers;
- 10^{-6} voor een ongeval met ten minste 100 dodelijke slachtoffers;
- 10^{-8} voor een ongeval met ten minste 1000 dodelijke slachtoffers;
- enzovoort (een lijn door deze punten bepaalt de oriëntatiewaarde).

Bij een overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het GR of een toename van het GR geldt een verantwoordingsplicht.

Onderzoek/risicoanalyse

Het extern veiligheidsrisico veroorzaakt door het wegtransport van gevaarlijke stoffen is onderzocht. Uit het onderzoek is gebleken dat het PR als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen over de weg overal lager is dan 10^{-6} per jaar.

Daarnaast is gebleken dat het groepsrisico als gevolg van het transport in de huidige situatie verwaarloosbaar klein is, omdat er nauwelijks bebouwing is in de omgeving. De nieuwbouw op het Zeeburgereiland, inclusief bebouwing buiten het RI-Oostterrein, zal daarom leiden tot een toename van het groepsrisico. De overschrijding van de oriëntatiewaarde is beperkt. Het berekende groepsrisico is maximaal 1.4 keer de oriëntatiewaarde bij circa 450 slachtoffers.



Verantwoording van de toename van het groepsrisico

Bij het vinden van de balans tussen enerzijds de herontwikkeling van het Zeeburgereiland, waaronder de RI-Oostbuurt, 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 irt 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.

In 2009 wordt het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen per weg opgeleverd. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft aangegeven het basisnet knelpuntvrij te willen maken wat betreft plaatsgebonden en groepsrisico.

De gemeente Amsterdam heeft de minister gevraagd rekening te houden met de overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico op het Zeeburgereiland door het vaststellen van de vervoerscapaciteit voor het basisnet. Het ministerie inventariseert met Amsterdam de mogelijkheden tot beperking van het groepsrisico.

Mogelijkheden tot beperking van het risico irt bebouwing

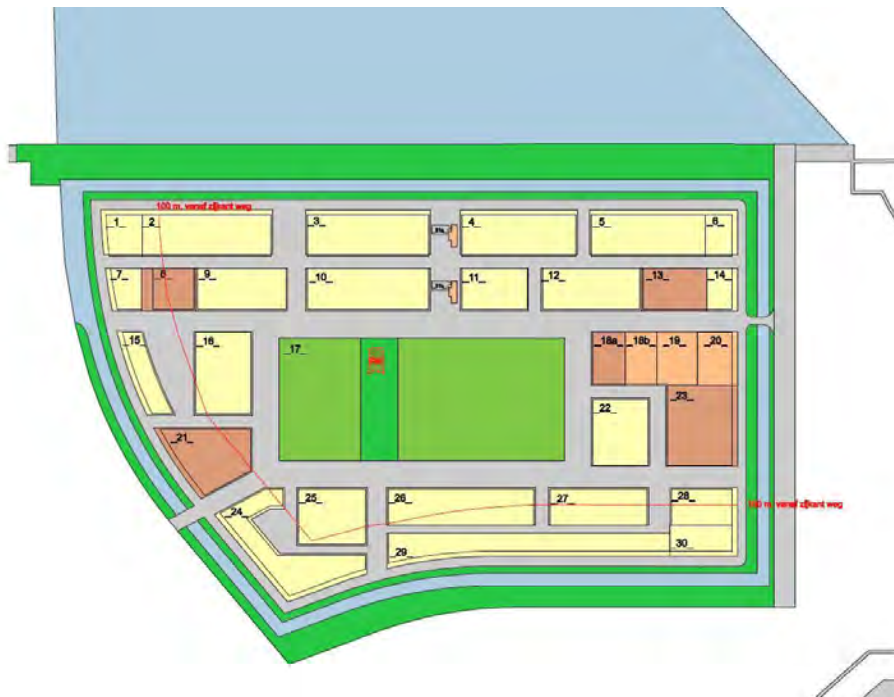
Voor het groepsrisico langs de genoemde transportroutes zijn de afstand van de weg tot de rooilijn van de eerste bebouwing alsmede de woningdichtheid in de bouwblokken langs deze routes van cruciaal belang. Om akoestische redenen zou een hoge randbebouwing dicht bij de weg zeer wenselijk zijn. Maar vanwege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

Maatregelen gericht op betere beheersbaarheid/bestrijdbaarheid

De brede ringsloot om het plangebied biedt in geval van een calamiteit altijd voldoende bluswater voor het blussen of afkoelen van een LPG tankauto. Het gebied is van meerdere kanten te benaderen. Dit verhoogt de bereikbaarheid van het gebied door hulpverleningsdiensten in geval van een calamiteit. Een en ander is in overeenstemming met het „Basispakket bluswater“.

Maatregelen gericht op zelfredzaamheid

De (vlucht)wegen in het gebied worden haaks op de transportroute gelegd zodat men gemakkelijk van het ongeluk kan wegvluchten, bijvoorbeeld naar het sportpark, dat door zijn centrale ligging als verzamelplaats kan worden gebruikt. Bovendien worden alle functies met minder zelfredzame personen, zoals kinderdagverblijven, gesitueerd in het veilige middengebied rond het sportpark. Deze functies worden in een zone van 100 meter van de rand van de transportroute in de bestemmingsplanregels uitgesloten (de 100 meter contour is berekend vanaf de buitenste begrenzing van de buitenste rijstrook).



Zone waarin geen minder zelfredzame personen worden geprojecteerd⁴

Conclusie

Uit het 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 realiseren van de nieuwbouw.

De nieuwbouw op het RI-Oosterrein zal leiden tot een beperkte overschrijding van de oriëntatiewaarde van het GR. Het belang van de herontwikkeling van het gebied tot woongebied maakt dat de gemeente de geringe overschrijding van de oriëntatiewaarde aanvaardbaar acht. In deze afweging is meegenomen dat meerdere maatregelen worden getroffen om het groepsrisico te beperken. In het bestemmingsplan wordt vastgelegd dat nooduitgangen uit de bouwblokken loodrecht van de risicobron afleiden. De (ontsluitings)wegen zijn haaks op de transportroute gelegd, zodat men in geval van een calamiteit gemakkelijk kan wegvlugten. Functie met verminderd zelfredzame personen zoals kinderdagverblijven en verzorgingstehuizen worden in een zone van 100 meter van de rand van de transportroute uitgesloten. De brede ringsloot rond de het plangebied zorgt voor afstand naar de eerste lijn bebouwing en 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. In het kader van het Basisnet weg wordt met het ministerie van V&W gezocht naar mogelijkheden om het groepsrisico in de toekomst te beperken.

6.8.2 Vervoer van gevaarlijke stoffen over het water

Toetsingskader

Het toetsingskader is ook hier de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen, zoals weergegeven in de voorgaande paragraaf.

⁴ Zoals gezegd geldt dit niet voor de beoogde basisschool in blok 8, deze ligt deels binnen de 100 meter zone.

Onderzoek

In april 2005 is door AVIV een onderzoek uitgevoerd naar de risico's voor het Zeeburgereiland, inclusief het RI-Oostterrein, veroorzaakt door het transport van gevaarlijke stoffen over het IJ richting het Amsterdam-Rijnkanaal en over het IJ en Buiten IJ richting het IJsselmeer voor de situatie na herontwikkeling van het Zeeburgereiland. Deze berekeningen zijn geactualiseerd op 14 april 2008.

Uit dit onderzoek is gebleken dat voor beide routes geldt dat het plaatsgebonden risico buiten de vaarweg lager is dan 10^{-6} per jaar. Ten aanzien van het groepsrisico is vastgesteld dat zich geen ongevallen zullen voordoen met meer dan 10 slachtoffers bij een frequentie groter dan 10^{-9} per jaar. Het rekenkundig groepsrisico is ook na bebouwing van het plangebied en het Zeeburgereiland nihil.

Hierbij kan bovendien nog worden vermeld dat in de bebouwing aan de rand van het water geen functies geprojecteerd worden met verminderd zelfredzame personen en dat (ook hier) de nooduitgangen uit de bouwblokken loodrecht van de risicobron afleiden.

Conclusie

Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het water vormt geen belemmering voor de bebouwing van de RI-Oostbuurt. Het plaatsgebonden risico als gevolg van het vervoer per water is lager dan 10^{-6} per jaar. Het rekenkundig groepsrisico is nihil. Dat wil zeggen dat de kans op een groep slachtoffers verwaarloosbaar klein is.

6.8.3 Wachtplaatsen en Alexandersluis

Toetsingskader

Wachtplaatsen voor schepen, al of niet met gevaarlijke stoffen, zijn plaatsen waar schepen tijdelijk kunnen afmeren totdat zij de sluis door kunnen varen of om andere redenen kunnen of moeten wachten met doorvaren. Schepen met gevaarlijke stoffen die in een sluis schutten, leveren ook een verhoogd risico op voor de omgeving. Omdat wachtende of schuttende schepen soms gevaarlijke stoffen aan boord hebben, de zogeheten kegelschepen, moeten er minimumafstanden worden aangehouden tot bebouwing. Het ADNR (Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par voie de navigation intérieure du Rhin) is supranationale regelgeving op het gebied van gevaarlijke stoffen. In het ADNR worden afstanden genoemd die moeten worden aangehouden tussen sluizen en ligplaatsen van schepen met gevaarlijke stoffen en "gesloten woongebieden". Het ADNR is in Nederlandse wetgeving omgezet door middel van de Regeling vervoer over de binnenwateren van gevaarlijke stoffen. Rond wachtplaatsen en sluizen geldt een minimale afstand van 100 meter tussen de wachtplaats of sluis en woongebieden. De plaatselijk bevoegde autoriteit kan met het oog op de plaatselijke omstandigheden geringere afstanden toelaten.



Wachtplaatsen en bunkerschepen

Onderzoek en conclusie

Aan de noordzijde van het plangebied RI-Oost bevinden zich twee wachtplaatsen en de Alexandersluis. De toekomstige bebouwing ligt op meer dan 100 meter afstand van deze wachtplaatsen en de sluis. De aan te houden veiligheidsafstanden vormen dan ook geen belemmering voor de uitvoering van de bouwplannen.

6.8.4 Aardgastransportleidingen

Toetsingskader

Voor een hogedrukaardgasleiding is de circulaire *Zonering langs aardgasleidingen* uit 1984 van belang. Afhankelijk van druk en diameter gelden verschillende bebouwings- en toetsingsafstanden. De toetsingsafstand is de afstand die zoveel mogelijk dient te worden aangehouden tot kwetsbare objecten. De toetsingsafstand is de afstand waarbuiten geen dodelijke effecten meer te verwachten zijn ingeval van een ongeluk met de buisleiding. Alleen indien er planologische, technische of economische argumenten zijn, mogen binnen de toetsingsafstand kwetsbare objecten worden gerealiseerd. Als kwetsbare objecten zijn aangemerkt: woonbebouwing, bijzondere objecten, recreatieterreinen en industrieterreinen. Indien van de toetsingsafstand wordt afgeweken, dient in ieder geval ten minste de bebouwingsafstand in acht te worden genomen. Bij aardgasleidingen heeft de bebouwingsafstand betrekking op woonbebouwing en bijzondere objecten, waarbij een onderscheid is aangebracht in verschillende typen woonbebouwing en bijzondere objecten. De afstand die in verband met de bescherming en het beheer van de leiding minstens moet worden aangehouden ten opzichte van andere functies, wordt bepaald door de zakelijk rechtstrook. Binnen deze afstand is in beginsel geen enkele vorm van bebouwing toegestaan.

De circulaire uit 1984 wordt op termijn vervangen door de AMvB buisleidingen. In de AMvB wordt de externe veiligheid langs aardgasleidingen meer in overeenstemming gebracht met de bij de overige modaliteiten (weg, water, spoorweg en inrichting) gebruikte werkwijze door gebruik te maken van de criteria PR en GR. Een overschrijding of toename van het groepsrisico zal moeten worden verantwoord. Voor de overgangperiode tot de inwerkingtreding van de AMvB bereidt het ministerie van VROM een circulaire "Zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen" voor. Ook hierin zal worden opgenomen dat bij nieuwe ontwikkelingen rekening moet worden gehouden met de norm voor het plaatsgebonden risico. Tevens zal een verantwoordingsplicht voor het groepsrisico worden voorgeschreven bij substantiële verhoging of overschrijding van de oriëntatiewaarde.

VROM adviseert om rekening te houden met dit nieuwe beleid. Vooruitlopend op de vaststelling van de AMvB kan bij de Gasunie de maximale afstand tot de plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} per jaar en het GR worden opgevraagd.

Onderzoek

De regionale aardgastransportleiding die over het Zeeburgereiland loopt heeft een diameter van 16 inch (ca. 40cm.) en een werkdruk van 40 bar. Volgens de huidige circulaire dient ter weerszijden van deze leiding een toetsingsafstand aangehouden te worden van 40 meter, een bebouwingsafstand van 20 meter en een zakelijk rechtstrook van 4 meter.

De aardgasleiding aan de oostzijde van de A10 blijft aanwezig. Het gedeelte van de leiding aan de westkant van de A10 (onder meer het RI-Oosterrein) ligt momenteel in de veiligheidszone van de primaire waterkering en zal worden verplaatst naar het zuidwesten en richting de A10. Het westelijk van de A10 gelegen gedeelte van gasleiding zal na verplaatsing op circa 15 meter uit de toekomstige bebouwing liggen, een ontwerpfactor krijgen van 0,35 met een gronddekking van 1,50 meter. en voorzien worden van een extra markering. Zonder deze maatregelen wordt niet voldaan aan de minimale bebouwingsafstand van 20 meter, maar met deze maatregelen kan de bebouwingsafstand worden teruggebracht tot 10 meter.

Met het oog op de vervanging van de huidige circulaire is door de Gasunie een berekening gemaakt van het GR en het PR in de situatie dat de leiding op 15 meter uit de bebouwing ligt. Hieruit is gebleken dat de aanleg van de leiding met een grotere wanddikte (ontwerpfactor 0,35) en met een gronddekking van 1,50 meter ertoe leidt dat de 10^{-6} contour op de leiding ligt en dat het PR dus geen belemmering voor de nieuwe bebouwing oplevert. Met een berekende waarde van 0,09 zal het GR meer dan een factor 10 onder de oriëntatiewaarde liggen en daarmee ruimschoots voldoen aan het vigerende beleid. De VROM-inspectie heeft bij brief van 15 januari 2008 aangegeven dat het plaatsen van de gasleiding op 15 meter van de bebouwing op en op een diepte van 1,5 meter gelet op de voornoemde onderzoeksresultaten geen belemmering vormt voor de toekomstige bebouwing op het Zeeburgereiland.

Ten slotte kan ook hier nog worden vermeld dat in de bebouwing aan de rand van het water geen functies geprojecteerd worden met verminderd zelfredzame personen en dat de nooduitgangen uit de bouwblokken loodrecht van de risicobron afleiden.

Conclusie

Het ten westen van de A10 gelegen deel van de gasleiding zal na verplaatsing op circa 15 meter uit de toekomstige bebouwing liggen, een ontwerpfactor krijgen van 0,35 met een gronddekking van 1,50 meter. en voorzien worden van een extra markering. Zonder deze maatregelen wordt niet voldaan aan de minimale bebouwingsafstand van 20 meter uit de circulaire uit 1984. Met de maatregelen kan de bebouwingsafstand worden teruggebracht tot 10 meter.

Vooruitlopend op de nieuwe regelgeving en aansluitend bij het advies van de minister zijn het PR en het GR als gevolg van de aanwezige leiding en bebouwing berekend. Uit berekeningen van de Gasunie is gebleken dat het plaatsgebonden risico lager is dan 10^{-6} per jaar buiten de leiding. Het groepsrisico blijft meer dan een factor 10 onder de oriëntatiewaarde in geval van aanleg op een diepte van 1,5 meter. Uitgaande van de nieuwe AMvB legt de hoge druk aardgasleiding geen beperkingen op aan de ruimtelijke ontwikkelingen zoals mogelijk gemaakt door het bestemmingsplan. Op de bestemmingsplankaart is de gasleiding met de aanduiding „leiding gas“ (lg) weergegeven. Hierbij is – conform de wens van de Gasunie - de zakelijk rechtstrook (twee keer vier meter) als breedte gehanteerd.

6.9 Bedrijven en overige milieuhinderlijke functies

Beoogde ontwikkeling

Op het Zeeburgereiland zijn momenteel diverse bedrijven aanwezig die mogelijk milieuhinder kunnen veroorzaken voor de te bouwen woningen op het RI-Oost terrein. Hoewel het om een tijdelijke situatie gaat (bijna alle bedrijven zullen op termijn weg plaats maken voor woningbouw, conform het ontwikkelingsplan voor Zeeburgereiland), moet worden beoordeeld wat de aanwezigheid van de bestaande bedrijven buiten het plangebied betekent voor de ontwikkeling van RI-oost.

Ook binnen het plangebied worden (in de bestemming Gemengd en Wonen 2) bedrijven en overige milieuhinderlijke functies mogelijk gemaakt. Beoordeeld moet worden of deze functies verenigbaar zijn met gevoelige functies zoals wonen.

Toetsingskader

Onderdeel van dit bestemmingsplan is de regeling van milieuhinderlijke activiteiten. Veelal aangeduid met „bedrijvenregeling“, hoewel ook de milieuhinder van andere functies dan bedrijven hiermee wordt geregeld.

Om inzicht te krijgen in de invloed die een functie op de woonomgeving heeft, is per functie de potentiële milieubelasting bepaald. Deze potentiële milieubelasting is een indicatie voor de mogelijke hinder afkomstig van een bepaalde functie. Deze score betreft niet de feitelijke milieuhinder van een concreet geval, maar is gebaseerd zijn op indicatieve gegevens uitgaande van een gemiddeld modern bedrijf of andere functie, representatief voor die specifieke functie. De werkelijke milieubelasting wordt bepaald door de specifieke activiteiten van een bedrijf of andere functie.

Functies worden in alle hedendaagse bestemmingsplannen ingedeeld in hoofdcategorieën (en een aantal subcategorieën) oplopend naarmate de milieuhinder toeneemt. De VNG (Vereniging van Nederlandse Gemeenten) heeft aan de hand van de SBI-codes een lijst gemaakt, waarbij de minimumafstanden zijn aangegeven met betrekking tot de milieuhinderaspecten geluid, geur, gevaar en stof. De afstanden zijn onder andere vastgesteld aan de hand van ervaringen uit de praktijk. Voor het gebied waar milieuhinderlijke en milieugevoelige functies zijn gemengd zijn afstandsnormen echter niet goed bruikbaar. In een gemengd gebied is een fysieke scheiding van functies immers niet aan de orde. Mits alleen functies met relatief weinig milieuhinder worden toegestaan kan in een gemengd gebied een fysieke scheiding achterwege blijven. Daarbij moet worden opgemerkt dat de afstandsnormen die in de VNG-methodek aangeeft voor de scheiding van een bedrijventerrein van een woonwijk zijn gerelateerd aan een „rustige woonwijk“. Bij een gemengd gebied kan een minder strikt regime worden toegepast.

De VNG-lijst is ook het uitgangspunt voor de lijst die in dit bestemmingsplan is gekoppeld aan alle bestemmingen waarbinnen mogelijk milieuhinderlijke functies zijn toegestaan. Deze 'Staat van Inrichtingen' maakt als bijlage deel uit van de regels van dit bestemmingsplan.

Binnen de betreffende bestemmingen zijn, verwijzend naar de Staat van Inrichtingen, functies toegestaan tot maximaal milieuhindercategorie 3.1. Categorie 3.1 is de lichtste subcategorie binnen categorie 3. Voor functies die vallen in deze subcategorie geldt als eerste extra voorwaarden dat zij op grond van de milieuaspecten geur, gevaar en stof niet hoger scoren dan functies uit categorie 2. Dit betekent dus dat functies uit categorie 3.1 alleen zijn toegestaan als zij op grond van geluid in categorie 3.1 vallen. Aanvullende voorwaarden zijn daarbij dat het niet om een continuebedrijf mag gaan (in de Staat van Inrichtingen zijn deze functies indicatief aangegeven met een „c“), dat het hoofdzakelijk in pandige activiteiten moet betreffen en dat de betreffende functie niet direct mag grenzen aan (lees: een gedeeld plafond of een gedeelde muur hebben met) een geluidgevoelige functie. Met deze extra voorwaarden hoeft binnen een gemengd gebied ook voor deze

categorie geen fysieke scheiding te worden aangehouden ten opzichte van milieugevoelige functies.

De Staat van Inrichtingen geeft naast een algemene milieuhindercategorie per functie ook een indicatie voor de te verwachten verkeersaantrekkende werking, apart voor personen- als goederenverkeer. Naarmate een functie meer personen- of respectievelijk goederenverkeer genereert scoort een functie hoger op een schaal van 1 tot en met 3 voor elk van deze factoren.

De toetsing van de hinder van een zich in het bestemmingsplangebied nieuw te vestigen functie zal in eerste instantie door middel van een indicatieve toets aan de Staat van inrichtingen plaatsvinden. Daarbij is de toetsing uit te breiden naar de actuele hinder, met name indien sprake is van een van elders verplaatste functie. Bezien kan dan worden of aanvullende eisen moeten worden gesteld en eventueel de ontheffingsregels kunnen worden toegepast op grond waarvan een functie voor wat betreft de milieuhinder categorie lager kan worden ingeschaald dan indicatief aangegeven.

Onderzoek milieuhinderlijke functies buiten RI-Oost

In onderstaande tabel is een overzicht opgenomen van de bedrijfscategorieën en de bijbehorende richtafstanden zoals die zich op het Zeeburgereiland bevinden. Dienst Milieu en Bouwtoezicht heeft de bedrijvigheid in de (toekomstige) Baaibuurt en Sluisbuurt nader bekeken op deze richtafstanden. Voor het gros van de bedrijven geldt dat voldaan wordt aan de bijbehorende richtafstanden in relatie tot het plangebied RI-Oost en er dus sprake is van goede ruimtelijke ordening (de afstand tot het plangebied overtreft de richtafstand van de bedrijven). Voor twee bedrijven in de Sluisbuurt geldt dat echter niet: de bedrijven VBS Deto Beheer/Steenkorrel en Van Keulen Hout en Bouwmaterialen B.V. hebben volgens de VNG-systematiek een richtafstand die tot in het bestemmingsplangebied RI-Oost reikt:

Bedrijf	Geur	stof	Geluid	gevaar
VBS Deto Beheer/Steenkorrel (SBI 372) Puinbrekers > 100.000 ton per jaar Deto: 500.000 ton/jaar Categorie 5	30	200	500 (700) ⁵	10
Van Keulen Hout en Bouwmaterialen B.V (SBI 5153) Groothandel in hout en bouwmaterialen incl zand en grind Categorie 3	0	30	100 (50)	10

Voor het aspect geluid behoeft de VNG regeling niet te worden gevolgd, omdat het gaat om bedrijven die gevestigd zijn op een gezoneerd industrieterrein en de zonering fungeert als een reguleringssystematiek voor het aspect geluid. Zie hierover par. 6.4.2.

VBS Deto Beheer

Voor VBS Deto Beheer geldt dat de kortste afstand tussen de terreingrens en de meest noordwestelijke hoek van het plangebied RI-Oost ca 200 meter bedraagt. Bij de zuidelijker gelegen bebouwing is de afstand ruim boven 200 meter. De meest noordwestelijk gelegen bebouwing ligt dus net binnen de richtafstand voor het aspect stof.

⁵ Omdat er geen sprake is van een rustige woonwijk (verkeerslawaaï) kan de conversietabel worden toegepast, waardoor de richtafstanden voor het aspect geluid met één stap teruggezet kunnen worden. 700 meter wordt dan 500 meter en 100 meter wordt 50 meter.

Met VBS Deto Beheer zijn afspraken gemaakt voor de beëindiging van de bedrijfsvoering uiterlijk per 1 januari 2009. In het bestemmingsplan wordt een bouwverbod opgenomen voor de woningen in dit deel van het plan zolang de activiteiten van het bedrijf nog voortduren. Hierdoor zijn voldoende maatregelen opgenomen om hinder bij de toekomstige woningen te voorkomen.

Van Keulen Hout en Bouwmaterialen B.V.

De kortste afstand van de terreingrens van Van Keulen tot aan het plangebied RI-Oost bedraagt ca 80 meter (ruim 90 meter ten opzichte van het eerste bouwblok). Hiermee wordt ruimschoots aan de richtafstand van 30 meter voor het aspect stof voldaan.

Het Activiteitenbesluit voorziet in voorschriften voor het tegengaan van zand- of stofverspreiding. Voor het bedrijf Van Keulen gelden in voldoende mate voorschriften om hinder bij de toekomstige woningen te voorkomen. Van Keulen wordt gelet op zijn activiteiten en de richtafstanden niet in zijn bedrijfsvoering gehinderd.

Onderzoek milieuhinderlijke functies binnen RI-Oost

In het midden van het RI-Oost terrein worden sportvelden mogelijk gemaakt. Binnen een gemengd gebied zoals het Zeeburgereiland schrijft de VNG een richtafstand voor van 30 meter tussen woonbebouwing en sportvelden. Aan deze richtafstand wordt blijkens de plankaart voldaan. Derhalve wordt hinder bij de toekomstige woningen in de nabijheid van het sportveld voorkomen.

Conclusie

Op basis van bovenstaande kan worden geconcludeerd dat wordt voldaan aan de richtafstanden volgens de VNG-systematiek „bedrijven en milieuzonering“ enerzijds en dat anderzijds via de geluidzoneringssystematiek regulering van het aspect geluid plaatsvindt. Ter plaatse van woningen ontstaat een aanvaardbaar woon- en leefklimaat en de bestaande bedrijven worden niet in bedrijfsvoering gehinderd.

6.10 Waterhuishouding

Beoogde ontwikkeling

Het Zeeburgereiland wordt omringd door het IJmeer/Markermeer. Het eiland is een polder, die wordt bemalen door een gemaal aan de zuidzijde dat uitslaat op het IJmeer/Markermeer. Het huidige watersysteem op het eiland bestaat uit een aantal relatief smalle sloten. Alle watergangen beslaan tezamen 1% tot 2% van de totale oppervlakte van het eiland. Het IJmeer/Markermeer heeft de status „buitenwater“ op grond van de Wet op de waterkering. Daarom wordt in het bestemmingsplan RI-Oost een nieuwe waterkering mogelijk gemaakt.

Toetsingskader

Waterparagraaf en watertoets

Op grond van artikel 3.1.6, sub b, van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moet in de toelichting bij het bestemmingsplan een beschrijving worden opgenomen over de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding. Dit is de waterparagraaf. De waterparagraaf geeft een weergave van de watertoets. De watertoets betreft het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van de watertoets is waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij het totstandkoming van het bestemmingsplan. De watertoets heeft betrekking op alle waterhuishoudkundige aspecten,

zoals veiligheid, wateroverlast, riolering, watervoorziening, volksgezondheid, bodemdaling, grondwaterkwaliteit, verdroging en natte natuur.

Kaderrichtlijn Water

Op grond van de Kaderrichtlijn Water (KRW) moeten lidstaten ervoor zorgen dat uiterlijk in het jaar 2015 een „goede toestand“ van de Europese wateren wordt bereikt. In dat jaar moet het oppervlaktewater en grondwater voldoen aan de milieudoelstellingen zoals omschreven in artikel 4 van de richtlijn. De lidstaten moeten er maatregelen nemen om ervoor te zorgen dat voor oppervlaktewateren de best mogelijke ecologische en chemische toestand wordt bereikt. Voor grondwater geldt dat een goede chemische toestand moet worden gerealiseerd. Ook moet een evenwicht worden bereikt tussen onttrekking en aanvulling van grondwater. Verslechtering van de (grond)watertoestand moet worden voorkomen. Dit wordt wel omschreven als het principe van geen achteruitgang.

De milieudoelstellingen uit de KRW worden geïmplementeerd via de Wet milieubeheer.

Wet op de waterkering

De waterkering die wordt aangelegd rond het Zeeburgereiland moet voldoen aan de normen zoals gesteld in de Wet op de waterkering. In de wet zijn veiligheidsnormen vastgelegd voor de aangegeven dijkkringgebieden. De veiligheidsnorm is de gemiddelde overschrijdingskans per jaar van de hoogste hoogwaterstand waarop de tot directe kering van het buitenwater bestemde primaire waterkering moet zijn berekend, mede gelet op overige het waterkerend vermogen bepalende factoren.

De aanleg, versterking of verlegging van een primaire waterkering geschiedt overeenkomstig een door de beheerder vastgesteld plan. Het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht is beheerder van de waterkeringen in haar beheersgebied. Het plan moet worden goedgekeurd door gedeputeerde staten van de provincie Noord Holland.

Keur

De Keur van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vechtstreek is gericht op het beschermen van de wateraan- en -afvoer, de bescherming tegen wateroverlast en overstroming en op het beschermen van de ecologische toestand van het watersysteem. In de Keur is aangegeven dat de aanleg van verhard oppervlak in beginsel leidt tot een grotere belasting van het oppervlaktewatersysteem. Een eventuele toename van het verhard oppervlak moet worden gecompenseerd.

Op grond van de Keur zijn activiteiten en ingrepen verboden die de kerende werking van waterkeringen kunnen verminderen of de stabiliteit van de waterkering in gevaar kunnen brengen. Ook ingrepen die het onderhoud kunnen bemoeilijken of onmogelijk maken zijn verboden. Het gaat daarbij onder meer om een verbod om te graven of grond te verwijderen of werken aan te brengen op een diepte van meer dan 0,5 meter in de ondergrond binnen de kernzone en beschermingszone van een waterkering.

Rijksbeleid

Vierde nota waterhuishouding

In de Vierde nota waterhuishouding zijn de belangrijkste nationale beleidsdoelstellingen met betrekking tot het waterbeheer vastgelegd voor de periode 1998-2006. De nota gaat uit van integraal waterbeheer en een watersysteembenadering. Hoofddoelstelling van de Nota is het hebben en houden van een veilig en bewoonbaar land. Verdere uitgangspunten zijn dat zoveel mogelijk op een natuurlijke wijze moet worden omgegaan met het water en de watersystemen en dat een goede samenhang tussen waterbeleid, milieubeleid en ruimtelijke ordening moet worden bewerkstelligd.

Nota Ruimte

De doelstellingen voor het ruimtelijk beleid met betrekking tot water in de Nota Ruimte omvatten:

- Borging van veiligheid tegen overstromingen;
- Voorkoming van wateroverlast en watertekorten, en
- Verbetering van de water- en bodemkwaliteit.

Ter bescherming van het land tegen overstromingen en wateroverlast, ter veiligstelling van de zoetwatervoorraden, ter voorkoming van verdroging, en onnodige bodemdaling, watertekorten en verzilting en ter verbetering van de kwaliteit van grond- en oppervlaktewater is water één van de structurerende principes bij de bestemming, de inrichting en het beheer van de ruimte. Dit betekent dat meer ruimte wordt geboden aan water en dat waterkwantiteit en –kwaliteit meer dan voorheen sturend zijn voor ontwikkeling en locatiekeuzen van grondgebruik. Hiermee wordt beoogd dat het watersysteem op orde wordt gebracht en gehouden, een goede ecologische (grond)waterkwaliteit wordt bereikt (anticiperen op implementatie van de EU Kaderrichtlijn Water) en de ruimtelijke kwaliteit wordt versterkt. Andere overheden (provincies, waterschappen en gemeenten) hanteren bij het ontwikkelen, uitwerken en toetsen van hun ruimtelijk beleid water als een structurerend principe.

Anders omgaan met water. Waterbeleid in de 21^{ste} eeuw

Dit kabinetsstandpunt uit december 2000 geeft de visie van het Rijk op de aanpak van veiligheid en wateroverlast. In dit beleidsstuk wordt de watertoets geïntroduceerd om te voorkomen dat de bestaande ruimte voor water geleidelijk afneemt, door bijvoorbeeld landinrichting, de aanleg van infrastructuur of woningbouw.

Nationaal Bestuursakkoord Water

In 2003 sloten het Rijk, de provincies, het Samenwerkingsverband Interprovinciaal Overleg (IPO), de Vereniging van Nederlandse Gemeenten en de Unie van Waterschappen het Bestuursakkoord water. Het akkoord heeft tot doel om in de periode tot 2015 de gevolgen van zeespiegelstijging, bodemdaling en een veranderend klimaat aan te pakken. Dit akkoord is verlengd in 2008.

Leidraad Gevolgen van de KRW voor fysieke projecten in en om het water

Tot het moment waarop de implementatie van de KRW gereed is, moeten lidstaten voorkomen dat besluiten worden genomen die leiden tot een achteruitgang van de waterkwaliteit. Om hieraan te voldoen heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat op grond van de leidraad “Gevolgen van de KRW voor fysieke projecten in en om het water” een stappenplan opgesteld. Hiermee kunnen overheden, tot aan de definitieve vaststelling van de mke en maatregelen, beoordelen of de KRW een belemmering vormt voor de uitvoering van een project.

Provinciaal beleid

Provinciale waterhuishoudingsplan 1998-2002 en waterplan 2006-2010

In het Tweede Waterhuishoudingsplan “Stilstaan bij stromen” zijn de hoofdlijnen van beleid geformuleerd voor het beheer van het Noord-Hollandse watersysteem. De centrale doelstelling van de plannen is om in 2015 een gezonde ecologische kwaliteit van het watersysteem te bereiken. Het waterhuishoudingsplan wordt op dit moment herzien.

Gemeentelijk beleid

Waterplan Amsterdam

Het Waterplan Amsterdam bevat de visie van de gemeente en de waterbeheerder op het gewenste beleid voor de komende jaren. In het waterplan zijn de gewenste inrichting, het beoogde gebruik en het toekomstige beheer van het water in de stad omschreven in de vorm van een streefbeeld voor 2030. Dit streefbeeld is een ecologisch gezond en veilig functionerend watersysteem met een hoge belevingswaarde dat evenwichtig en duurzaam wordt gebruikt en de identiteit van Amsterdam als waterstad versterkt.

Waterbeheerplan AVG 2006-2009

Het waterbeheerplan legt de focus liggen op de volgende aspecten:

- Het implementeren van de KRW;
- Het op de rol zetten van acties die nodig zijn om de verwachte klimaatverandering en de daarmee gepaard gaande wateroverlast problemen het hoofd te bieden (gericht op het nakomen van de afspraken uit het Nationaal Bestuursakkoord Water in 2015);
- Een nieuwe benadering van de afvalwaterketen, waarbij het uitgangspunt is: die maatregelen treffen in de afvalwaterketen, die het meest kosteneffectief zijn voor het realiseren van de watersysteemdoelen.

Nota grondwater Amsterdam 2007-2011

Deze beleidsnota streeft vermindering van de grondwateroverlast en- onderlast na. Het streefbeeld voor langere termijn gaat uit van 80% minder bestaande overlast en geen nieuwe problemen.

In de nota is aangegeven dat de gewenste ontwateringsdiepte (afstand tussen het maaiveld en de grondwaterstand) afhangt van de bebouwing en het gebruik van de grond. In het algemeen is een ontwateringsdiepte kleiner dan 0,5 meter ter plaatse van de bebouwing ongewenst. Een diepte tussen de 0,5 en 0,9 meter is acceptabel en groter dan 0,9 meter is ideaal.

Bij nieuwbouwplannen wordt de volgende voorkeursvolgorde gehanteerd om de inrichting en het gebruik van het plangebied af te stemmen op de grondwatersituatie:

- a. aanleg van open water;
- b. integraal ophogen van het maaiveld;
- c. grondverbetering;
- d. aanpassing in de bouwwijze of het gebruik.

Onderzoek

Grondwaterkwantiteit

Huidige situatie

De grondwaterstand op het Zeeburgereiland varieert tussen NAP -0,4 m. en NAP +0,3 m. Het maaiveld varieert tussen NAP +0,2 m. tot NAP +1,6 m. Grondwatermetingen gedurende de zomer van het jaar 2004 tonen aan dat de grondwaterstand op sommige plekken stijgt tot NAP +0,7 m. Uit uitgevoerde berekeningen en onderzoek blijkt dat de huidige grondwaterstanden op kunnen lopen tot op of dicht onder het maaiveld in gebieden die ver verwijderd liggen van watergangen. Momenteel voldoet circa 50 % van eiland niet aan de gewenste ontwateringsdiepte. De huidige grondwaterstanden zijn dan ook te hoog.

Het IJmeer heeft een zomerpeil van NAP -0,2 m. en een winterpeil van NAP -0,4 m. Het streefpeil bedraagt NAP -0,4 m. De kans bestaat dat het peil van het IJmeer in de komende

honderd jaar hoger komt te liggen als gevolg van klimaatontwikkelingen en een daarmee samenhangende zeespiegelstijging. Dit zal tot gevolg hebben dat onder de waterkeringen door kwel naar het Zeeburgereiland zal gaan optreden. De gemiddelde grondwaterstand zal hierdoor toenemen, waardoor de ontwatering afneemt. Daarnaast zal het maaiveld verder zakken als gevolg van zettingen. Dit leidt ertoe dat de ontwateringstoestand op het eiland nog verder zal verslechteren als er niets aan wordt gedaan.

Toekomstige situatie

In het kader van de herontwikkeling van het eiland zal het maaiveld worden opgehoogd en wordt een nieuwe waterstructuur aangelegd. Dit zal leiden tot een dusdanige verbetering van de ontwateringssituatie dat na de herontwikkeling wordt voldaan aan de gemeentelijke grondwaternorm.

Er zullen geen grondwateronttrekkingen plaatsvinden op het Zeeburgereiland of in het plangebied RI-Oost. De grondwaterstand in de omgeving van het eiland wordt dan ook niet in gevaar gebracht met het oog op de toekomstige doelstellingen van de KRW.

Om verdergaande optimalisatie te bereiken ten aanzien van de grondwaterstand zullen souterrains en parkeerkelders niet dieper worden aangelegd dan NAP -0,4 m. om te voorkomen dat deze bouwwerken tot de slecht doorlatende deklaag in de bodem reiken en op die manier de afwatering van grondwater belemmeren. Om dezelfde reden worden ondergrondse bouwwerken zodanig aangelegd dat er loodrecht op de grondwaterstromen altijd voldoende onbebouwde openingen blijven om te voorkomen dat de afstroming van het grondwater wordt belemmerd.

Grondwaterkwaliteit

Huidige situatie

Zoals is aangegeven in de paragraaf over bodem, bevindt zich op een aantal locaties op het Zeeburgereiland bodemverontreiniging. Door de sanering van het gebied zal de grondwaterkwaliteit op het hele eiland en binnen het plangebied RI-oost aanzienlijk verbeteren.

Het bestemmingsplan RI-oost maakt geen lozingen van gevaarlijke stoffen mogelijk. Een goede chemische toestand voor grondwater zal dan ook niet in gevaar komen.

Oppervlaktewaterkwantiteit

Huidige situatie

Het watersysteem op het eiland bestaat uit een aantal relatief smalle sloten van maximaal 3 meter breed. Alle watergangen bij elkaar beslaan op dit moment zo'n 1% à 2% van het totale oppervlak van het eiland. Het peil van de watergangen wordt op NAP -0,4 m. gehandhaafd. De polder wordt bemalen door een gemaal aan de zuidzijde dat uitslaat op het IJmeer. Op de punt van het eiland ten oosten van de ringweg A10 wateren de sloten vrij af op het IJmeer.

De afwatering op het eiland is niet optimaal, omdat de sloten slechts met elkaar verbonden zijn door enkele duikers met beperkte doorsneden. Het huidige watersysteem biedt onvoldoende capaciteit voor de berging van het regenwater en voor een goede toevoer naar het gemaal. In combinatie met de lage ligging van sommige terreinen en de slechte bodemgesteldheid leidt dit regelmatig tot wateroverlast.

Toekomstige situatie

In de toekomstige situatie wordt het streefpeil op het hele eiland NAP -0,40 m. Een hoger peil zou leiden tot te hoge grondwaterstanden. Een lager peil zou leiden tot zetting van de

bodem en een toename van de kwel. De hoogteligging van de hoofdinfrastructuur op het eiland blijft ongewijzigd. De ligging van de watergangen en de afmetingen daarvan zorgen ten westen van de ringweg A10 voor een goede afwatering richting het gemaal. Op de oostpunt komt geen oppervlaktewater. In het westelijk deel van het eiland wordt echter genoeg oppervlaktewater gerealiseerd om de afvoer van de oostelijke punt op te vangen.

De waterberging in het gebied wordt in het kader van de herontwikkeling fors uitgebreid. Op advies van Waternet wordt 10% van het totale oppervlak van het gebied ingericht als water. Om het deelgebied RI-Oost wordt een singel aangelegd die ook moet zorgen voor voldoende waterberging. In totaal wordt op het eiland 10,2 ha open water gerealiseerd. Uit de berekeningen van Waternet is gebleken dat, uitgaande van een gemaalcapaciteit van 40 mm/dag/ha en een oppervlak open water van 10%, 65% verhard oppervlak gerealiseerd kan worden. Onder die omstandigheden wordt voorkomen dat het waterpeil meer dan 0,20 m. stijgt bij een bui die eens in de 10 jaar voorkomt. Een hoger percentage verharding zou een hoger percentage open water vereisen.

Gelet op het voorgaande – er is over de voorgenomen ontwikkelingen overeenstemming met de waterbeheerder - zal een ontheffing kunnen worden verkregen van de verbodsbepaling ten aanzien van verharding zoals opgenomen in de Keur.

Waterkwaliteit

Huidige situatie

De huidige waterkwaliteit op het Zeeburgereiland is slecht. Dat wordt veroorzaakt door de rechtstreekse afwatering van de hoofdinfrastructuur (voornamelijk ringweg A10) en de nog voorkomende ongezuiverde lozingen van niet op de riolering aangesloten percelen. De kwaliteit van het oppervlaktewater wordt ook negatief beïnvloed door de verontreiniging in de (water)bodem.

Toekomstige situatie

Door de sanering van de verontreinigde land- en waterbodems zoals omschreven in hoofdstuk 6.6 zal de waterkwaliteit aanzienlijk verbeteren, omdat de diffuse lozing van verontreinigde stoffen in het grond- en oppervlaktewater daardoor zal verminderen.

Daarnaast zijn door Waternet eisen gesteld aan het toekomstige rioleringssysteem. Schone en vervuilde waterstromen zullen worden gescheiden. Afvalwater zal worden ingezameld en afgevoerd naar de zuivering. Relatief schoon regenwater afkomstig van daken en buurtwegen wordt waar mogelijk benut of wordt rechtstreeks naar het oppervlaktewater afgevoerd. Regenwater afkomstig van wegen met een lage verkeersintensiteit zal worden voorgezuiverd voordat het op het oppervlaktewater wordt geloosd. Vervuild regenwater afkomstig van de hoofdwegen, drukke parkeerplaatsen, bedrijfsterreinen etc. wordt afgevoerd door middel van een verbeterd gescheiden stelsel, waarbij de eerste flux wordt afgevoerd naar de rioolwaterzuivering. Deze inrichting van de riolering zal resulteren in minder emissies van verontreinigde stoffen naar het oppervlaktewater, ondanks de toename van het aantal bewoners en het verhard oppervlak op het eiland.

De bestaande woonboten en drijvende woningen aan de zuidoever van het Zeeburgereiland kunnen als gevolg van de aanleg van een strook voor kabels en leidingen voor de zuidoever worden aangesloten op de riolering. Al deze maatregelen zullen positief bijdragen aan een verbetering van de kwaliteit van het water in het IJmeer.

De watergangen worden als volgt ingericht:

- De minimale waterdiepte is 1 meter;
- Hoofdwatergangen zullen minimaal 10 meter breed zijn;

- Doodlopende watergangen en lange overkluizingen worden voorkomen;
- De duikers zullen ruim genoeg zijn voor de doorstroming;
- De waterstructuur van het oppervlaktewater wordt zodanig gekozen dat het water uit het regenwaterstelsel goed kan worden geloosd en de ontwatering kan worden gegarandeerd.

Door deze maatregelen neemt het watervolume en de circulatiemogelijkheden aanzienlijk toe. De buffercapaciteit om verontreiniging op te vangen en te verwerken wordt hierdoor vergroot ten opzichte van de huidige situatie.

Uit het MER is gebleken dat een verbod op het gebruik van uitlopende maatregelen noodzakelijk is om de waterkwaliteit te verbeteren. Op die manier wordt voorkomen dat deze schadelijke stoffen in contact kunnen komen met oppervlaktewater of door uitspoeling van regenwater naar het oppervlaktewater kunnen stromen. Dit verbod is opgenomen als voorschrift in het bestemmingsplan.

Zoals gezegd maakt het bestemmingsplan RI-oost geen lozingen van gevaarlijke stoffen mogelijk. Als gevolg van de omschreven maatregelen, in combinatie met de afname van de diffuse lozingen, zal de waterkwaliteit op en rond het Zeeburgereiland, waaronder het RI-oosterrein, aanzienlijk toenemen ten opzichte van de huidige situatie. Een goede chemische toestand voor oppervlaktewater in de omgeving van het eiland in de zin van de KRW is dan ook gegarandeerd.

Ecologie

De in het kader van de herinrichting nieuw te graven watergangen zullen de oevers van onder meer het RI-oosterrein voor een groot deel natuurvriendelijk worden ingericht. Dat zal leiden tot een verbetering van de waterkwaliteit en zal leiden tot het ontstaan van een leefomgeving voor verscheidene soorten flora en fauna.

Bij de aanleg van de waterkering rond het gehele Zeeburgereiland, deels gelegen in het plangebied RI-oost, worden de bestaande natuurwaarden zoveel mogelijk ontzien. Waar mogelijk wordt de ecologische verbindingfunctie van de waterkeringen versterkt.

Waterstaatkundige veiligheid

Waterkeringen

Het Zeeburgereiland ligt op dit moment nog niet binnen een dijkkringgebied en ligt daardoor „buitendijks“. De huidige waterstaatkundige veiligheid wordt gegarandeerd door een waterkering met de status zomerkade. Gelijktijdig met de herinrichting van het Zeeburgereiland wordt het eiland voorzien van een primaire waterkering. Deze zal bewoners en bebouwing op het eiland voldoende veiligheid bieden tegen hoge waterstanden en golfaanval vanuit het IJmeer en Markermeer. Daartoe wordt de primaire waterkering rond dijkkringgebied 44 omgelegd. Dit dijkkringgebied kent een veiligheidsnorm van 1/1250. Bestuurlijk is overeengekomen dat rond het IJsselmeergebied een veiligheidsnorm van 1/4000 zal worden gerealiseerd. Dat wil zeggen dat de hoogste waterstand waarop de kruinhoogte van de waterkering rond het eiland berekend moet zijn eens in de vierduizend jaar overschreden mag worden. De waterkering wordt ontworpen om te voldoen aan een veiligheidsnorm van 1/4000.

Tijdelijke waterkeringen

De definitieve primaire waterkering zal pas volledig gereed zijn als alle deelgebieden op het Zeeburgereiland zijn gerealiseerd. Om ervoor te zorgen dat bij de oplevering van de eerste woningen in RI-Oost sprake is van een waterstaatkundig volledig veilige situatie wordt gebruik gemaakt van tijdelijke waterkeringen. Deze zorgen er samen met de gereedgekomen

delen van de definitieve waterkering voor dat steeds sprake is van een gesloten dijkkring rond het eiland.

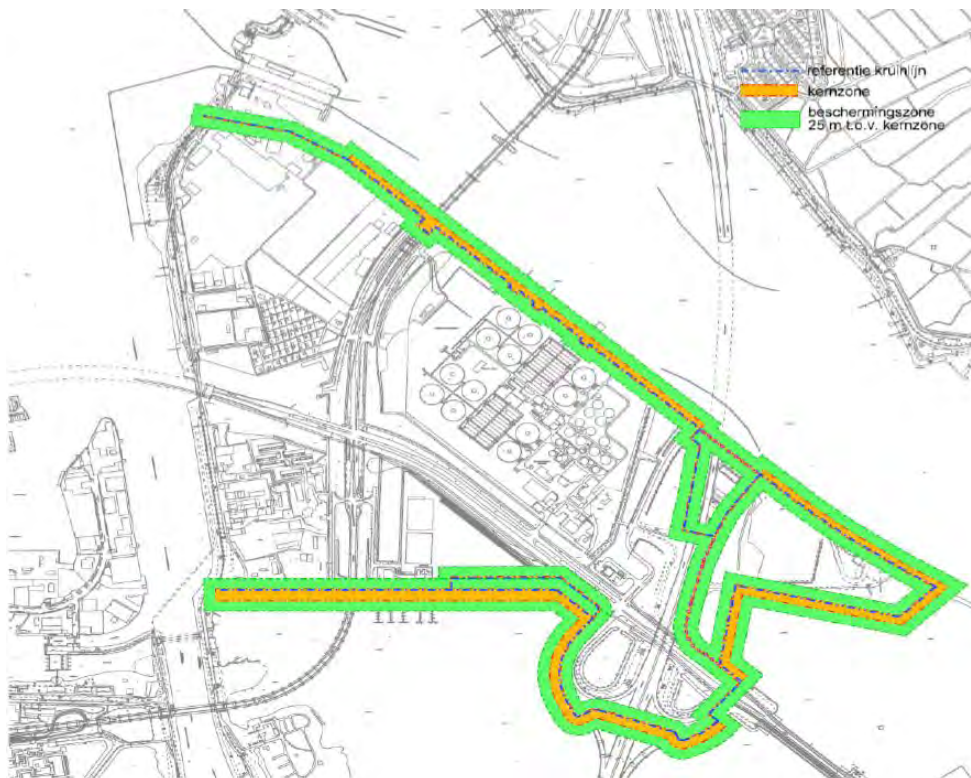
Het tracé van de tijdelijke kering volgt de huidige oevers van het Zeeburgereiland en is daarmee grotendeels gelijk aan het tracé van de definitieve kering. Alleen bij de oostpunt van het eiland zal het definitieve tracé afwijken van de huidige oever en meer langs de A10 liggen.

Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland hebben aangegeven toezicht te houden op het onderhoud en beheer van de tijdelijke keringen dat wordt uitgevoerd door de gemeente.

Om te voorkomen dat in geval van nood een veiligheidsrisico ontstaat, is voor de tijdelijke keringen een calamiteitenplan opgesteld.

Keur

Zoals aangegeven onder het kopje „toetsingskader en normstelling” van deze waterparagraaf bevat de Keur een aantal verbodsbepalingen ten aanzien van handelingen op of in de kernzone of beschermingszone van waterkeringen. Zo is het bijvoorbeeld verboden om te graven en grond te verwijderen. Ook is het verboden om werken aan te brengen op een diepte van meer dan 0,5 meter. Wanneer de in de Keur omschreven activiteiten zijn toegestaan op grond van het bestemmingsplan RI-oost in de betrokken zones, is hiervoor daarnaast een ontheffing noodzakelijk van de verbodsbepaling in de Keur. Op de navolgende afbeelding is de kernzone en de beschermingszone van het toekomstig tracé van de waterkering aangeduid.



Te ontwikkelen tijdelijke en definitieve waterkering (kern- en beschermingszone)

Conclusie

Gelet op het voorgaand kan worden vastgesteld dat de herontwikkeling van het Zeeburgereiland, waaronder het RI-Oosterrein, zal leiden tot een betere ontwatering. In het bestemmingsplan RI-Oost is vastgelegd dat souterrains en parkeerkelders niet dieper worden aangelegd dan NAP -0,4 m. om te voorkomen dat deze bouwwerken tot de slecht doorlatende deklaag in de bodem reiken en op die manier de afwatering van grondwater belemmeren. Om dezelfde reden worden ondergrondse bouwwerken zodanig aangelegd dat er loodrecht op de grondwaterstromen altijd voldoende onbebouwde openingen blijven om te voorkomen dat de afstroming van het grondwater wordt belemmerd.

De herontwikkeling zal leiden tot een aanzienlijke verbetering van de (grond)waterkwaliteit en tot een toename van het ecologisch potentieel van het eiland in z'n geheel. In het kader van de herontwikkeling worden geen functies mogelijk gemaakt waarvan lozingen van gevaarlijke stoffen te verwachten zijn. In de planregels is bepaald dat geen uitlogende materialen mogen worden gebruikt. Gelet op het voorgaande levert de herontwikkeling van het Zeeburgereiland, waaronder het RI-Oosterrein, een positieve bijdrage aan de implementatie van de KRW.

Voor de geplande verhardingen op het eiland kan een ontheffing worden verkregen op grond van de Keur, gelet op het percentage water dat wordt gerealiseerd. Het bestemmingsplan RI-oost is in dit opzicht dan ook uitvoerbaar.

Gezien de aanleg van een tijdelijke en definitieve waterkering rond het Zeeburgereiland zal op het eiland een waterstaatkundig veilige situatie ontstaan. De waterkering wordt planologisch mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan.

Op basis van het voorgaande kan worden vastgesteld dat de watertoestand geen belemmering vormt voor de herontwikkeling van het Zeeburgereiland en de uitvoering van het bestemmingsplan RI-oost.

6.11 Ecologie**Beoogde ontwikkeling**

Het Zeeburgereiland ligt in de nabijheid van Natura 2000 gebieden en van wateren die deel uitmaken van de ecologische hoofdstructuur (EHS). Aan de westkant van het eiland zal een ecologische verbindingszone worden gerealiseerd, die eveneens deel uitmaakt van de EHS. De westrand van het eiland maakt ook deel uit van de hoofdgroenstructuur van de gemeente Amsterdam. De beoogde ontwikkelingen zouden gevolgen kunnen hebben voor de natuurwaarden van deze gebieden. Daarnaast is denkbaar dat de ontwikkelingen kunnen leiden tot aantasting van beschermde dier- of plantensoorten.

Toetsingskader gebiedsbescherming**Natuurbeschermingswet 1998**

Op grond van de Natuurbeschermingswet zijn gebieden aangewezen die deel uitmaken van het Europese netwerk van natuurgebieden (Natura 2000). Dit zijn speciale beschermingszones (SBZ). Als een bestemmingsplan gevolgen heeft voor de natuurwaarden van een Natura 2000 gebied, moet worden onderzocht of de ontwikkelingen die het plan mogelijk maakt de kwaliteit van deze gebieden kan verslechteren of de soorten waarvoor de SBZ is aangewezen kan verstoren. Wanneer dat het geval is, heeft het plan goedkeuring van Gedeputeerde Staten en is een vergunning nodig voor de daadwerkelijke uitvoering van het plan.

Nota Ruimte: ecologische hoofdstructuur

In de Nota Ruimte zijn gebieden aangewezen die deel uitmaken van de zogenaamde ecologische hoofdstructuur (EHS). De Nota Ruimte maakt onderscheid tussen de „netto” en de „bruto” begrensde EHS. Voor beide geldt een ander beleidsmatig beschermingsregime. De netto begrensde EHS zijn de gebieden zonder de robuuste verbindingen en de natte natuur. Voor deze gebieden geldt het „nee, tenzij”-regime. Dat wil zeggen dat nieuwe plannen, projecten of handelingen in deze gebieden niet zijn toegestaan wanneer deze de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied significant aantasten. De bruto begrensde natuur betreft voornamelijk natte natuur (grote wateren zoals het IJmeer, Markermeer en kustzone Muiden). Voor deze gebieden geldt een planologische basisbescherming. Deze is gericht op het voorkomen van onomkeerbare ingrepen in relatie tot de toekomstige functie. Dat betekent dat bij de ingrepen voldoende ruimte en gebiedskwaliteit behouden moet blijven voor de toekomstige ecologische functie.

Hoofdgroenstructuur

In het Structuurplan Amsterdam is de hoofdgroenstructuur aangegeven om het groen in de stad te beschermen.

Toetsingskader soortenbescherming

De Flora en faunawet (Ffw) bevat verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen. Afhankelijk van de beschermde status van de soort geldt een vrijstelling of kan een ontheffing worden verleend door de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV).

Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan moet worden onderzocht of de Ffw aan de uitvoering van het bestemmingsplan in de weg staat. Dit zal zich voordoen, wanneer de uitvoering van het bestemmingsplan tot ingrepen noodzaakt waarvoor geen ontheffing kan worden verleend.

Onderzoek beschermde gebieden rondom het Zeeburgereiland***Natura 2000***

De omliggende Natura 2000 gebieden IJmeer en Markermeer zijn onder meer aangewezen ter bescherming van kuifeenden, tafeleenden, krakeenden en meerkoeten. Om de effecten voor dit plan te beoordelen zijn tellingen van watervogels en vliegbewegingen in de omgeving van het Zeeburgereiland uitgevoerd. Hieruit blijkt dat de vogels voornamelijk foerageren langs de stenige oevers van het gebied „Hannesgat” aan de westzijde van het eiland dat als natuurgebied is aangelegd. Dit gebied blijft onaangetast in het kader van de herontwikkeling van RI-Oost en de aanleg van de waterkering, zodat in dit opzicht geen negatief effect voor de genoemde soorten te verwachten valt.

In de nabijheid van het eiland bevinden zich geen belangrijke oppervlaktes driehoeksmosselen of waterplanten die verloren zullen gaan door het werk aan de waterkering. De verstoring van vogels als gevolg van de ontwikkelingen zal niet wezenlijk verschillen van de reeds aanwezige verstoring.

Rond het Zeeburgereiland komen kranswiervegetaties, rivierdonderpadden en meervleermuizen voor. Ter bescherming van deze soorten is de kustzone Muiden aangewezen als Natura 2000 gebied.

Door het werk aan de waterkering dat voorzien is langs alle oevers van het eiland, zal gewerkt worden in de stenige oever waar de rivierdonderpad voorkomt. Door deze werkzaamheden gaat tijdelijk een beperkt oppervlak aan leefgebied van de rivierdonderpad verloren. Van een permanente aantasting van het leefgebied van de rivierdonderpad zal

geen sprake zijn. Er zijn geen significante gevolgen voor de populatie binnen of buiten de grenzen van de SBZ.

De toename van openbare verlichting langs de oevers van het eiland kan een verstorend effect hebben op de meervleermuizen aan de noord- en oostkant van het eiland, welke zijde worden gebruikt als migratie- en foerageerroute van enkele vleermuizen. De gemeente zal in overleg treden met de gebruikers over de ecologisch goede kleurstelling van de verlichting. De verlichting zal in ieder geval geen gevolgen hebben voor de populatie in de SBZ.

EHS

Bij de aanduiding van het IJmeer, Markermeer en kustzone Muiden als “groot water” is door de provincie niet nader aangegeven om welke te behouden natuurwaarden het gaat. In het kader van de natuurtoets is hieraan daarom een zo breed mogelijke invulling gegeven.

Aangenomen is dat de belangrijkste kwaliteiten van open water zijn: de functie van leefgebied voor vissen, schelpdieren (driehoeksmosselen) en watervegetaties en de functie van rust- en foerageergebied voor watervogels. Aan deze aspecten is hierboven al veel aandacht besteed. Daarnaast zal de westrand van het Zeeburgereiland gaan functioneren als ecologische verbindingzone tussen de Diemerzeedijk en Noord Holland Midden. Deze zone zal met name geschikt zijn voor de ringslang, maar ook andere dieren zullen van deze verbindingzone kunnen profiteren. Het bestemmingsplan voorziet daarom in fauna uittreedplaatsen op de noordoever en natuurvriendelijk ingerichte oevers.

Hoofdgroenstructuur

De westrand van het eiland is in het structuurplan aangeduid als onderdeel van de hoofdgroenstructuur. Omdat de werkzaamheden aan de waterkering geen betrekking hebben op de westkant van het eiland, zal geen sprake zijn van aantasting van dit gebied.

Onderzoek beschermde soorten in het plangebied RI-Oost

Uit het onderzoek is gebleken dat in het plangebied RI-Oost (maar ook in de nabijgelegen „Sluisbuurt”) de rivierdonderpad voorkomt in de oever aan de noordrand van het gebied. Als gevolg van de werkzaamheden aan de waterkering zal de oeverzone worden omgewoeld of omgegraven. Dit zal leiden tot een beperkt en tijdelijk verlies aan leefgebied en de voortplantingsplaatsen van de rivierdonderpad. Hiervoor is een ontheffing vereist op grond van de Ffw. Ontheffing wordt verleend als geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de rivierdonderpad. De rivierdonderpad komt in delen van het IJmeer en Markermeer in grote aantallen voor. Ook in de omgeving van het plangebied RI-Oost is het een veel voorkomende soort. Het verlies aan leefgebied en voortplantingsplaatsen is bovendien slechts tijdelijk van aard. Nadat de werkzaamheden zijn afgerond, kan de rivierdonderpad terugkeren naar de oeverzone. Om die redenen is de benodigde ontheffing reeds verleend.

Uit de natuurtoets blijkt dat in de nabijheid van het RI-Oost terrein de beschermde plantensoort rietorchis voorkomt in de bedrijvenstrook en de berm van de ringweg A10. Door de herontwikkeling van het gebied zullen groeiplaatsen van deze soort verdwijnen. In de natuurtoets wordt aanbevolen om de planten uit te steken op de locaties waar de groeiplaatsen verdwijnen en te verplaatsen. Hierdoor wordt verzekerd dat het voortbestaan van de soort niet in gevaar komt. Voor het uitsteken en verplaatsen is een ontheffing vereist. Ook deze ontheffing is reeds verleend.

Conclusie

De herontwikkeling van het RI-Oostterrein, waaronder de aanleg van de waterkering, zal zeker niet leiden tot een verstoring van de soorten ter bescherming waarvan de wateren in de omgeving van het eiland zijn aangewezen als Natura 2000 gebied Markermeer en

IJmeer. Aangezien derhalve in de oriëntatiefase (voortoets) kan worden uitgesloten dat er zich significante effecten op de soorten en habitats van het Natura 2000 gebied zullen voordoen, wordt noch aan een verstorings- en verslechteringstoets, noch aan een passende beoordeling toegekomen. Een vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 voor de activiteiten die het plan mogelijk maakt is dan ook niet vereist.

De herontwikkeling leidt niet tot onomkeerbare ingrepen in de natuurwaarden van de EHS in de omgeving. Derhalve blijft voldoende ruimte en gebiedskwaliteit behouden voor de toekomstige ecologische functie van deze gebieden. In zoverre is de herontwikkeling van het RI-Oostterrein in overeenstemming met hetgeen in de Nota Ruimte is bepaald ten aanzien van de EHS.

Als gevolg van de voorziene ontwikkelingen in het deelgebied RI-Oost zal tijdelijk een deel van het leefgebied en de voortplantingsplaatsen van de rivierdonderpad worden aangetast. Hiervoor is een Ffw-ontheffing verleend. Ook voor het uitsteken en vervoeren van de rietorchis is een ontheffing verleend. De uitvoerbaar van het bestemmingsplan RI-Oost is wat betreft de Flora- en faunawet dan ook niet in geding.

Op grond van het voorgaande kan worden vastgesteld dat er geen ecologische belemmeringen bestaan tegen de herontwikkeling van het RI-Oost terrein.

Ter optimalisatie van de ecologische potentie van het RI-Oostterrein worden in het kader van de herontwikkeling nog de volgende maatregelen getroffen:

- De gemeente creëert ondiepten/eilandjes rond de brugpijlers van de landhoofden van de Schellingwouderbrug;
- In het bestemmingsplan worden fauna uittreedplaatsen mogelijk gemaakt aan de noordoever van het plangebied.
- De landzijde van de waterkering bij de ringsloot wordt natuurvriendelijk ingericht door de gemeente;
- De buitenoevers van de ringsloten worden natuurvriendelijke ingericht door de gemeente;
- De gemeente zal ecologisch waardevolle bomen aanplanten in het plangebied;
- De gemeente treedt met betrokken gebruikers in overleg over ecologisch goede kleurstelling van licht dat uitstraalt op de oever.

6.12 Landschap

Beoogde ontwikkeling

In het kader van de herontwikkeling van het RI-Oostterrein zal nieuwe bebouwing worden gerealiseerd. Dat geldt ook voor de andere deelgebieden op het Zeeburgereiland. Deze bebouwing en de verdere inrichting van het gehele eiland zal van invloed zijn op de landschappelijke beleving van het eiland.

Toetsingskader

Nota Ruimte

In de Nota Ruimte is in hoofdstuk 3.4.4 aangegeven dat het belangrijk is dat landschappelijke kwaliteit ook buiten de werelderfgoedgebieden en de nationale landschappen expliciet worden meegenomen in de ruimtelijke afwegingen. Het betreft zowel behoud, versterking en vernieuwing van de landschappelijke kwaliteit, als een adequate borging van de gewenste landschappelijke kwaliteiten, zoals natuur, architectuur en cultuurhistorie, de gebruikswaarde en de belevingswaarde van het landschap.

Streekplan Noord-Holland Zuid

Om grootschalige groene landschappen hun kwaliteit en identiteit te laten behouden wil de provincie het contrast tussen stad en lang behouden en versterken. De verstedelijking vindt steeds plaats in samenhang met de ontwikkeling van ruimte voor water en groen. Bestaande natuur en groengebieden worden verbeterd en versnippering van het landschap wordt verminderd.

Stelling van Amsterdam

In het Streekplan is ook de Stelling van Amsterdam weergegeven. Dit is een historische verdedigingsring rond de stad Amsterdam, bestaande uit dijken, dammen, sluizen en forten. Het beleid ten aanzien van de Stelling is primair gericht op het behouden en versterken van de karakteristieke cultuurhistorische en landschappelijke waarden van de Stelling en de ruimtelijke samenhang daarvan. Voor zover de Stelling is gelegen binnen de rode contouren van verstedelijking, zullen de waarden moeten samengaan met of worden opgenomen in ontwikkelingen ten behoeve van wonen en werken.

Structuurplan Amsterdam

Door verdichting van bestaand stedelijk gebied, zoals het Zeeburgereiland, kan een groot deel van het stedelijk programma daar een plek krijgen en hoeft minder ruimte in het buitengebied te worden aangesproken. Volgens het structuurplan kan het contrast tussen stad en open land met deze verstedelijkingsstrategie behouden blijven. De strategie van behoud geldt vooral voor grote landschapseenheden zoals het IJmeer, die nog een relatief grote gaafheid en openheid kennen.

Onderzoek

Huidige situatie

Een deel van het eiland ten oosten van de A10 bestaat voornamelijk uit braakliggend terrein en lage ruigtevegetatie. Ten behoeve van de aanleg van een tijdelijk gronddepot op de oostpunt zal deze vegetatie worden verwijderd.

De oostelijke punt van het eiland gaat over en een lange strekdam in het Buiten-IJ. Deze strekdam, begroeid met riet en wilgen, is een duidelijk zichtbaar element in het landschap. Als gevolg van de ontwikkelingen op IJburg is een opening van ongeveer 200 meter aangebracht in het midden van de dam.

Het gehele oostelijk deel van het eiland wordt omgeven door een zeer waterrijk landschap, dat zicht biedt op IJburg, het Buiten IJ en Durgerdam. Vanaf de randen van dit deel is vrij zicht op de stedelijke bebouwing van Amsterdam centrum en Amsterdam noord.

Het centrale deel van het eiland werd tot voor kort gedomineerd door industriële- en bedrijfsbebouwing, omzoomd door hoog opstaande struwelen van onder meer wilgen en populieren. De installaties en gebouwen van de rioolwaterzuiveringsinstallatie bepaalden hier in het verleden het landschapsbeeld. Alle installaties zijn inmiddels gesloopt met uitzondering van de silo's, die zullen worden ingepast in de nieuwe ontwikkelingen. De struwelen zijn gekapt.

Het noordwestelijk deel van het eiland is grotendeels in gebruik als industrieterrein. De hier aanwezige betoncentrale bepaald het landschapsbeeld voor een groot deel. De dijk aan de noordwestrand vormt een landschappelijke afscheiding van het Binnen IJ. Op de dijk staan enkele markante dijkwoningen. Vanaf de noordwestpunt is er vrij zicht op de Oranjesluizen, Schellingwoude en Zeeburg.

De IJdijk over de westrand van het Zeeburgereiland maakt als hoofdverdedigingslijn deel uit van de Stelling van Amsterdam.

Het westelijk en zuidwestelijk deel wordt gekenmerkt door een gesloten landschapsbeeld met hoog opstaande begroeiing van populieren en wilgen. Op dit deel van het eiland zijn bedrijfsgebouwen, studentenhuisvesting en een woonwagenkamp aanwezig.

Door het wisselende karakter van de verschillende delen van het eiland is het contrast tussen stedelijk en landelijk gebied grotendeels afwezig in de huidige situatie. Het gebied vormt een diffuus overgangsgebied tussen het stedelijke en landelijk gebied. Het landschapsbeeld wordt gekenmerkt door weinig samenhang en door verrommeling. Er zijn weliswaar enkele landschappelijke elementen aanwezig, maar deze zijn niet uniek of kenmerkend voor het gebied.

Nieuwe situatie

In de nieuwe situatie zal de landschappelijke samenhang op het eiland aanzienlijk verbeteren. De ruimtelijke basisstructuur van het Zeeburgereiland bestaat uit een stelsel van openbare ruimten met daarbinnen een aantal ontwikkelingsgebieden. Met name de openbare ruimtestructuur zal bijdragen aan de interne samenhang op het eiland. De voorziene wegen, het groen en de waterstructuur leggen de relatie tussen de verschillende deelgebieden, de bebouwing en het omringende landschap.

Over het bestaande wegennet zal een nieuwe wegenstructuur worden gelegd. Alle delen van het eiland worden hierdoor bereikbaar en met elkaar verbonden. De nieuwe bomenlanen zorgen voor de interne samenhang in het gebied en leggen tegelijkertijd de relatie tussen de bebouwing, de groene randen en het water.

De herinrichting van de randen van het eiland tot oeverpark "De Groene Zoom" vormt eveneens een samenbindend raamwerk op het eiland. De randen krijgen een openbaar, groen karakter met wandel- en fietsroutes die een aansluiting hebben met de grotere groengebieden in de omgeving, zoals Waterland en Diemerscheg.

Een andere samenhangende laag wordt gevormd door de waterstructuur. Al het benodigde oppervlaktewater voor het deelgebied RI-oost wordt in een brede structuur langs de randen van het gebied gelegd. Op deze manier krijgt het water een zichtbare maat.

De keuze voor een karakteristiek woonmilieu op het eiland zal eveneens bijdragen aan de interne samenhang. De karakteristieke landschappelijke elementen op het eiland, zoals de groene randen, de bomenrijen en de ligging van het eiland in de groenzone tussen Waterland en Diemerscheg, zijn aanleiding voor de keuze voor een woonmilieu met een groen karakter. Het eiland krijgt een minder stenig en formeel karakter dan het Oostelijk havengebied of het Haveneiland van IJburg. In het deelgebied RI-oost komt een sportpark midden in het gebied, waardoor veel van de te projecteren woningen zicht zullen hebben op een open en groene ruimte. Een stedelijke dichtheid wordt op deze manier gecombineerd met een stedelijk groen karakter. De bebouwing zal voor een groot deel bestaan uit woningen in de middelhoogbouw. De maximale bouwhoogte zal 40 meter zijn (de silo's). De middelhoge blokken zullen een herkenbare basis vormen. Op een aantal punten worden accenten gelegd in de vorm van afwijkende bebouwing. In de buurten ten zuiden van de IJburgerlaan wordt veel laagbouw gerealiseerd. Op de noordwestpunt wordt hoogbouw toegevoegd. Door de groene randen komt de bebouwing niet direct aan het water te staan. Wanneer het groen in de woongebieden volgroeid is, zal met name de hogere bebouwing zichtbaar zijn vanuit de omgeving.

De bestaande cultuurhistorische elementen zoals de strekdam en de dijkwoningen blijven behouden in de herontwikkeling van het Zeeburgereiland.

In het kader van de herziening van het Streekplan Noord Holland Zuid is door de provincie Noord Holland aangegeven dat de IJdijk als onderdeel van de Stelling van Amsterdam geen beperkende invloed heeft op de herontwikkeling van het gebied. Wel zal het behoud van deze cultuurhistorisch belangrijke dijk in acht moeten worden genomen. Aan deze

voorwaarde wordt voldaan, nu over de westrand van het eiland een ecologische verbindingzone wordt gerealiseerd, waarin de landschappelijke en cultuurhistorische waarde van de dijk goed tot zijn recht komt.

Conclusie

Als gevolg van de bovenomschreven maatregelen in het kader van de herontwikkeling zal het Zeeburgereiland in de toekomst overkomen als een samenhangend geheel. Met de nieuwe bebouwing verdwijnt de verrommeling in het gebied en ontstaat een duidelijk contrast tussen stedelijk gebied waar het Zeeburgereiland deel van uit maakt en de landelijke gebieden ten noorden (IJmeer, Waterland) en ten zuiden (Diemerscheg) van het eiland. De IJdijk wordt als onderdeel van de Stelling van Amsterdam goed ingepast. De herontwikkeling van het eiland als geheel en van het RI-Oosterrein in het bijzonder, is in overeenstemming met het landelijk, provinciaal en gemeentelijk beleid ten aanzien van landschap.

6.13 Archeologie en cultuurhistorie

Beoogde ontwikkeling

In het plangebied RI-Oost is de rioolwaterzuiveringsinstallatie ontmanteld en wordt nieuwe woningbouw gepleegd. Er zullen sloop- en graafwerkzaamheden plaatsvinden. Daarbij moet beoordeeld worden of sprake is van archeologische en cultuurhistorische waarden die beschermd moeten worden of gedocumenteerd.

Toetsingskader en normstelling

Monumentenwet 1988

Op grond van de Monumentenwet 1988 is het verboden beschermde monumenten te beschadigen of te vernielen. Afbraak, verstoring, verplaatsing, herstel of gebruik op een wijze die leidt tot ontsiering of gevaar, is vergunningplichtig.

De wet bepaalt dat daarnaast dat de gemeenteraad bij vaststelling van een bestemmingsplan rekening houdt met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten. Met „monument“ wordt hier een (onbeschermd) archeologisch monument bedoeld, ofwel alle terreinen welke van algemeen belang zijn wegens hun schoonheid, hun betekenis voor de wetenschap of hun cultuurhistorische waarde.

Beleid provincie Noord-Holland

Culturele planologie en cultureel behoud behoort tot de kerntaken van de provincie zoals geformuleerd in de Cultuurnota 2005-2008 (Provincie Noord-Holland 2004). Hiermee sluit de provincie aan op de Nota Belvédère uit 1999, waarin behoud van cultuurhistorie door ontwikkeling wordt nagestreefd. De provincie betreft nadrukkelijk culturele waarden, waaronder ook archeologie, bij de realisatie van de ruimtelijke- en stedelijke vernieuwing. Hiertoe zijn gebieden, die naar verwachting archeologisch waardevol zijn, aangewezen als provinciale archeologische attentiegebieden op de Cultuur Historische Waardenkaart Provincie Noord-Holland (CHW). De waardestellingen van de CHW-kaart zijn bedoeld als primaire en algemene indicaties die per specifiek plangebied nadere invulling en precisering behoeven.

Archeologiebeleid gemeente Amsterdam

In aansluiting op het rijks- en provinciaal beleid heeft Bureau Monumentenzorg en Archeologie (BMA) van de gemeente Amsterdam in haar beleidsnota uit 2005 aandacht besteed aan vroegtijdige inpassing van archeologie in de ruimtelijke ordening. Goede integratie in ruimtelijke ordeningsprocessen is een voorwaarde om adequaat en op tijd in te kunnen spelen op bouwontwikkelingen in de stad en verlies van waardevol bodemarchief te

voorkomen. Op grond van het beleid moet bij bodemverstorende (bouw)activiteiten een nadere waardestelling plaatsvinden in de vorm van een bureauonderzoek (quick scan).

Onderzoek

Het Zeeburgereiland, waarop het RI-Oostterrein is gelegen, is nog relatief jong. Het eiland is ontstaan tussen 1892 en 1899 door de aanleg van de Oranjesluizen en de strekdam en de voltooiing van de zuidelijke dijk van het Amsterdam-Rijnkanaal. Tussen 1908 en 1913 is het westelijk deel van het eiland volgestort met bagger. Het eiland is opgebouwd uit recente ophogingslagen. In het grondlichaam van het eiland worden dan ook geen archeologische waarden van belang verwacht. De enige archeologische overblijfselen die op het eiland aangetroffen kunnen worden, houden verband met de periode dat hier sprake was van open water. Het eiland ligt in het historisch vaargebied tussen Amsterdam en de Zuiderzee waar vanaf de dertiende eeuw scheepvaartactiviteiten plaatsvonden.

Uit de cultuurhistorische waardenkaart van de provincie blijkt dat op het gehele Zeeburgereiland geen sprake is van archeologische of monumentale waarden. Het Zeeburgereiland is niet aangewezen als beschermd stadsgezicht. Op het eiland bevinden zich ook geen beschermde monumenten in de zin van de Monumentenwet 1988.

Uit een eerste inventarisatie door BMA (quickscan) is naar voren gekomen dat het Zeeburgereiland een gebied is met lage archeologische waarden tot 8 meter onder NAP. Vanaf deze diepte kunnen sporen worden aangetroffen van de genoemde maritieme activiteiten.

Inventarisatie heeft uitgewezen dat op het RI-Oostterrein eveneens een lage archeologische waarde te verwachten is. Installaties op het terrein zijn in het verleden gefundeerd met heipalen. Als gevolg van de toegepaste funderingstechniek zijn eventueel aanwezige archeologische waarden dieper dan 8 meter verstoord. De kans dat in dit gebied nog archeologische waarden worden aangetroffen is dan ook laag. Verdergaand archeologisch onderzoek op het RI-Oostterrein is daarom niet noodzakelijk.

Conclusie

Gelet op het voorgaande kan worden vastgesteld dat de herontwikkeling van het RI-oost terrein plaatsvindt op een wijze die in overeenstemming is met de wet- en regelgeving ter bescherming van het archeologisch en cultureel erfgoed. Van een aantasting van cultuurhistorische of archeologische waarden is geen sprake.

Als verwijzing naar het industriële verleden, maakt het bestemmingsplan RI-Oost het mogelijk om elementen van de rioolwaterzuiveringsinstallatie op het terrein te behouden en te hergebruiken.

6.14 Energie en duurzaamheid

Beoogde ontwikkeling

In het kader van de herontwikkeling van het Zeeburgereiland, waaronder het RI-Oostterrein, wordt gestreefd naar duurzaam ruimte-, materiaal- en energieverbruik.

Toetsingskader

In de Basiskwaliteit Woningbouw Amsterdam 2006 zijn richtlijnen opgenomen ten aanzien van duurzaamheid en energiezuinigheid. Deze richtlijnen gelden voor alle in de gemeente Amsterdam te realiseren nieuwbouwwoningen en maken integraal deel uit van het Amsterdamse grondprijsbeleid.

Conclusie

Duurzame en energiezuinige herontwikkeling van het RI-Oostterrein wordt gegarandeerd in het kader van de gronduitgifte. Zo zal in het gebied onder meer toepassing worden gegeven aan stadsverwarming; het Zeeburgereiland is aangewezen als gebied waar stadsverwarming wordt toegepast. In de Bouwverordening wordt de aansluitplicht van de stadsverwarming geregeld. Daarnaast wordt bij het aanleggen van de waterkeringen zoveel mogelijk materiaal hergebruikt.

7. Uitvoerbaarheid

7.1 Economische uitvoerbaarheid

Beoogde ontwikkeling

Om de herontwikkeling van het Zeeburgereiland, waaronder het RI-Oostterrein, tot een nieuw woon- en werkgebied mogelijk te maken, moeten ontwikkelingskosten worden gemaakt. Het betreft onder andere de kosten van verwerving, een bijdrage in de verplaatsing van de rioolwaterzuiveringsinstallatie, de sloop dan de bestaande opstallen, de te verrichten grondverbetering, de aan te leggen waterkeringen, de te realiseren kunstwerken, de aanleg van het nieuwe maaiveld en de proceskosten (voorbereiding van ruimtelijke besluiten etc.).

Toetsingskader

Op grond van artikel 3.1.6, onder i, van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moet de toelichting van een bestemmingsplan inzicht geven in de uitvoerbaarheid van dat plan. Financiële uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan moet in dat kader ook worden aangetoond.

Krachtens artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening (Wro) stelt de gemeenteraad een exploitatieplan op om de kosten die de gemeente maakt bij de ontwikkeling van gebieden beter te kunnen verhalen. Dat is niet noodzakelijk als het verhaal van de kosten anderszins is verzekerd, bijvoorbeeld omdat de gemeente zelf eigenaar is van de gronden en deze in erfpacht kunnen worden uitgegeven. In dit geval is dit aan de orde. De gemeente is volledig eigenaar van de gronden binnen het gebied waar de wijk RI-Oost wordt ontwikkeld⁶. De gronden zullen opnieuw in erfpacht worden uitgegeven. Het toepassen van het erfpachtstelsel ten behoeve kostenverhaal past goed binnen het uitgangspunt van de Wro dat het privaatrechtelijke spoor voorop staat. Erfpacht is immers een privaatrechtelijk instrument waarbij de gemeente als eigenaar bepaalt tegen welke vergoeding haar gronden gebruik mogen worden genomen door derden. Naar zijn aard biedt dit systeem de gemeente de mogelijkheid om kosten die de gemeente maakt ten behoeve van de grondexploitatie van gronden te verhalen op derden die gebruik maken van die gronden. Kostenverhaal met behulp van erfpacht past derhalve binnen het wettelijk voorzien systeem voor het verhaal van de kosten van de grondexploitatie. De gemeente ontvangt immers een vergoeding voor het gebruik van de gronden, uit deze vergoeding kunnen de kosten van de grondexploitatie worden bekostigd.

Onderzoek

Met de vaststelling van het Ontwikkelingsplan Zeeburgereiland op 13 april 2005 is tevens de grondexploitatie vastgesteld. Het Zeeburgereiland wordt gefaseerd en per deelgebied ontwikkeld. Om de ontwikkeling financieel inzichtelijk te houden, is de grondexploitatie opgebouwd uit meerdere deelexploitaties. De deelexploitaties zijn richtinggevend voor de uitwerkingen in de opvolgende planfasen per deelgebied. Ook voor het gebied RI-Oost is een deelexploitatie opgesteld. De investeringen en grondopbrengsten in het gebied RI-Oost zijn hierin opgenomen. Aangezien er sprake is van één grondexploitatie voor het gehele Zeeburgereiland kan tussen de verschillende deelexploitaties worden verevend, zonder dat dit gevolgen heeft voor het saldo van de complete grondexploitatie.

In de grondexploitatie zijn alle kosten die verbonden zijn aan de ontwikkeling van het Zeeburgereiland tot een nieuw woon- en werkgebied opgenomen. Het betreft onder andere de kosten van verwerving, een bijdrage in de verplaatsing van de rioolwaterzuiveringsinstallatie, de sloop dan de bestaande opstallen, de te verrichten

⁶ Hierbij moet voor de volledigheid worden opgemerkt dat de 'oren' van de A10 waar de waterkering over loopt eigendom zijn (en blijven) van het Rijk. Echter de kosten voor de ontwikkeling van deze waterkering is verdisconteerd in de grondexploitatie.

grondverbetering, de aan te leggen waterkeringen, de te realiseren kunstwerken, de aanleg van het nieuwe maaiveld en de proceskosten. Het grootste deel van deze kosten moet ongeacht de omvang of samenstelling van het programma worden gemaakt om het Zeeburgereiland te kunnen ontwikkelen. In de grondexploitatie zijn tevens de grondopbrengsten begroot.

Bij vaststelling van een uitwerking van een deelgebied (afsluiting van een planfase) wordt ook de grondexploitatie geactualiseerd. Bij de behandeling van het Stedenbouwkundig Plan RI-Oost op 24 januari 2007 is tevens de geactualiseerde grondexploitatie vastgesteld. De kosten die ten laste komen van de grondexploitatie zijn daarin begroot op € 348,2 miljoen nominaal (prijspeil 1-1-2006).

De gronden binnen het deelgebied RI-Oost zijn eigendom van de gemeente Amsterdam en zullen conform het toepasselijke gemeentelijke grondbeleid in erfpacht worden uitgegeven. De grondopbrengsten zijn begroot op € 350,1 miljoen nominaal (prijspeil 1-1-2006).

Het nominale saldo is daarmee € 1,9 miljoen positief en € 0,4 miljoen positief op netto contante waarde per 1 januari 2006. Het saldo wordt ten laste gebracht van het Vereveningsfonds van de gemeente Amsterdam. Naast de eerder genoemde kosten zijn er kosten gemoeid met de sanering van de bodem, welke zijn begroot op € 7,4 miljoen. Deze kosten worden gedekt door de stelpost bodemsanering binnen het Vereveningsfonds.

Conclusie

Nu de kosten van de grondexploitatie en van de bodemsanering zijn gedekt door respectievelijk de grondopbrengsten en het vereveningsfonds vormt financiële uitvoerbaarheid geen belemmering voor de realisatie van het bestemmingsplan RI-Oost. Het opstellen van een exploitatieplan is niet noodzakelijk aangezien kostenverhaal anderszins is verzekerd.

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Inspraak Ontwikkelingsplan Zeeburgereiland

In het kader van de totstandkoming van het Ontwikkelingsplan Zeeburgereiland is aan betrokken particulieren, bedrijven, instellingen en overheidsdiensten in de loop van 2004 de gelegenheid geboden om in te spreken en te adviseren over dit plan.

De resultaten van het advies- en inspraaktraject en de reacties hierop zijn vastgelegd in een notitie 31 januari 2005. De uitkomsten van dit traject zijn bij de besluitvorming in de raad over het Ontwikkelingsplan Zeeburgereiland meegenomen.

Inspraak Stedenbouwkundig plan RI-Oost

Ook het Stedenbouwkundig plan RI-Oost is onderwerp geweest van een inspraak- en adviestraject. De inspraakreacties, adviezen en reacties van de gemeente hierop zijn weergegeven in een notitie van 31 mei 2006. De uitkomsten van dit traject zijn bij de besluitvorming in de Raad over het Stedenbouwkundig Plan meegenomen. Het onderhavige bestemmingsplan volgt het stedenbouwkundig plan RI-Oost.

7.2.1 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro

Uitkomsten artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening overleg

Conform artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening is het concept bestemmingsplan toegestuurd aan de volgende artikel 3.1.1 partners:

1. Waternet/ AGV;
2. Stadsregio Amsterdam;

3. Provincie Noord-Holland;
4. Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurhistorie en Monumentenzorg (RACM);
5. Rijkswaterstaat Directie Noord-Holland;
6. Rijkswaterstaat IJsselmeergebied;
7. Ministerie van Economische Zaken;

8. Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit;
9. Vrom-Inspectie, Regio Noord-West;

Van de instantie genoemd onder 3 is geen reactie ontvangen. De instanties genoemd onder 4, 5, 6, 7, 8 en 9 hebben hun reacties gebundeld in één (rijks) reactie. De reacties zijn hieronder samengevat weergegeven en beantwoord.

Waternet / AGV

Planregels:

- Waternet adviseert om in artikel 16 de gemeentelijke grondwaternorm voor kruipruimten op te nemen van 0,90 meter beneden maaiveld, tenzij het toepassen van kruipruimten verboden is. Daarnaast wordt voorgesteld in 16.2 sub d op te nemen "grondwaterdiepte van 0,5 meter ten opzichte van het maaiveld aanhouden".

Reactie:

- Door het toevoegen van de bestemming Groen 2 is artikel 16 vernummerd naar artikel 17. In artikel 17.2 sub d is opgenomen dat het verboden is binnen het plangebied kruipruimten te bouwen. Het tweede tekstvoorstel is in artikel 17.2 sub e overgenomen.

Plankaart:

- Het is Waternet onduidelijk waarom de bestemming Waterkering ter plaatse van de Zeeburgertunnel, de Heermabrug en de Oranjesluizen een versmalde bestemming krijgen ten opzichte van de rest van de waterkering. Met name het gedeelte ten oosten van de Zeeburgertunnel wordt het wenselijk bevonden dit breder te bestemmen.

Reactie:

- De waterkering ter plaatse van de Zeeburgertunnel, de Heermabrug en de Oranjesluizen heeft een waterkering die volledig onder een vlak maaiveld ligt. Door het ontbreken van aangrenzende taluds is de kernzone beperkt tot de breedte van de kruin van de waterkering, in deze gevallen is sprake van een verholen kering. De beschermingszone blijft ook bij deze verholen keringen 25 meter, gelijk aan die bij de overige waterkeringen.
De verholen (smalle) kering aan de oostzijde van de Zeeburgertunnel is een tijdelijke kering. De gemeente wil zich in dit stadium van de planvorming nog niet de definitieve kering vastleggen. Dit aangezien er thans nog een aantal onduidelikheden rond de oostpunt zijn, zodat nu nog geen definitieve keuze gemaakt kan worden ten aanzien van het tracé van de waterkering. Bovendien wil de gemeente eerst het totaal aan ruimteclaims in beeld hebben voordat een definitieve keuze voor de waterkering wordt gemaakt. In dit stadium staat primair het belang van een goede bescherming tegen hoogwater voorop. Dat wordt met de voorgestelde constructie geboden.

Toelichting:

- Ten aanzien van de afbeelding op blz. 69 van de toelichting ("te ontwikkelen waterkering inclusief kern- en beschermingszone") wordt opgemerkt dat het verstandig om de primaire waterkering met de referentiekruin, de kernzone en de beschermingszone overeen te laten komen met de tekening van het VO dijkversterkingsplan Zeeburgereiland. Daarnaast wordt opgemerkt dat het lijkt alsof de referentiekruinlijn aan de binnenzijde in plaats van aan de buitenzijde van de kruin ligt.

Reactie:

- Het VO dijkversterkingsplan is een plan dat de definitieve inrichting en aanleg van de primaire waterkering rondom het Zeeburgereiland regelt. Voor die locaties waar vooruitlopend op de aanleg van de definitieve waterkering tijdelijke maatregelen nodig zijn wordt een separaat plan opgesteld. Dit bestemmingsplan maakt het mogelijk dat in afwachting van het gereedkomen van de volledige definitieve primaire waterkering ook de tijdelijke keringen aangelegd kunnen worden zodat bij de oplevering van de eerste woningen, samen met de reeds gereedgekomen delen van de definitieve kering, sprake is van een gesloten dijkkring rond het eiland. De aanduiding van de tijdelijke kering wordt in paragraaf 6.10 nader verduidelijkt, ook op het kaartje in deze paragraaf staat nu de tijdelijke waterkering weergegeven.

Stadsregio Amsterdam

- De Stadsregio merkt op in hoofdstuk 2 (Beleidskader) een passage over het regionaal beleid te missen met daarin aandacht voor bijvoorbeeld het Regionaal Verkeer en Vervoersplan en de Regionale Woonvisie.

Reactie:

- In hoofdstuk twee van de toelichting is louter het „algemeen“ ruimtelijk beleid zoals de Nota Ruimte en het streekplan van de provincie Noord-Holland opgenomen. Het relevante sectorale (milieu)beleid is opgenomen in de betreffende onderdelen van hoofdstuk 6 van de plantoelichting. Daar wordt ook het door de Stadsregio gemiste Regionaal Verkeer en Vervoersplan (paragraaf 6.3) besproken. De Regionale Woonvisie is reeds betrokken bij het opstellen van het Ontwikkelingsplan Zeeburgereiland (paragraaf 7.2.2). Het woningbouwprogramma voor RI-Oost past binnen de ambities van de genoemde Regionale Woonvisie.

Vrom-Inspectie, Regio Noord-West / Rijkswaterstaat Directie Noord-Holland**Vrom-Inspectie***Externe veiligheid buisleidingen*

- De VROM-Inspectie merkt ten aanzien van de verplaatsing van de hogedruk aardgastransportleiding op dat bij de nadere uitwerking aandacht dient te worden gegeven aan het gebruik en de effecten op langere termijn.

Reactie:

- In de planregels en op de plankaart is de aardgastransportleiding middels een aanduiding geborgd. Hieraan gekoppeld zit in de diverse bestemmingen een regeling die het niet mogelijk maakt op de aardgastransportleiding te bouwen tenzij hiervoor een aanlegvergunning wordt verstrekt.
De aanleg van de aardgastransportleiding zal pas plaats vinden als een voor de kabels en leidingen acceptabele restzetting is bereikt. Deze eventuele restzetting zal worden gemonitord.
Wat betreft de gronden boven de aardgastransportleiding geldt dat hier de meest rustige (buurtontsluitings) weg binnen het plangebied is gelegen met in totaal zo'n 100 woningen die eraan ontsloten worden. Over deze weg zal dan ook niet frequent zwaar verkeer rijden.
Negatieve effecten op lange termijn voor de aardgastransportleiding worden dan ook niet verwacht.

LPG

- In paragraaf 6.8 van de toelichting wordt vermeldt dat het LPG-verkooppunt zal verdwijnen. Verzocht wordt in de toelichting nader in te gaan op welke wijze dit is geborgd.

Reactie:

- Het genoemde LPG-verkooppunt (Kriterion) gaat binnenkort weg. De Wm-vergunning hiervoor wordt aangepast. Overigens kan worden vermeldt dat de risicocontour van genoemde LPG-verkooppunt buiten het plangebied ligt.

Luchtkwaliteit

- Het plan is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) hetwelk in het voorjaar van 2009 zal worden vastgesteld. Hierin staan alle projecten opgenomen die "in betekenende mate" bijdragen aan de luchtkwaliteit. In de toelichting (paragraaf 6.5) wordt niet ingegaan waarom het plan doorgang kan vinden zolang het NSL niet in werking is getreden aangezien het project bij het NSL is aangemeld.

Reactie:

- De relatie tussen de aanmelding van het Zeeburgereiland bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit en het feit dat het project „niet in betekenende mate" bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit, is uitgelegd in paragraaf 6.5.

Rijkswaterstaat Directie Noord-Holland

Waterkwantiteit:

- In de toelichting wordt bij de beschrijving van de toekomstige situatie van het oppervlaktewater-systeem een uiteenzetting rondom haalbaarheid en fasering van de beoogde verplaatsing van het bestaande gemaal (van de zuidzijde naar westzijde) gemist.

Reactie:

- Het RI-Oost gebied is een deelgebied van het grotere geheel. De toename verharding van het plangebied heeft geen gevolgen op de huidige gemaalcapaciteit.

De hoeveelheid uit te malen water zal door de grote toename aan open water niet toenemen.

Waternet heeft aangegeven om een geschikte locatie voor het gemaal te zoeken met als zoekgebied uitslaan op het Amsterdam Rijnkanaal/Noordzeekanaal; in de planfase van de Sluisbuurt zal de mogelijkheid van een open verbinding worden onderzocht.

Waterkwaliteit:

- Omtrent lozingen wordt opgemerkt dat in de toelichting een concrete invulling en verwijzing naar het gemeentelijk riolerings- en aansluitplan wordt gemist, terwijl wel wordt gesteld dat de bestaande lozingen in de kom van het Zeeburgereiland kunnen worden aangesloten op een nog aan te leggen riolering. Dit aangezien aan de zuidzijde van het plangebied (buiten het bestemmingsplangebied) nog sprake is van ongezuiverde lozingen op het IJmeer van niet op het riolering aangesloten percelen/woonboten.

Reactie:

- Het aansluiten van woonboten op de gemeentelijke riolering wordt door actieprogramma "Schoon Schip" opgepakt. Dit is een samenwerking van Rijkswaterstaat, AGV en de sector Afvalwater van Waternet (rioleringbeheerder). De insteek is dat het aansluiten op de riolering van woonboten projectmatig wordt opgepakt. De planning is om hieraan de komende 10 jaar gevolg te geven.

Waterstaatkundige veiligheid / peilstijging Markermeer / IJmeer

- Opgemerkt wordt dat in het vigerende rijksbeleid wordt uitgegaan van 1 meter peilstijging in 2100 in het Markermeer/IJmeer. Uit recente ontwikkelingen op dit gebied, zoals het concept Nationaal Waterplan hetwelk naar verwachting eind 2009 wordt vastgesteld, zou kunnen worden opgemaakt dat een dergelijke peilstijging minder voor de hand zou liggen. Echter tot de vaststelling van het Nationaal Waterplan geldt het vigerende beleid waarbij initiatiefnemers van ruimtelijke ontwikkelingen rond het IJsselmeer en Markermeer mogen uit gaan van 1 meter peilstijging.

Reactie:

- Het plan voldoet aan het huidige beleid. Maar het plan is bovendien tevens in overeenstemming met het (concept) Nationaal Waterplan.

Plankaart:

- Verzocht wordt de plankaart aan te passen zodanig dat de Waterkering niet samenvalt met de rijksweg A10.
- Daarnaast is voor de bereikbaarheid van de in de bestemming Groen gelegen steigers vereist dat hier ook een verkeersfunctie mogelijk wordt gemaakt, het verzoek is de plankaart hierop aan te passen.
- Ten slotte is het niet duidelijk waarom de waterkering afwisselend in brede en smalle stroken op de plankaart is aangeduid.

Reactie:

- De primaire waterkering dient op de plankaart te worden opgenomen aangezien zij de toekomstige bewoners van het Zeeburgereiland voldoende veiligheid moet bieden

tegen hoge waterstanden en golfaanval vanuit het IJmeer en Markermeer. Een en ander zoals in paragraaf 6.10 staat beschreven. Dit betekent echter niet dat dit een belemmering voor de A10 oplevert. Een aanduiding wil zeggen dat de aangeduide functie (hier waterkering) mede mogelijk is naast de bestemming (in casu) Verkeer 1. Deze bestemming is ex artikel 9 bedoeld voor rijwegen en rijwegen in tunnelconstructie, oftewel voor de A10, de aanduiding voor de (primaire) waterkering vormt hiervoor geen belemmering.

- De bedoelde steigers blijven via verbrede fietspaden en langzaamverkeersbruggen toegankelijk voor nood- en hulpdiensten. Voor de multifunctionele steiger geldt tevens dat de functie voor het afzetten van auto's door schippers mogelijk blijft. Deze functies worden in de bestemming Groen 1 mogelijk gemaakt. Een en ander is reeds in het aan het bestemmingsplan voorafgaande stedenbouwkundig plan RI-Oost opgenomen (zie ook paragraaf 3.2). Aangezien het recreatieve element binnen de bestemming Groen 1 voorop staat is niet gekozen hier een (zelfstandige) verkeersfunctie mogelijk te maken.
- Op de plankaart is de waterkering conform het Dijkversterkingsplan VO primaire waterkering Zeeburgereiland opgesteld. Daar waar sprake is van een zogenaamde verholten kering (onder een vlak maaiveld en met ontbreken van taluds) bestaat de kernzone slechts de breedte van de kruin. Daar waar wel taluds zijn is de kernzone veel breder. Overigens is bij de gehele primaire waterkering de beschermingszone wel overal gelijk, zie ook de toelichting van het bestemmingsplan.

Verkeer en Vervoer:

- De in paragraaf 6.3 van de toelichting genoemde Netwerkvisie Noord-Holland uit 2003 is in 2005 nader uitgewerkt in de Netwerkvisie Noord-Holland 2005. De bevordering van de doorstroming op de ringweg A10 staat hierin centraal. Aangegeven wordt in dit kader hoe de herontwikkeling van het Zeeburgereiland (de nadere invulling en uitwerking van de verkeersfuncties van de deelplannen Baaibuurt Oost en de bedrijvenstrook) zich verhoudt tot de doorstroming op de A10.

Reactie:

- Bovenstaande Netwerkvisie is in paragraaf 6.3 van de toelichting nader besproken. De betreft de doorstroming op de A10 wordt het volgende opgemerkt. Een van de nationale belangen is het realiseren van voldoende woningen. Van de 440.000 woningen die er in de Randstad in de periode 2010-2030 gebouwd moeten worden, is de geformuleerde woningbouwopgave voor Amsterdam 50.000 woningen. Waar deze woningen binnen Amsterdam ook gebouwd worden; deze leiden per definitie tot extra verkeer dat deels zijn weg via de A10 moet vinden. Dit zal – waar er ook gebouwd gaat worden in Amsterdam – leiden tot extra druk op de A10, waarbij de doorstroming op de A10 Noord verhoudingsgewijs minder problematisch is dan op andere delen van de A10. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft in 2008 besloten dat naar aanleiding van de uitgevoerde MIRT-verkenning voor de A10 Noord de prioritering van een structurele aanpassing van de A10 Noord naar achteren wordt geschoven. Dat wil zeggen dat er vooralsnog geen “Elverding”-vervolg en/of een planstudie traject wordt opgestart. In deze MIRT-verkenning is de herontwikkeling van het Zeeburgereiland meegewogen. Vooralsnog houdt de gemeente Amsterdam in de planvorming nog wel rekening met een ruimtelijke reservering voor een uitbreiding van de A10 aan de oostzijde van het huidige tracé. De ontwikkeling van het gehele Zeeburgereiland zal de doorstroming op de A10 verslechteren. Als gevolg van de herontwikkeling zal er op aansluitende wegvakken van de A10 zo'n 10% extra verkeer gaan rijden. Deze gegevens zijn verdisconteerd in de milieuonderzoeken.

NV Nederlandse Gasunie

- Middels een aanduiding op de plankaart is het nieuwe tracé van de 16" / 40 bar regionale aardgastransportleiding weergegeven, aangezien de bestaande leiding zal worden verlegd. De Gasunie merkt op dat transportleidingen met een bovenregionaal belang in planregels als zodanig expliciet bestemd dienen te worden waarbij volstaan kan worden met een zogenaamde "dubbelbestemming". Verzocht wordt de regels uit te breiden met een artikel "Leiding-Gas", waarbij de Gasunie een tekstvoorstel doet. Daarnaast wenst de Gasunie de strookbreedte ter weerszijde van de hartlijn van de leiding te beperken tot 4 meter.

Reactie:

- De 16" / 40 bar regionale aardgastransportleiding is op de bestemmingsplankaart weergegeven middels een aanduiding. De verankering van deze leiding is op deze manier ook voldoende verzekerd. Materieel wordt met deze wijze van bestemmen hetzelfde bereikt als middels een dubbelbestemming. De door de Gasunie voorgestelde formulering hieromtrent staat reeds in het plan. Conform het geleverde tekstvoorstel is als verboden gebruik ook „diepploegen“, „het permanent opslaan van goederen waaronder ook begrepen het opslaan van afvalstoffen“ en „het plaatsen van onroerende objecten zoals lichtmasten, wegwijzers en ander straatmeubilair“ opgenomen.
De breedte van de gasleiding is weergegeven op de plankaart zoals de Gasunie wenst, de bestemmingsplankaart is op dit punt aangepast.

7.2.2 Inspraak en zienswijzen

Het ontwerp-bestemmingsplan heeft vanaf 16 april 2009 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Naar aanleiding hiervan zijn er geen zienswijzen ingediend.

Lijst bijlagen bestemmingsplan:

Witteveen+Bos, 19 mei 2008, Herontwikkeling Zeeburgereiland milieueffectrapport met de navolgende bijlagen:

verkeer en vervoer

1. Gemeente Amsterdam, Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (DIVV), 28 februari 2008. Verkeersprognoses Zeeburgereiland, 2010 en 2020
2. Gemeente Amsterdam, Dienst Ruimtelijke Ordening (DRO), 29 februari 2008. Doorstroming Zeeburgereiland

geluid

3. Witteveen+Bos, 15 mei 2008, Notitie thema geluid, referentie ASD805-12/strg/016
4. DHV, 22 december 2006, Geluidsemisatie Amsterdamse Trams, bepaling geluidsemisatiegetallen Combino tram, versie 3.0, nummer MD-MO20061392

lucht

5. TNO, april 2008, Luchtkwaliteitsonderzoek ter hoogte van het Zeeburgereiland
6. Gemeente Amsterdam, Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer, 2 april 2008. Verkeersprognoses Zeeburgereiland 2015 (definitief)

externe veiligheid

7. AVIV, april 2005. Deelonderzoek externe veiligheid MER Zeeburgereiland, vaarwegen, project 04667
8. AVIV, september 2005. QRA Bunkerstations Calpam en Sleurink te Amsterdam, project 05819
9. Gasunie, 8 december 2006. Risicoanalyse met betrekking tot verlegging Zeeburgereiland (Rev. 4), kenmerk DET 2006.M.0833
10. VROM-Inspectie, 15 januari 2008. Brief „Instemming nieuw tracé gasleiding Zeeburgereiland“, kenmerk VI/NW/2008005431/RN
11. AVIV, 6 februari 2008. Externe Veiligheid Zeeburgereiland met plan R.I.Oost, project 071244

bodem en water

12. Chemielinco, 2002. Actualiserend historisch onderzoek Zeeburgereiland gemeente Amsterdam
13. Witteveen+Bos, 20 maart 2006. Raamsaneringsplan Zeeburgereiland te Amsterdam
14. Ingenieursbureau Amsterdam, 18 december 2006. Update geohydrologisch onderzoek ten behoeve van MER Zeeburgereiland
15. Gemeente Amsterdam, Ingenieursbureau, 4 februari 2008. Zeeburgereiland. Programma van Eisen Definitieve Waterkeringen

natuur

16. Bureau Waardenburg, 2007. Toets in het kader van de Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998 en de Ecologische Hoofdstructuur
17. Bureau Waardenburg, 2007. Beoordeling beschermde soorten Zeeburgereiland te Amsterdam, deelgebied RI Oost
18. Bureau Waardenburg, 2006. Driehoeksmosselen rond Zeeburg. Inventarisatie driehoeksmosseldichtheid in de zone van vertroebeling rond Zeeburg. Rapport 06-127b

landschap en cultuurhistorie

19. Gemeente Amsterdam, Bureau Monumenten en Archeologie, 11 juli 2006. Brief archeologie RI-Oost
20. Witteveen+Bos, 22 april 2008. Boominventarisatie Zeeburgereiland, referentie ASD805-14/nija4/004

Aanvullende / actualiserende onderzoeken:

1. Luchtkwaliteitsonderzoek Zeeburgereiland – rapportage in het kader van Titel 5.2 Wm – Oranjewoud, 3 december 2008.
2. Verkeersstudie RI-O locatie – milieueffecten in detail – DIVV, 4 december 2008.
3. Simulatieonderzoek Zeeburg RI-O – invloed van woning productie RI-Oost gebied op doorstroming IJburglaan Zeeburg 2020, DRO, 14 november 2008.
4. Herberekening externe veiligheid vaarwegen Zeeburgereiland met plan RI-O, Adviesgroep AVIV, 14 april 2008.
5. Akoestisch onderzoek verkeerslawaaai stedelijke wegen en railverkeerslawaaai (tram) bestemmingsplan RI-O, DRO, 23 maart 2009.
6. Akoestisch onderzoek geluidscherm A10 Zeeburgereiland, Tauw, d.d. 7 mei 2008;
7. Akoestisch onderzoek industrielawaai bestemmingsplan RI-oost, Dienst Milieu en Bouwtoezicht, d.d. 21 jan 2008.

SBI-CODE	nummer	OMSCHRIJVING	categorie per milieuaspect				MILIEUCATEGORIE VAN DE FUNCTIE	INDICES	
			GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR		verkeer	
01	-	LANDBOUW EN DIENSTVERLENING T.B.V. DE LANDBOUW							
0111, 0113		Akkerbouw en fruitteelt (bedrijfsgebouwen)	1	1	2 C	1	2	1	G
0112	0	Tuinbouw:							
0112	1	- bedrijfsgebouwen	1	1	2 C	1	2	1	G
0112	2	- kassen zonder verwarming	1	1	2 C	1	2	1	G
0112	3	- kassen met gasverwarming	1	1	2 C	1	2	1	G
0112	4	- champignonkwekerijen (algemeen)	2	1	2 C	1	2	1	G
0112	5	- champignonkwekerijen met mestfermentatie	3,2	1	2 C	1	3,2	1	G
0112	6	- bloembollendroog- en prepareerbedrijven	2	1	2 C	1	2	1	G
0112	7	- witlofkwekerijen (algemeen)	2	1	2 C	1	2	1	G
0121		Fokken en houden van rundvee	3,2	2	2 C	0	3,2	1	G
0122	0	Fokken en houden van overige graasdieren:							
0122	1	- paardenfokkerijen	3,1	2	2 C	0	3,1	1	G
0122	2	- overige graasdieren	3,1	2	2 C	0	3,1	1	G
0123		Fokken en houden van varkens	4,1	2	3,1 C	0	4,1	1	G
0124	0	Fokken en houden van pluimvee:							
0124	1	- legkippen	4,1	2	3,1 C	0	4,1	1	G
0124	2	- opfokkippen en mestkuikens	4,1	2	3,1 C	0	4,1	1	G
0124	3	- eenden en ganzen	4,1	3,1	3,1 C	0	4,1	1	G
0124	4	- overig pluimvee	3,2	2	3,1 C	0	3,2	1	G
0125	0	Fokken en houden van overige dieren:							
0125	1	- nerts en vossen	4,1	2	2 C	0	4,1	1	G
0125	2	- konijnen	3,2	2	2 C	0	3,2	1	G
0125	3	- huisdieren	2	0	3,1 C	1	3,1	1	G
0125	4	- maden, wormen e.d.	3,2	0	2 C	1	3,2	1	G
0125	5	- bijen	1	0	2 C	1	2	1	G
0125	6	- overige dieren	2	1	2 C	0	2	1	G
014	0	Dienstverlening t.b.v. de landbouw:							
014	1	- algemeen (o.a. loonbedrijven): b.o. > 500 m²	2	1	3,1	1	3,1	2	G
014	2	- algemeen (o.a. loonbedrijven): b.o. <= 500 m²	2	1	2	1	2	1	G
014	3	- plantsoenendiensten en hoveniersbedrijven: b.o. > 500 m²	2	1	3,1	1	3,1	2	G
014	4	- plantsoenendiensten en hoveniersbedrijven: b.o. <= 500 m²	2	1	2	1	2	1	G
0142		KI-stations	2	1	2 C	0	2	1	G
02	-								

Bijlage 1

Staat van Inrichtingen behorende bij bestemmingsplan RI-Oost

SBI-CODE	nummer	OMSCHRIJVING	categorie per milieuaspect				MILIEUCATEGORIE VAN DE FUNCTIE	INDICES	
			GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR		verkeer	
02	-	BOSBOUW EN DIENSTVERLENING T.B.V. BOSBOUW							
020		Bosbouwbedrijven	1	1	3,1	0	3,1	1	G
05	-								
05	-	VISSERIJ- EN VISTEELTBEDRIJVEN							
0501.1		Zeevisserijbedrijven	3,2	0	3,2 C	3,1	3,2	2	G
0501.2		Binnenvisserijbedrijven	3,1	0	3,1 C	1	3,1	1	G
0502	0	Vis- en schaaldierkwekerijen							
0502	1	- oester-, mossel- en schelpenteeltbedrijven	3,2	2	3,1 C	0	3,2	1	G
0502	2	- visteeltbedrijven	3,1	0	3,1 C	0	3,1	1	G
10	-								
10	-	TURFWINNING							
103		Turfwinningbedrijven	3,1	3,1	3,2 C	1	3,2	2	G
11	-								
11	-	AARDOLIE- EN AARDGASWINNING							
111	0	Aardolie- en aardgaswinning:							
111	1	- aardoliewinputten	3,2	0	4,1 C	4,1	4,1	1	G
111	2	- aardgaswinning incl. gasbeh.inst.: < 100.000 N m3/d	2	0	5,1 C	4,1	5,1	1	G
111	3	- aardgaswinning incl. gasbeh.inst.: >= 100.000 N m3/d	3,1	0	5,2 C Z	4,1	5,2	1	G
14	-								
14	-	WINNING VAN ZAND, GRIND, KLEI, ZOUT, E.D.							
1421	0	Steen-, grit- en krijtmalerijen (open lucht):							
1421	1	- algemeen	1	3,2	4,1	1	4,1	2	G
1421	2	- steenbrekerijen	1	4,1	5,2 Z	1	5,2	2	G
144		Zoutwinningbedrijven	3,1	1	3,2 C	2	3,2	2	G
145		Mergel- en overige delfstoffenwinningbedrijven	1	4,1	5,1 C	3,1	5,1	3	G
15	-								
15	-	VERVAARDIGING VAN VOEDINGSMIDDELEN EN DRANKEN							
151	0	Slachterijen en overige vleesverwerking:							
151	1	- slachterijen en pluimveeslachterijen	3,2	0	3,2 C	3,1	3,2	2	G
151	2	- vetsmelterijen	5,2	0	3,2 C	2	5,2	2	G
151	3	- bewerkingsinrichting van darmen en vleesafval	4,2	0	3,2 C	3,1	4,2	2	G
151	4	- vleeswaren- en vleesconservenfabrieken: p.o. > 1000 m²	3,2	0	3,2 C	3,1	3,2	2	G
151	5	- vleeswaren- en vleesconservenfabrieken: p.o. <= 1000 m²	3,1	0	3,1 C	2	3,1	1	G
151	6	- vleeswaren- en vleesconservenfabrieken: p.o. <= 200 m²	2	0	3,1	1	3,1	1	G
151	7	- loonslachterijen	3,1	0	3,1	1	3,1	1	G

SBI-CODE	nummer	OMSCHRIJVING	categorie per milieuaspect				MILIEUCATEGORIE VAN DE FUNCTIE	INDICES	
			GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR		verkeer	
151	8	- vervaardiging van snacks en vervaardiging van kant-en-klaar-maaltijden met p.o. < 2.000 m²	3,1	0	3,1	1	3,1	2	G
152	0	Visverwerkingsbedrijven:							
152	1	- drogen	5,2	3,2	4,1 C	2	5,2	2	G
152	2	- conserveren	4,1	0	3,2 C	2	4,1	2	G
152	3	- roken	4,2	0	3,1 C	0	4,2	1	G
152	4	- verwerken anderszins: p.o. > 1000 m²	4,2	1	3,1 C	2	4,2	2	G
152	5	- verwerken anderszins: p.o. ≤ 1000 m²	3,2	1	3,1	2	3,2	1	G
152	6	- verwerken anderszins: p.o. ≤ 300 m²	3,1	1	2	1	3,1	1	G
1531	0	Aardappelprodukten fabrieken:							
1531	1	- vervaardiging van aardappelprodukten	4,2	2	4,1 C	3,1	4,2	2	G
1531	2	- vervaardiging van snacks met p.o. < 2.000 m²	3,1	1	3,1	3,1	3,1	1	G
1532, 1533	0	Groente- en fruitconserverfabrieken:							
1532, 1533	1	- jam	3,1	1	3,2 C	1	3,2	1	G
1532, 1533	2	- groente algemeen	3,1	1	3,2 C	1	3,2	2	G
1532, 1533	3	- met koolsoorten	3,2	1	3,2 C	1	3,2	2	G
1532, 1533	4	- met drogerijen	4,2	1	4,1 C	2	4,2	2	G
1532, 1533	5	- met uienconservering (zoutinleggerij)	4,2	1	3,2 C	1	4,2	2	G
1541	0	Vervaardiging van ruwe plantaardige en dierlijke oliën en vetten:							
1541	1	- p.c. < 250.000 t/j	4,1	2	3,2 C	2	4,1	3	G
1541	2	- p.c. ≥ 250.000 t/j	4,2	3,1	4,2 C Z	3,1	4,2	3	G
1542	0	Raffinage van plantaardige en dierlijke oliën en vetten:							
1542	1	- p.c. < 250.000 t/j	4,1	1	3,2 C	3,2	4,1	3	G
1542	2	- p.c. ≥ 250.000 t/j	4,2	1	4,2 C Z	4,1	4,2	3	G
1543	0	Margarinefabrieken:							
1543	1	- p.c. < 250.000 t/j	3,2	1	4,1 C	2	4,1	3	G
1543	2	- p.c. ≥ 250.000 t/j	4,1	1	4,2 C Z	3,1	4,2	3	G
1551	0	Zuivelprodukten fabrieken:							
1551	1	- gedroogde produkten, p.c. ≥ 1,5 t/u	4,1	3,2	5,1 C Z	3,1	5,1	3	G
1551	2	- geconcentreerde produkten, verdamp. cap. ≥ 20 t/u	4,1	2	5,1 C Z	3,1	5,1	3	G
1551	3	- melkprodukten fabrieken v.c. < 55.000 t/j	3,1	0	3,2 C	3,1	3,2	2	G
1551	4	- melkprodukten fabrieken v.c. ≥ 55.000 t/j	3,2	0	4,2 C Z	3,1	4,2	3	G
1551	5	- overige zuivelprodukten fabrieken	3,1	3,1	4,2 C	3,1	4,2	3	G
1552	1	Consumptie-ijsfabrieken: p.o. > 200 m²	3,1	0	3,2 C	3,1	3,2	2	G
1552	2	- consumptie-ijsfabrieken: p.o. ≤ 200 m²	1	0	2	0	2	1	G

Bijlage 1

Staat van Inrichtingen behorende bij bestemmingsplan RI-Oost

SBI-CODE	nummer	OMSCHRIJVING	categorie per milieuaspect				MILIEUCATEGORIE VAN DE FUNCTIE	INDICES	
			GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR		verkeer	
1561	0	Meelfabrieken:							
1561	1	- p.c. >= 500 t/u	4,1	3,2	4,2 C Z	3,2	4,2	2	G
1561	2	- p.c. < 500 t/u	3,2	3,1	4,1 C	3,1	4,1	2	G
1561		Grutterswarenfabrieken	3,1	3,2	4,1 C	3,1	4,1	2	G
1562	0	Zetmeelfabrieken:							
1562	1	- p.c. < 10 t/u	4,1	3,1	4,1 C	2	4,1	1	G
1562	2	- p.c. >= 10 t/u	4,2	3,2	4,2 C Z	3,1	4,2	2	G
1571	0	Veevoerbakkerijen:							
1571	1	- destructiebedrijven	5,2	2	4,1 C	3,1	5,2	3	G
1571	2	- beender-, veren-, vis-, en vleesmeelfabriek	5,2	3,2	3,2 C	2	5,2	3	G
1571	3	- drogerijen (gras, pulp, groenvoeder, veevoeder) cap. < 10 t/u water	4,2	3,2	4,1 C	2	4,2	2	G
1571	4	- drogerijen (gras, pulp, groenvoeder, veevoeder) cap. >= 10 t/u water	5,2	4,1	4,2 C Z	3,1	5,2	3	G
1571	5	- mengvoeder, p.c. < 100 t/u	4,1	3,1	4,1 C	2	4,1	3	G
1571	6	- mengvoeder, p.c. >= 100 t/u	4,2	3,2	4,2 C Z	3,1	4,2	3	G
1572		Vervaardiging van voer voor huisdieren	4,1	3,2	4,1 C	2	4,1	2	G
1581	0	Broodfabrieken, brood- en banketbakkerijen:							
1581	1	- v.c. < 2500 kg meel/week	2	1	2 C	1	2	1	G
1581	2	- v.c. >= 2500 kg meel/week	3,2	2	3,2 C	2	3,2	2	G
1582		Banket, biscuit- en koekfabrieken	3,2	1	3,2 C	2	3,2	2	G
1583	0	Suikerfabrieken:							
1583	1	- v.c. < 2.500 t/j	5,1	3,2	4,2 C	3,2	5,1	2	G
1583	2	- v.c. >= 2.500 t/j	5,3	4,1	5,2 C Z	4,1	5,3	3	G
1584	0	Verwerking cacaobonen en vervaardiging chocolade- en suikerwerk:							
1584	1	- Cacao- en chocoladefabrieken: p.o. > 2.000 m²	5,1	3,1	3,2	3,1	5,1	2	G
1584	2	- cacao- en chocoladefabrieken vervaardigen van chocoladewerken met p.o. < 2.000 m²	3,2	2	3,1	2	3,2	2	G
1584	3	- cacao- en chocoladefabrieken vervaardigen van chocoladewerken met p.o. <= 200 m²	2	1	2	1	2	1	G
1584	4	- Suikerwerkfabrieken met suiker branden	4,2	2	3,1	2	4,2	2	G
1584	5	- Suikerwerkfabrieken zonder suiker branden: p.o. > 200 m²	3,2	2	3,1	2	3,2	2	G
1584	6	- suikerwerkfabrieken zonder suiker branden: p.o. <= 200 m²	2	1	2	1	2	1	G
1585		Deegwarenfabrieken	3,1	2	1	1	3,1	2	G
1586	0	Koffiebranderijen en theepakkerijen:							
1586	1	- koffiebranderijen	5,1	2	4,1 C	1	5,1	2	G
1586	2	- theepakkerijen	3,2	1	2	1	3,2	2	G

Bijlage 1

Staat van Inrichtingen behorende bij bestemmingsplan RI-Oost

SBI-CODE	nummer	OMSCHRIJVING	categorie per milieuaspect				MILIEUCATEGORIE VAN DE FUNCTIE	INDICES	
			GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR		verkeer	
1587		Vervaardiging van azijn, specerijen en kruiden	4,1	2	3,1	1	4,1	2	G
1589		Vervaardiging van overige voedingsmiddelen	4,1	2	3,1	2	4,1	2	G
1589.1		Bakkerijgrondstoffenfabrieken	4,1	3,1	3,1	3,1	4,1	2	G
1589.2	0	Soep- en soeparomafabrieken:							
1589.2	1	- zonder poederdrogen	3,2	1	3,1	1	3,2	2	G
1589.2	2	- met poederdrogen	4,2	3,1	3,1	3,1	4,2	2	G
1589.2		Bakmeel- en puddingpoederfabrieken	4,1	3,1	3,1	2	4,1	2	G
1591		Destilleerderijen en likeurstokerijen	4,2	2	4,1 C	2	4,2	2	G
1592	0	Vervaardiging van ethylalcohol door gisting:							
1592	1	- p.c. < 5.000 t/j	4,1	2	4,1 C	2	4,1	1	G
1592	2	- p.c. >= 5.000 t/j	4,2	3,1	4,2 C	3,1	4,2	2	G
1593 t/m 1595		Vervaardiging van wijn, cider e.d.	1	0	2 C	0	2	1	G
1596		Bierbrouwerijen	4,2	2	3,2 C	3,1	4,2	2	G
1597		Mouterijen	4,2	3,1	3,2 C	2	4,2	2	G
1598		Mineraalwater- en frisdrankfabrieken	1	0	3,2	3,1	3,2	3	G
16	-								
16	-	VERWERKING VAN TABAK							
160		Tabakverwerkende industrie	4,1	2	3,1 C	2	4,1	2	G
17	-								
17	-	VERVAARDIGING VAN TEXTIEL							
171		Bewerken en spinnen van textielvezels	1	3,1	3,2	2	3,2	2	G
172	0	Weven van textiel:							
172	1	- aantal weefgetouwen < 50	1	1	3,2	0	3,2	2	G
172	2	- aantal weefgetouwen >= 50	1	2	4,2 Z	3,1	4,2	3	G
173		Textielveredelingsbedrijven	3,1	0	3,1	1	3,1	2	G
174, 175		Vervaardiging van textielwaren	1	0	3,1	1	3,1	1	G
1751		Tapijt-, kokos- en vloermattenfabrieken	3,2	2	4,1	1	4,1	2	G
176, 177		Vervaardiging van gebreide en gehaakte stoffen en artikelen	0	1	3,1	1	3,1	1	G
18	-								
18	-	VERVAARDIGING VAN KLEDING; BEREIDEN EN VERVEN VAN BONT							
181		Vervaardiging kleding van leer	2	0	3,1	0	3,1	1	G
182		Vervaardiging van kleding en -toebehoren (excl. van leer)	1	1	2	1	2	2	G
183		Bereiden en verven van bont; vervaardiging van artikelen van bont	3,1	1	1	1	3,1	1	G
19	-								
19	-	VERVAARDIGING VAN LEER EN LEDERWAREN (EXCL. KLEDING)							

Bijlage 1

Staat van Inrichtingen behorende bij bestemmingsplan RI-Oost

SBI-CODE	nummer	OMSCHRIJVING	categorie per milieuaspect				MILIEUCATEGORIE VAN DE FUNCTIE	INDICES	
			GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR		verkeer	
191		Lederfabrieken	4,2	2	3,2	1	4,2	2	G
192		Lederwarenfabrieken (excl. kleding en schoeisel)	3,1	1	2	1	3,1	2	G
193		Schoenenfabrieken	3,1	1	3,1	1	3,1	2	G
20	-								
20	-	HOUTINDUSTRIE EN VERVAARDIGING ARTIKELN VAN HOUT, RIET, KURK E.D.							
2010.1		Houtzagerijen	0	3,1	3,2	3,1	3,2	2	G
2010.2	0	Houtconserveringsbedrijven:							
2010.2	1	- met creosootolie	4,1	2	3,1	1	4,1	2	G
2010.2	2	- met zoutoplossingen	1	2	3,1	1	3,1	2	G
202		Fineer- en plaatmaterialenfabrieken	3,2	2	3,2	1	3,2	3	G
203, 204, 205	0	Timmerwerfabrieken, vervaardiging overige artikelen van hout	0	2	3,2	0	3,2	2	G
203, 204, 205	1	Timmerwerfabrieken, vervaardiging overige artikelen van hout, p.o. < 200 m2	0	2	3,1	0	3,1	1	G
205		Kurkwaren-, riet- en vlechtwerfabrieken	1	1	2	0	2	1	G
21	-								
21	-	VERVAARDIGING VAN PAPIER, KARTON EN PAPIER- EN KARTONWAREN							
2111		Vervaardiging van pulp	4,1	3,2	4,1 C	3,1	4,1	3	G
2112	0	Papier- en kartonfabrieken:							
2112	1	- p.c. < 3 t/u	3,1	2	3,1 C	2	3,1	1	G
2112	2	- p.c. 3 - 15 t/u	3,2	3,1	4,1 C Z	3,1	4,1	2	G
2112	3	- p.c. >= 15 t/u	4,1	3,2	4,2 C Z	3,2	4,2	3	G
212		Papier- en kartonwarenfabrieken	2	2	3,2 C	2	3,2	2	G
2121.2	0	Golfkartonfabrieken:							
2121.2	1	- p.c. < 3 t/u	2	2	3,2 C	2	3,2	2	G
2121.2	2	- p.c. >= 3 t/u	3,1	2	4,1 C Z	2	4,1	2	G
22	-								
22	-	UITGEVERIJEN, DRUKKERIJEN EN REPRODUKTIE VAN OPGENOMEN MEDIA							
221		Uitgeverijen (kantoren)	0	0	1	0	1	1	P
2221		Drukkerijen van dagbladen	2	0	3,2 C	1	3,2	3	G
2222		Drukkerijen (vlak- en rotatie-diepdrukkerijen)	2	0	3,2	1	3,2	3	G
2222.6		Kleine drukkerijen en kopieerinrichtingen	1	0	2	0	2	1	P
2223	A	Grafische afwerking	0	0	1	0	1	1	G
2223	B	Binderijen	2	0	2	0	2	2	G
2224		Grafische reproductie en zetten	2	0	1	1	2	2	G
2225		Overige grafische activiteiten	2	0	2	1	2	2	G
223		Reproductiebedrijven opgenomen media	0	0	1	0	1	1	G

Bijlage 1

Staat van Inrichtingen behorende bij bestemmingsplan RI-Oost

SBI-CODE	nummer	OMSCHRIJVING	categorie per milieuaspect				MILIEUCATEGORIE VAN DE FUNCTIE	INDICES	
			GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR		verkeer	
23	-								
23	-	AARDOLIE-/STEENKOOLVERWERK. IND.; BEWERKING SPLIJT-/KWEEKSTOFFEN							
231		Cokesfabrieken	5,3	5,2	5,3 C Z	3,2	5,3	2	G
2320.1		Aardolieraffinaderijen	6	3,2	6 C Z	6	6	3	G
2320.2	A	Smeeroliën- en vettenfabrieken	3,1	0	3,2	2	3,2	2	G
2320.2	B	Recyclingbedrijven voor afgewerkte olie	4,2	0	3,2	3,1	4,2	2	G
2320.2	C	Aardolieproduktenfabrieken n.e.g.	4,2	0	4,1	3,1	4,2	2	G
233		Splijt- en kweekstoffenbewerkingsbedrijven	1	1	3,2	6	6	1	G
24	-								
24	-	VERVAARDIGING VAN CHEMISCHE PRODUCTEN							
2411	0	Vervaardiging van industriële gassen:							
2411	1	- luchtscheidingsinstallatie v.c. >= 10 t/d lucht	1	0	5,2 C Z	3,2	5,2	3	G
2411	2	- overige gassenfabrieken, niet explosief	3,2	0	5,1 C	3,2	5,1	3	G
2411	3	- overige gassenfabrieken, explosief	3,2	0	5,1 C	4,2	5,1	3	G
2412		Kleur- en verfstoffenfabrieken	4,1	0	4,1 C	4,1	4,1	3	G
2413	0	Anorg. chemische grondstoffenfabrieken:							
2413	1	- niet vallend onder "post-Seveso-richtlijn"	3,2	2	4,2 C	4,2	4,2	2	G
2413	2	- vallend onder "post-Seveso-richtlijn"	4,2	3,1	5,1 C	5,2	5,2	3	G
2414.1	A0	Organ. chemische grondstoffenfabrieken:							
2414.1	A1	- niet vallend onder "post-Seveso-richtlijn"	4,2	1	4,1 C	4,2	4,2	2	G
2414.1	A2	- vallend onder "post-Seveso-richtlijn"	5,3	2	5,1 C	5,2	5,3	2	G
2414.1	B0	Methanolfabrieken:							
2414.1	B1	- p.c. < 100.000 t/j	3,2	0	4,1 C	3,2	4,1	2	G
2414.1	B2	- p.c. >= 100.000 t/j	4,1	0	4,2 C Z	4,1	4,2	3	G
2414.2	0	Vetzuren en alkanolenfabrieken (niet synth.):							
2414.2	1	- p.c. < 50.000 t/j	4,2	0	4,1 C	3,2	4,2	2	G
2414.2	2	- p.c. >= 50.000 t/j	5,1	0	4,2 C Z	4,1	5,1	3	G
2415		Kunstmeststoffenfabrieken	5,1	4,2	5,1 C	5,1	5,1	3	G
2416		Kunstharsenfabrieken e.d.	5,2	2	4,2 C	5,1	5,2	3	G
242	0	Landbouwchemicaliënfabrieken:							
242	1	- fabricage	4,2	3,1	3,2 C	5,3	5,3	3	G
242	2	- formulering en afvullen	3,2	1	2 C	5,1	5,1	2	G
243		Verf, lak en vernisfabrieken	4,2	2	4,1 C	4,2	4,2	3	G
2441	0	Farmaceutische grondstoffenfabrieken:							
2441	1	- p.c. < 1.000 t/j	4,1	1	4,1 C	4,2	4,2	1	G

SBI-CODE	nummer	OMSCHRIJVING	categorie per milieuaspect				MILIEUCATEGORIE VAN DE FUNCTIE	INDICES	
			GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR		verkeer	
2441	2	- p.c. >= 1.000 t/j	4,2	1	4,2 C	5,1	5,1	2	G
2442	0	Farmaceutische produktenfabrieken:							
2442	1	- formulering en afvullen geneesmiddelen	3,1	1	3,1	3,1	3,1	2	G
2442	2	- verbandmiddelenfabrieken	1	1	2	1	2	2	G
2451		Zeep-, was- en reinigingsmiddelenfabrieken	4,2	3,2	4,1 C	3,2	4,2	3	G
2452		Parfumerie- en cosmeticafabrieken	4,2	2	3,1 C	3,1	4,2	2	G
2461		Kruit-, vuurwerk-, en springstoffenfabrieken	2	1	3,1	5,3	5,3	1	G
2462	0	Lijm- en plakmiddelenfabrieken:							
2462	1	- zonder dierlijke grondstoffen	3,2	1	3,2	3,1	3,2	3	G
2462	2	- met dierlijke grondstoffen	5,1	2	3,2	3,1	5,1	3	G
2464		Fotochemische produktenfabrieken	3,1	1	3,2	3,1	3,2	3	G
2466	A	Chemische kantoorbenodigdhedenfabrieken	3,1	1	3,1	3,1	3,1	3	G
2466	B	Overige chemische produktenfabrieken n.e.g.	4,1	2	3,2 C	4,1	4,1	2	G
247		Kunstmatige synthetische garen- en vezelfabrieken	4,2	2	4,2 C	4,1	4,2	3	G
25	-								
25	-	VERVAARDIGING VAN PRODUCTEN VAN RUBBER EN KUNSTSTOF							
2511		Rubberbandenfabrieken	4,2	3,1	4,2 C	3,2	4,2	2	G
2512	0	Loopvlakvernieuwingsbedrijven:							
2512	1	- vloeropp. < 100 m2	3,1	1	2	2	3,1	1	G
2512	2	- vloeropp. >= 100 m2	4,1	3,1	3,2	3,1	4,1	2	G
2513		Rubber-artikelenfabrieken	3,2	1	3,1	3,1	3,2	1	G
252	0	Kunststofverwerkende bedrijven:							
252	1	- zonder fenolharsen	4,1	3,1	3,2	3,2	4,1	2	G
252	2	- met fenolharsen	4,2	3,1	3,2	4,1	4,2	2	G
252	3	- productie van verpakkingsmateriaal en assemblage van kunststofbouwmaterialen	3,1	2	3,1	2	3,1	2	G
26	-								
26	-	VERVAARDIGING VAN GLAS, AARDEWERK, CEMENT-, KALK- EN GIPSPRODUCTEN							
261	0	Glasfabrieken:							
261	1	- glas en glasprodukten, p.c. < 5.000 t/j	2	2	3,2	2	3,2	1	G
261	2	- glas en glasprodukten, p.c. >= 5.000 t/j	2	3,2	4,2 C Z	3,1	4,2	2	G
261	3	- glaswol en glasvezels, p.c.< 5.000 t/j	4,2	3,2	3,2	2	4,2	1	G
261	4	- glaswol en glasvezels, p.c. >= 5.000 t/j	5,1	4,1	4,2 C Z	3,1	5,1	2	G
2615		Glasbewerkingsbedrijven	1	2	3,1	1	3,1	1	G
262, 263	0	Aardewerkfabrieken:							

SBI-CODE	nummer	OMSCHRIJVING	categorie per milieuaspect				MILIEUCATEGORIE VAN DE FUNCTIE	INDICES	
			GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR		verkeer	
262, 263	1	- vermogen elektrische ovens totaal < 40 kW	1	1	2	1	2	1	G
262, 263	2	- vermogen elektrische ovens totaal >= 40 kW	2	3,1	3,2	2	3,2	2	G
264	A	Baksteen en baksteenelementenfabrieken	2	4,1	4,1	2	4,1	2	G
264	B	Dakpannenfabrieken	3,1	4,1	4,1	3,2	4,1	2	G
2651	0	Cementfabrieken:							
2651	1	- p.c. < 100.000 t/j	1	4,2	5,1 C	2	5,1	2	G
2651	2	- p.c. >= 100.000 t/j	2	5,1	5,3 C Z	3,1	5,3	3	G
2652	0	Kalkfabrieken:							
2652	1	- p.c. < 100.000 t/j	2	4,1	4,1	2	4,1	2	G
2652	2	- p.c. >= 100.000 t/j	3,1	5,1	4,2 Z	3,1	5,1	3	G
2653	0	Gipsfabrieken:							
2653	1	- p.c. < 100.000 t/j	2	4,1	4,1	2	4,1	2	G
2653	2	- p.c. >= 100.000 t/j	3,1	5,1	4,2 Z	3,1	5,1	3	G
2661.1	0	Betonwarenfabrieken:							
2661.1	1	- zonder persen, triltafels en bekistingtrille	1	3,2	4,1	2	4,1	2	G
2661.1	2	- met persen, triltafels of bekistingtrillers, p.c. < 100 t/d	1	3,2	4,2	2	4,2	2	G
2661.1	3	- met persen, triltafels of bekistingtrillers, p.c. >= 100 t/d	2	4,1	5,2 Z	2	5,2	3	G
2661.2	0	Kalkzandsteenfabrieken:							
2661.2	1	- p.c. < 100.000 t/j	1	3,1	3,2	2	3,2	2	G
2661.2	2	- p.c. >= 100.000 t/j	2	4,1	4,2 Z	2	4,2	3	G
2662		Mineraalgebonden bouwplatenfabrieken	3,1	3,1	3,2	2	3,2	2	G
2663, 2664	0	Betonmortelcentrales:							
2663, 2664	1	- p.c. < 100 t/u	1	3,1	3,2	3,2	3,2	3	G
2663, 2664	2	- p.c. >= 100 t/u	2	4,1	4,2 Z	3,1	4,2	3	G
2665, 2666	0	Vervaardiging van produkten van beton, (vezel)cement en gips:							
2665, 2666	1	- p.c. < 100 t/d	1	3,1	3,2	3,1	3,2	2	G
2665, 2666	2	- p.c. >= 100 t/d	2	4,1	4,2 Z	4,1	4,2	3	G
267	0	Natuursteenbewerkingsbedrijven:							
267	1	- zonder breken, zeven en drogen: p.o. > 2.000 m²	1	2	3,2	0	3,2	1	G
267	2	- zonder breken, zeven en drogen: p.o. <= 2.000 m²	1	2	3,1	0	3,1	1	G
267	3	- met breken, zeven of drogen, v.c. < 100.000 t/j	1	3,2	4,2	1	4,2	1	G
267	4	- met breken, zeven of drogen, v.c. >= 100.000 t/j	2	4,1	5,2 Z	1	5,2	2	G
2681		Slijp- en polijstmiddelen fabrieken	1	2	3,1	1	3,1	1	G
2682	A0	Bitumineuze materialenfabrieken:							
2682	A1	- p.c. < 100 t/u	4,2	3,2	3,2	2	4,2	3	G

SBI-CODE	nummer	OMSCHRIJVING	categorie per milieuaspect				MILIEUCATEGORIE VAN DE FUNCTIE	INDICES	
			GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR		verkeer	
2682	A2	- p.c. >= 100 t/u	5,1	4,1	4,1	Z	3,1	5,1	3 G
2682	B0	Isolatiematerialenfabrieken (excl. glaswol):							
2682	B1	- steenwol, p.c. >= 5.000 t/j	3,2	4,1	4,2	C Z	2	4,2	2 G
2682	B2	- overige isolatiematerialen	4,1	3,2	3,2	C	3,1	4,1	2 G
2682	C	Minerale produktenfabrieken n.e.g.	3,1	3,1	3,2		3,1	3,2	2 G
2682	D0	Asfaltcentrales: p.c.< 100 ton/uur	3,2	3,1	4,1		2	4,1	3 G
2682	D1	- asfaltcentrales, p.c. >= 100 ton/uur	4,1	3,2	4,2	Z	3,1	4,2	3 G
27	-								
27	-	VERVAARDIGING VAN METALEN							
271	0	Ruwijzer- en staalfabrieken:							
271	1	- p.c. < 1.000 t/j	5,2	5,1	5,2		4,1	5,2	2 G
271	2	- p.c. >= 1.000 t/j	6	5,3	6	C Z	4,2	6	3 G
272	0	IJzeren- en stalenbuizenfabrieken:							
272	1	- p.o. < 2.000 m2	2	2	5,1		2	5,1	2 G
272	2	- p.o. >= 2.000 m2	3,1	3,2	5,3	Z	3,1	5,3	3 G
273	0	Draadtrekkerijen, koudbandwalserijen en profielzetterijen:							
273	1	- p.o. < 2.000 m2	2	2	4,2		2	4,2	2 G
273	2	- p.o. >= 2.000 m2	3,1	3,1	5,2	Z	3,1	5,2	3 G
274	A0	Non-ferro-metaalfabrieken:							
274	A1	- p.c. < 1.000 t/j	3,2	3,2	4,2		2	4,2	1 G
274	A2	- p.c. >= 1.000 t/j	4,1	4,2	5,2	Z	3,1	5,2	2 G
274	B0	Non-ferro-metaalwalserijen, -trekkerijen e.d.:							
274	B1	- p.o. < 2.000 m2	3,1	3,1	5,1		3,1	5,1	2 G
274	B2	- p.o. >= 2.000 m2	4,1	3,2	5,3	Z	3,2	5,3	3 G
2751, 2752	0	IJzer- en staalgietterijen/ -smelterijen:							
2751, 2752	1	- p.c. < 4.000 t/j	3,2	3,1	4,2	C	2	4,2	1 G
2751, 2752	2	- p.c. >= 4.000 t/j	4,1	3,2	5,1	C Z	3,1	5,1	2 G
2753, 2754	0	Non-ferro-metaalgietterijen/ -smelterijen:							
2753, 2754	1	- p.c. < 4.000 t/j	3,2	3,1	4,2	C	2	4,2	1 G
2753, 2754	2	- p.c. >= 4.000 t/j	4,1	3,2	5,1	C Z	3,1	5,1	2 G
28	-								
28	-	VERVAARD. VAN PRODUCTEN VAN METAAL (EXCL. MACH./TRANSPORTMIDD.)							
281	0	Constructiewerkplaatsen:							
281	1	- gesloten gebouw	2	2	3,2		2	3,2	2 G
281	1a	- gesloten gebouw, p.o. < 200 m2	2	2	3,1		1	3,1	1 G

SBI-CODE	nummer	OMSCHRIJVING	categorie per milieuaspect				MILIEUCATEGORIE VAN DE FUNCTIE	INDICES	
			GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR		verkeer	
281	2	- in open lucht, p.o. < 2.000 m2	2	3,1	4,1	2	4,1	2	G
281	3	- in open lucht, p.o. >= 2.000 m2	3,1	4,1	4,2	Z	4,2	3	G
2821	0	Tank- en reservoirbouwbedrijven:							
2821	1	- p.o. < 2.000 m2	2	3,1	4,2	2	4,2	2	G
2821	2	- p.o. >= 2.000 m2	3,1	3,2	5,1	Z	5,1	3	G
2822, 2830		Vervaardiging van verwarmingsketels, radiatoren en stoomketels	2	2	4,1	2	4,1	2	G
284	A	Stamp-, pers-, dieptrek- en forceerbedrijven	1	2	4,1	2	4,1	1	G
284	B	Smederijen, lasinrichtingen, bankwerkerijen e.d.	3,1	2	3,2	2	3,2	2	G
284	B1	Smederijen, lasinrichtingen, bankwerkerijen e.d., p.o. < 200 m2	2	2	3,1	1	3,1	1	G
2851	0	Metaaloppervlaktebehandelingsbedrijven:							
2851	1	- algemeen	3,1	3,1	3,2	3,1	3,2	2	G
2851	10	- stralen	2	4,1	4,1	2	4,1	2	G
2851	11	- metaalharden	2	3,1	3,2	3,1	3,2	1	G
2851	12	- lakspuiten en moffelen	3,2	2	3,2	3,1	3,2	2	G
2851	2	- scoperen (opsputten van zink)	3,1	3,1	3,2	2	3,2	2	G
2851	3	- thermisch verzinken	3,2	3,1	3,2	3,1	3,2	2	G
2851	4	- thermisch vertinnen	3,2	3,1	3,2	3,1	3,2	2	G
2851	5	- mechanische oppervlaktebehandeling (slijpen, polijsten)	2	3,1	3,2	2	3,2	2	G
2851	6	- anodiseren, eloxeren	3,1	1	3,2	2	3,2	2	G
2851	7	- chemische oppervlaktebehandeling	3,1	1	3,2	2	3,2	2	G
2851	8	- emailleren	3,2	3,1	3,2	3,1	3,2	1	G
2851	9	- galvaniseren (vernikkelen, verchromen, verzinken, verkoperen ed)	2	2	3,2	3,1	3,2	2	G
2852	1	Overige metaalbewerkende industrie	1	2	3,2	2	3,2	1	G
2852	2	Overige metaalbewerkende industrie, inpandig, p.o. <200m2	1	2	3,1	1	3,1	1	G
287	A0	Grofsmederijen, anker- en kettingfabrieken:							
287	A1	- p.o. < 2.000 m2	2	3,1	4,1	2	4,1	2	G
287	A2	- p.o. >= 2.000 m2	3,1	3,2	5,1	Z	5,1	3	G
287	B	Overige metaalwarenfabrieken n.e.g.	2	2	3,2	2	3,2	2	G
287	B	Overige metaalwarenfabrieken n.e.g.; inpandig, p.o. <200 m2	2	2	3,1	1	3,1	1	G
29	-								
29	-	VERVAARDIGING VAN MACHINES EN APPARATEN							
29	0	Machine- en apparatenfabrieken:							
29	1	- p.o. < 2.000 m2	2	2	3,2	2	3,2	2	G
29	2	- p.o. >= 2.000 m2	3,1	2	4,1	2	4,1	3	G
29	3	- met proefdraaien verbrandingsmotoren >= 1 MW	3,1	2	4,2	Z	4,2	3	G

SBI-CODE	nummer	OMSCHRIJVING	categorie per milieuaspect				MILIEUCATEGORIE VAN DE FUNCTIE	INDICES	
			GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR		verkeer	
30	-	VERVAARDIGING VAN KANTOORMACHINES EN COMPUTERS							
30	-								
30	A	Kantoomachines- en computerfabrieken	2	1	2	1	2	1	G
31	-								
31	-	VERVAARDIGING VAN OVER. ELEKTR. MACHINES, APPARATEN EN BENODIGDH.							
311		Elektromotoren- en generatorenfabrieken	4,1	2	2	3,1	4,1	1	G
312		Schakel- en installatiemateriaalfabrieken	4,1	1	2	3,1	4,1	1	G
313		Elektrische draad- en kabelfabrieken	3,2	1	4,1	3,2	4,1	2	G
314		Accumulatoren- en batterijenfabrieken	3,2	2	3,2	3,1	3,2	2	G
315		Lampenfabrieken	4,1	2	2	4,2	4,2	2	G
316		Elektrotechnische industrie n.e.g.	2	1	2	1	2	1	G
3162		Koolelektrodenfabrieken	6	4,2	5,3 C Z	4,1	6	2	G
32	-								
32	-	VERVAARDIGING VAN AUDIO-, VIDEO-, TELECOM-APPARATEN EN -BENODIGDH.							
321 t/m 323		Vervaardiging van audio-, video- en telecom-apparatuur e.d.	2	0	3,1	2	3,1	2	G
3210		Fabrieken voor gedrukte bedrading	3,1	1	3,1	2	3,1	1	G
33	-								
33	-	VERVAARDIGING VAN MEDISCHE EN OPTISCHE APPARATEN EN INSTRUMENTEN							
33	A	Fabrieken voor medische en optische apparaten en instrumenten e.d.	2	0	2	0	2	1	G
34	-								
34		VERVAARDIGING VAN AUTO'S, AANHANGWAGENS EN OPLEGGERS							
341	0	Autofabrieken en assemblagebedrijven							
341	1	- p.o. < 10.000 m2	3,2	1	4,1 C	2	4,1	3	G
341	2	- p.o. >= 10.000 m2	4,1	2	4,2 Z	3,1	4,2	3	G
3420.1		Carrosseriefabrieken	3,2	1	4,1	2	4,1	2	G
3420.2		Aanhangwagen- en opleggerfabrieken	2	1	4,1	2	4,1	2	G
343		Auto-onderdelenfabrieken	2	1	3,2	2	3,2	2	G
35	-								
35	-	VERVAARDIGING VAN TRANSPORTMIDDELEN (EXCL. AUTO'S, AANHANGWAGENS)							
351	0	Scheepsbouw- en reparatiebedrijven:							
351	1	- houten schepen	2	2	3,1	1	3,1	2	G
351	2	- kunststof schepen	3,2	3,1	3,2	3,1	3,2	2	G
351	3	- metalen schepen < 25 m	3,1	3,2	4,1	2	4,1	2	G
351	4	- metalen schepen >= 25m en/of proefdraaien motoren >= 1 MW	3,2	3,2	5,1 C Z	3,1	5,1	2	G

SBI-CODE	nummer	OMSCHRIJVING	categorie per milieuaspect				MILIEUCATEGORIE VAN DE FUNCTIE	INDICES	
			GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR		verkeer	
3511		Scheepssloperijen	3,2	4,1	5,2	3,2	5,2	2	G
352	0	Wagonbouw- en spoorwegwerkplaatsen:							
352	1	- algemeen	3,1	2	3,2	2	3,2	2	G
352	2	- met proefdraaien van verbrandingsmotoren >= 1 MW	3,1	2	4,2	Z	4,2	2	G
353	0	Vliegtuigbouw en -reparatiebedrijven:							
353	1	- zonder proefdraaien motoren	3,1	2	4,1	2	4,1	2	G
353	2	- met proefdraaien motoren	3,2	2	5,3	Z	5,3	2	G
354		Rijwiel- en motorrijwiel fabrieken	2	1	3,2	2	3,2	2	G
355		Transportmiddelenindustrie n.e.g.	2	2	3,2	2	3,2	2	G
36	-								
36	-	VERVAARDIGING VAN MEUBELS EN OVERIGE GOEDEREN N.E.G.							
361	1	Meubelfabrieken	3,1	3,1	3,2	2	3,2	2	G
361	2	Meubelstofeerderijen b.o. < 200 m2	0	1	1	0	1	1	P
362		Fabricage van munten, sieraden e.d.	2	1	1	1	2	1	G
363		Muziekinstrumentenfabrieken	2	1	2	1	2	2	G
364		Sportartikelenfabrieken	2	1	3,1	2	3,1	2	G
365		Speelgoedartikelenfabrieken	2	1	3,1	2	3,1	2	G
3661.1		Sociale werkvoorziening	0	2	2	0	2	1	P
3661.2		Vervaardiging van overige goederen n.e.g.	2	1	3,1	2	3,1	2	G
37	-								
37	-	VOORBEREIDING TOT RECYCLING							
371		Metaal- en autoschredders	2	3,2	5,1	Z	5,1	2	G
372	A0	Puinbrekerijen en -malerijen:							
372	A1	- v.c. < 100.000 t/j	2	3,2	4,2	1	4,2	2	G
372	A2	- v.c. >= 100.000 t/j	2	4,1	5,2	1	5,2	3	G
372	B	Rubberregeneratiebedrijven	4,2	3,1	3,2	3,1	4,2	2	G
372	C	Afvalscheidingsinstallaties	4,1	4,1	4,2	C	4,2	3	G
40	-								
40	-	PRODUKTIE EN DISTRIB. VAN STROOM, AARDGAS, STOOM EN WARM WATER							
40	A0	Elektriciteitsproductiebedrijven (electrisch vermogen >= 50 MWe)							
40	A1	- kolengestookt (incl. meestook biomassa), thermisch vermogen > 75 MWth	3,2	5,2	5,2	C Z	5,2	2	G
40	A2	- oliegestookt, thermisch vermogen > 75 MWth	3,2	3,2	5,1	C Z	5,1	2	G
40	A3	- gasgestookt (incl. bijstook biomassa), thermisch vermogen > 75 MWth,in	3,2	3,2	5,1	C Z	5,1	1	G
40	A4	- kerncentrales met koeltorens	1	1	5,1	C	6	1	P
40	A5	- warmte-kracht-installaties (gas), thermisch vermogen > 75 MWth	2	2	5,1	C Z	5,1	1	G

SBI-CODE	nummer	OMSCHRIJVING	categorie per milieuaspect				MILIEUCATEGORIE VAN DE FUNCTIE	INDICES	
			GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR		verkeer	
40	B0	bio-energieinstallaties elektrisch vermogen < 50 MWe:							
40	B1	- covergisting, verbranding en vergassing van mest, slib, GFT en reststromen voedingsindustrie	3,2	3,1	3,2	2	3,2	2	G
40	B2	- vergisting, verbranding en vergassing van overige biomassa	3,1	3,1	3,2	2	3,2	2	G
40	C0	Elektriciteitsdistributiebedrijven, met transformatorvermogen:							
40	C1	- < 10 MVA	0	0	2 C	1	2	1	P
40	C2	- 10 - 100 MVA	0	0	3,1 C	2	3,1	1	P
40	C3	- 100 - 200 MVA	0	0	3,2 C	3,1	3,2	1	P
40	C4	- 200 - 1000 MVA	0	0	4,2 C Z	3,1	4,2	1	P
40	C5	- >= 1000 MVA	0	0	5,1 C Z	3,1	5,1	1	P
40	D0	Gasdistributiebedrijven:							
40	D1	- gascompressorstations vermogen < 100 MW	0	0	4,2 C	3,2	4,2	1	P
40	D2	- gascompressorstations vermogen >= 100 MW	0	0	5,1 C	4,1	5,1	1	P
40	D3	- gas: reduceer-, compressor-, meet- en regelinst. Cat. A	0	0	1 C	1	10	1	P
40	D4	- gasdrukregel- en meetruimten (kasten en gebouwen), cat. B en C	0	0	2 C	1	2	1	P
40	D5	- gasontvang- en -verdeelstations, cat. D	0	0	3,1 C	3,1	3,1	1	P
40	E0	Warmtevoorzieningsinstallaties, gasgestookt:							
40	E1	- stadsverwarming	2	1	3,2 C	3,1	3,2	1	P
40	E2	- blokverwarming	1	0	2 C	1	2	1	P
40	F0	windmolens:							
40	F1	- wiekdiameter 20 m	0	0	3 C	2	3,2	1	P
40	F2	- wiekdiameter 30 m	0	0	4 C	3	4,1	1	P
40	F3	- wiekdiameter 50 m	0	0	4 C	3	4,2	1	P
41	-						0		
41	-	WINNING EN DITRIBUTIE VAN WATER					0		
41	A0	Waterwinning-/ bereiding- bedrijven:					0		
41	A1	- met chloorgas	3,1	0	3,1 C	5,3	5,3	1	G
41	A2	- bereiding met chloorbleekloog e.d. en/of straling	1	0	3,1 C	2	3,1	1	G
41	B0	Waterdistributiebedrijven met pompvermogen:							
41	B1	- < 1 MW	0	0	2 C	1	2	1	P
41	B2	- 1 - 15 MW	0	0	3,2 C	1	3,2	1	P
41	B3	- >= 15 MW	0	0	4,2 C	1	4,2	1	P
45	-								
45	-	BOUWNIJVERHEID							
45	0	Bouwbedrijven algemeen: b.o. > 2.000 m²	1	2	3,2	1	3,2	2	G

SBI-CODE	nummer	OMSCHRIJVING	categorie per milieuaspect				MILIEUCATEGORIE VAN DE FUNCTIE	INDICES	
			GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR		verkeer	
45	1	- bouwbedrijven algemeen: b.o. <= 2.000 m²	1	2	3,1	1	3,1	2	G
45	2	Aannemersbedrijven met werkplaats: b.o. > 1000 m²	1	2	3,1	1	3,1	2	G
45	3	- aannemersbedrijven met werkplaats: b.o. < 1000 m²	0	1	2	1	2	1	G
50	-								
50	-	HANDEL/REPARATIE VAN AUTO'S, MOTORFIETSEN; BENZINESERVICESTATIONS							
501, 502, 504		Handel in auto's en motorfietsen, reparatie- en servicebedrijven	1	0	2	1	2	2	P
502		Groothandel in vrachtauto's (incl. import)	1	1	3,2	1	3,2	2	G
5020.4	A	Autoplaatwerkerijen	1	2	3,2	1	3,2	1	G
5020.4	B	Autobeklederijen	0	0	1	1	1	1	G
5020.4	C	Autosputinrichtingen	3,1	2	2	2	3,1	1	G
5020.5		Autowasserijen	1	0	2	0	2	3	P
503, 504		Handel in auto- en motorfietsonderdelen en -accessoires	0	0	2	1	2	1	P
505	0	Benzineservicestations:							
505	1	- met LPG > 1000 m³/jr	2	0	2	4,1	4,1	3	P
505	2	- met LPG < 1000 m³/jr	2	0	2	3,1	3,1	3	P
505	3	- zonder LPG	2	0	2	1	2	3	P
51	-								
51	-	GROOTHANDEL EN HANDELSBEMIDDELING							
511		Handelsbemiddeling (kantoren)	0	0	1	0	1	1	P
5121	0	Grth in akkerbouwprodukten en veevoeders	2	2	3,1	2	3,1	2	G
5121	1	Grth in akkerbouwprodukten en veevoeders met een verwerkingscapaciteit van 500 ton/uur of meer	3,2	3,2	4,2	Z	3,1	4,2	2 G
5122		Grth in bloemen en planten	1	1	2	0	2	2	G
5123		Grth in levende dieren	3,1	1	3,2	C	0	3,2	2 G
5124		Grth in huiden, vellen en leder	3,1	0	2	0	3,1	2	G
5125, 5131		Grth in ruwe tabak, groenten, fruit en consumptie-aardappelen	2	1	2	3,1	3,1	2	G
5132, 5133		Grth in vlees, vleeswaren, zuivelprodukten, eieren, spijsoliën	1	0	2	3,1	3,1	2	G
5134		Grth in dranken	0	0	2	0	2	2	G
5135		Grth in tabaksprodukten	1	0	2	0	2	2	G
5136		Grth in suiker, chocolade en suikerwerk	1	1	2	0	2	2	G
5137		Grth in koffie, thee, cacao en specerijen	2	1	2	0	2	2	G
5138, 5139		Grth in overige voedings- en genotmiddelen	1	1	2	1	2	2	G
514		Grth in overige consumentenartikelen	1	1	2	1	2	2	G
5148.7	0	Grth in vuurwerk en munitie:							
5148.7	1	- consumentenvuurwerk, verpakt, opslag < 10 ton	1	0	2	1	2	2	G

Bijlage 1

Staat van Inrichtingen behorende bij bestemmingsplan RI-Oost

SBI-CODE	nummer	OMSCHRIJVING	categorie per milieuaspect				MILIEUCATEGORIE VAN DE FUNCTIE	INDICES	
			GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR		verkeer	
5148.7	2	- consumentenvuurwerk, verpakt, opslag 10 tot 50 ton	1	0	2	3,1	3,1	2	G
5148.7	3	- professioneel vuurwerk, netto expl. massa per bewaarplaats < 750 kg (en > 25 kg theatervuurwerk)	1	0	2	5,1	5,1	2	G
5148.7	4	- professioneel vuurwerk, netto expl. massa per bewaarplaats 750 kg tot 6 ton	1	0	2	5,3	5,3	2	G
5148.7	5	- munitie	0	0	2	2	2	2	G
5151.1	0	Grth in vaste brandstoffen:							
5151.1	1	- klein, lokaal verzorgingsgebied	1	3,1	3,1	2	3,1	2	P
5151.1	2	- kolenterminal, opslag opp. >= 2.000 m2	3,1	5,1	5,1	Z 3,2	5,1	3	G
5151.2	0	Grth in vloeibare en gasvormige brandstoffen:							
5151.2	1	- vloeistoffen, o.c. < 100.000 m3	3,1	0	3,1	4,1	4,1	2	G
5151.2	2	- vloeistoffen, o.c. >= 100.000 m3	3,2	0	3,1	5,1	5,1	2	G
5151.2	3	- tot vloeistof verdichte gassen	3,1	0	3,1	4,2	4,2	2	G
5151.3		Grth minerale olieprodukten (excl. brandstoffen)	3,2	0	2	3,1	3,2	2	G
5152.1	0	Grth in metaalertsen:							
5152.1	1	- opslag opp. < 2.000 m2	2	4,2	4,2	1	4,2	3	G
5152.1	2	- opslag opp. >= 2.000 m2	3,1	5,1	5,2	Z 1	5,2	3	G
5152.2 / 3		Grth in metalen en -halfabrikaten	0	1	3,2	1	3,2	2	G
5153	0	Grth in hout en bouwmaterialen:							
5153	1	- algemeen: b.o. > 2000 m²	0	1	3,1	1	3,1	2	G
5153	2	- algemeen: b.o. <= 2000 m²	0	1	2	1	2	1	G
5153.4	4	zand en grind:							
5153.4	5	- algemeen: b.o. > 200 m²	0	2	3,2	0	3,2	2	G
5153.4	6	- algemeen: b.o. <= 200 m²	0	1	2	0	2	1	G
5154	0	Grth in ijzer- en metaalwaren en verwarmingsapparatuur:							
5154	1	- algemeen: b.o. > 2.000 m²	0	0	3,1	1	3,1	2	G
5154	2	- algemeen: b.o. <= 2.000 m²	0	0	2	0	2	1	G
5155.1		Grth in chemische produkten	3,1	1	2	3,2	3,2	2	G
5155.2		Grth in kunstmeststoffen	2	2	2	2	2	1	G
5156		Grth in overige intermediaire goederen	1	1	2	1	2	2	G
5157	0	Autosloperijen: b.o. > 1000 m²	1	2	3,2	2	3,2	2	G
5157	1	- autosloperijen: b.o. <= 1000 m²	1	1	3,1	1	3,1	2	G
5157.2/3	0	Overige groothandel in afval en schroot: b.o. > 1000 m²	1	2	3,2	1	3,2	2	G
5157.2/3	1	- overige groothandel in afval en schroot: b.o. <= 1000 m²	1	1	3,1	1	3,1	2	G
5162	0	Grth in machines en apparaten:							
5162	1	- machines voor de bouwnijverheid	0	1	3,2	1	3,2	2	G

SBI-CODE	nummer	OMSCHRIJVING	categorie per milieuaspect				MILIEUCATEGORIE VAN DE FUNCTIE	INDICES	
			GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR		verkeer	
5162	2	- overige	0	1	3,1	0	3,1	2	G
517		Overige grth (bedrijfsmeubels, emballage, vakbenodigdheden e.d.	0	0	2	0	2	2	G
52	-								
52	-	DETAILHANDEL EN REPARATIE T.B.V. PARTICULIEREN							
52	A	Detailhandel voor zover n.e.g.	0	0	1	0	1	1	P
5211/2,5246/9		Supermarkten, warenhuizen	0	0	1	1	1	2	P
5222, 5223		Detailhandel vlees, wild, gevogelte, met roken, koken, bakken	1	0	1	1	1	1	P
5224		Detailhandel brood en banket met bakken voor eigen winkel	1	1	1 C	1	1	1	P
5231, 5232		Apotheken en drogisterijen	0	0	0	1	1	1	P
5246/9		Bouwmarkten, tuincentra, hypermarkten	0	0	2	1	2	3	P
5249		Detailhandel in vuurwerk tot 10 ton verpakt	0	0	1	1	1	1	P
5261		Postorderbedrijven	0	0	3,1	0	3,1	2	G
527		Reparatie t.b.v. particulieren (excl. auto's en motorfietsen)	0	0	1	1	1	1	P
55	-								
55	-	LOGIES-, MAALTIJDEN- EN DRANKENVERSTREKKING							
5511, 5512		Hotels en pensions met keukens, conferentie-oorden en congrescentra	1	0	1	1	1	2	P
552		Kampeerterreinen, vakantiecentra, e.d. (met keukens)	2	0	3,1 C	2	3,1	2	P
553		Restaurants, cafetaria's, snackbars, ijssalons met eigen ijsbereiding, viskramen e.d.	1	0	1 C	1	1	2	P
554	1	Café's, bars	0	0	1 C	1	1	2	P
554	2	Discotheken, muziekcafé's	0	0	2 C	1	2	2	P
5551		Kantines	1	0	1 C	1	1	1	P
5552		Cateringbedrijven	1	0	2 C	1	2	1	G/P
60	-								
60	-	VERVOER OVER LAND							
601	0	Spoorwegen:							
601	1	- stations	0	0	3,2 C	3,1	3,2	3	P
601	2	- rangeerterreinen, overslagstations (zonder rangeerheuvel)	2	2	4,2 C	4,2	4,2	3	G
6021.1		Bus-, tram- en metrostations en -remises	0	1	3,2 C	0	3,2	2	P
6022		Taxibedrijven	0	0	2 C	0	2	2	P
6023		Touringcarbedrijven	1	0	3,2 C	0	3,2	2	G
6024	0	Goederenwegvervoerbedrijven (zonder schoonmaken tanks): b.o. > 1000 m²	0	0	3,2 C	2	3,2	3	G
6024	1	- Goederenwegvervoerbedrijven (zonder schoonmaken tanks) b.o. <= 1000 m²	0	0	3,1 C	2	3,1	2	G
603		Pomp- en compressorstations van pijpleidingen	0	0	2 C	1	2	1	P
61, 62	-								
61, 62	-	VERVOER OVER WATER / DOOR DE LUCHT							

SBI-CODE	nummer	OMSCHRIJVING	categorie per milieuaspect				MILIEUCATEGORIE VAN DE FUNCTIE	INDICES	
			GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR		verkeer	
61, 62	A	Vervoersbedrijven (uitsluitend kantoren)	0	0	1	0	1	2	P
63	-								
63	-	DIENSTVERLENING T.B.V. HET VERVOER							
6311.1	0	Laad-, los- en overslagbedrijven t.b.v. zeeschepen:							
6311.1	1	- containers	0	1	5,1 C	3,2	5,1	3	G
6311.1	2	- stukgoederen	0	2	4,2 C	3,2	4,2	3	G
6311.1	3	- ertsen, mineralen e.d., opslagopp. >= 2.000 m2	3,1	5,2	5,3 C Z	3,1	5,3	3	G
6311.1	4	- granen of meelsoorten, v.c. >= 500 t/u	3,2	5,1	5,1 C Z	3,2	5,1	3	G
6311.1	5	- steenkool, opslagopp. >= 2.000 m2	3,1	5,2	5,2 C Z	3,2	5,2	3	G
6311.1	6	- olie, LPG, e.d.	4,2	0	3,2 C	5,3	5,3	2	G
6311.1	7	- tankercleaning	4,2	1	3,2 C	4,1	4,2	1	G
6311.2	0	Laad-, los- en overslagbedrijven t.b.v. binnenvaart:							
6311.2	1	- containers	0	1	4,2	3,1	4,2	2	G
6311.2	10	- tankercleaning	4,2	1	3,2	4,1	4,2	1	G
6311.2	2	- stukgoederen	0	1	3,2	3,1	3,2	2	G
6311.2	3	- ertsen, mineralen, e.d., opslagopp. < 2.000 m2	2	4,1	4,2	2	4,2	2	G
6311.2	4	- ertsen, mineralen, e.d., opslagopp. >= 2.000 m2	3,1	5,1	5,2 Z	3,1	5,2	3	G
6311.2	5	- granen of meelsoorten, v.c. < 500 t/u	3,1	4,2	4,1	3,1	4,2	2	G
6311.2	6	- granen of meelsoorten, v.c. >= 500 t/u	3,2	5,1	4,2 Z	3,2	5,1	3	G
6311.2	7	- steenkool, opslagopp. < 2.000 m2	3,1	4,2	4,2	3,1	4,2	2	G
6311.2	8	- steenkool, opslagopp. >= 2.000 m2	3,1	5,1	5,1 Z	3,2	5,1	3	G
6311.2	9	- olie, LPG, e.d.	3,2	0	3,1	5,2	5,2	2	G
6312		Veem- en pakhuisbedrijven, koelhuizen	2	1	3,1 C	3,1	3,1	2	G
6321	1	Autoparkeerterreinen, parkeergarages	1	0	2 C	0	2	3	P
6321	2	Stalling van vrachtwagens (met koelinstallaties)	1	0	3,2 C	2	3,2	2	G
6322, 6323		Overige dienstverlening t.b.v. vervoer (kantoren)	0	0	1	0	1	2	P
6323	A	Luchthavens	4,1	3,1	6 C	5,1	6	3	P
6323	B	Helikopterlandplaatsen	0	3,1	5,1	3,1	5,1	1	P
633		Reisorganisaties	0	0	1	0	1	1	P
634		Expediteurs, cargadoors (kantoren)	0	0	1	0	1	1	P
64	-								
64	-	POST EN TELECOMMUNICATIE							
641		Post- en koeriersdiensten	0	0	2 C	0	2	2	P
642	A	Telecommunicatiebedrijven	0	0	1 C	0	1	1	P
642	B0	zendinstallaties:							

SBI-CODE	nummer	OMSCHRIJVING	categorie per milieuaspect				MILIEUCATEGORIE VAN DE FUNCTIE	INDICES	
			GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR		verkeer	
642	B1	- LG en MG, zendervermogen < 100 kW (bij groter vermogen: onderzoek!)	0	0	0 C	3,2	100	1	P
642	B2	- FM en TV	0	0	0 C	1	10	1	P
642	B3	- GSM en UMTS-steunzenders	0	0	0 C	1	10	1	P
65, 66, 67	-								
65, 66, 67	-	FINANCIELE INSTELLINGEN EN VERZEKERINGSWEZEN							
65, 66, 67	A	Banken, verzekeringsbedrijven, beurzen	0	0	1 C	0	1	1	P
70	-								
70	-	VERHUUR VAN EN HANDEL IN ONROEREND GOED							
70	A	Verhuur van en handel in onroerend goed	0	0	1	0	1	1	P
71	-								
71	-	VERHUUR VAN TRANSPORTMIDDELEN, MACHINES, ANDERE ROERENDE GOEDEREN							
711		Personenautoverhuurbedrijven	1	0	2	1	2	2	P
712		Verhuurbedrijven voor transportmiddelen (excl. personenauto's)	1	0	3,1	1	3,1	2	G
713		Verhuurbedrijven voor machines en werktuigen	1	0	3,1	1	3,1	2	G
714		Verhuurbedrijven voor roerende goederen n.e.g.	1	1	2	1	2	2	G
72	-								
72	-	COMPUTERSERVICE- EN INFORMATIETECHNOLOGIE							
72	A	Computerservice- en informatietechnologie-bureau's e.d.	0	0	1	0	1	1	P
72	B	Switchhouses	0	0	2 C	0	2	1	P
73	-								
73	-	SPEUR- EN ONTWIKKELINGSWERK							
731		Natuurwetenschappelijk speur- en ontwikkelingswerk	2	1	2	2	2	1	P
732		Maatschappij- en geesteswetenschappelijk onderzoek	0	0	1	0	1	1	P
74	-								
74	-	OVERIGE ZAKELIJKE DIENSTVERLENING							
74	A	Overige zakelijke dienstverlening: kantoren	0	0	1	0	1	2	P
747		Reinigingsbedrijven voor gebouwen	3,1	1	2	2	3,1	1	P
7481.3		Foto- en filmontwikkelcentrales	1	0	2 C	1	2	2	G
7484.3		Veilingen voor landbouw- en visserijproducten	3,1	2	4,1 C	3,1	4,1	3	G
7484.4		Veilingen voor huisraad, kunst e.d.	0	0	1	0	1	2	P
75	-								
75	-	OPENBAAR BESTUUR, OVERHEIDSDIENSTEN, SOCIALE VERZEKERINGEN							
75	A	Openbaar bestuur (kantoren e.d.)	0	0	1	0	1	2	P
7522		Defensie-inrichtingen	2	2	4,1 C	3,2	4,1	3	G

Bijlage 1

Staat van Inrichtingen behorende bij bestemmingsplan RI-Oost

SBI-CODE	nummer	OMSCHRIJVING	categorie per milieuaspect				MILIEUCATEGORIE VAN DE FUNCTIE	INDICES	
			GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR		verkeer	
7525		Brandweerkazernes	0	0	3,1 C	0	3,1	1	G
80	-								
80	-	ONDERWIJS							
801, 802		Scholen voor basis- en algemeen voortgezet onderwijs	0	0	2	0	2	1	P
803, 804		Scholen voor beroeps-, hoger en overig onderwijs	1	0	2	1	2	2	P
85	-								
85	-	GEZONDHEIDS- EN WELZIJNSZORG							
8511		Ziekenhuizen	1	0	2 C	1	2	3	P
8512, 8513		Artsenpraktijken, klinieken en dagverblijven	0	0	1	0	1	2	P
8514, 8515		Consultatiebureaus	0	0	1	0	1	1	P
853	1	Verpleeghuizen	1	0	2 C	0	2	1	P
853	2	Kinderopvang	0	0	2	0	2	2	P
90	-								
90	-	MILIEUDIENSTVERLENING							
9001	A0	RWZI's en gierverswerkingsinricht., met afdekking voorbezinktanks:							
9001	A1	- < 100.000 i.e.	4,1	1	3,2 C	1	4,1	2	G
9001	A2	- 100.000 - 300.000 i.e.	4,2	1	4,1 C Z	1	4,2	2	G
9001	A3	- >= 300.000 i.e.	5,1	1	4,2 C Z	1	5,1	3	G
9001	B	rioolgemalen	2	0	1 C	0	2	1	P
9002.1	A	Vuilophaal-, straatreinigingsbedrijven e.d.	3,1	2	3,1	1	3,1	2	G
9002.1	B	Gemeentewerven (afval-inzameldepots)	2	2	3,1	2	3,1	2	G
9002.1	C	Vuiloverslagstations	4,1	4,1	4,2	2	4,2	3	G
9002.2	A0	Afvalverwerkingsbedrijven:							
9002.2	A1	- mestverwerking/korrelfabrieken	5,1	1	3,2 C	1	5,1	3	G
9002.2	A2	- kabelbranderijen	3,2	3,1	2	1	3,2	1	G
9002.2	A3	- verwerking radio-actief afval	0	1	4,1 C	6	6	1	G
9002.2	A4	- pathogeen afvalverbranding (voor ziekenhuizen)	3,1	1	2	1	3,1	1	G
9002.2	A5	- oplosmiddeltherugwinning	3,2	0	1	2	3,2	1	G
9002.2	A6	- afvalverbrandingsinrichtingen, thermisch vermogen > 75 MW	4,2	4,1	4,2 C Z	3,1	4,2	3	G
9002.2	A7	- verwerking fotochemisch en galvano-afval	1	1	2	2	2	1	G
9002.2	B	Vuilstortplaatsen	4,2	4,1	4,2	1	4,2	3	G
9002.2	C0	Composteerbedrijven:							
9002.2	C1	- niet-belucht v.c. < 5.000 ton/jr	4,2	3,2	3,1	1	300	2	G
9002.2	C2	- niet-belucht v.c. 5.000 tot 20.000 ton/jr	5,2	4,2	3,2	2	700	2	G
9002.2	C3	- belucht v.c. < 20.000 ton/jr	3,2	3,2	3,2	1	100	2	G

SBI-CODE	nummer	OMSCHRIJVING	categorie per milieuaspect				MILIEUCATEGORIE VAN DE FUNCTIE	INDICES	
			GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR		verkeer	
9002.2	C4	- belucht v.c. > 20.000 ton/jr	4,1	4,1	3,2	2	4,1	3	G
9002.2	C5	- GFT in gesloten gebouw	4,1	3,1	3,2	3,2	4,1	3	G
91	-								
91	-	DIVERSE ORGANISATIES							
9111		Bedrijfs- en werknemersorganisaties (kantoren)	0	0	1	0	1	1	P
9131		Kerkgebouwen e.d.	0	0	2	0	2	2	P
9133.1	A	Buurt- en clubhuizen	0	0	2 C	0	2	2	P
9133.1	B	Hondendressuurterreinen	0	0	3,1	0	3,1	1	P
92	-								
92	-	CULTUUR, SPORT EN RECREATIE							
921, 922		Studio's (film, TV, radio, geluid)	0	0	2 C	1	2	2	G
9213		Bioscopen	0	0	2 C	0	2	3	P
9232		Theaters, schouwburgen, concertgebouwen, evenementenhallen	0	0	2 C	0	2	3	P
9233		Recreatiecentra, vaste kermis e.d.	2	1	4,2	1	4,2	3	P
9234		Muziek- en balletscholen	0	0	2	0	2	2	P
9234.1		Dansscholen	0	0	2 C	0	2	2	P
9251, 9252		Bibliotheken, musea, ateliers, e.d.	0	0	1	0	1	2	P
9253.1		Dierentuinen	3,2	1	3,1 C	0	3,2	3	P
9261.1	0	Zwembaden:							
9261.1	1	- overdekt	1	0	3,1 C	1	3,1	3	P
9261.1	2	- niet overdekt	2	0	4,1	1	4,1	3	P
9261.2	A	Sporthallen	0	0	3,1 C	0	3,1	2	P
9261.2	B	Bowlingcentra	0	0	2 C	0	2	2	P
9261.2	C	Overdekte kunstijsbanen	0	0	3,2 C	3,1	3,2	2	P
9261.2	D	Stadions en open-lucht-ijsbanen	0	0	4,2 C	3,1	4,2	3	P
9261.2	E	Maneges	3,1	2	2	0	3,1	2	P
9261.2	F	Tennisbanen (met verlichting)	0	0	3,1 C	0	3,1	2	P
9261.2	G	Veldsportcomplex (met verlichting)	0	0	3,1 C	0	3,1	2	P
9261.2	H	Golfbanen	0	0	1	0	1	2	P
9261.2	I	Kunstsbanen	0	0	2 C	3,1	3,1	2	P
9262	0	Schietinrichtingen:							
9262	1	- binnenbanen: geweer- en pistoolbanen	0	0	4,1 C	1	4,1	2	P
9262	10	- buitenbanen met voorzieningen: pistoolbanen	1	0	5,3	4,1	5,3	1	P
9262	11	- buitenbanen met voorzieningen: boogbanen	0	0	2	2	2	1	P
9262	2	- binnenbanen: boogbanen	0	0	1 C	1	1	1	P

Bijlage 1

Staat van Inrichtingen behorende bij bestemmingsplan RI-Oost

SBI-CODE	nummer	OMSCHRIJVING	categorie per milieuaspect				MILIEUCATEGORIE VAN DE FUNCTIE	INDICES	
			GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR		verkeer	
9262	3	- vrije buitenbanen: kleiduiven	0	0	4,1	4,2	4,2	2	P
9262	4	- vrije buitenbanen: schietbomen	0	0	5,1	6	6	1	P
9262	5	- vrije buitenbanen: geweerbanen	1	0	6	6	6	2	P
9262	6	- vrije buitenbanen: pistoolbanen	1	0	6	6	6	2	P
9262	7	- vrije buitenbanen: boogbanen	0	0	1	4,1	4,1	1	P
9262	8	- buitenbanen met voorzieningen: schietbomen	1	0	4,2	5,1	5,1	2	P
9262	9	- buitenbanen met voorzieningen: geweerbanen	1	0	5,3	6	6	2	P
9262	B	Skelter- en kartbanen, < 8 uur/week in gebruik	3,1	2	5,1 C	2	5,1	2	P
9262	C	Skelter- en kartbanen, >=8 uur/week in gebruik	3,1	3,1	5,3 C Z	2	5,3	2	P
9262	D	Autocircuits, motorcrossterreinen e.d., < 8 uur/week in gebruik	3,2	3,1	5,2	3,1	5,2	3	P
9262	E	Autocircuits, motorcrossterreinen e.d., >=8 uur/week in gebruik	3,2	3,2	6 Z	3,1	6	3	P
9262	F	Sportscholen, gymnastiekzalen	0	0	2 C	0	2	2	P
9262	G	Jachthavens met diverse voorzieningen	1	1	3,1 C	2	3,1	3	P
9271		Casino's	1	0	2 C	0	2	3	P
9272.1		Amusementshallen	0	0	2 C	0	2	2	P
9272.2		Modelvliegtuig-velden	1	0	4,2	3,2	4,2	1	P
93	-								
93	-	OVERIGE DIENSTVERLENING							
9301.1	A	Wasserijen en strijkinrichtingen	2	0	3,1 C	2	3,1	2	G
9301.1	B	Tapijtreinigingsbedrijven	2	0	3,1	2	3,1	2	G
9301.2		Chemische wasserijen en ververijen	2	0	2	2	2	2	G
9301.3	A	Wasverzendinrichtingen	0	0	2	0	2	1	G
9301.3	B	Wasserettes, wassalons	0	0	1	0	1	1	P
9302		Kappersbedrijven en schoonheidsinstituten	0	0	1	0	1	1	P
9303	0	Begrafenisondernemingen:							
9303	1	- uitvaartcentra	0	0	1	0	1	2	P
9303	2	- begraafplaatsen	0	0	1	0	1	2	P
9303	3	- crematoria	3,2	1	2	1	3,2	2	P
9304		Fitnesscentra, badhuizen en sauna-baden	1	0	2 C	0	2	1	P
9305	A	Dierenasiels en -pensions	2	0	3,2 C	0	3,2	1	P
9305	B	Persoonlijke dienstverlening n.e.g.	0	0	1 C	0	1	1	P

Jaar	2009	Vergaderdatum	30 september 2009
Afdeling	3A	Agendapunt	11
Nummer	203/588		
Publicatiedatum	2 oktober 2009		

Onderwerp

Vaststelling bestemmingsplan Zeeburgereiland RI-oost, 2009

De gemeenteraad van Amsterdam

Gezien de voordracht van burgemeester en wethouders van 25 augustus 2009 (Gemeentebblad afd. 1, nr. 588);

Mede gezien de aangenomen moties van:

het raadslid mevrouw Willemse (Gemeentebblad afd. 1, nr. 621, 625 en 627);

de raadsleden mevrouw Willemse en mevrouw Bergervoet (Gemeentebblad afd. 1, nr. 626),

Besluit:

- 1) ingevolge artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening geen exploitatieplan vast te stellen, aangezien het verhaal van de kosten van de grondexploitatie over de in dit bestemmingsplan begrepen gronden anderszins verzekerd is door de uitgifte van de toekomstige percelen in erfpacht;
- 2) het bestemmingsplan Zeeburgereiland RI-Oost, behorende bij dit besluit, vast te stellen, overeenkomstig het ontwerp bestemmingsplan zoals dat ter visie heeft gelegen, met inachtneming van de volgende ambtshalve wijzigingen:
 - a. op de plankaart
 1. aan de Schellingwouderbrug de bestemming 'Verkeer 1' wordt toegekend in plaats van de bestemming 'Groen 1' en 'Water 1';
 2. de breedte van het aanduidingsvlak 'leiding gas' wordt teruggebracht van 2x15 meter naar 2x4 meter;
 - b. in de planregels:
 1. in artikel 1 wordt het volgende begrip onder 30 toegevoegd: 'Short stay: Het structureel aanbieden van een zelfstandige woning voor tijdelijke bewoning aan één huishouden voor een aaneensluitende periode van tenminste één week en maximaal zes maanden' en worden de overige begrippen ten gevolge van deze toevoeging vernummerd;
 2. in artikel 7 lid 7.1 onder sub e wordt de functie 'onderwijs' geschrapt waardoor de opsomming van deze functies in dit lid worden aangepast en wordt de functie 'wonen' gewijzigd door de

- toevoeging 'waaronder mede begrepen short stay', ditzelfde geldt voor de functie 'wonen' in de artikelen 14 lid 14.1 sub a en 15 onder 15.1 sub a;
3. in artikel 9 lid 9.1 onder sub e wordt toegevoegd: 'fiets- en voetpaden' en wordt de opsomming van deze functies in dit lid aangepast, onder 9.3 sub b wordt 'b' vervangen door 'a' en onder 9.3 sub c wordt 'b' vervangen door 'a';
 4. in artikel 14 lid 14.1 wordt de functie genoemd onder c geschrapt: 'aardgasleidingen, ter plaatse van de aanduiding 'leiding gas' en wordt de opsomming van de overige functies in dit lid vernummerd;
 5. in artikel 20 wordt een algemene procedureregeling opgenomen: 'Algemene procedureregels: Burgemeester en wethouders nemen bij het verlenen van ontheffingen als bedoeld in artikel 4.4, artikel 5.3, artikel 9.4, artikel 10.4, artikel 11.4, artikel 12.4, artikel 13.4, artikel 14.4, artikel 15.4, artikel 18.4, artikel 19, en artikel 22.1 sub b, de volgende regels in acht:
 1. Burgemeester en wethouders leggen het ontwerp van de te verlenen ontheffing, met de daarop betrekking hebbende stukken die redelijkerwijs nodig zijn voor een beoordeling van het ontwerp ter inzage;
 2. voorafgaand aan de terinzagelegging geven Burgemeester en wethouders in een of meer dag-, nieuws-, of huis-aan-huisbladen of op andere geschikte wijze kennis van het ontwerp, volstaan kan worden met het vermelden van de zakelijke inhoud;
 3. belanghebbenden kunnen bij Burgemeester en wethouders naar keuze schriftelijk of mondeling hun zienswijze over de ontwerp naar voren brengen;
 4. de termijn voor het naar voren brengen van zienswijzen als bedoeld in het voorgaande lid bedraagt twee weken, welke termijn aanvangt met ingang van de dag waarop het ontwerp ter inzage is gelegd'.

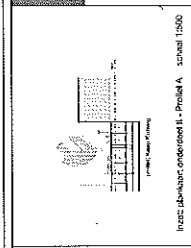
De nummering van de overige drie artikelen wordt hierop aangepast.

*Aldus besloten door de gemeenteraad voornoemd
in zijn vergadering op 30 september 2009.*

De voorzitter

De raadsgriffier

Mr. M. Pe



Bestemmingen

- W1: Woningbouw
- W2: Woningbouw
- W3: Woningbouw
- W4: Woningbouw
- W5: Woningbouw
- W6: Woningbouw
- W7: Woningbouw
- W8: Woningbouw
- W9: Woningbouw
- W10: Woningbouw
- W11: Woningbouw
- W12: Woningbouw
- W13: Woningbouw
- W14: Woningbouw
- W15: Woningbouw
- W16: Woningbouw
- W17: Woningbouw
- W18: Woningbouw
- W19: Woningbouw
- W20: Woningbouw

Aanduidingen

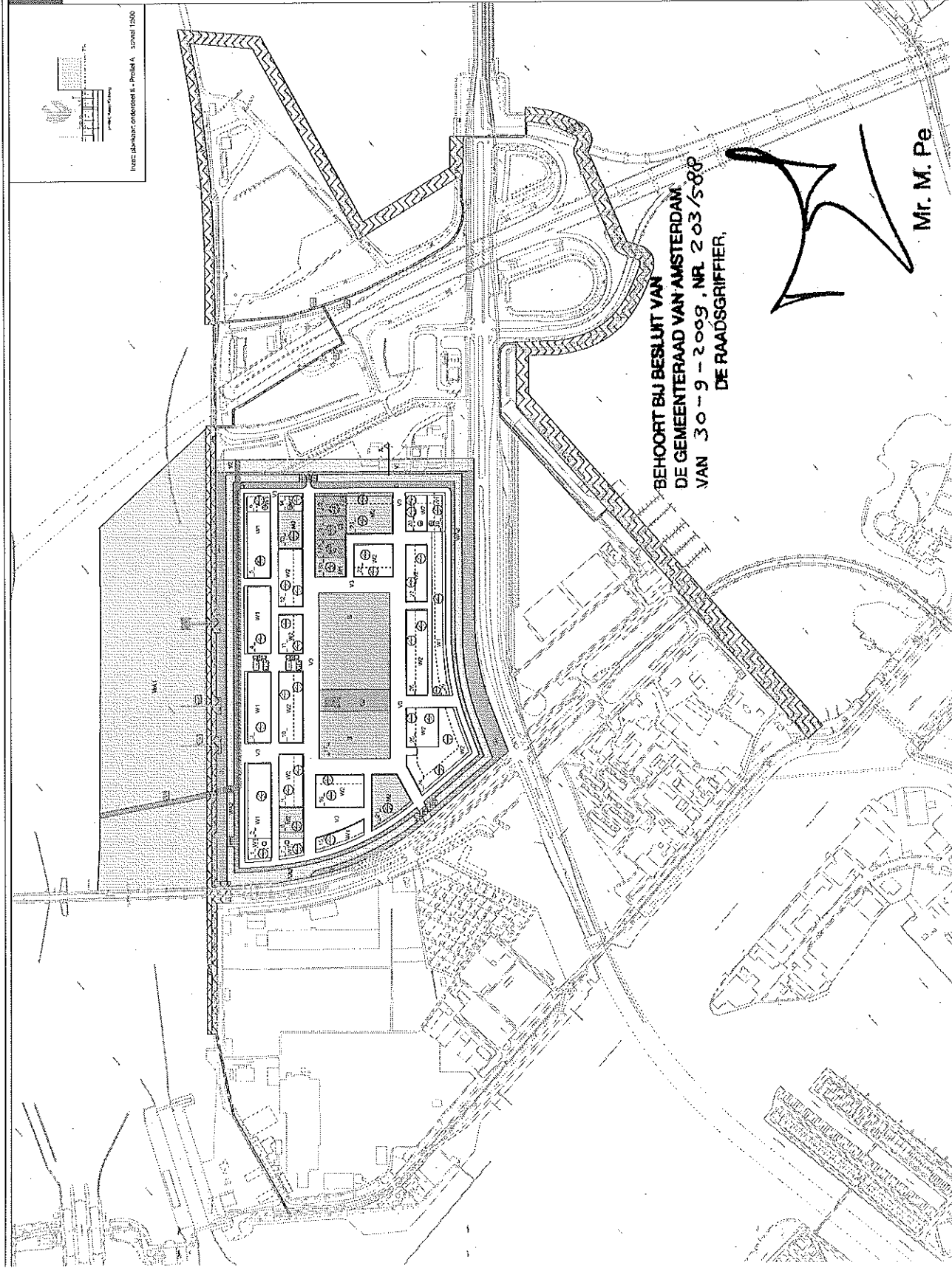
- 1: Aanduiding van de bestemming
- 2: Aanduiding van de bestemming
- 3: Aanduiding van de bestemming
- 4: Aanduiding van de bestemming
- 5: Aanduiding van de bestemming
- 6: Aanduiding van de bestemming
- 7: Aanduiding van de bestemming
- 8: Aanduiding van de bestemming
- 9: Aanduiding van de bestemming
- 10: Aanduiding van de bestemming
- 11: Aanduiding van de bestemming
- 12: Aanduiding van de bestemming
- 13: Aanduiding van de bestemming
- 14: Aanduiding van de bestemming
- 15: Aanduiding van de bestemming
- 16: Aanduiding van de bestemming
- 17: Aanduiding van de bestemming
- 18: Aanduiding van de bestemming
- 19: Aanduiding van de bestemming
- 20: Aanduiding van de bestemming

Symbolen

- 1: Symbool voor de bestemming
- 2: Symbool voor de bestemming
- 3: Symbool voor de bestemming
- 4: Symbool voor de bestemming
- 5: Symbool voor de bestemming
- 6: Symbool voor de bestemming
- 7: Symbool voor de bestemming
- 8: Symbool voor de bestemming
- 9: Symbool voor de bestemming
- 10: Symbool voor de bestemming
- 11: Symbool voor de bestemming
- 12: Symbool voor de bestemming
- 13: Symbool voor de bestemming
- 14: Symbool voor de bestemming
- 15: Symbool voor de bestemming
- 16: Symbool voor de bestemming
- 17: Symbool voor de bestemming
- 18: Symbool voor de bestemming
- 19: Symbool voor de bestemming
- 20: Symbool voor de bestemming

Verklaringen

- 1: Verklaring van de bestemming
- 2: Verklaring van de bestemming
- 3: Verklaring van de bestemming
- 4: Verklaring van de bestemming
- 5: Verklaring van de bestemming
- 6: Verklaring van de bestemming
- 7: Verklaring van de bestemming
- 8: Verklaring van de bestemming
- 9: Verklaring van de bestemming
- 10: Verklaring van de bestemming
- 11: Verklaring van de bestemming
- 12: Verklaring van de bestemming
- 13: Verklaring van de bestemming
- 14: Verklaring van de bestemming
- 15: Verklaring van de bestemming
- 16: Verklaring van de bestemming
- 17: Verklaring van de bestemming
- 18: Verklaring van de bestemming
- 19: Verklaring van de bestemming
- 20: Verklaring van de bestemming



BEHOORT BIJ BESLUIT VAN
DE GEMEENTERAAD VAN AMSTERDAM
VAN 30-9-2009, NR. 203/S80
DE RAADSGRIFFIER,

[Handwritten signature]
Mr. M. Pe

Planformule	
1	2
3	4
5	6
7	8
9	10
11	12
13	14
15	16
17	18
19	20



Onderwerp

Goedkeuring en ter visie legging van het ontwerpbesluit tot vaststelling hogere grenswaarden voor wegverkeerslawaaï en industrielawaai voor het ontwerp bestemmingsplan Zeeburgereiland RI-oost.

Gevraagde beslissing

1. In te stemmen met het ontwerpbesluit tot de vaststelling van de onderstaande hogere grenswaarden voor het wegverkeerslawaaï en industrielawaai, als gesteld in de Wet geluidhinder, conform bijgaande tabellen. Deze hogere grenswaarden worden vastgesteld voor nieuw aan te leggen woningen, scholen, en zorgvoorzieningen;
2. In te stemmen met de ter visie legging van het ontwerpbesluit conform artikel 110c Wet geluidhinder.

Hogere grenswaarden wegverkeerslawaaï

Locatie en bloknummers	weg- vak	voorkeurs- grenswaarde	aangevraagde waarde	aantal woningen
Zuiderzeeweg				
Blok 1, 7, 15	84	48 dB	60 dB	190
Blok 21	84	48 dB	57 dB	school
Blok 16	84	48 dB	52 dB	50
Blok 24	85	48 dB	58 dB	145
Blok 29-1	85	48 dB	50 dB	35
Blok 9	84	48 dB	51 dB	25
IJburglaan				
Blok 24, 29-1	82	48 dB	59 dB	145
Blok 29-2, 29-3, 30,	82	48 dB	60 dB	170
Blok 23-1	82	48 dB	51 dB	30
Blok 28	82	48 dB	55 dB	15
Kaap Kotweg				
Blok 30, 28, 23-1	88.1	48 dB	52 dB	60
Blok 14	88.2	48 dB	50 dB	25
Blok 6	93	48 dB	49 dB	20
A10				
Blok 6	A10	48 dB	50 dB	25
Blok 14		48 dB	49 dB	25
Blok 22-1, 22-2		48 dB	49 dB	35
Blok 23-1		48 dB	50 dB	25
Blok 28		48 dB	50 dB	45
Blok 29-2		48 dB	49 dB	90

Blok 29-3	48 dB	50 dB	30
Blok 30	48 dB	51 dB	45

Hogere grenswaarden Industrielawaai

Locatie	bron	voorkeurs- grenswaarde	aangevraagde waarde	aantal woningen
Zuiderzeeweg blok 7	bedrijven	50 dB(A)	51 dB(A)	35
	ZBE+Cruquius			

Korte toelichting / Reden urgentie

Het Zeeburgereiland wordt herontwikkeld tot een nieuw woon- en werkgebied. De herontwikkeling wordt gefaseerd aangepakt. Het eerste te ontwikkelen deelgebied is het terrein waar voorheen de Rioolwaterzuiveringsinstallatie-oost was gevestigd. Op het inmiddels vrijgekomen terrein zullen maximaal 1950 woningen worden gerealiseerd, aangevuld met voorzieningen waaronder onderwijs en sport. Deelgebied RI-oost wordt begrensd door de Zuiderzeeweg en de IJburglaan. De locatie ligt in de geluidszone van de A10 en de IJburglaan met de trambaan van het Centraal station naar IJburg. Bovendien ligt een deel van het terrein in de geluidszone van het bedrijventerrein op het Zeeburgereiland.

Het milieueffectrapport herontwikkeling Zeeburgereiland (op 3 juni 2008 door het College aanvaardt en op 26 juni vastgesteld in de raad) dient als onderzoeksbasis voor de herontwikkeling van deelgebied RI-oost. Inmiddels is er voor de RI-oost een ontwerp bestemmingsplan opgesteld. Dit bestemmingsplan is gebaseerd op het op 24 januari 2007 door de Raad vastgestelde stedenbouwkundig plan. Voor de opstelling van het bestemmingsplan zijn naast de onderzoeken die reeds waren uitgevoerd ten behoeve van de MER een aantal aanvullende onderzoeken (waaronder geluid) uitgevoerd. Er is voor geplande herontwikkeling van deelgebied RI-Oost onderzoek gedaan naar geluidshinder van de stedelijke wegen, de trambaan en Industrielawaai. Daarnaast is onderzoek gedaan naar de geluidshinder van de A10. Tevens is de cumulatieve geluidsbelasting onderzocht. Uit de akoestische onderzoeken blijkt dat de voorkeursgrenswaarden van wegverkeerslawaai en Industrielawaai voor een aantal bouwblokken worden overschreden. Om de geluidbelasting tegen te gaan worden geluidbeperkende maatregelen getroffen. Daar waar de overschrijding redelijkerwijs niet door geluidbeperkende maatregelen kan worden tegengegaan, wordt gebruik gemaakt van de mogelijkheid in de Wet geluidhinder om een hogere waarde vast te stellen (zie bovenstaande tabel). De aangevraagde hogere grenswaarden blijven binnen de wettelijke maximaal toelaatbare waarden en de normen van het Amsterdamse geluidbeleid.

Teneinde geluidhinder voor de toekomstige woningen in de RI-oost terug te dringen, zijn/worden de volgende geluidbeperkende maatregelen genomen:

- De geluidhinder van de wegen is van invloed geweest op het stedenbouwkundig plan van de RI-oost (d.d. 24-01-2007). De randbebouwing van het project is afschermend voor het achterliggend gebied. Daardoor blijft de geluidhinder van de hoofdwegen beperkt tot de buitenste schil. Door de planopzet krijgen deze woningen een stille zijde waaraan verblijfsruimten zoals slaapkamers kunnen worden geprojecteerd.

-
- In het ontwerp bestemmingsplan Zeeburgereiland RI-oost is vastgelegd dat de woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld conform het Amsterdamse geluidsbeleid een stille zijde zullen krijgen, waaraan slaapkamers kunnen worden gerealiseerd. De opzet van de verkaveling is zodanig dat alle woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld een stille zijde hebben.
 - In het ontwerp bestemmingsplan Zeeburgereiland RI-oost is vastgelegd dat verlening van bouwvergunningen voor woningen en andere geluidsgevoelige functies die worden afgeschermd door voornoemde woningen, niet is toegestaan voordat de afschermende bebouwing in aanbouw is genomen.
 - Om de geluidshinder van de A10 tegen te gaan wordt langs de A10 een scherm van 6 meter hoog en 675 meter lang geplaatst. Dit scherm moet gerealiseerd zijn voordat de eerste bouwvergunning kan worden verleend.
 - De verkeerssnelheid op de IJburglaan en Zuiderzeeweg wordt teruggebracht van 70 naar 50 km/uur. Voor de IJburglaan is hiermee gerekend. Ook de verkeerssnelheid op de Zuiderzeeweg zal op de gehele weg worden teruggebracht naar 50 km/uur. Echter, is het niet zeker dat dit het geval zal zijn wanneer de eerste woningen ter plaatse worden opgeleverd. Dit is afhankelijk van de planning van de herinrichting van wegvakken op de Amsterdamse brug (naar verwachting gereed in 2013) en de Schellingwouderbrug (naar verwachting gereed in 2012), die door Rijkswaterstaat wordt voorbereid. Daarom worden voor de woningen langs dit wegdeel hogere waarden op basis van 70 km/uur vastgesteld. In de eindsituatie wordt de geluidsbelasting dus lager.
 - De geluidsproducerende bedrijven die nu op het Zeeburgereiland zijn gevestigd zullen uiteindelijk van het Zeeburgereiland verdwijnen. Hiermee verdwijnt het effect van industrielawaai op deelgebied RI-Oost. De invloed van het industrielawaai van het Cruquiusgebied reikt niet tot deelgebied RI-Oost.
 - In Amsterdams beleid is vastgelegd dat bij groot onderhoud van wegen het nieuwe wegdek zal worden uitgevoerd in geluidsreducerend asfalt. Dat voornemen is ook aanwezig voor de Zuiderzeeweg en IJburglaan. Aangezien over de integrale herinrichting van deze wegen nog definitief moet worden besloten, is bij de berekening van de hogere waarden nog geen rekening gehouden met geluidsreducerend asfalt. De Kaap Kotweg zal met geluidsreducerend asfalt worden uitgevoerd. De hogere grenswaarden zijn gebaseerd op een wegdek van glad asfalt op de Zuiderzeeweg en IJburglaan en een dunne geluidsreducerende deklaag op de Kaap Kotweg. Waarschijnlijk wordt de eindsituatie dus gunstiger.
 - Beperking van het autoverkeer is al onderdeel van het Amsterdamse verkeersbeleid. Specifieke plaatselijke verkeersbeperkende maatregelen zouden ten koste gaan van de bereikbaarheid van de woningen op het Zeeburgereiland en IJburg.
 - Tussen de A10 en het RI-oost terrein is een bedrijventerrein gepland. Omdat nog onduidelijk is wanneer het bedrijventerrein zal worden bebouwd, is geen rekening gehouden met de afschermende werking. De geluidhinder in de eindsituatie met ingevuld bedrijventerrein zal na realisatie ervan uiteindelijk worden.

De akoestische onderzoeken die voor de RI-oost zijn uitgevoerd liggen op de agendakamer van B&W ter inzage.

Intern overleg

Het ontwerp bestemmingsplan is op 3 september 2008 behandeld in het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluidhinder Amsterdam (TAVGA) waarin de Dienst Ruimtelijke Ordening, de Dienst Milieu en Bouwtoezicht en de Amsterdamse Planologische Commissie zitting hebben. Het plan werd positief beoordeeld met de aanbeveling de vormgeving van blok 14 aan te passen zodat de westgevel geluidsluw zal worden. Deze aanbeveling is overgenomen.

Reden Urgentie

Het ontwerp besluit voor de hogere grenswaarden moet tegelijkertijd met het ontwerp bestemmingsplan voor de RI-oost ter visie worden gelegd. Later ter visie leggen van het ontwerp hogere waarden besluit, vertraagd automatisch ook de bestemmingsplanprocedure.

Bij vrijgave voor ter visie legging op 7 april kan het ontwerp besluit hogere waarden en het ontwerp bestemmingsplan nog voor het meireces ter visie worden gelegd. In het voorjaar wordt de nieuwe grootschalige concentratiekaart Nederland (GCN kaart) waarin de rekenwaarden voor luchtkwaliteit worden gepubliceerd. Langer wachten met ter visie legging brengt het risico met zich mee dat het luchtkwaliteitonderzoek opnieuw moet worden uitgevoerd met deze nieuwe waarden, waarmee aanzienlijke vertraging zou ontstaan voor de bestemmingsplanprocedure en daarmee de herontwikkeling van het Zeeburgereiland.

Beslissing b&w

Voorlichting

n.v.t.

Behandelend ambtenaar

Projectbureau IJburg / Zeeburgereiland, Venekamp Isja (tel: 020 552.9744) en Dienst Ruimtelijke Ordening, André van Dongen (tel: 020 552.7885)

Portefeuillehouder(s)

wethouder M. van Poelgeest

Ondertekening

(Dienst)directeur

Portefeuillehouder