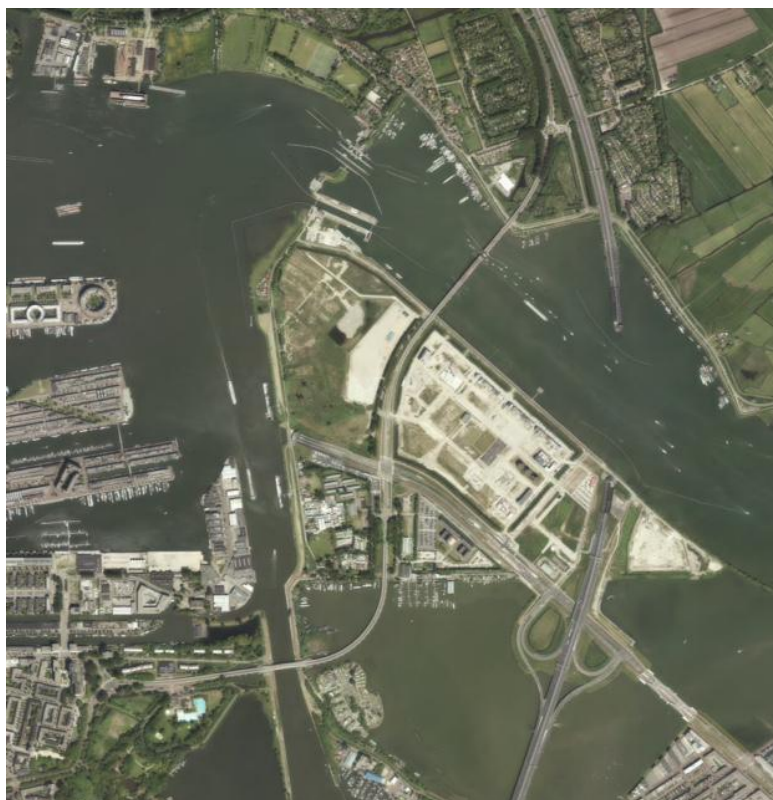


MER Zeeburgereiland 2016

Notitie reikwijdte en detailniveau



MER Zeeburgereiland 2016

Notitie reikwijdte en detailniveau

Datum

13 juni 2016

Versie

Definitief eindconcept

Opdrachtgever

Gemeente Amsterdam

Opsteller

Willie Fikken (www.williefikken.nl)

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	5
1.1	Aanleiding.....	5
1.2	Ligging en huidig gebruik van het plangebied	5
1.3	Een nieuwe MER voor het Zeeburgereiland.....	7
1.3.1	Afbakening van het voornemen	7
1.3.2	Aard van het MER.....	8
1.3.3	Doel van het MER	9
1.4	Procedure	9
1.5	Notitie Reikwijdte en Detailniveau: leeswijzer.....	10
2	Beleidskader en doelstelling	11
2.1	Beleidskader	11
2.1.1	Structuurvisie Amsterdam 2040 (2011)	11
2.1.2	Actieplan Woningbouw (2014)	12
2.1.3	Agenda Duurzaamheid (2015).....	12
2.1.4	Startvisie Sluisbuurt (2015)	12
2.1.5	Koers 2025 (2016)	12
2.2	Doel van de voorgenomen activiteit	13
3	Te onderzoeken alternatieven	14
3.1	Inleiding.....	14
3.2	Referentiesituatie.....	14
3.3	Alternatieven.....	14
4	Te onderzoeken milieugevolgen	16
4.1	Inleiding.....	16
4.2	Scope van het effectenonderzoek.....	16
4.3	Beoordelingskader	18
	Referenties	20

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In 2008 is voor de herontwikkeling van het Zeeburgereiland een milieueffectrapport (MER¹) opgesteld [W+B, 2008]. Dit MER heeft als basis gediend voor het bestemmingsplan voor het eerste deelgebied dat in ontwikkeling is genomen, te weten deelgebied RI-Oost, thans ook wel de Sportheldenbuurt genoemd.

MER 2008

In het MER uit 2008 zijn twee alternatieven beoordeeld. Alternatief 1 ging uit van 5.000 woningen en 194.500 m² bedrijfsvloeroppervlakte (b.v.o.). Alternatief 2 ging uit van 6.000 woningen en 264.000 m² b.v.o. De woningaantallen en aantallen m² b.v.o. niet-woningen waren verdeeld over zes deelgebieden, te weten RI-Oost, Sluisbuurt, Baaibuurt-Oost, Baaibuurt-West, Oostpunt en Bedrijvenstrook. Het verschil uitte zich in verschillende dichtheden per deelgebied. Mede op basis van de effectbeschrijvingen is Alternatief 2 als voorkeursalternatief benoemd.

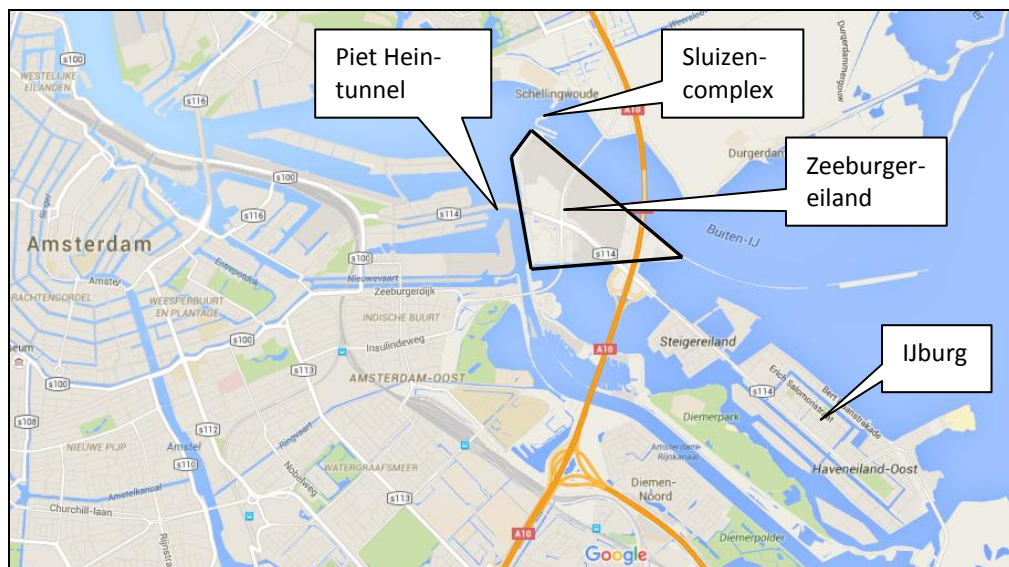
Op dit moment is de ontwikkeling van twee nieuwe deelgebieden aan de orde: de Sluisbuurt en de Bedrijvenstrook. Hiervoor worden bestemmingsplannen voorbereid. Op enige termijn zijn ook ontwikkelingen voorzien in de Baaibuurt-Oost en West. Voor de Oostpunt worden momenteel geen ontwikkelingen voorzien.

Sinds 2008 is sprake van een sterke groei van het inwoneraantal van Amsterdam. De gemiddelde stijging van het inwonertal bedroeg jaarlijks ca. 10.000. Deze bevolkingsgroei zal de komende jaren aanhouden, zo blijkt uit de nieuwste bevolkingsprognose [OIS, 2015]. De behoefte aan nieuwe woningen neemt daardoor ook sterk toe. Dit vindt zijn weerslag onder andere in een omvangrijker ruimtelijk programma voor de herontwikkeling van het Zeeburgereiland. Waar in 2008 nog van werd uitgegaan van 6.000 woningen en 264.000 m² b.v.o. bedrijfsvloeroppervlakte, wordt nu gedacht aan maximaal 9.650 woningen en ca. 294.000 m² b.v.o.. Om het milieu een volwaardige plaats in de besluitvorming over de verdere ruimtelijke ontwikkeling van het Zeeburgereiland te geven wordt een nieuwe m.e.r.-procedure doorlopen.

1.2 Ligging en huidig gebruik van het plangebied

Het Zeeburgereiland ligt aan de oostzijde van Amsterdam, in het IJ, tussen het centrum van de stad en het IJmeer en IJburg, zie figuur 1.

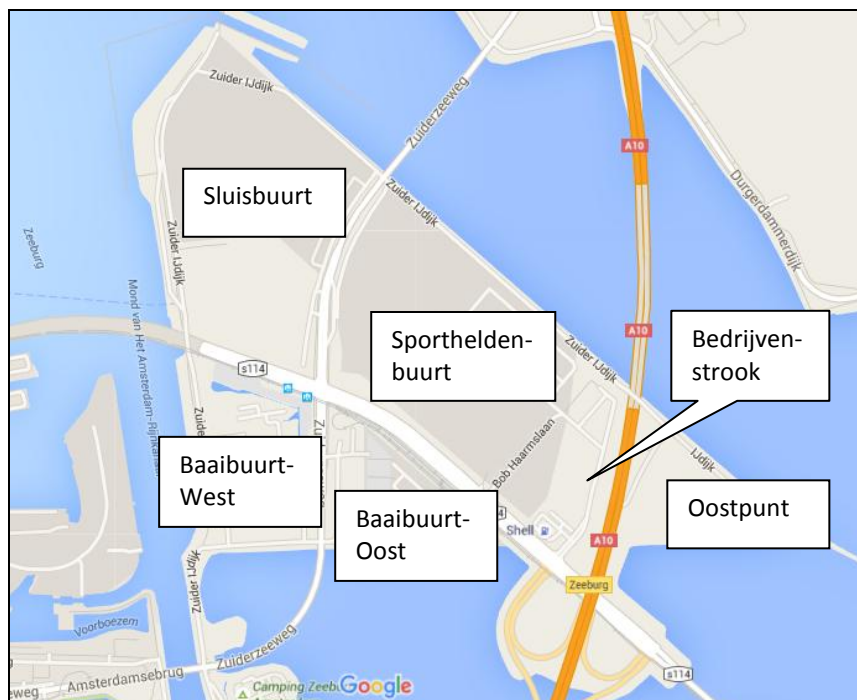
¹ De afkorting MER duidt op het rapport (milieueffectrapport), terwijl de afkorting m.e.r. duidt op de procedure (milieueffectrapportage).



Figuur 1: Ligging van het plangebied

Het eiland heeft een oppervlak van circa 120 hectare en is met een aantal bruggen en tunnels verbonden met het vasteland (o.a. de Zeeburgertunnel als onderdeel van de A10 en de Piet Heintunnel (S114) voor een verbinding met het centrum van Amsterdam). Direct ten noorden van het eiland bevindt zich een sluizencomplex.

De herontwikkeling van het eiland is in 2008 gestart. De deellocatie Sportheldenbuurt (voorheen RI-Oost genaamd), zie figuur 2, is momenteel in uitvoering. Op grond van Bestemmingsplan Zeeburgereiland RI-Oost [Adam, 2009b] en een aantal partiële herzieningen daarvan, zullen hier de komende jaren ca. 2550 woningen met bijbehorende voorzieningen worden gebouwd. De locatie Sluisbuurt is gedeeltelijk braakliggend terrein en gedeeltelijk tijdelijk in gebruik voor recreatieve doeleinden (landzeilen). De Baaibuurt (Oost en West) worden gebruikt voor extensieve bedrijvigheid, stadsrandfuncties (w.o. jachthaven Holland Sport), tijdelijke studentenhuysvesting alsmede een P&R terrein. De bedrijvenstrook is braakliggend terrein. Langs de IJburglaan is een benzineverkoopplaats gelegen. Op de Oostpunt is een tijdelijk gronddepot aangelegd voor projecten aan de oostkant van de stad. Het gronddepot is nog niet in gebruik.



Figuur 2: Deelgebieden

1.3 Een nieuwe MER voor het Zeeburgereiland

1.3.1 Afbakening van het voornemen

Het MER heeft betrekking op een stedelijk ontwikkelingsproject (Categorie D11.2 van het Besluit m.e.r.). Tot de voorgenomen activiteit worden gerekend de ontwikkeling van de Sluisbuurt, de Bedrijvenstrook en de Baaibuurt-Oost en West. Het gaat om de realisatie van bebouwing, de bijbehorende infrastructuur en parkeervoorzieningen (waaronder een P&R-plek), alsmede om de realisatie van openbaar groen en waterberging in de betreffende gebieden².

Tabel 2 geeft inzicht in het beoogde ruimtelijk programma voor de betreffende gebieden. Voor de Sluisbuurt en de Baaibuurt-Oost zijn bandbreedtes voor het aantal te realiseren woningen opgenomen. Hetzelfde geldt voor de niet-woningbouwprogramma's voor de verschillende deelgebieden. Bij 'niet-woningbouw' kan worden gedacht aan scholen, maatschappelijke voorzieningen en winkels.

² De realisatie van een ecologische verbidingszone tussen Waterland en het Diemerpark hoort als zodanig niet tot het voornemen. Het betreft een plan dat het Zeeburgereiland overstijgt. Wel zal in de bestemmingsplannen voor Sluisbuurt en t.z.t. Baaibuurt-West ruimte worden gereserveerd voor de zone. In het MER zal worden beoordeeld of de ontwikkeling van het Zeeburgereiland de ontwikkeling van deze zone beïnvloedt.

Tabel 2: Ruimtelijk programma Zeeburgereiland 2016

Deelgebieden	Aantal woningen	Niet-woningbouwprogramma in m ² bvo
Sluisbuurt	3.496 – 5.640	63.000 – 100.000
Baaibuurten Oost	500 - 700	9.000 - 12.600
Baaibuurten West	600 - 900	10.800 – 16.200
Bedrijvenstrook	0	57.303 – 76.467
Totaal	4.596 – 7.240	140.103 – 205.267

In 2008 werd nog rekening gehouden met de bouw van 900 woningen op de Oostpunt. Zoals aangegeven in 2.1.5 heeft de Oostpunt ondertussen een status als strategische ruimte voor de verdere ontwikkeling van de stad gekregen. Vooralsnog wordt er van uitgegaan dat zich hier de komende 10 jaar geen wezenlijke ontwikkelingen zullen voordoen. De Oostpunt valt daarmee als mogelijke ontwikkelingslocatie buiten de scope van het MER.

Het MER uit 2008 had ook betrekking op de versterking van de primaire waterkering en de realisatie van een nieuwe jachthaven op de Oostpunt. Voor de primaire waterkering zijn de noodzakelijke procedures – met uitzondering van de projectplanprocedure op basis van de Waterwet - inmiddels doorlopen. Gegeven wijzigingen in de regelgeving is daarvoor nog een aparte m.e.r.-beoordeling uitgevoerd. De conclusie daarvan was dat voor de versterking van de waterkering geen (nieuwe) m.e.r.-procedure noodzakelijk was [Arcadis, 2013]. Inmiddels is de versterking voor een deel uitgevoerd en wordt zij de komende jaren afgerond. Het MER Zeeburgereiland 2016 heeft geen betrekking op de versterking van de primaire waterkering. Deze activiteit wordt beschouwd als een autonome activiteit.

De plannen voor de jachthaven op de Oostpunt zijn ondertussen veranderd. Deze wordt niet binnen een periode van 10 jaar voorzien. Wel is een verplaatsing van jachthaven Holland Sport naar een locatie direct ten oosten van de huidige locatie aan de orde. Dit voornemen is echter nog onvoldoende concreet om als projectonderdeel aan te merken. Wanneer de verplaatsing concreet wordt, zal hiervoor te zijner tijd een omgevingsvergunning (buitenplanse afwijking van het bestemmingsplan) worden aangevraagd. Onderdeel van de vergunningaanvraag is een ruimtelijke onderbouwing incl. m.e.r.-beoordeling. Het MER Zeeburgereiland 2016 heeft geen betrekking op de verplaatsing van de jachthaven.

1.3.2 Aard van het MER

Er bestaan twee vormen van milieueffectrapportagen, nl. milieueffectrapportage voor plannen en milieueffectrapportage voor projecten of besluiten. Een bestemmingsplan kan zowel plan-m.e.r.-plichtig als project-m.e.r.-plichtig zijn. Dit hangt af van de aard van het bestemmingsplan (met of zonder uitwerkingsverplichtingen) en van de noodzaak om voor het plan een zogenaamde passende beoordeling op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 uit te voeren. Op dit moment is nog niet zeker of wel of geen uitwerkingsverplichtingen worden opgenomen in de bestemmingsplannen. Evenmin is zeker of een passende beoordeling nodig is voor de bestemmingsplannen. Dat betekent dat vooralsnog uit wordt gegaan van een gecombineerde plan- en project-m.e.r.. Praktisch gezien betekent dit voor het MER dat deze waar nodig (naar verwachting Sluisbuurt en Bedrijvenstrook) gedetailleerd en waar mogelijk (naar verwachting Baaibuurten) globaal zal zijn. In het MER zal te zijner tijd duidelijk worden aangegeven wat de aard van het MER voor de verschillende gebiedsdelen is. Procedureel gezien is er voor bestemmingsplannen geen verschil tussen een plan-m.e.r. en een project-m.e.r.

1.3.3 Doel van het MER

Doel van het MER en de m.e.r.-procedure is het milieu een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven. De milieueffecten van het voornemen worden in beeld gebracht en vergeleken met een referentiesituatie. Dit is de situatie die zich in en rond het plangebied zal voordoen zonder uitvoering van het voornemen. Hierbij wordt de situatie 10 jaar na vaststelling van het bestemmingsplan als planhorizon genomen.

1.4 Procedure

Voor zowel een plan-m.e.r. als een project-m.e.r. voor een plan is de zogenaamde uitgebreide procedure van toepassing. Dit houdt in dat globaal genomen acht stappen worden doorlopen.

Stap 1: Concept-Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Hoewel niet verplicht wordt om te beginnen vaak een concept-Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) opgesteld. Doel van deze notitie is om tot een afbakening van het te verrichten onderzoek te komen. In deze notitie wordt het voornemen beschreven, alsmede de eventuele alternatieven daarvoor en de ideeën over het te verrichten milieuonderzoek.

Stap 2: Raadpleging, zienswijzen en advies Commissie voor de m.e.r.

In stap 2 worden de wettelijke adviseurs en de bestuursorganen die bij de voorbereiding van het voornemen worden betrokken in de gelegenheid gesteld om mee te denken over de reikwijdte en het detailniveau van de informatie voor het op te stellen MER. Tevens wordt kennisgegeven van het voornemen in één of meer dag-, nieuws- of huis-aan-huisbladen of op een andere geschikte wijze. Ook krijgt een ieder de gelegenheid zienswijzen in te dienen over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Tevens zal de onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage (vrijwillig) om advies worden gevraagd.

Stap 3: Definitieve Notitie Reikwijdte en detailniveau

Mede op basis van de ingebrachte adviezen en zienswijzen wordt de definitieve reikwijdte en detailniveau van de informatie voor het op te stellen MER vastgesteld door het Bevoegd Gezag.

Stap 4: MER

Het MER wordt opgesteld.

Stap 5: Ontwerp-plan, zienswijzen en advies Commissie voor de m.e.r

De resultaten van het MER vormen input voor de ontwerp-bestemmingsplannen danwel – uitwerkingsplannen of -wijzigingsplannen. Het eerste ontwerp-bestemmingsplan dat in procedure gaat³ wordt tezamen met het MER ter inzage gelegd. Eenieder krijgt hierbij de mogelijkheid om zienswijzen naar voren te brengen. In deze fase gaat het MER voor advies naar de Commissie voor de m.e.r..

Stap 6: Besluit, motivering en bekendmaking

De ingebrachte zienswijzen en adviezen worden bestudeerd en zo mogelijk verwerkt in het definitieve plan.

Stap 7: Zienswijzen en beroep

Na vaststelling van het plan bestaat de mogelijkheid om beroep aan te tekenen tegen het besluit.

³ Voor eventuele volgende plannen waaraan het MER ten grondslag ligt geldt, dat het MER als bijlage van het ontwerpplan ter inzage wordt gelegd.

Stap 8: Evaluatie

Na vaststelling van het plan is het Bevoegd Gezag verplicht de daadwerkelijke milieugevolgen van de uitvoering van de voorgenomen activiteit te (laten) evalueren. Dit houdt in dat nagegaan dient te worden of de effectvoorspellingen juist zijn geweest. Mocht blijken dat sprake is van andere of ernstiger effecten dan voorspeld, dan ligt het in de rede om (aanvullende) maatregelen te treffen ter beperking van de effecten.

1.5 Notitie Reikwijdte en Detailniveau: leeswijzer

Deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau dient als basis voor de stappen 1 en 2 van de m.e.r.-procedure. Het bevat de voorstellen voor de scope van het MER.

Hoofdstuk 2 gaat in op de achtergronden van de voorgenomen ontwikkeling van het Zeeburgereiland.

Hoofdstuk 3 beschrijft de referentiesituatie voor de beoordeling van de milieueffecten en de alternatieven die in het MER worden onderzocht.

Hoofdstuk 4 bevat de voorstellen voor het te verrichten milieuonderzoek. Welke aspecten komen in het MER aan bod en hoe worden deze onderzocht? Ook wordt een eerste aanzet voor een beoordelingskader gegeven.

2 Beleidskader en doelstelling

2.1 Beleidskader

2.1.1 Structuurvisie Amsterdam 2040 (2011)

Het planologisch kader voor de herontwikkeling van het Zeeburgereiland wordt gevormd door de Structuurvisie Amsterdam 2040 [Adam, 2011a]. De centrale ambitie van deze visie is Amsterdam verder te ontwikkelen tot 'kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool' [Adam, 2011a:8]. In de visie zet de gemeente in op intensivering van het grondgebruik in de stad. Dat betekent extra draagvlak voor voorzieningen, extra investeringen in de openbare ruimte, efficiënter omgaan met energie en vervoer en minder aantasting van het landschap, aldus de visie. Gegeven de trek naar de stad, die wereldwijd en ook in Amsterdam gaande is, gaat de visie uit van de realisatie van 70.000 nieuwe woningen tot het jaar 2040. Dit aantal betreft heel Amsterdam.

Bij dit aantal horen ook bijpassende voorzieningen. Onderwijs, zorg, welzijn, kunst en cultuur, jeugd- en sportvoorzieningen horen integraal onderdeel te zijn van het stedelijk weefsel om interacties, meedoen en emancipatie te bevorderen [Adam, 2011a:95]. Verder moet er 'plek zijn voor de werkplaats van de ambachtsman, voor de monteur die zijn vak verstaat: de loodgieter en de fietsenmaker. En ook voor het autoverhuurbedrijf en de garage voor de APK-keuring, voor bouwbedrijven, afval- en reinigingsdiensten en voor toeleveranciers. Dit scala aan bedrijfjes, de stadsverzorgende bedrijvigheid, draagt er in belangrijke mate aan bij dat de stad kan blijven functioneren als volwaardig leefmilieu.' [Adam, 2011a:103].

Met een verwijzing naar de Woonvisie uit 2009 [Adam, 2009] wordt het Zeeburgereiland als een van de woningbouwlocaties genoemd. Specifiek voor de Sluisbuurt is een hoogstedelijk woonmilieu voorzien.

Ook de Bedrijvenstrook op het Zeeburgereiland heeft een plek gekregen in de structuurvisie. Het gaat om een 'binnenstedelijk stadsverzorgend bedrijventerrein'. Dit type bedrijventerrein is 'speciaal bedoeld voor stadsverzorgende bedrijven, zoals ambachten, bouwbedrijven, onderhoud- en reparatiebedrijven, afval- en reinigingsdiensten, groothandels en toeleveranciers. Het betreft hier terreinen waar bedrijven met een beperkte milieuruimte tot en met 4.2 (geluid, gevaar, geur en stof) worden gevestigd. Dat sluit menging met wonen op het terrein zelf uit. Deze terreinen kunnen ook een inwaartse zonering hebben, zodat naast het betreffende terrein milieugevoelige functies zoals woningen mogelijk zijn' [Adam, 2011a:220]⁴.

Met oog op de bereikbaarheid van het Zeeburgereiland is in de structuurvisie o.a. een reservering voor een fiets- of veerverbinding tussen het Zeeburgereiland en Sporenburg opgenomen [Adam, 2011a:277].

Ter onderbouwing van de structuurvisie is toentertijd een plan-MER opgesteld. In dit plan-MER, dat als bijlage bij de structuurvisie is gevoegd, wordt onder andere aangegeven dat bij hoogbouwplannen een hoogbouweffectrapportage (HER) dient te worden uitgevoerd. Daarbij wordt specifiek gelet op de zichtbaarheid vanuit het centrum van de stad, dat een status heeft als werelderfgoed.

⁴ In de opgestelde (concept) programmatische en ruimtelijke kaders voor de Bedrijvenstrook (september 2012) wordt aangegeven dat op de Bedrijvenstrook naast een aantal gerichte functies, bedrijven met een maximale milieucategorie 3.2 zijn toegestaan. Op de meest westelijke gelegen strook grond, grenzend aan de Sportheldenbuurt, worden bedrijven met een maximale milieucategorie 3.1 toegestaan. Tot op heden wordt in de planvorming rekening gehouden met een maximale milieucategorie van 3.2.

Inmiddels kent de structuurvisie ook een aantal uitwerkingen. Eén daarvan betreft de nota Hoogbouw in Amsterdam. In deze nota wordt o.a. aangegeven, dat op de kop van het Zeeburgereiland 'het ontwikkelen van een hoogbouw ensemble met een gemiddelde hoogte van 60 meter' gewenst is [Adam, 2011b: 29].

2.1.2 Actieplan Woningbouw (2014)

Van recenter datum dan de structuurvisie is het besluit van de gemeenteraad om een aantal locaties versneld tot ontwikkeling te brengen. Aanleiding is de toenemende druk op de woningmarkt in Amsterdam. "... Amsterdam groeit. Er komen netto tienduizend mensen per jaar bij. [...] Tijdens deze collegeperiode (2014-2018) willen we meer dan 17.000 nieuwe woningen bouwen en vanaf 2018 jaarlijks meer dan 5000 nieuwe woningen." [Adam, 2014: 4].

Om deze ambitie te realiseren is een actieplan opgesteld met daarin zeven impulsen. Impuls 4 betreft de vergroting van de planvoorraad. Daarin worden o.a. 10 zogenaamde versnellingslocaties benoemd. De Sluisbuurt op het Zeeburgereiland is één van deze locaties.

2.1.3 Agenda Duurzaamheid (2015)

Op 11 maart 2015 heeft de gemeenteraad van Amsterdam de agenda voor duurzame energie, schone lucht, een circulaire economie en een klimaatbestendige stad vastgesteld [Adam, 2015a]. Met deze agenda wil de gemeente de verduurzaming van de stad versnellen. De ambitie is om in 2020 20% meer duurzame energie en 20% minder energiegebruik te realiseren. Ook streeft Amsterdam naar zoveel mogelijk uitstootvrij verkeer in 2025. Het aantal elektrische oplaadpunten zal daarvoor fors worden uitgebreid.

Voor de ontwikkeling van het Zeeburgereiland houdt de duurzaamheidsagenda o.a. de bevestiging in dat de nieuwe woningen en voorzieningen voor het overgrote deel zullen worden aangesloten op het stadswarmtenet.

2.1.4 Startvisie Sluisbuurt (2015)

Inmiddels is voor de Sluisbuurt een eerste stap gezet richting planontwikkeling: in oktober 2015 heeft het college van Burgemeester en Wethouders van Amsterdam de Startvisie Sluisbuurt vastgesteld [Adam, 2015b]. In deze startvisie zijn de kansen en ambities voor de Sluisbuurt in beeld gebracht. De ambitie is een wijk met een hoogstedelijk woonmilieu, verbonden met de stad en de direct omliggende wijken, duurzaam, met de nadruk op rainproof en ecologie, en, georiënteerd op het water. De openbare ruimte is de drager voor het gewenste woonmilieu.

2.1.5 Koers 2025 (2016)

Koers 2025 [Adam, 2016] betreft een integrale en stadsbrede inventarisatie van woningbouwlocaties. De nota, die op 24 mei 2016 is vastgesteld door het college van Burgemeester en Wethouders, 'operationaliseert de ambitie voor de bouw van 50.000 woningen in een ontwikkelstrategie voor de stad tot 2025'. Onderscheid wordt gemaakt in versnellingslocaties en bouwstenen. De ontwikkeling van de Sluisbuurt als zogenaamde versnellingslocatie wordt bevestigd. De voorbereiding van de planvorming voor de Baaibuurt wordt als een van de bouwstenen aangekondigd. Zo zal voor Baaibuurt-Oost op korte termijn een gebiedsuitwerking worden opgesteld. De Oostpunt van het Zeeburgereiland heeft in de nota een status gekregen als strategische ruimte voor de stad. Vooralnog is hier geen ruimtelijk programma aan gekoppeld.

2.2 Doel van de voorgenomen activiteit

Het doel van de voorgenomen activiteit is primair te voorzien in een deel van de woningbehoefte in de regio Amsterdam, incl. de bijbehorende voorzieningen (scholen, winkels e.d.). Voor de Sluisbuurt geldt daarbij dat het de doelstelling is om een hoogstedelijk woonmilieu in een hoge dichtheid te realiseren.

Daarnaast is het doel tot een invulling te komen van de ruimte die al is gereserveerd voor bedrijven en bijbehorende werkgelegenheid.

3 Te onderzoeken alternatieven

3.1 Inleiding

Op dit moment is het ruimtelijk programma voor het Zeeburgereiland nog niet in detail bekend. Om inzicht te krijgen in de milieueffecten en de haalbaarheid van bepaalde ontwikkelingen wordt in milieueffectrapporten voor ruimtelijke ontwikkelingen vaak volgens een bandbreedtebenadering gewerkt. In een dergelijke benadering wordt met een minimum- en maximumscenario de bandbreedte aan mogelijke effecten verkend. Op basis van de effectvoorspellingen voor deze twee scenario's wordt een voorkeur voor de ontwikkeling van het betreffende gebied bepaald.

Voorstel is om in het nieuwe MER voor het Zeeburgereiland te werken met twee scenario's voor het ruimtelijk programma. Deze twee scenario's vormen de basis voor twee te onderzoeken alternatieven. In 3.3 worden de alternatieven nader beschreven.

De effecten van de alternatieven worden vergeleken met de zogenaamde referentiesituatie. Dit is de situatie die in 2027, 10 jaar na vaststelling van de bestemmingsplannen, ontstaat wanneer de herontwikkeling van het Zeeburgereiland niet doorgaat. De referentiesituatie wordt hierna als eerste beschreven, in 3.2.

3.2 Referentiesituatie

De referentiesituatie voor de beoordeling van de milieueffecten van de herontwikkeling van het Zeeburgereiland is de bestaande toestand van het milieu, aangevuld met de gevolgen van autonome ontwikkelingen die zich de komende 10 jaar voordoen. Tot de autonome ontwikkeling worden alle ontwikkelingen en activiteiten gerekend die met enige zekerheid plaatsvinden, ook al gaat de voorgenomen activiteit niet door. Plannen waarover inmiddels besluiten zijn genomen behoren tot de autonome ontwikkeling. In het geval van Zeeburgereiland moet de ontwikkeling van de Sportheldenbuurt (v/h RI-Oost genoemd) en de bouw van de 335 (vergunde, maar privaatrechtelijke middels grondhuur in de tijd afgebakende) studentenwoningen op Baaibuurt-Oost tot de autonome ontwikkeling worden gerekend. Ook de ontwikkeling van de 2^e fase van IJburg behoort tot de autonome ontwikkeling. De tijdelijke vergunningen die in 2011 en 2014 zijn verleend voor studentenwoningen in Baaibuurt-West (31 + 52 woningen) resp. Baaibuurt-Oost (116 woningen) worden niet gerekend tot de autonome ontwikkeling. Deze vergunningen vervallen namelijk binnen de planperiode van de komende bestemmingsplannen.

3.3 Alternatieven

Zoals hiervoor aangegeven is het voornemen in het MER twee alternatieven te onderzoeken. Deze worden Alternatief A en Alternatief B genoemd. Beide alternatieven hebben betrekking op de deelgebieden Sluisbuurt, Bedrijvenstrook, Baaibuurt-West en Baaibuurt-Oost, zie figuur 2. De verschillen tussen de twee alternatieven komen tot uiting in de ruimtelijke programma's voor de Sluisbuurt, de Bedrijvenstrook en de Baaibuurten Oost en West. Alternatief A gaat voor deze deelgebieden uit van relatief lage aantallen, terwijl Alternatief B uitgaat van in verhouding hoge aantallen. Bij de ontwikkeling van alternatieven is aansluiting gezocht bij een harde doelstelling/randvoorwaarde van de gemeente Amsterdam: voor met name de Sluisbuurt moet een hoogstedelijk woonmilieu worden ontwikkeld. Reeds in de Structuurvisie 2040 is de kop van de Sluisbuurt aangewezen als plek voor hoogbouw. Thans

wordt voor de Sluisbuurt uitgegaan van een ontwikkeling met 'middelhoogbouw in een stadse setting en hoogbouw op gekozen locaties'. Gedacht wordt aan gebouwen met 5 tot 50 bouwlagen [Adam, 2015b]. Alternatieven A en B gaan daar dan ook beide van uit.

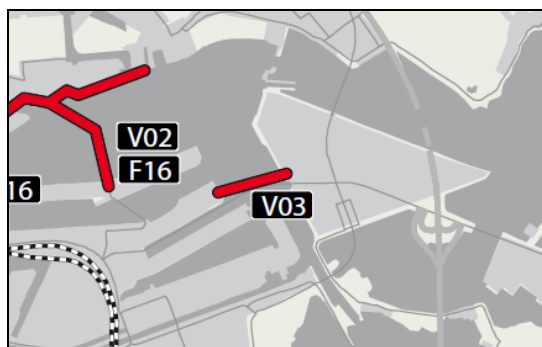
Tabel 3 geeft een overzicht van de programma's voor beide alternatieven.

Tabel 3: Ruimtelijk programma Alternatieven A en B

Deelgebied/	Alternatief A		Alternatief B	
	Wonen [aantal]	Niet-wonen [m ² b.v.o.]	Wonen [aantal]	Niet-wonen [m ² b.v.o.]
Sluisbuurt				
Wonen	3.496		5.640	
Maatschappelijke voorzieningen		19.000		35.000
Hoger onderwijs		25.000		30.000
Commerciële voorzieningen		19.000		35.000
Overige deelgebieden				
Bedrijvenstrook		57.303		76.467
Baaibuurt Oost	500	9.000	700	12.600
Baaibuurt West	600	10.800	900	16.200
Totaal	4.596	140.103	7.240	205.267

Alternatieven met lagere woningaantallen dan in Alternatief A voorzien worden in het MER niet beschouwd. Hiermee zou het Zeeburgereiland te weinig bijdragen aan de Amsterdamse woningbehoefte. Alternatieven met hogere woningaantallen dan in Alternatief B voorzien worden niet realistisch geacht.

Onderdeel van beide alternatieven is een fietsverbinding tussen het Zeeburgereiland en Sporenburg. Zoals in 2.1.1 aangegeven is in de structuurvisie een reservering voor een dergelijke verbinding opgenomen, zie VO3 in figuur 3.



Figuur 3: Fietsverbinding Zeeburgereiland – Sporenburg [Adam, 2011a:277]

Door de verbinding ontstaat een doorgaande fietsroute van IJburg naar Amsterdam Centraal. Naast een beoordeling van de effecten op mobiliteit en landschap wordt ook gekeken naar eventuele nautische effecten (in hoeverre belemmert de verbinding de vlotte en veilige scheepvaart?).

4 Te onderzoeken milieugevolgen

4.1 Inleiding

Op grond van de Wet milieubeheer dienen in een MER de bestaande toestand van het milieu, de ontwikkeling van het milieu indien de voorgenomen activiteit niet wordt ondernomen, en de gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en de alternatieven daarvoor te worden beschreven.

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de milieuaspecten die relevant zijn voor de herontwikkeling van het Zeeburgereiland. Aangezien de alternatieven in essentie niet afwijken (wel qua aantallen, maar niet qua basisgedachte voor de gewenste stedelijke ontwikkeling) van de alternatieven die in 2008 zijn onderzocht, is daarbij aansluiting gezocht bij het MER uit 2008 [W+B, 2008]. In 4.2 wordt de scope van het effectenonderzoek beschreven. Welke onderwerpen komen aan bod en welke aspecten krijgen daarbinnen aandacht? Op basis van deze opsomming wordt in 4.3 een voorlopig beoordelingskader voor de vergelijking van de alternatieven geformuleerd. Dit beoordelingskader zal in het MER nader uitgewerkt worden.

4.2 Scope van het effectenonderzoek

In het MER uit 2008 [W+B, 2008] is onderzoek verricht naar de aspecten verkeer en vervoer, geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, bodem en water, natuur, landschap en cultuurhistorie. Deze aspecten zijn anno 2016 onveranderd relevant voor de verdere ontwikkeling van Zeeburgereiland. In onderstaande alinea's wordt per aspect een voorstel gedaan voor de omvang en insteek van het milieueffectonderzoek. In aanvulling op deze aspecten wordt ook ingegaan op de meer overkoepelende thema's gezondheid en duurzaamheid.

Verkeer en vervoer

In het MER2008 is onderzoek gedaan naar de verkeersafwikkeling, de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid. Toentertijd is geconstateerd is dat als gevolg van de herontwikkeling van het Zeeburgereiland verkeersafwikkelingsknelpunten ontstaan op een aantal kruisingen, o.a. bij de toe- en afrit van de A10. Door de toename van het autoverkeer is er ook een kans op een toename van het aantal conflictsituaties van auto's met fietsers. De verkeersveiligheid scoorde in 2008 licht negatief. Tegenover deze negatieve score stond een positief effect als gevolg van de voorziene herprofilering van de Zuiderzeeweg.

De huidige plannen voor het eiland kennen een ruimer programma. De oorspronkelijke plannen gaven knelpunten te zien ten aanzien van de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid. In het MER2016 wordt dus uitgebreid aandacht aan deze aspecten besteed.

Naast deze kwantitatieve beschouwing over verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid zal een meer kwalitatieve beschouwing worden opgenomen over het effect van de fietsverbinding naar Sporenburg en het beleid en eventuele maatregelen gericht op het stimuleren van het gebruik van de fiets, extra OV en flankerende maatregelen, zoals autodelen. Ook zal het effect van de fietsverbinding op de vlotte en veilige doorvaart op het Amsterdam-Rijnkanaal op basis van daarvoor geldende richtlijnen dan wel expert judgement worden beschreven.

Geluid

De huidige plannen voor het Zeeburgereiland kunnen op verschillende manieren tot andere geluideffecten leiden dan de plannen uit 2008. Het meer omvangrijke ruimtelijk programma kan tot meer verkeer leiden en daardoor tot meer wegverkeerslawaai. Ook de positionering van de geluidgevoelige bestemmingen (waaronder woningen en scholen) kan gevolgen hebben voor de uiteindelijke leefomgevingskwaliteit. Geluid wordt dus onderwerp van het MER. De nadruk ligt op wegverkeerslawaai, maar ook wordt aandacht besteed aan railverkeerslawaai, scheepvaartlawaai, industrielawaai en de cumulatie van geluid.

Luchtkwaliteit

Vergelijkbaar met geluid wordt ook de luchtkwaliteit in het plangebied beïnvloed worden door het wegverkeer. De plannen worden om die reden getoetst aan de geldende normen voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}). Ook wordt gekeken of de alternatieven verschillen te zien geven.

Externe veiligheid

Het MER2008 leidde tot de conclusie dat de plannen voldeden aan de meeste normen voor externe veiligheid (o.a. met oog op transport van gevaarlijke stoffen over weg en water en met oog op risico's vanwege een aardgastransportleiding, een bunkerstation en een LPG-tankstation). Alleen de zogenaamde oriënterende waarde voor het groepsrisico vanwege het transport van gevaarlijke stoffen over de weg werd overschreden. Hiervoor zou een verantwoording moeten worden opgenomen in het de bestemmingsplannen.

In de tussentijd is de wetgeving op het gebied van externe veiligheid op een aantal punten veranderd. Dit betreft o.a. het Besluit externe veiligheid transport (Bevt) en de Regeling Basisnet. De A10, de Zuiderzeeweg over het Zeeburgereiland vormen onderdeel van het Basisnet weg. Voor de A10 is een zogenaamd Plasbrandaandachtsgebied (PAG) van toepassing. Dit betreft een zone van 30 meter uit de kant van weg waar beperkingen voor bebouwing gelden. In het MER worden de alternatieven getoetst aan de betreffende bepalingen. Ook worden de plannen getoetst aan de oriënterende waarde voor het groepsrisico.

Bodem en water

De herontwikkeling van het Zeeburgereiland brengt een aantal positieve gevolgen voor de bodem- en waterkwaliteit met zich mee. De plaatselijk verontreinigde bodem wordt functiegericht gesaneerd. Dit komt zowel de bodem- als waterkwaliteit ten goede. Verder heeft het MER2008 een aantal aanbevelingen opgeleverd die ook nu nog van waarde zijn. Genoemd kunnen worden: zoveel mogelijk werken met een gesloten grondbalans, gebruik maken van herbruikbare materialen, verbetering van de ontwatering in het gebied door op te hogen in combinatie met aanleg van een nieuwe waterstructuur, het gebruik van een gescheiden rioolsysteem, de uitbreiding van de hoeveelheid oppervlaktewater en de aanleg van natuurvriendelijke oevers.

Natuur

De natuuronderzoeken die ten grondslag hebben gelegen aan het MER2008 moeten worden geactualiseerd en waar nodig aangevuld. Zowel in als buiten het plangebied kunnen zich ontwikkelingen hebben voorgedaan die van invloed zijn op de natuurkwaliteit. Ook de uitbreiding van het ruimtelijk programma vormt aanleiding voor een beoordeling van de plannen.

Landschap en cultuurhistorie

Ten opzichte van de plannen uit 2008 wordt er 'hoogstedelijker' ontwikkeld. Dat betekent o.a. meer hoogbouw. Dit heeft gevolgen voor de openheid van het landschap. Een beoordeling van de nieuwe plannen dient daardoor een plek in het MER te krijgen. Het voornemen is om hiervoor in lijn met de nota Hoogbouw in Amsterdam [Adam, 2011b] een Hoogbouw Effect Rapportage (HER) uit te voeren die ingaat op aspecten als bouwhoogtes en bouwmassa's.

Ten aanzien van cultuurhistorie en archeologie is in het MER2008 vastgesteld dat de huidige waarden beperkt zijn. Dit is in de tussentijd niet veranderd. Het enige aandachtspunt is de mogelijke versterking van de cultuurhistorische waarde van de Zuider IJdijk, als onderdeel van de Stelling van Amsterdam. Hieraan wordt, uitgaande van de huidige alternatieven, in het MER aandacht besteed.

Gezondheid

Milieueffectrapportage vindt zijn oorsprong in de bescherming van mens en milieu tegen schadelijke effecten, waaronder effecten op de gezondheid. De aandacht voor geluidhinder, luchtverontreiniging, externe veiligheid en bodem en water is bedoeld om een gezonde leefomgeving te garanderen. Naast deze typische milieufactoren wordt de gezondheid van de toekomstige bewoners ook beïnvloed door de mogelijkheden om in of nabij het gebied te fietsen, te wandelen, te sporten en de natuur te beleven. Dit wordt mede bepaald door de ruimtelijke structuur van het gebied en hiervoor is het beleid De Bewegende Stad in ontwikkeling. In het MER zal aandacht worden besteed aan de natuur- en milieufactoren van gezondheid, terwijl bij het stedenbouwkundig ontwerp de overige, meer ruimtelijk bepaalde factoren worden meegenomen.

Duurzaamheid

Zoals in hoofdstuk 3 aangegeven is het beleid van de gemeente Amsterdam gericht op het verduurzamen van de stad. Intensief ruimtegebruik draagt daaraan bij. Infrastructuur en voorzieningen kunnen efficiënter worden gebruikt, verplaatsingsafstanden zijn kleiner en landschap wordt gespaard. Door gebruik te maken van restwarmte wordt uitstoot van CO₂ vermeden. Bij de inrichting van de openbare ruimte en de realisatie van gebouwen zal aandacht zijn voor duurzaamheid, o.a. ten aanzien van klimaatbestendigheid en materiaalgebruik.

4.3 Beoordelingskader

Tabel 4.1 geeft een voorlopig beoordelingskader. Dit kader is opgesteld op basis van de beschrijvingen in 4.2. Om dubbeltellingen te voorkomen worden de alternatieven niet apart op gezondheid en duurzaamheid beoordeeld. Wel zal in het MER (en in de toelichting op het ruimtelijke plan een beschouwing over deze overkoepelende thema's worden opgenomen).

In het MER kan het beoordelingskader nader worden uitgewerkt.

Tabel 4.1: Voorlopig beoordelingskader

Thema	Deelaspect	Beoordelingscriterium
Verkeer en vervoer	Verkeersafwikkeling	Mate waarin de verkeersafwikkeling op de ontsluitingswegen wordt beïnvloed door de plannen
	Bereikbaarheid weg, OV en fiets	Modal split
	Verkeersveiligheid	Mate waarin het aantal ongevallen verandert als gevolg van de plannen
	Nautische veiligheid	Mate waarin een vlotte en veilige doorvaart op het Amsterdam-Rijnkanaal wordt beïnvloed
Geluid	Wegverkeerslawaaï	Aantal gehinderden
	Railverkeerslawaaï	Aantal gehinderden
	Scheepvaartlawaaï	Aantal gehinderden
	Industrielawaaï	Aantal gehinderden
Luchtkwaliteit	NO ₂	Mate waarin de luchtkwaliteit verandert
	Fijn stof (PM ₁₀ en PM _{2,5})	Mate waarin de luchtkwaliteit verandert
Externe veiligheid	Transport van gevaarlijke stoffen	Omvang plaatsgebonden risico en groepsrisico
	Stationaire bronnen	Omvang plaatsgebonden risico en groepsrisico
Bodem en water	Bodem	Grondbalans
		Bodemkwaliteit
	Water	Waterkwaliteit
		Waterkwantiteit
Natuur	Natura2000	Mate waarin de plannen instandhoudingsdoelstellingen van omliggende Natura2000-gebieden beïnvloeden
	EHS	Mate waarin de plannen de ontwikkeling van de ecologische verbindingzone tussen Waterland en het Diemerpark beïnvloeden
	Soortenbescherming	Mate waarin de gunstige staat van instandhouding van beschermde soorten wordt beïnvloed
Landschap en cultuurhistorie	Visuele aspecten (openheid van het landschap, zichtlijnen, contrast stad-land)	Mate waarin het zicht vanuit en op het plangebied wordt beïnvloed door de plannen
	Cultuurhistorie	Mate waarin de cultuurhistorische waardevolle elementen worden beïnvloed.
	Archeologie	Mate waarin archeologisch erfgoed wordt beïnvloed

Referenties

- [Adam, 2009a] Wonen in de Metropool, Woonvisie Amsterdam tot 2020, Gemeente Amsterdam, april 2009
- [Adam, 2009b] Bestemmingsplan Zeeburgereiland RI-Oost, Gemeente Amsterdam, 30 september 2009
- [Adam, 2011a] Structuurvisie Amsterdam 2040, Economisch sterk en duurzaam, Gemeente Amsterdam, 17 februari 2011
- [Adam, 2011b] Hoogbouw in Amsterdam, Gemeente Amsterdam, juni 2011
- [Adam, 2014] Amsterdam gaat meer woningen Bouwen: 7 impulsen, Actieplan Woningbouw 2014-2018, Gemeente Amsterdam, november 2014
- [Adam, 2015a] Amsterdam Duurzaam, Gemeente Amsterdam, 11 maart 2015
- [Adam, 2015b] Startvisie Sluisbuurt, Gemeente Amsterdam, oktober 2015
- [Adam, 2016] Koers 2025, Ruimte voor de stad, Gemeente Amsterdam, vastgesteld door B&W op 24 mei 2016
- [Arcadis, 2013] Aanmeldingsnotitie Primaire Waterkering Zeeburgereiland, Arcadis, 23 april 2013
- [OIS, 2015] <http://www.ois.amsterdam.nl/nieuwsarchief/2015/explosieve-groei-houdt-aan-871000-amsterdammers-in-2020>
- [W+B, 2008] Herontwikkeling Zeeburgereiland, Milieueffectrapport, Witteveen+Bos, 19 mei 2008