

Johan Greivestraat

ontwerpbestemmingsplan

maart 2023

Inhoudsopgave

Toelichting	3
Hoofdstuk 1 Inleiding	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Crisis- en herstelwet	3
1.3 Ligging plangebied	3
1.4 Geldende bestemmingsplannen	4
1.5 Leeswijzer	6
Hoofdstuk 2 Planbeschrijving	7
2.1 Bestaande situatie	7
2.2 Nieuwe situatie	9
Hoofdstuk 3 Beleidskader	14
3.1 Rijksbeleid	14
3.2 Provinciaal beleid	15
3.3 Regionaal beleid	19
3.4 Gemeentelijk beleid	21
Hoofdstuk 4 Milieu- en omgevingsaspecten	29
4.1 Milieuzonering	29
4.2 Geluid	31
4.3 Luchtkwaliteit	34
4.4 Bodem	35
4.5 Natuur	37
4.6 Verkeer en parkeren	40
4.7 Duurzaamheid	42
4.8 Externe veiligheid	43
4.9 Water	44
4.10 Archeologie en cultuurhistorie	47
4.11 Ladder voor duurzame verstedelijking	50
4.12 Hoogbouweffectrapportage (HER)	51
4.13 Trilling	53
4.14 Luchthavenindelingsbesluit	54
4.15 Bezonning	58
4.16 Windcomfort	59
4.17 Vormvrije m.e.r. beoordeling	60
Hoofdstuk 5 Juridische toelichting	62
5.1 Algemeen	62
5.2 Planvorm	62
5.3 Artikelsgewijze toelichting	62
Hoofdstuk 6 Economische uitvoerbaarheid	65
6.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	65

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In het kader van stedelijke vernieuwing heeft de afgelopen jaren in veel buurten in de Westelijke Tuinsteden sloop-nieuwbouw, verdichting en renovatie plaatsgevonden. Ook in de wijk Overtoomse Veld in stadsdeel Amsterdam Nieuw-West.

Woonstichting Lieven de Key heeft aangegeven om te willen starten met de sloop van 4 blokken middelhoogbouw (flats) aan de Johan Greivestraat en het realiseren van 3 nieuwbouw appartementencomplexen op deze locatie.

1.2 Crisis- en herstelwet

De Crisis- en herstelwet beoogt een versnelling in de ontwikkeling en verwezenlijking van ruimtelijke projecten te bewerkstelligen, teneinde bij te dragen aan de bestrijding van de economische crisis.

Hiertoe zijn tijdelijke wijzigingen in de ruimtelijke procedures (bijvoorbeeld het bestemmingsplan) van toepassing verklaard op verschillende soorten projecten. Zo zijn bijvoorbeeld de behandelingstermijnen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State verkort. De projecten waarvoor dit geldt zijn opgenomen in bijlage I en II van de Crisis- en herstelwet.

In bijlage I van de Crisis- en herstelwet is als categorie van gevallen onder andere genoemd de 'ontwikkeling en verwezenlijking van werken en gebieden krachtens afdeling 3.1 of afdeling 3.3 van de Wet ruimtelijke ordening ten behoeve van de bouw van meer dan 11 woningen in een aaneengesloten gebied of de herstructurering van woon- en werkgebieden'. De ontwikkeling van de Johan Greivestraat betreft een woningbouwontwikkeling, waarbij meer dan 11 woningen worden gerealiseerd en is als zodanig een Crisis- en herstelwetproject.

1.3 Ligging plangebied

Het plangebied is gelegen in het stadsdeel Nieuw-West in de wijk Overtoomse Veld. Het plangebied wordt in het zuiden begrensd door de Johan Greivestraat, in het oosten door de Jan Tooropstraat, in het noorden de Pieter Mondriaanstraat en in het westen door een park langs het spoor en de metro.



Globale begrenzing plangebied (rood omlijnd)

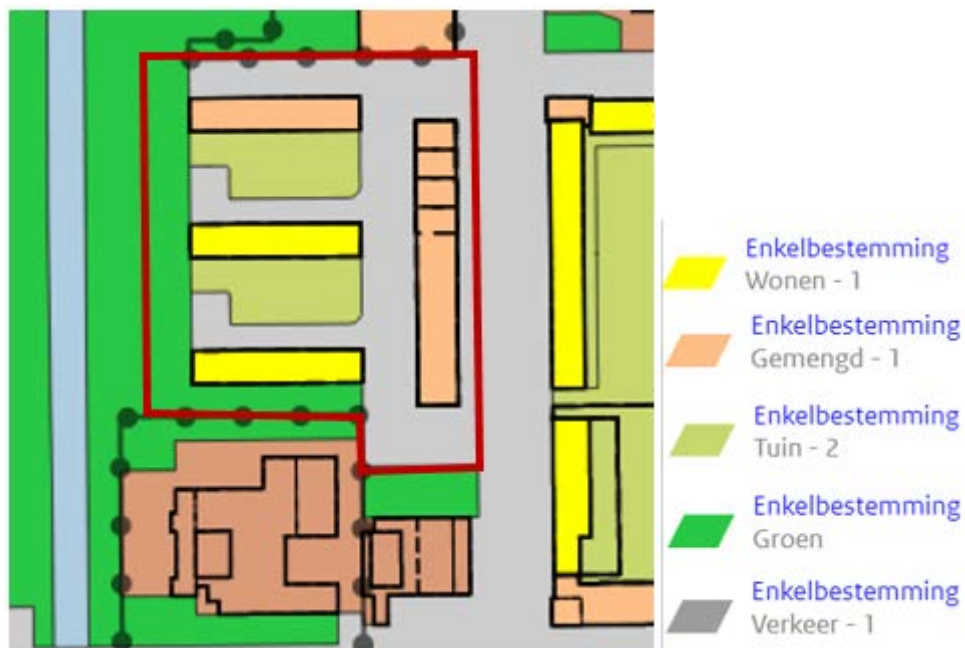
1.4 Geldende bestemmingsplannen

Ter plaatse van de projectlocatie gelden de volgende bestemmingsplannen:

1. Overtoomse Veld
2. Grondwaterneutrale kelders

1.4.1 Bestemmingsplan Overtoomse Veld

Het bestemmingsplan Overtoomse Veld (NL.IMRO.0363.F1008BPSTD-OH01) is vastgesteld op 6 juli 2011 en geheel onherroepelijk sinds 30-05-2012. De verbeelding ter plaatse van de projectlocatie ziet er als volgt uit.



Afbeelding: uitsnede bestemmingsplan Overtoomseveld ter hoogte van het plangebied.

Voor de projectlocatie gelden de bestemmingen 'Wonen -1', 'Gemengd - 2', 'Tuin -2', 'Groen' en 'Verkeer-1

'Gemengd – 1'

Deze gronden zijn bestemd voor gemengde functies in de eerste bouwlaag en woningen vanaf de tweede bouwlaag en hoger. Gebouwen zijn alleen toegestaan binnen het bouwvlak. De maximale goot en bouwhoogte bedraagt respectievelijk 15 meter en 18 meter. Voor bouwwerken geen gebouwen geldt een maximum bouwhoogte van 2 meter.

'Wonen -1'

Ter plaatse van deze bestemming zijn woningen toegestaan, met inbegrip van aan huis verbonden beroepen en overige voorzieningen ten behoeve van de bestemming, zoals bergingen. Gebouwen zijn toegestaan binnen het bouwvlak. De maximale goot- en bouwhoogte bedraagt respectievelijk 15 meter en 18 meter. Voor bouwwerken geen gebouwen geldt een maximum bouwhoogte van 2 meter.

'Tuin – 2'

De gronden met de bestemming Tuin - 2 zijn bedoeld voor tuinen, speelvoorzieningen, voetpaden, rijwielstallingen en parkeren. Gebouwde parkeervoorzieningen zijn alleen toegestaan daar waar op de verbeelding aangegeven. Voor bouwwerken geen gebouwen geldt een maximum bouwhoogte van 2 meter.

'Groen'

De gronden met deze bestemming mogen worden gebruikt voor onder meer groen, schoolwerktuinen, speelvoorzieningen, voet- en fietspaden, water, nutsvoorzieningen en waterhuishoudkundige voorzieningen. Gebouwen zijn alleen toegestaan ter plaatse van specifieke aanduidingen ten behoeve van nutsvoorzieningen en rijwielstallingen. Voor bouwwerken geen gebouwen geldt een maximum bouwhoogte van 2 meter.

'Verkeer -1'

De gronden met de bestemming Verkeer - 1 mogen worden gebruikt voor onder meer groen, speelvoorzieningen, verkeersareaal en water. Alleen daar waar dat door middel van specifieke aanduidingen op de verbeelding is aangegeven zijn gebouwen toegestaan ten behoeve van parkeren. Voor bouwwerken geen gebouwen zijnde geldt een maximum bouwhoogte van 6 meter.

De gewenste ontwikkeling sluit qua functies aan bij wat nu reeds is toegestaan. Echter, in het vigerende plan is de bestaande bebouwing heel gedetailleerd vastgelegd. De gewenste nieuwbouw kent een andere opzet en bouwhoogte en wijkt daarmee af van het geldende bestemmingsplan.

1.4.2 Paraplubestemmingsplan Grondwaterneutrale Kelders

Het (paraplu-) bestemmingsplan Grondwaterneutrale Kelders is op 7 oktober 2021 vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. Het bestemmingsplan is een vertaling van het Afwegingskader Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam in een juridisch planologisch kader. Het doel van dit afwegingskader is het voorkomen van negatieve effecten van (cumulatieve) aanleg van kelders op de stand en de stroom van het grondwater.

Waar de aanleg van een enkele kelder in de regel geen of nauwelijks effect heeft op het grondwater zal een cumulatie van kelders dat wel hebben. Door de gespannen situatie op de Amsterdamse woningmarkt is een (verdere) toename van de aanleg van kelders te verwachten.

Het paraplubestemmingsplan kelders bevat regels ten aanzien van kelderbouw in Amsterdam. Er worden 2 zones onderscheiden:

- gebiedsaanduiding 'overige zone 1'
- gebiedsaanduiding 'overige zone 2'.

Het projectgebied valt binnen de gebiedsaanduiding 'zone – 2'. Binnen deze zone is het verboden kelders te bouwen of bestaande kelders te vergroten. Afwijken is mogelijk met een omgevingsvergunning mits de kelder grondwaterneutraal kan worden gebouwd of op basis van een nieuw bestemmingsplan, waarbij aangetoond wordt dat sprake is van grondwaterneutrale kelderbouw. Voor kleine kelders kunnen mogelijke standaardmaatregelen worden toegepast, waarmee grondwaterneutraliteit aangetoond kan worden. Voor kelders groter dan 300 m² moet de grondwaterneutraliteit worden aangetoond door middel van een geohydrologisch rapport; het gaat hierbij om maatwerk.

Dit bestemmingsplan voorziet in een parkeerkelder groter dan 300 m². Deze kelder kan grondwaterneutraal worden aangelegd door het aanbrengen van een grondverbetering. In paragraaf 4.9 wordt hier verder op ingegaan.

1.5 Leeswijzer

Het bestemmingsplan bestaat uit regels, een verbeelding en gaat vergezeld van een toelichting. Op de verbeelding zijn de bestemmingen in het plangebied weergegeven. Deze bestemmingen zijn gerelateerd aan de in de regels opgenomen juridische regeling.

De verbeelding en de regels vormen samen de bestemmingsplanregeling zoals deze door de gemeenteraad wordt vastgesteld. De toelichting geeft de achtergronden (relevant beleid, resultaten van uitgevoerde onderzoeken) bij de bestemmingsplanregeling.

De toelichting van dit bestemmingsplan bestaat uit 7 hoofdstukken. Hier wordt in het kort de inhoud van deze hoofdstukken beschreven.

Na dit inleidende hoofdstuk worden de beoogde ontwikkelingen in hoofdstuk 2 beschreven. In hoofdstuk 3 is een beschrijving van het relevante beleid opgenomen. In hoofdstuk 4 wordt het project inhoudelijk op haalbaarheid getoetst aan de hand van het geldende beleid en (milieu)wetgeving. Hoofdstuk 5 bevat vervolgens de juridische planbeschrijving. Tot slot wordt in hoofdstuk 6 en 7 ingegaan op de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan.

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

2.1 Bestaande situatie

De Johan Greivestraat ligt in een naoorlogse buurt, gebouwd eind jaren 50 – begin jaren 60 volgens de algemene kenmerken van het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP). Het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) is een stedenbouwkundig plan voor de uitbreiding van Amsterdam, dat in 1934 tot stand kwam, in 1935 werd aangenomen door de gemeenteraad en in 1939 bij Koninklijk Besluit van kracht werd. Na de Tweede Wereldoorlog werd het grotendeels uitgevoerd; het was de basis voor de uitbreiding naar het westen en zuiden. Het was bedoeld als basis voor de uitbouw van de stad tot het jaar 2000 (bron: Wikipedia).



Afbeelding: Ontstaan Westelijke tuinsteden (bron: schetsontwerp Johan Greivestraat 250602020 Arons)

& Gelauff)

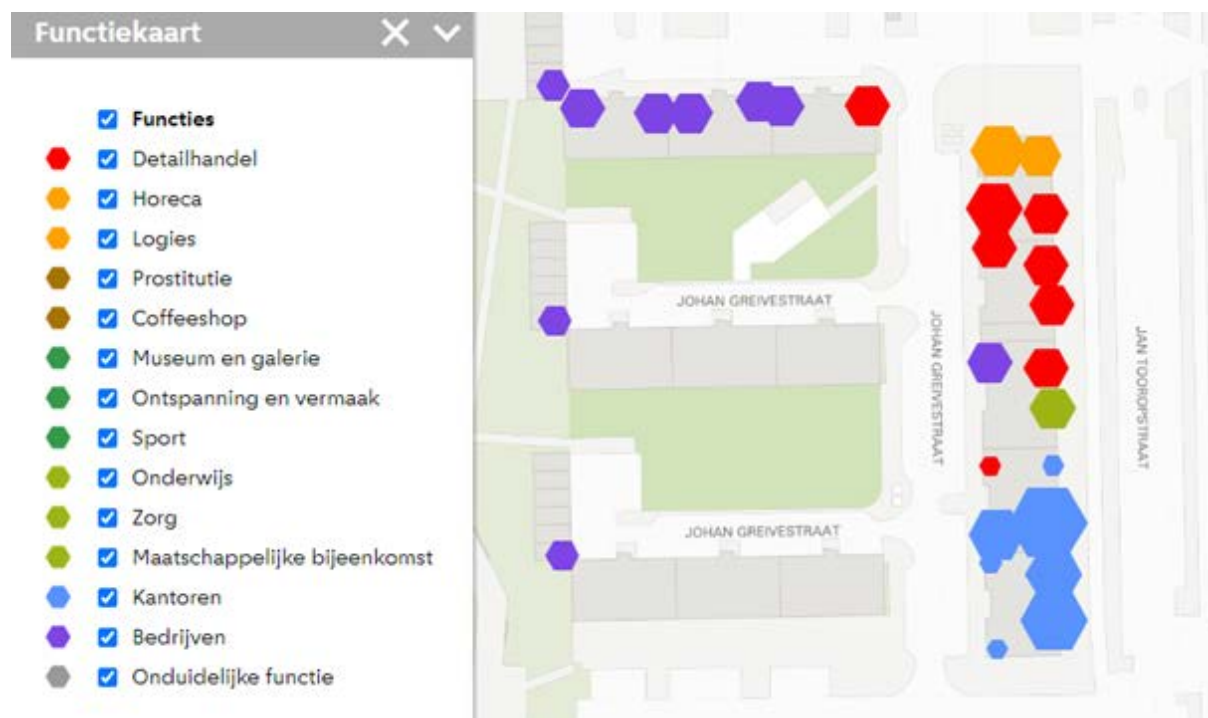
De bestaande woonblokken vormen gezamenlijk een stedenbouwkundig ensemble. De verdeling van woningen en voorzieningen werd in de tuinstad zorgvuldig verdeeld en de bestaande afwijkende locaties zijn binnen de woningbouwstempels ingepast.

De bebouwing bestaat uit middelhoogbouw (5 bouwlagen met kap) in een open verkaveling. In de openbare ruimte tussen de bouwblokken is veel groen.



Afbeelding: impressie bestaande situatie (bron: Google earth)

Niet-woonfuncties zijn geconcentreerd in de plinten van de woonbebouwing aan de Jan Tooropstraat. Het betreft hoofdzakelijk detailhandel, horeca en kantoor.



Afbeelding: bestaande situatie - niet woonfuncties (bron: functiekaart maps.amsterdam.nl)

Het project betreft de vernieuwing van vier woonblokken met in totaal 112 sociale huurwoningen met garageboxen en bedrijfsruimten aan de Johan Greivestraat, Jan Tooropstraat en de Piet Mondriaanstraat. Woonstichting Lieve de Key heeft dit complex sinds 2012 in haar bezit.

De huidige woonblokken hebben een zogenaamde Orde 2 erfgoedwaardering gericht op behoud. De woningen zijn echter in zeer slechte bouwkundige en woontechnische staat. Bewoners ervaren in de buurt slechte leefbaarheid en een gevoel van onveiligheid. In het vernieuwingsplan voor Overtoomse Veld uit 2004 zijn deze woonblokken al aangewezen voor renovatie.

Het plangebied wordt in de huidige situatie ontsloten door de Johan Greivestraat en de Piet Mondriaanstraat, beide zijstraten van de Jan Tooropstraat. Naast 39 garageboxen, wordt, hoofdzakelijk

geparkeerd in de openbare ruimte. Momenteel zijn er 121 parkeerplekken, waarvan 89 voor vergunninghouders van de 112 sociale huurwoningen. Rond de Johan Greivestraat is de netto en bruto parkeerdruk 100%, waarvan het grootste deel door vergunninghouders.

2.2 Nieuwe situatie

2.2.1 Investeringsnota Johan Greivestraat

De stadsvernieuwing van het Overtoomse Veld, waarvan de Johan Greivestraat onderdeel is, is flink onderweg. Door middel van verdichting, door zowel nieuwbouw als transformatie, worden woningen en voorzieningen toegevoegd en worden de ruimtelijke en programmatische kwaliteiten van de buurt verbeterd. Belangrijk onderdeel hiervan is het vernieuwen van de naoorlogse woningen en het verbeteren van de verblijfskwaliteit van de omgeving door middel van vergroening, betere verbindingen met de omliggende buurten en buitenruimte, zodat de buurt meer samenhang krijgt, veiliger voelt en uitnodigt tot verblijf en ontmoeting.

Door de gerealiseerde vernieuwing van de woonbuurt ten noorden van de Postjesweg naast het metrostation Postjesweg, met het Spoorpark en de nieuwe woonblokken, ontstaat hier steeds meer een gemengd stedelijk milieu, een menging van wonen en voorzieningen in een stedelijke dichtheid.

De ruimtelijke kaders en het programma voor de nieuwbouw zijn opgenomen in de Investeringsnota Johan Greivestraat, dat naar verwachting eind 2022 door de gemeenteraad zal worden vastgesteld. Het plan van Lieven de De Key voor vernieuwing is tot stand gekomen in nauw overleg met bewoners en gemeente

I. Programma

a. Woningbouw

Het woonprogramma bestaat uit 135 sociale huurwoningen in een lang woonblok aan de Jan Tooropstraat, waarvan 58 appartementen voor terugkerende bewoners hoofdzakelijk in het noordelijke deel, en 77 appartementen voor jongeren in het zuidelijk deel (zie figuur 11). In de plint van het sociale woonblok is aan de Tooropstraat 850 m² bedrijfsruimte mogelijk. Aan het Spoorpark zijn 2 losse woontorens ingepast met maximaal 50 middeldure huurwoningen en 80 vrijesectorwoningen en een kinderdagverblijf in de plint. De woontorens staan op een ondergrondse parkeergarage met 78 parkeerplaatsen.

b. Commerciële voorzieningen

Uitgangspunt bij de planvorming is het behouden van bedrijven/economie in de plint van het blok aan de Jan Tooropstraat ten behoeve van het creëren van een (gemengd) woonwerkmilieu. Dit sluit aan bij de ruimtelijke principes voor Ringzone West, waarvoor het beleid is om de Jan Tooropstraat als voorzieningenstraat te behouden.

c. Maatschappelijke voorzieningen

Het plangebied van de Johan Greivestraat is een heel klein deelgebied in de Ringzone. Het bevindt zich buiten de fijnstofzone, waardoor het geschikt is voor gevoelige bestemmingen en leent zich daarmee ook voor de vestiging van een kinderopvang met buitenruimte. De buitenruimte sluit aan bij het Spoorpark en kan veilig in de luwte kan worden opgenomen. Een positionering in de plint van een van de bouwblokken brengt levendigheid aan het park. Hiermee kan worden voorzien in één van de drie benodigde kinderopvang in Ringzone West.

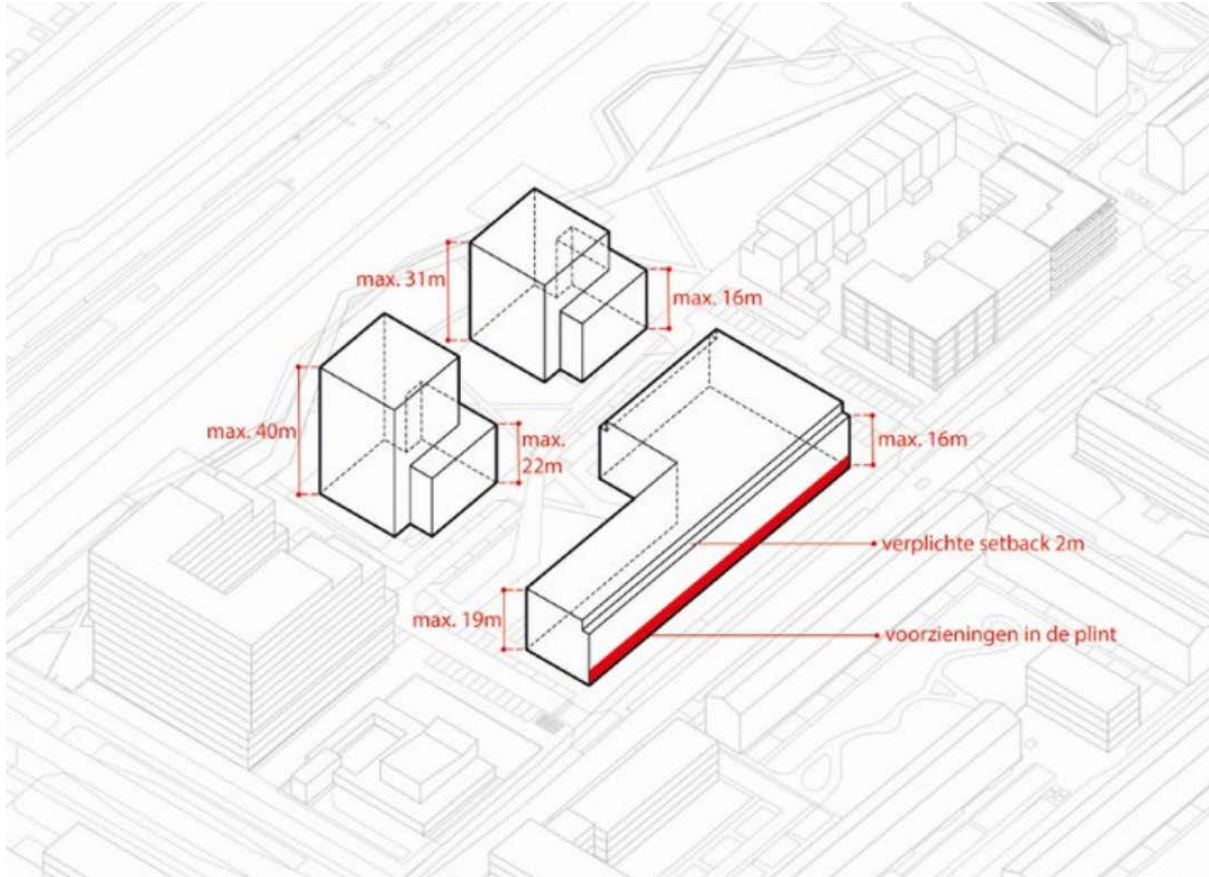
II. Stedenbouwkundige inpassing

De strook langs het Spoorpark, in Overtoomse Veld Noord, kent een grote diversiteit in bebouwingstypologieën. De strook langs het Spoorpark, in Overtoomse Veld Noord, laat zich kenmerken door twee karakteristieken:

- Een samenhangend beeld aan de zijde van de Jan Tooropstraat, gebaseerd op de meer oorspronkelijke gedachte uit het AUP.
- Een meer divers beeld aan de zijde naar het Spoorpark, gebaseerd op de meer hedendaagse interpretatie van de groen/blauwe principes.

Het sociale woonblok zoekt aan de Jan Tooropstraat aansluiting met de Jan Tooropstraat met voorzieningen in de plint.

De twee 'woontorens' staan wat vrijer in het groen en zijn uitgelijnd met de bestaande omringde bebouwingen volgens het AUP-principe. De torens bestaan uit twee delen: De eerste bouwlagen, de zogenoemde schouders van de torens, sluiten aan op de hoogtes van de naast gelegen woonblokken. Daarboven steken de koppen van de torens boven de schouders uit in een slanker volume op. Onder de twee woontorens is een verdiepte parkeergarage gesitueerd om de parkeervraag van deze torens te beantwoorden.



Afbeelding: bouwenvelop Johan Greivestraat

III. Openbare ruimte

Bij de herontwikkeling van de Johan Greivestraat is voor de openbare ruimte als ambitie meegenomen dat het Spoorpark doorloopt tot aan de nieuwe bebouwing langs de Jan Tooropstraat. De twee woontorens komen hiermee in het park te staan.

Om dit beeld zo veel mogelijk te ondersteunen is met de plaatsing van de woontorens rekening gehouden met zichtlijnen het park in.



Afbeelding: stedenbouwkundig plan en schetsontwerp openbare ruimte

IV. Verkeer en parkeren

Om plaats te maken voor het nieuwe sociale woonblok wordt de Johan Greivestraat meer naar het westen verlegd, tussen het sociale wooncomplex en de woontorens. Het deel van de Johan Greivestraat wat tussen de gebouwen en door de uitbreiding van het park loopt, zal parkachtig worden ontworpen.

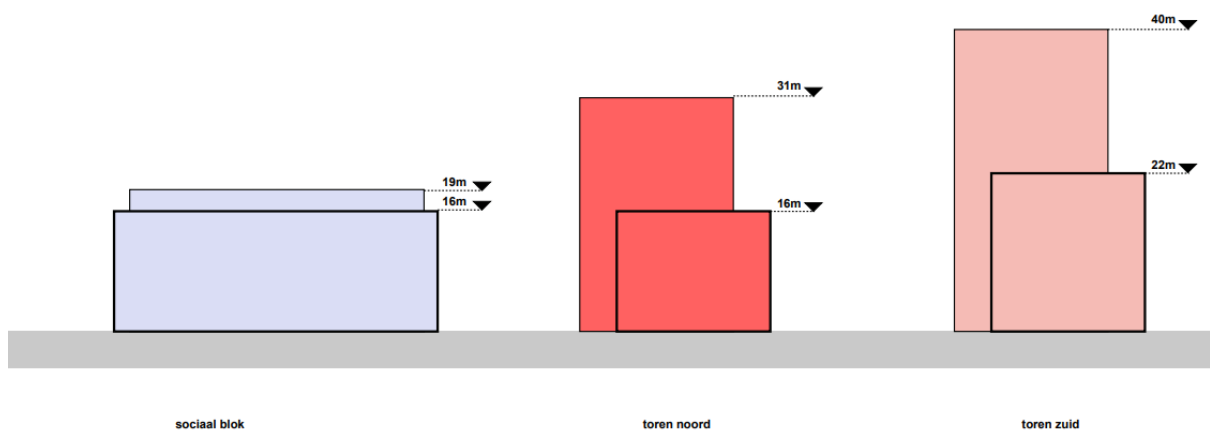
Parkeren wordt deels opgelost in de openbare ruimte en deels in een verdiepte parkeergarage onder de twee woontorens. Zie verder paragraaf 4.6 Verkeer en parkeren.

2.2.2 Bouwplan

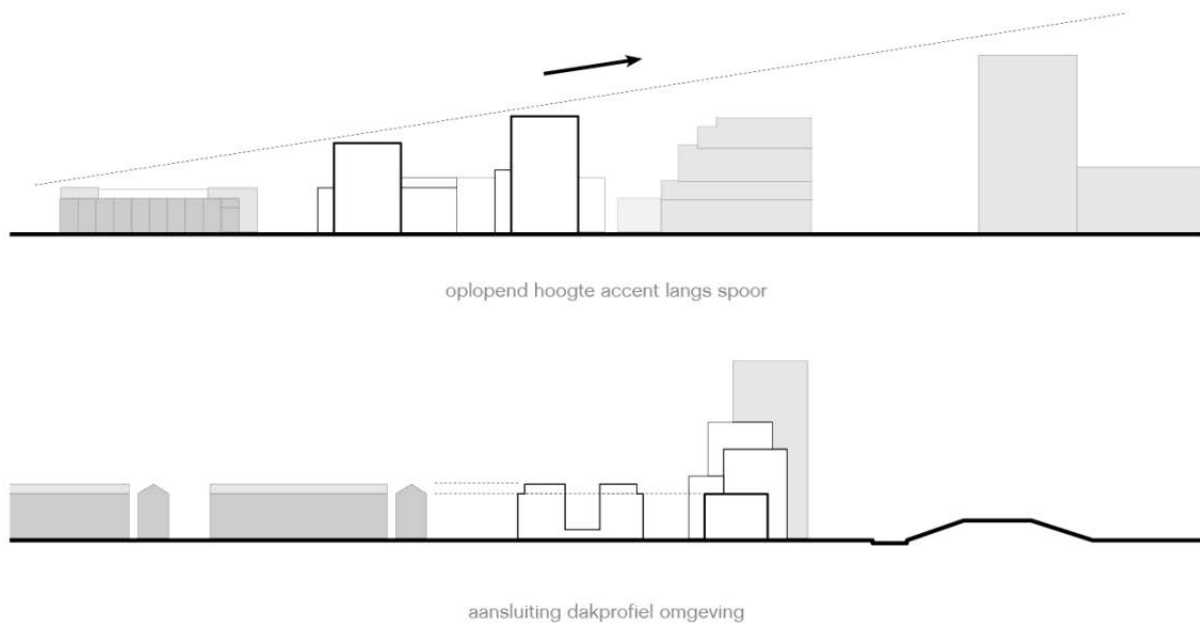
In opdracht van De Key heeft Arons en Gelauff architecten een DO gemaakt (13 juni 2022) voor de sociale nieuwbouw, dit DO bevat ook een stedenbouwkundig plan voor de gehele locatie. Het bouwplan is gebaseerd op de uitgangspunten zoals vastgelegd in de Investeringsnota. Het gaat daarbij onder meer om bouwen in rooilijnen, bouwhoogtes, enz



Aan de zijde van het spoorpark komen twee torens die identiek in opbouw zijn, maar die in hoogte oplopen van 31 meter naar 40 meter. Hierin zullen de middenhuur en vrije sector woningen komen. De torens hebben een laag en een hoger deel om ze te geleiden in volume en meer geveloppervlak voor de woningen te creëren. Het lage volume van de noordelijke toren sluit aan op de hoogte van de aangrenzende bebouwing langs de Piet Mondriaan- en Jan Tooropstraat, waaronder de sociale nieuwbouw.



Johan Greivestraat



Evenwijdig aan de Jan Tooropstraat komt een gebouw van 19 meter hoog dat twee type woningen herbergt: De sociale jongeren woningen (85 stuks) en reguliere sociale huurwoningen voor de terugkeerders (50 stuks). De reguliere sociale huurwoningen worden ondergebracht in twee naast elkaar gelegen strookgebouwen verbonden door galerijen. Deze woningen zijn tweezijdig georiënteerd, waarbij één zijde gelegen is aan een rustige binnentuin.

De jongerenwoningen worden ondergebracht in een aangrenzend strookgebouw met een inpandige corridor voor de ontsluiting. Deze woningen hebben een beperkte bouwdiepte en zijn eenzijdig georiënteerd. In de plint komen aan de Jan Tooropstraat weer bedrijfsruimtes terug. Aan de parkzijde komen in de plint maisonnettes voor zowel jongeren als gezinnen.

In het plan komt onder de torens een volledig ondergrondse garage met 78 parkeerplaatsen. Voor de terugkeerders in de sociale huurwoningen en bezoekers wordt rekening gehouden met 93 plekken op maaiveld. De Johan Greivestraat en de Piet Mondriaanstraat worden gebruikt om deze parkeerdruk op te vangen. Hierbij wordt het straatdeel tussen het sociale gebouw en de torens zoveel mogelijk ontzien om het groene karakter van het doorlopende park in stand te houden.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Op 15 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld. Met de NOVI wil het Rijk een langetermijnvisie geven op de toekomst en de ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. Het betreft hier een nieuwe aanpak van vraagstukken in de fysieke leefomgeving, groot en veelzijdig en vaak met elkaar verweven. Het is een nationale visie die zelfbindend is voor het Rijk.

De aanpak van de NOVI gaat uit van de nationale belangen die in de leefomgeving aan de orde zijn, inclusief de opgaven die daaruit zijn afgeleid. Waar op deze opgaven een geïntegreerde aanpak noodzakelijk is, geeft de NOVI richting. Op andere onderwerpen wordt naar sectoraal beleid verwezen. De NOVI is continu aanpasbaar.

Waar de opgaven vragen om een geïntegreerde benadering, komen deze samen in vier prioriteiten. Op deze prioriteiten worden beleidskeuzes gemaakt. De vier prioriteiten zijn:

- I. Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
- II. Duurzaam economisch groeipotentieel;
- III. Sterke en gezonde steden en regio's;
- IV. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Om de beleidskeuzes op een heldere en voorspelbare manier te maken, hanteert de NOVI drie afwegingsprincipes, die helpen bij het afwegen en prioriteren van de verschillende belangen en opgaven:

- Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies;
- Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal;
- Afwentelen wordt voorkomen.

Tot het moment dat de Omgevingswet in werking treedt (naar verwachting op 1 januari 2023) geldt de omgevingsvisie als structuurvisie en zijn ruimtelijke belangen geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is het Rijksbelang opgenomen dat verstedelijking op duurzame wijze plaatsvindt. Wanneer een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt moet er getoetst worden aan de 'ladder voor duurzame verstedelijking'.

Planspecifiek

Door de sloop - nieuwbouw die in voorliggend bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt worden geen nationale belangen geraakt. Er is geen strijd met de Nationale Omgevingsvisie.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Op 30 december 2011 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) in werking getreden.

In het Barro worden een aantal projecten van Rijksbelang met name genoemd en exact ingekaderd. Per project worden vervolgens regels gegeven, waaraan bestemmingsplannen moeten voldoen. Het nationale belang dat het stellen van regels voor deze onderwerpen rechtvaardigt, is vastgelegd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

In het Barro worden vijftien onderwerpen geregeld, waaronder grote rivieren en erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde. Op 1 oktober 2012 is een 1e aanvulling op het Barro in werking getreden.

Planspecifiek

De onderwerpen uit het Barro en de eerste aanvulling daarop zijn niet aan de orde in het voorliggende bestemmingsplan.

3.1.3 Deltaplan Ruimtelijke adaptatie 2020

Het klimaat verandert. De stijging van de gemiddelde temperatuur brengt extremer weer met zich mee, dat natter, droger en heter is. De resultaten daarvan zijn wateroverlast, hittestress en druk op watervoorraden door droogte. Dit vereist een verandering in denken en doen: klimaatbestendig en waterrobuust inrichten moet in Nederland een vanzelfsprekend onderdeel bij ruimtelijke (her)ontwikkelingen worden.

Om het proces van ruimtelijke adaptatie te versnellen en intensiveren is het Deltaplan Ruimtelijke adaptatie opgesteld. Daarin staat hoe gemeenten, waterschappen, provincies en het Rijk de nadelige effecten van klimaatverandering tegen willen gaan.

De kern is dat Nederland in 2050 klimaatbestendig en klimaat robuust is ingericht. Op nationaal niveau zijn stresstesten per gemeente uitgevoerd om de knelpunten van bestaande infrastructuur in kaart te brengen. In een driedelig nationaal programma worden deze kwetsbaarheden in beeld gebracht, afgewogen en geprioriteerd, om vervolgens tot concrete maatregelen te worden omgezet. Bij ruimtelijke ontwikkelingen zal vooraf moeten worden gekeken of deze klimaatadaptief zijn en hoe de inrichting dusdanig robuust kan worden aangepast. Zie ook paragraaf 4.7.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie NH2050 Balans tussen economische groei en leefbaarheid

Op 19 november 2018 heeft Provinciale Staten de Omgevingsvisie NH2050 'Balans tussen economische groei en leefbaarheid' vastgesteld. De Omgevingsvisie NH2050 wil zorgen voor balans tussen economische groei en leefbaarheid. In de visie zijn 5 bewegingen met ontwikkelprincipes beschreven voor de ontwikkeling van de leefomgeving:

1. Dynamisch schiereiland. Hierin is het benutten van de unieke ligging van Noord-Holland, te midden van water, leidend.
2. Metropool in ontwikkeling. Hierin wordt beschreven hoe de Metropoolregio Amsterdam steeds meer als één stad functioneert.
3. Sterke kernen, sterke regio's, gaat over de ontwikkeling van centrumgemeenten die de gehele regio waarin ze liggen vitaal houden.
4. Nieuwe energie, benut de economische kansen van de energietransitie.
5. Natuurlijk en vitaal landelijke omgeving, staan het ontwikkelen van natuurwaarden en een economisch duurzame agrarische sector centraal.

Ten aanzien van de metropool Amsterdam wordt geconstateerd dat deze zich snel ontwikkelt. De vraag naar woningen en ruimte voor bedrijven houdt aan, evenals de ruimtevraag voor recreatie en andere functies. Tegelijkertijd wil de provincie de landschappen in de metropool sparen. De bebouwingsopgave moet dan ook zoveel mogelijk binnen de bestaande kernen plaatsvinden, met een voorkeur voor knooppunten van openbaar vervoer. Verdichting vraagt steeds meer inventiviteit en bestuurskracht. De bebouwde omgeving wordt steeds intensiever gebruikt, de plancapaciteit binnenstedelijk blijkt door een andere kijk op stad en stedelijkheid een stuk groter te zijn dan lang is gedacht. En zowel bij bestaande bouw als nieuwbouw moeten worden ingezet op besparing van energie, een klimaatadaptieve ruimtelijke inrichting en bij nieuwbouw ook op circulair bouwen. Dit alles moet samen gaan met de verdere verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarbij onderkent de provincie dat verdichting in de kernen leidt tot toenemende druk op het landschap.

Wonen en werken worden binnenstedelijk geconcentreerd (transformeren, bundelen, verdichten). Hierbij dient oog te worden gehouden voor behoud en versterking van de leefbaarheid in bestaande en nieuwe gebieden. Ook moet er een vinger aan de pols worden gehouden voor wat betreft de kwalitatieve en kwantitatieve ontwikkeling van de vraag door er voor te zorgen dat regionale afspraken over stedelijke ontwikkelingen bij de vraag blijven aansluiten. De bestaande voorraad woningen wordt daarbij betrokken.

De Omgevingsvisie is uitsluitend zelfbindend voor de provincie en heeft geen gevolgen voor dit bestemmingsplan. Er is alleen sprake van doorwerking naar gemeente wanneer de provinciale belangen zijn opgenomen in de Omgevingsverordening NH2020.

3.2.2 Omgevingsverordening NH2020

De provincie heeft op 22 oktober 2020 de Omgevingsverordening NH2020 vastgesteld. In de Omgevingsverordening NH2020 worden de eerste stappen gezet om de sturingsfilosofie uit de Omgevingsvisie NH2050 te vertalen in juridische regels. Deze sturingsfilosofie luidt als volgt: We gaan uit van het principe 'Lokaal wat kan, regionaal wat moet', gelet op de diversiteit aan regio's, om ruimte te bieden aan maatwerk en om vorm te kunnen geven aan een wendbare samenleving. Hierbij staat de opgave centraal. Dat bepaalt de wijze van sturing en samenwerking.

In de Omgevingsverordening is bepaald dat een ruimtelijk besluit of plan uitsluitend kan voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als deze ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken. Onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt een ontwikkeling verstaan als bedoeld in artikel 1.1.1 eerste lid onder i van het Besluit ruimtelijke ordening: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

De provincie werkt aan de opvolger van de Omgevingsverordening NH2020. Het ontwerp van de verordening heeft van maandag 26 april tot en met vrijdag 18 juni 2021 ter inzage gelegen. De Omgevingsverordening NH2022 zal tegelijk in werking treden met de Omgevingswet. Voor dit bestemmingsplan blijft dan ook de huidige verordening het toetsingskader. In de geconsolideerde versie van de Omgevingsverordening NH2020 d.d. 1 januari 2023 zijn al onderdelen van de nieuwe Omgevingsverordening verwerkt en van kracht geworden.

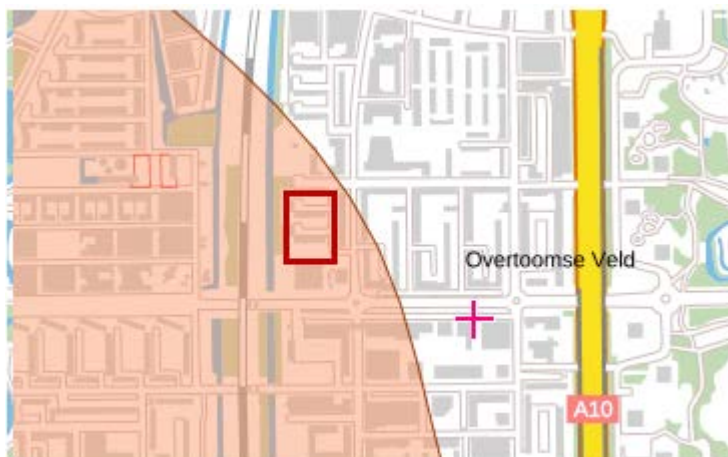
Planspecifiek

De omgevingsverordening bevat de volgende artikelen die mogelijk relevant zijn voor het plangebied:

- Artikel 6.3 Nieuwe stedelijke ontwikkeling
- Artikel 6.24 Wonen binnen de LIB 5 zone Schiphol
- Artikel 6.62 Klimaatadaptatie

De woningbouwopgave in Nederland en dus ook in de provincie Noord-Holland is enorm. De Johan Greivestraat is een geschikte locatie voor extra woningen omdat deze ligt in bestaand stedelijk gebied en goed bereikbaar is. Zie ook paragraaf 4.11.

Het plangebied ligt binnen de LIB 5 zone Schiphol. Voor zover een ruimtelijk plan nieuwe woningen toestaat op gronden die liggen ter plaatse van het werkingsgebied LIB 5 zone moet in de toelichting op dat plan rekenschap gegeven worden van het feit dat op de betreffende locatie sprake is van geluid vanwege het luchtverkeer en worden de redenen vermeld die er toe hebben geleid om op de betreffende locatie nieuwe woningen te bestemmen. Zie hiervoor paragraaf 4.14.



Afbeelding: uitsnede LIB 5 zone Schiphol ter plaatse van plangebied (rood omlijnd)

Onderhavig bestemmingsplan voldoet hiermee aan de voorwaarden uit de Omgevingsverordening om rekenschap te geven van het feit dat sprake is van geluid vanwege luchtverkeer en te motiveren waarom op deze locatie nieuwe woningen mogelijk gemaakt worden.

De toelichting van een ruimtelijk plan dat een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt bevat een beschrijving van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de risico's van klimaatverandering. In de beschrijving wordt in ieder geval betrokken het risico op:

- wateroverlast;
- overstroming;
- hitte en;
- droogte.

De beschrijving omschrijft tevens de maatregelen en voorzieningen die worden getroffen om de omschreven risico's te voorkomen of te beperken en de afweging die daarbij is gemaakt. De beschrijving wordt opgesteld na overleg met in ieder geval het waterschap in wiens beheergebied de ontwikkeling plaatsvindt. Zie hiervoor paragraaf 4.7.

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met de Omgevingsverordening NH2020.

3.2.3 Woonagenda PNH 2020-2025

De provincie Noord-Holland wil zorgen voor voldoende betaalbare, duurzame en toekomstbestendige woningen voor alle doelgroepen. Daarom is op 31 maart 2020 de woonagenda 2020-2025 vastgesteld. De Woonagenda is de uitvoeringsagenda van het woonbeleid van de provincie Noord-Holland tot 2025. De Woonagenda volgt uit en past binnen de randvoorwaarden van het provinciaal ruimtelijk beleid, zoals beschreven in de provinciale Omgevingsvisie NH2050 en het coalitieakkoord 'Duurzaam doorpakken'.

Speerpunten zijn:

1. Een woning voor iedereen:
 - a. Adaptief en vraaggestuurd programmeren.
 - b. Productie op peil: aanjagen woningbouwproductie.
 - c. Kwalitatief, betaalbaar en divers woningaanbod.
2. Gezond, duurzaam en toekomstbestendig wonen in een aantrekkelijke provincie.

Hierbij worden een aantal richtinggevende principes gehanteerd.

1. De vraag is leidend. De regionale programmeringen worden bepaald op basis van gegronde onderbouwing van vraag, aanbod en het kwalitatieve en kwantitatieve verschil daartussen voor nu en in de toekomst.
2. Er zijn snel meer woningen nodig. De provincie zet in op het versnellen van de woningbouwproductie en helpt gemeenten hierbij door voortzetting van het Uitvoeringsprogramma Binnenstedelijk Bouwen en Versnellen Woningbouw.
3. De woningbouwprogrammering is regionaal en adaptief. De programmering houdt rekening met fasering en haalbaarheid, zodat de in het woonakkoord af te spreken regionale productiedoelstellingen kunnen worden gehaald.
4. De provincie geeft gemeenten ruimte om bij binnenstedelijke plannen nabij een OV-knooppunt en/of in een groeiregio hogere aantallen woningen te realiseren dan de prognose, om het woningtekort versneld in te lopen.
5. De woningmarkt heeft structureel meer flexibiliteit en betaalbare opties voor alle verschillende doelgroepen van woningzoekenden nodig.
6. Betaalbaar en divers woningaanbod voor alle doelgroepen vraagt regionale afstemming en samenwerking.
7. Vanuit het oogpunt van leefbaarheid en gezondheid bewaakt de provincie de goede balans tussen economie, wonen, mobiliteit, natuur en landschap.
8. Woningbouw heeft een grote impact op het landschap, de natuur en de biodiversiteit, zowel binnen als buiten het bestaand stedelijk gebied. In de woonakkoorden worden afspraken gemaakt om woningbouw zoveel mogelijk klimaatneutraal, klimaatadaptief, actieve mobiliteit (gericht op fietsen en lopen) stimulerend, circulair en natuur- en landschapsinclusief te ontwikkelen en dit vroegtijdig bij de locatiekeuze en planontwikkeling mee te nemen.

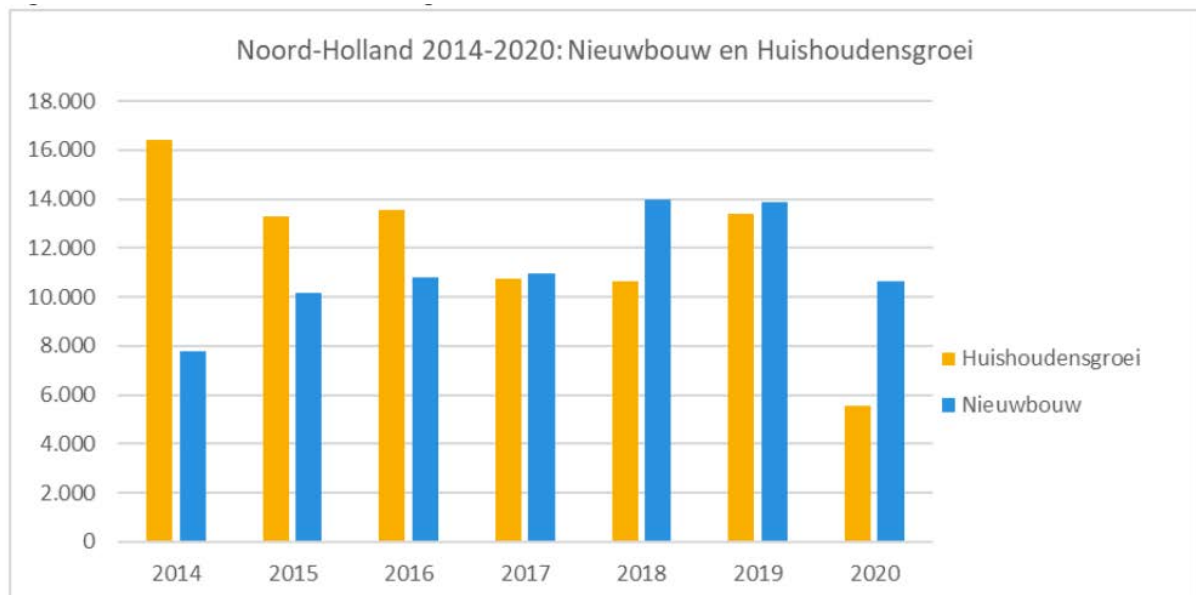
Planspecifiek

Onderhavig bestemmingsplan voorziet in de ontwikkeling van woningbouw aan de Johan Greivestraat en voorziet daarmee in een behoefte. Zie ook paragraaf 4.11 Het bestemmingsplan is in overeenstemming met de Woonagenda.

3.2.4 Monitor woningbouw 2021

Uit de 'Monitor woningbouw 2021', vastgesteld door Gedeputeerde Staten op 18 oktober 2021, blijkt dat er in 2020 in Noord-Holland 10.600 nieuwbouwwoningen zijn gebouwd. Dat zijn ongeveer 3.200 nieuwbouwwoningen minder dan het jaar ervoor. De daling in de totale nieuwbouwcijfers wordt met name veroorzaakt door een afname van de woningproductie in de gemeente Amsterdam. Een kanttekening hierbij is dat de gemeente Amsterdam is overgegaan naar een nieuw registratiesysteem waardoor een aantal nieuwbouwwoningen in Amsterdam niet geheel is meegenomen in de cijfers van 2020. In het noorden van de provincie werden in 2020 juist meer woningen gebouwd dan in 2019.

Voor het vierde jaar op rij is de nieuwbouwproductie gelijk dan wel groter dan de huishoudensgroei. Als gevolg van de coronacrisis is de bevolkingsgroei in 2020 gedaald. Deze lagere bevolkingsgroei vertaalt zich in een lagere huishoudenstoename. Doordat het aantal gebouwde woningen groter was dan de huishoudensgroei is het woningtekort gedaald. Begin 2021 was het woningtekort 4,8% ten opzichte van 5,9% in 2020. Om het tekort terug te brengen tot acceptabele proporties - het Rijk streeft naar een tekort van maximaal 2% - is het wel belangrijk door te blijven bouwen en de productie te verhogen en de druk op de woningmarkt terug te dringen. Ook valt te verwachten dat als de coronacrisis voorbij is, de bevolkingsgroei weer aantrekt.



Afbeelding: nieuwbouw en huishoudensgroen in Noord-Holland 2014-2020 (Bron: CBS)

Woningtekort %	2017	2018	2019	2020	2021
Kop van Noord-Holland	1,6%	2,1%	3,4%	3,0%	3,0%
Westfriesland	2,6%	3,2%	3,1%	3,1%	2,9%
Regio Alkmaar	2,8%	2,9%	3,4%	3,5%	2,6%
IJmond	2,2%	2,5%	2,8%	2,9%	1,8%
Zuid-Kennemerland	4,1%	4,7%	4,5%	5,1%	3,5%
Zaanstad	4,0%	4,1%	4,2%	4,6%	4,2%
Waterland	2,9%	3,0%	3,6%	3,5%	1,9%
Amstelland-Meerlanden	4,4%	4,4%	5,0%	5,3%	4,0%
Amsterdam	7,9%	8,6%	8,4%	9,8%	8,3%
Gooi en Vechtstreek	3,0%	2,7%	2,9%	3,4%	2,7%
Noord-Holland	4,7%	5,1%	5,3%	5,9%	4,8%

Tabel: woningtekort % Noord-Holland 2017 - 2021

In alle regio's is op papier voldoende capaciteit aanwezig voor de woningbehoefte tot 2030. Ook wanneer het inlopen van het woningtekort wordt opgeteld bij de (indicatieve groei van de) woningbehoefte is dit het geval. De totale plancapaciteit in 2021 is toegenomen ten opzichte van 2020. De totale netto plancapaciteit bedraagt 437.300 woningen. Dat zijn 10.700 woningen meer dan in 2020. Deze toename zit zowel in de harde plannen als (grotendeels) in de zachte plannen.

Zorgen voor (ruim) voldoende harde plancapaciteit is een randvoorwaarde om op korte termijn van plan tot voldoende productie te komen en te kunnen voldoen aan de woningbouwopgaven. Harde plancapaciteit omvat woningbouwplannen die zijn vastgesteld in een bestemmingsplan en waar bouwen planologisch gezien mogelijk is. In vergelijking met vorig jaar is de harde capaciteit in Noord-Holland met 6.200 woningen toegenomen.

Planspecifiek

Onderhavig bestemmingsplan levert een bijdrage aan de inhaalvraag van woningen door het mogelijk maken van de herontwikkeling van de Johan Greivestraat.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Metropoolregio Amsterdam

De MRA is een samenwerkingsverband van 31 gemeenten, twee provincies (Noord-Holland en Flevoland) en de Vervoerregio Amsterdam. Met de MRA Agenda als basis wordt samengewerkt op het gebied van Ruimte, Economie en Mobiliteit, en ook op het gebied van Wonen. Belangrijk kenmerk van de metropoolsamenwerking vormt het feit dat dit gebeurt op vrijwillige basis. De democratische legitimatie van besluiten vindt plaats in de Staten en Raden van de aangesloten gemeenten en provincies.

Het versterken van de concurrentiepositie, nationaal en internationaal, vormt de rode draad binnen de metropoolsamenwerking. Om in de Europese top mee te kunnen blijven spelen, is de gezamenlijke ambitie gericht op het creëren van een hoogwaardig, veilig en duurzaam leef- en woonmilieu voor bedrijven, bewoners en bezoekers, nu en straks. Door in te zetten op compacte, hoogwaardige en bereikbare steden die omringd worden door recreatief groen moet het vestigingsklimaat aantrekkelijk blijven.

Rond de beleidsvelden verkeer en vervoer, economie, verstedelijking, landschap en duurzaamheid zijn drie regionale bestuurlijke overlegorganen geformeerd. De samenwerking in metropoolverband levert de

regio bovendien structureel meer kracht en zeggenschap op richting het Rijk.

*Metropoolregio Amsterdam. Internationale topregio met hoge leefkwaliteit (MRA agenda 2020-2024)*De

MRA Agenda is opgesteld in opdracht van de Agendacommissie van de MRA. De samenwerking richt zich op het versterken van de internationale positie van de MRA als economische topregio met hoge leefkwaliteit. Hierbij zijn twee leidende principes:

- toekomstbestendige metropool, die gericht is om binnen 30 jaar klimaatneutraal, volledig circulair en klimaatbestendig te zijn;
- evenwichtige metropool zonder grote sociaaleconomische verschillen tussen gebieden, waar sprake is van kansengelijkheid en hoge leefkwaliteit.

Deze overkoepelende ambities komen tot uiting in vier bestuurlijke opdrachten:

1. samenwerking verder versterken;
2. werk maken van een veerkrachtige, inclusieve en schone economie;
3. bouwen voor de woningbehoefte en met groei de leefkwaliteit versterken;
4. vaart maken met het metropolitaan mobiliteitssysteem.

Met name de derde opdracht is relevant voor het plangebied Johan Greivestraat. De regionale bouwopgave is groot. Volgens de laatste prognoses groeit de woningbehoefte tot 2040 met minimaal 250.000 woningen. Met het Rijk heeft de regio afgesproken tot 2025 gemiddeld 15.000 woningen per jaar te bouwen. Een forse opgave die grotendeels via complexe binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen moet worden ingevuld. Bovendien moet de bouw van nieuwe woningen ook bijdragen aan een toekomstbestendige en betaalbare woningvoorraad.

Wonen in de Metropoolregio 2021. Woningvoorraad en bewoning.

Het onderzoek 'Wonen in de Metropoolregio Amsterdam' (WiMRA) 2021 geeft de ontwikkelingen op de woningmarkt weer in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en gaat in op de positie van de verschillende regio's daarbinnen. Het WiMRA is een belangrijke bron voor regionaal inzicht in de werking van en samenhang op de woningmarkt en voor het gesprek over de woningbouwopgave en de betaalbaarheid van het wonen. Het WiMRA wordt uitgevoerd in opdracht van de Metropoolregio Amsterdam en de corporaties vertegenwoordigd in de MRA. Uit de WiMRA blijkt dat in Amsterdam:

- met name in de sociale huur vraag en aanbod sterk uiteenlopen doordat zowel starters als doorstromers in dit segment zoekend zijn
- er een tekort is aan koopwoningen in alle prijsklassen

Planspecifiek

Met dit bestemmingsplan worden door stedelijke vernieuwing maximaal 265 woningen mogelijk gemaakt. Ruim de helft van de woningen worden sociale huurwoningen. Aanvullend wordt ongeveer 20% van de woningen uitgevoerd als middelduur en 30% vrije sector. Daarmee bevat het programma een groot aantal betaalbare woningen en voorziet daarmee in een behoefte. Het plan is daarmee in overeenstemming met het regionaal beleid.

3.3.2 Waterbeheerplan 2016 - 2021

Het Waterschap AGV verricht zijn taken in de stroomgebieden van de Amstel, de Vecht en in het Gooi. De beleidsvoorbereidende, uitvoerende en administratieve taken heeft AGV opgedragen aan de stichting Waternet. Medeopdrachtgever van Waternet is de gemeente Amsterdam, waarvoor Waternet de drinkwaterproductie en -distributie, het rioleringsbeheer, de (drijf) vuilverwijdering, het vaarwegbeheer en de grondwaterzorgtaak uitvoert. Het waterbeheerplan 2016 - 2021 gaat over de waterschapstaken van AGV, waarbij AGV wel steeds het oog houdt op de samenhang van deze taken met het geheel van waterketen- en watersysteemtaken, ofwel de watercyclus. De komende periode zet de AGV in op onder meer de volgende zaken.

Waterveiligheid

Insteek van het waterschap is een waterrobuuste inrichting van de omgeving. In 2024 zullen naast de grondlichamen ook de niet-waterkerende objecten (zoals huizen, kabels, leidingen) en de waterkerende kunstwerken (zoals sluizen) zijn getoetst. In 2030 zullen de regionale waterkeringen volledig op orde zijn.

Voldoende water

Doel voor 2021 is dat er sprake is van een robuust watersysteem die de functies van gebieden faciliteren, en wateroverlast en watertekort voorkomen. In tijden van (extreme) neerslag en droogte zorgt het waterschap ervoor dat het watersysteem dit goed op kan vangen en dat het water aan- en afgevoerd wordt. Er is voldoende water beschikbaar voor vitale functies, nu en in de toekomst.

Schoon water

Het waterschap wil ervoor zorgen dat al het water in het beheergebied geschikt is voor de vastgestelde gebruiksfunctie: voor veeteelt en akkerbouw, als grondstof voor drinkwater, voor recreatie en visserij, als proceswater en voor de natuur. Doel is dat inwoners en bezoekers het water in het gebied ervaren als een verrijking van de omgeving. Van geen van de wateren mag de kwaliteit achteruitgaan.

Planspecifiek

Het aspect Water komt aan de orde in paragraaf 4.9

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Omgevingsvisie Amsterdam 2050: Ruimte voor overmorgen

Op 8 juli 2021 is de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 vastgesteld in de gemeenteraad. Deze vervangt de Structuurvisie Amsterdam 2040. Hierop zijn twee uitzonderingen: de Hoofdgroenstructuur en het hoogbouwbeleid, die integraal opgenomen waren in de structuurvisie. Deze blijven van kracht tot vervangend beleid is vastgesteld.

De visie is gebaseerd op 5 strategische keuzes.

- **Meerkernige ontwikkeling:** Amsterdam is uit balans met één centrum waar alles op gericht is. Een van de hoofddoelen van de visie is een stad en regio te worden met meer stedelijke kernen. Deze ingreep in de structuur van de stad is mogelijk door bedrijventerreinen te ontwikkelen tot bruisende stadsbuurten.
- **Groeien binnen grenzen:** Amsterdam streeft naar minimaal 150.000 woningen erbij voor 250.000 nieuwe inwoners in 2050, plus 200.000 nieuwe arbeidsplaatsen. Deze groei mag alleen plaatsvinden binnen de huidige stadsgrenzen. Op die manier wordt de kwaliteit van bestaande buurten versterkt, kunnen overal woningen en bedrijfsgebouwen worden verduurzaamd en blijven de kwetsbare landschappen open. Dit kan door bedrijventerreinen om te bouwen tot gebieden waar zowel gewoond als gewerkt wordt. Daarnaast is er ruimte voor groei in de naoorlogse wijken van Nieuw-West, Zuidoost en Noord, waar op een slimme manier verdicht kan worden. Een goede woonkwaliteit, met leefbare straten en pleinen en veel plek voor ontmoeting, staat hierbij voorop. Hoogbouw (gebouwen hoger dan 70 meter) concentreert zich rond grotere stations als Bijlmer ArenA, Amstel, Zuid en Sloterdijk en langs het IJ. De stad wordt ingericht op hergebruik van materialen en grondstoffen en op een andere, meer zelfvoorzienende energieopwekking zoals stadsverwarming en zonne- en windenergie.
- **Duurzaam en gezond bewegen:** om ruimte te houden voor groen, spelen en verblijven en voor de fietser en voetganger, moet de auto een stap terug doen. Door verdichting wordt draagvlak gecreëerd voor openbaar vervoer in de hele stad en komen voorzieningen op loop- en fietsafstand. Buurten worden verbonden door een netwerk van veilige fietsroutes en openbaar vervoer.
- **Rigoreus vergroening:** Verdichting wordt gecombineerd met vergroening van de stad. Daarbij is meer en vooral beter groen het doel, door minder verharding en meer groen aan en op gebouwen. Een ander belangrijk doel is tegengaan van hittestress en vergroten van het waterbergend vermogen van de stad. In de naoorlogse stad ligt de nadruk op het vergroten van de natuurwaarden en de gebruiksmogelijkheden van het aanwezige groen in combinatie met verdichting. Gebouwen worden groener door natuurinclusief te bouwen, waarbij beplanting integraal onderdeel wordt van gebouwen. Groene daken, gevels en tuinen geven ook intensief bebouwde buurten een groen aanzicht, met meer leefruimte voor dieren.
- **Samen stadmaken:** De omgevingsvisie combineert ruimtelijke inrichting met doelen op groen, wonen, werken, duurzaamheid, leefomgeving. Het stadsbestuur gaat sturen op hoofdlijnen. De principiële keuze daarbij is dat de regels zo worden opgesteld dat naast de klassieke partijen als

ontwikkelaars en woningcorporaties, Amsterdammers ook zelf aan de slag kunnen.

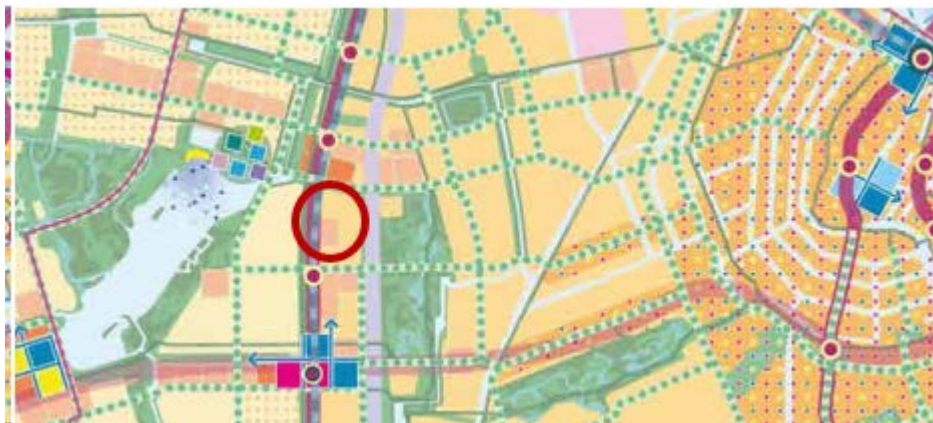
Planspecifiek

Het plangebied Johan Greivestraat is op de Visiekaart 2050 aangeduid als gemengde stadsbuurt. In het kader van stedelijke vernieuwing staat de gemengde stadsbuurt voor ontwikkeling van woonbuurten met een stedelijke dichtheid en een flink aandeel niet-wonen (vooral in plinten en af en toe in een groter gebouw). Groen krijgt een plek in de straten, buurtparkjes en langs watergangen.

De Jan Tooropstraat is in de Omgevingsvisie aangewezen als stadsstraat. In stadsstraten concentreren zich publieksvoorzieningen en is naast verkeer veel ruimte voor ontmoeting en groen. Er zal hierop actief worden gestuurd met voldoende ruimte voor publieke functies in gebouwplinten, de inrichting van de openbare ruimte en het beschermen van ruimte voor winkels, horeca en maatschappelijke functies.

Maatschappelijke voorzieningen, ruimte voor nutsvoorzieningen, groen en sport zijn naast ruimte voor wonen en werken onderdeel van de opgave voor de ontwikkeling. In gemengde stadsbuurten staan lokaal ondernemerschap en stadsverzorgende bedrijvigheid centraal.

dit bestemmingsplan maakt de herontwikkeling van de Johan Greivestraat mogelijk, waarbij 3 woonblokken kunnen worden gerealiseerd in het groen. Aan de Jan Tooropstraat zijn gemengde functies toegestaan. Het past daarmee in de kaders van de Omgevingsvisie 2050.



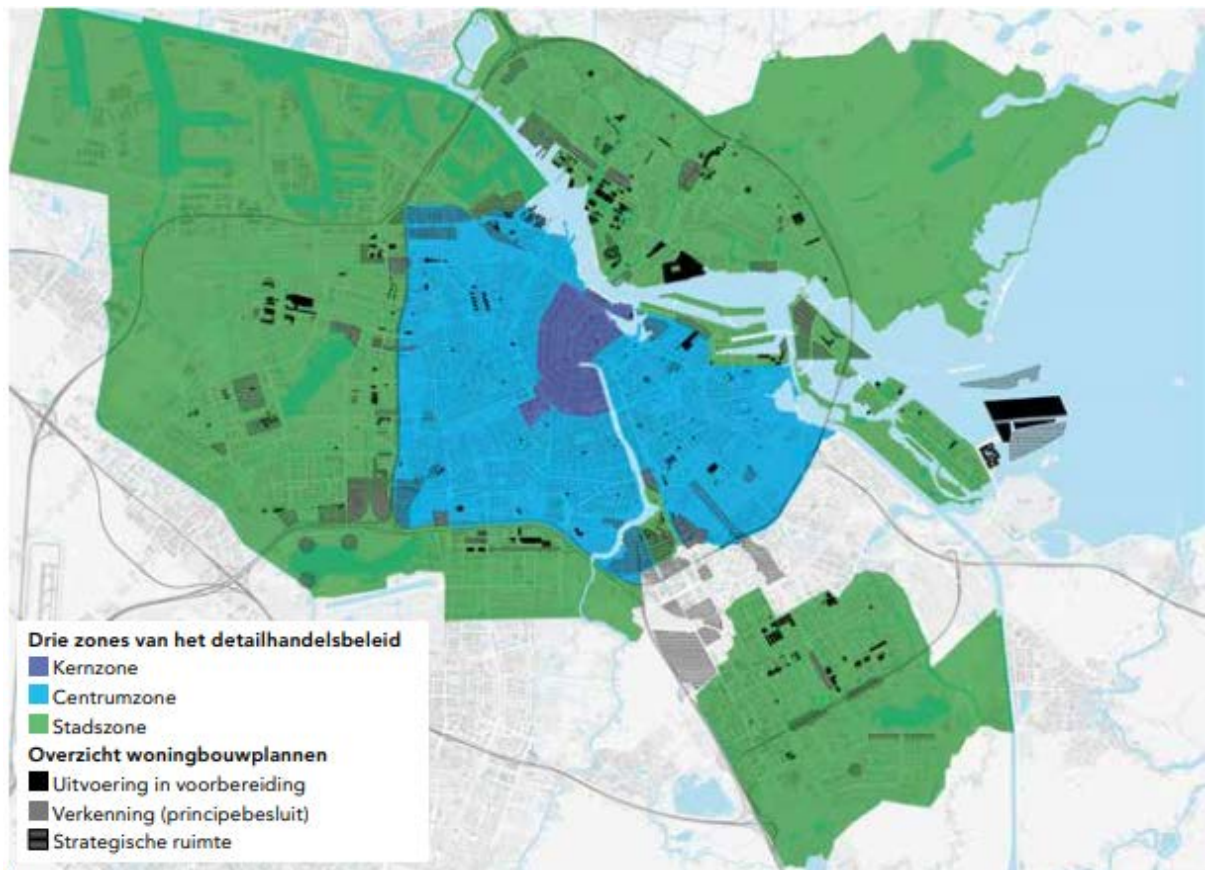
Afbeelding: uitsnede visiekaart 2050, plangebied rood omkaderd.

3.4.2 Detailhandelsbeleid Amsterdam 2018-2022: sterke winkelgebieden in een groeiende stad

In december 2017 heeft de gemeenteraad nieuw winkelbeleid vastgesteld. Amsterdam heeft hierin twee doelen: (1) boodschappen dichtbij en (2) meerdere aantrekkelijke winkelgebieden verspreid over de stad. De rol van horeca in winkelgebieden wordt steeds belangrijker vanwege de beleving en groeiende markt. Een positieve horecaontwikkeling versterkt het verblijfsklimaat in het gebied en kan een verlenging van de verblijfsduur van consumenten bevorderen. Voor aanloopstraten van wijkcentra, winkelgebieden met langdurige winkelleegstand of minder kansrijke winkelgebieden (meestal de kleinere centra of winkelstrips) geldt dat daar ruimte is voor functietransformatie. Dat biedt mogelijkheden voor het omzetten van winkels naar andere publieksgerichte commerciële functies zoals horeca, dienstverlening of maatschappelijk functies.

Planspecifiek

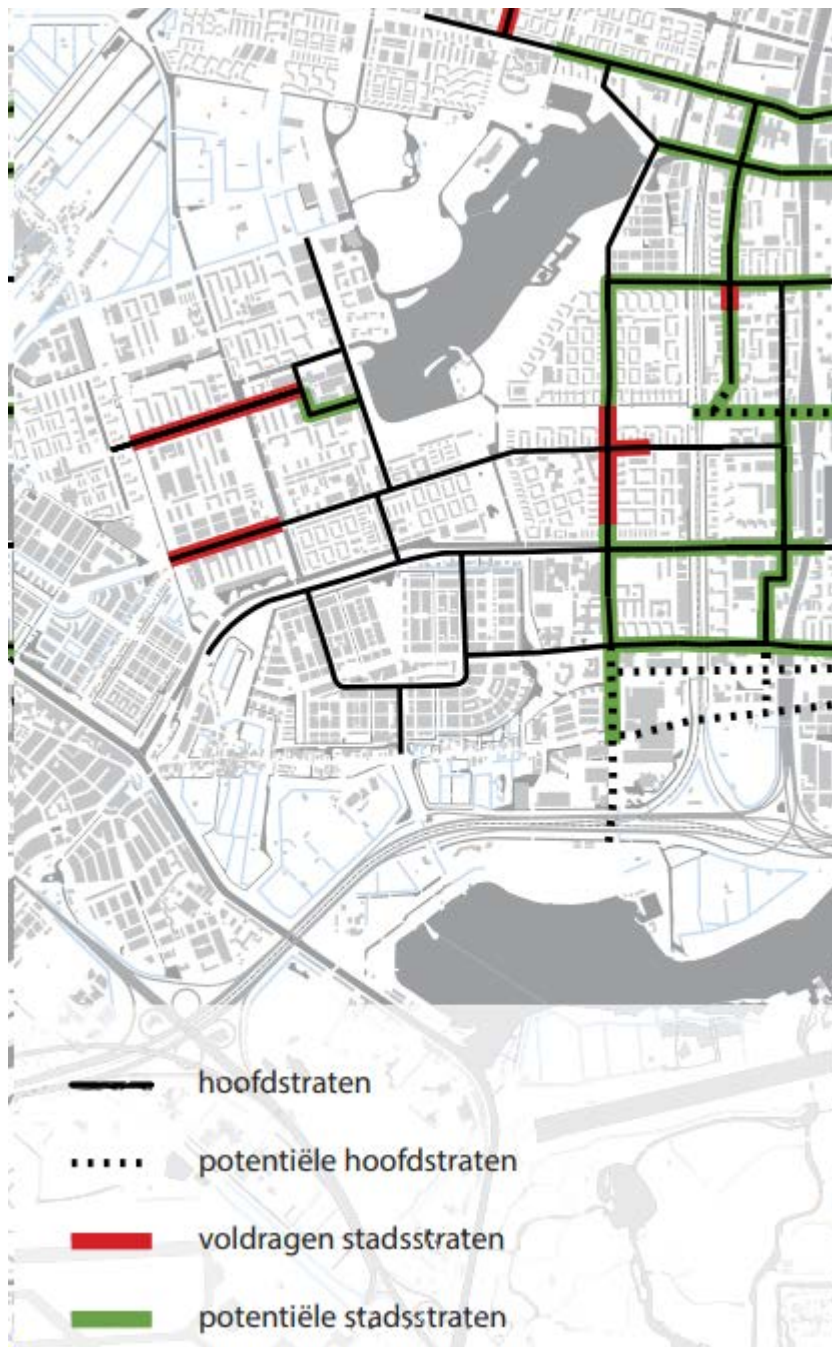
Het plangebied ligt in de stadszone.



Afbeelding: 3 zones van het detailhandelsbeleid

In de stadszones zijn de problemen met leegstand en verloedering het grootst. Tegelijkertijd staat het dynamische gebied aan de vooravond van grootse ontwikkelingen met nieuwe woongebieden en verbeterde verbindingen. Het is zaak om oog te hebben voor zowel de problemen als kansen. Voor het aanbod van dagelijkse boodschappen wordt gekozen voor de structuur van kansrijke wijkcentra, de wat grotere winkelgebieden, te versterken. Of er ruimte is voor winkels in gemengde 'stadsstraten', hangt af van de ligging ten opzichte van al bestaande winkelgebieden. Er zijn mogelijkheden voor nieuwe winkels in een potentiële stadsstraat bij voldoende verdichting, dus extra woningbouw. Voor detailhandel, niet zijnde een supermarkt, is ruimte in de potentiële stadstraat als deze detailhandel onderdeel is van een brede, gemengde bestemming. Deze verruiming is nodig om het hoogstedelijk milieu verantwoord door te geleiden in de stadszone.

De plannen voorzien in sloop - nieuwbouw van woningen en verdichting van het gebied. De Jan Tooropstraat is ter hoogte van het plangebied een potentiële stadstraat.



Afbeelding: uitsnede onderzoeksrapport stadsstraten Amsterdam (22 augustus 2017)

Toevoeging van detailhandel in de potentiële stadstraat is conform het detailhandelsbeleid, nu naast detailhandel ook andere vormen van gebruik, zoals maatschappelijke voorzieningen, lichte vormen van horeca (zoals een ijssalon of een broodjeszaak) en dienstverlening worden toegestaan.

3.4.3 Koers 2025

Koers 2025 operationaliseert de gemeentelijke structuurvisie en de ambitie voor de bouw van 50.000 woningen in een ontwikkelstrategie voor de stad tot 2025. De strategie maakt het mogelijk om in de komende jaren van grof naar fijn beredeneerde keuzes te maken in de ontwikkeling van de stad. Dat is hard nodig, want de stad groeit. Het aantal inwoners en de bedrijvigheid neemt toe en ook het aantal bezoekers en toeristen groeit snel. Naast het accommoderen van groei wil Koers 2025 kwaliteit aan de stad toevoegen. De toenemende bedrijvigheid verandert snel van karakter. De kennisintensieve en creatieve economie vestigt zich bij voorkeur in het hart van de stad, tussen de bewoners en de uitgaansgelegenheden. De klassieke scheiding tussen wonen en bedrijvigheid is steeds minder makkelijk te maken. Steden staan voor een enorme duurzaamheidsopgave. Ook hier geldt dat gemengde stedelijke milieus, functioneel en qua bevolkingssamenstelling, het best in staat zijn aan deze ontwikkelingen ruimte te bieden.

Planspecifiek

In Koers 2025 worden verschillende gebieden (bouwstenen) aangewezen waarbinnen de woningbouwopgave van 50.000 woningen moet plaatsvinden. Het gebied waarbinnen de Johan Greivestraat is gelegen is Ring West (bouwsteen 2). De woningbouw in de Johan Greivestraat betreft een deel van de bestaande planvoorraad van 5.200 nieuwe woningen in dit gebied in 2025. Met het vaststellen van dit bestemmingsplan is verzekerd dat ongeveer 100 nieuwe woningen van de 5200 nieuwe woningen in dit gebied gerealiseerd kunnen worden. Realisatie van de woningbouw op deze plek is daarmee in lijn met Koers 2025.

3.4.4 Woonagenda 2025

Op 19 juli 2017 is de Woonagenda 2025 vastgesteld door de gemeenteraad. De Woonagenda 2025 is een kaderstellend en richtinggevend document voor het woonbeleid tot 2025. Oorspronkelijke waren er twee, heeft als doel het realiseren van voldoende, betaalbare en goede woningen. Het belangrijkste uitgangspunt van de Woonagenda 2025 is de focus op een woningbouwprogrammering van 40% gereguleerde huur, 40% middeldure huur en koop en 20% dure huur en koop.

Planspecifiek

De herontwikkeling John Greivestraat bevat maximaal 265 woningen waarvan ruim 50% sociaal, 20% middenhuur en 30% vrije sector. Deze verdeling wijkt af van de kaders zoals opgenomen in de woonagenda 2025. Het is akkoord bevonden door de gemeente en het resultaat van een langlopend proces.

Het nieuwbouwplan bevat meer sociale huurwoningen dan er nu staan, met grote woningen voor de terugkerende gezinnen en kleinere woningen voor jongeren. Het marktcomplex biedt (zeer) ruime woningen voor de vrije sector en drie kamer woningen voor de middenhuur. Het biedt daarmee een gedifferentieerd aanbod voor de woningzoekenden en zorgt voor gemeente vernieuwing van de buurt.

3.4.5 Nota parkeernormen auto

Op 8 juni 2017 is de Nota Parkeernormen Auto vastgesteld door de gemeenteraad. In de Nota Parkeernormen Auto zijn parkeernormen voor auto's vastgesteld voor nieuwbouw en transformatieprojecten in de stad. De gemeente wil de stad bereikbaar en leefbaar houden met voldoende en aantrekkelijke openbare ruimte en meer ruimte voor de fietser en voetganger. Met de verwachte groei van de stad (woningen, kantoren etc.) is het noodzakelijk dat Amsterdam grenzen stelt aan het aantal geparkeerde auto's in de openbare ruimte.

De nieuwe parkeernormering levert een bijdrage aan de regulering van het aantal geparkeerde auto's op straat. Bewoners van nieuwbouw krijgen geen parkeervergunning meer voor parkeren op straat, ongeacht de beschikbaarheid van parkeerplaatsen op eigen terrein. De nieuwe bewoners moeten dus het wel of niet beschikbaar zijn van een parkeerplaats op eigen terrein, meenemen in hun keuze voor een woning.

Planspecifiek

In de regels van het bestemmingsplan is een verplichting opgenomen om in voldoende parkeerplaatsen

te voorzien conform het geldende parkeerbeleid. Daarmee is geborgd dat de ontwikkeling voorziet in voldoende parkeergelegenheid. Voor een verder beschouwing van de nieuwe parkeersituatie en hoe die binnen plangebied wordt opgelost, wordt verwezen naar paragraaf 4.6.2.

3.4.6 Nota parkeernormen fiets en scooter

De sterke groei van het fietsverkeer en het toenemende scootergebruik hebben geleid tot grote aantallen geparkeerde fietsen en scooters in de openbare ruimte. Met als gevolg een steeds groter ruimtebeslag op de openbare ruimte. Met de 'Nota Parkeernormen Fiets en Scooter' wordt bij nieuwe ontwikkelingen of herontwikkelingen voorkomen dat de parkeerbehoefte op de openbare ruimte wordt afgewenteld. In de nota zijn normen en richtlijnen uitgewerkt voor parkeervoorzieningen. Voor niet-woonfuncties wordt het verplicht om voldoende en goede fietsparkeervoorzieningen te realiseren op eigen terrein. Bij nieuw te bouwen woningen is die verplichting voor fietsenparkeren vastgelegd in het Bouwbesluit 2012. Voor niet-woonfuncties wordt de verplichting vastgelegd in een bestemmingsplan. Voor scooters zijn de normen niet verplicht.

Planspecifiek

In de regels van het bestemmingsplan is verplichting opgenomen om in voldoende stallingsruimte voor fietsen te voorzien conform het geldende parkeerbeleid. Daarmee is geborgd dat de ontwikkelingen binnen plangebied niet leiden tot strijdigheid met het beleid. Zie ook paragraaf 4.6.2.

3.4.7 Nota cultuurhistorie Amsterdam Nieuw-West

De Nota Cultuurhistorie Amsterdam Nieuw-West is vastgesteld in de deelraad op 26 juni 2013 en is later onderdeel geworden van de Erfgoedverordening van de gemeente Amsterdam. De beleidsregels geven beknopt weer op welke wijze de gemeente gebiedsgericht wil omgaan met haar erfgoed. Ze geven ook inzicht in de spelregels voor nieuwe ontwikkelingen binnen buurten met cultuurhistorische waarden.

De spelregels uit de Nota Cultuurhistorie zijn nadrukkelijk niet bedoeld om ruimtelijke ontwikkelingen tegen te gaan, maar ze zijn een eenvoudig toepasbaar middel waarmee het belang van cultuurhistorie op eenduidige wijze kan worden meegenomen.

In de Nota Cultuurhistorie is een Cultuurhistorische Waarderingskaart opgenomen, welke als basis fungeert voor het cultuurhistorische beleid in Nieuw-West. In paragraaf 4.10 wordt ingegaan op het aspect cultuurhistorie in relatie tot de herontwikkeling.

3.4.8 Groenvisie Amsterdam 2020 - 2050

Op 21 december 2020 is de Groenvisie Amsterdam 2020-2050 vastgesteld. Dit is de visie van Amsterdam op de rol van groen en natuur in de stad voor nu en in de toekomst. De ambitie is om het bestaande groen te verbeteren en toegankelijker te maken, nieuw groen toe te voegen en de groene ruimte in en om de stad beter met elkaar te verbinden.

Om te zorgen voor genoeg gevarieerd groen voor iedereen worden bij ieder project of initiatief de mogelijkheden afgewogen om tegels en asfalt te vervangen door groene ruimte volgens het principe: 'Groen tenzij'. Daarnaast wordt de stedelijke groennorm gehanteerd, ook voor bestaande buurten, en wordt de stad natuurinclusief aangelegd en beheerd.

Planspecifiek

Bij de ontwikkeling van de Johan Greivestraat wordt veel aandacht besteed aan een groene inrichting van het gebied en het versterken van de verbinding met het Spoorpark, waardoor het park een meer zichtbare en belangrijke plek krijgt in de buurt.

Ook is er een boomeffectanalyse uitgevoerd, waarbij gekeken is naar de (on)mogelijkheden voor behoud of verbetering van de huidige conditie en levensduur van de aanwezige bomen (zie bijlage 1). In totaal zullen er 16 bomen moeten worden gekapt, maar bij de herinrichting is het voorstel om ook minimaal 30 bomen aan te planten. Dit is echter niet iets wat geregeld wordt in een bestemmingsplan.

3.4.9 Duurzaamheidsagenda

De op 11 maart 2015 door de gemeenteraad vastgestelde agenda duurzaamheid beschrijft doelstellingen die bij moeten dragen aan de versnelling van de verduurzaming van de stad. Zo wordt gestreefd naar een vermindering van de CO₂-uitstoot in Amsterdam met 55% in 2030, en 95% in 2050. Vóór 2040 is de stad aardgasvrij en over 10 jaar is er alleen nog uitstootvrij vervoer over de weg en over het water.

In 2050 is Amsterdam een circulaire stad, alles wat geproduceerd en geconsumeerd wordt is herbruikbaar. Amsterdam wil een stad zijn die goed omgaat met de effecten van klimaatverandering, zoals wateroverlast, toenemende periodes van droogte en hitte, en verandering van biodiversiteit.

Doelstellingen gemeente Amsterdam

2030

- Streven naar volledig uitstootvrije stad
- Duurzame eigen organisatie
- 80% van de elektriciteit die huishoudens gebruiken wordt opgewekt uit zonne- en windenergie
- Er wordt 50% minder nieuwe grondstoffen gebruikt
- Er wordt 55% minder CO₂ uitgestoot in vergelijking met 1990

2040

- Aardgasvrij

2050

- Klimaatadaptief
- Alle geschikte daken zijn ingezet voor de opwek van zonne-energie
- Klimaatneutraal
- Circulair

Via de website <https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/duurzaamheid/> is het duurzaamheidsbeleid te volgen.

Klimaatneutraal

Om de gemiddelde temperatuurstijging op aarde te beperken moet de CO₂-uitstoot omlaag. Amsterdam wil de CO₂-uitstoot met 5% terugdringen in 2025, 55% terugdringen in 2030 en tot 95% in 2050 ten opzichte van het peiljaar 1990. Amsterdam gaat over op 100% duurzaam opgewekte energie. Amsterdam is aardgasvrij in 2040 en we streven ernaar dat het verkeer al uitstootvrij is in 2030. Ook is de gemeentelijke organisatie klimaatneutraal in 2030. De aanpak om dit allemaal te bereiken is beschreven in de Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050.

Duurzame energie

Amsterdam gaat voor 100% duurzame energie, zoals zonne- en windenergie, en neemt afscheid van fossiele energie. Elektriciteit wordt nu nog vooral opgewekt met fossiele brandstoffen. Er moet daarom meer duurzame elektriciteit worden opgewekt uit zonne-energie en windenergie.

Het elektriciteitsnetwerk moet worden aangepast om vraag en aanbod van (duurzame) elektriciteit op elkaar aan te sluiten. Amsterdam werkt nu aan:

- a. het maximaal opwekken van zonne-energie op daken.
- b. Het optimaal benutten van de potentie voor windenergie.
- c. Een elektriciteitsinfrastructuur voor de toekomst.

Van het aardgas af

Op 30 september 2020 heeft de gemeenteraad de Transitievisie Warmte vastgesteld. Energieleveranciers mogen woningen niet meer aansluiten op aardgas sinds 1 juli 2018. Amsterdam sluit nieuwbouwgebieden al veel langer niet meer op aardgas aan. In 2020 maken 102.000 Amsterdamse woningen gebruik van stadswarmte, is de verwachting. Dit gebeurt via warmtenetten die warm water vervoeren naar woningen, kantoren en andere gebouwen. Het water gaat via een stelsel van pijpen en leidingen naar de gebruikers.

Circulaire economie

In de Strategie Amsterdam Circulair 2020-2025 is de aanpak beschreven om te komen tot een Circulaire economie. De strategie moet zorgen voor een aanzienlijke vermindering van het gebruik van nieuwe grondstoffen en materialen en zo bijdragen aan een duurzame stad. De komende jaren gaat de gemeente diverse materiaalstromen in kaart brengen, van binnenkomst tot verwerking, om zo kostbare grondstoffen te behouden. Het doel is om in 2030 een halvering van het gebruik van nieuwe grondstoffen te bereiken, en in 2050 een volledig circulaire stad.

Schone lucht

In het Actieplan Schone Lucht zijn maatregelen opgenomen om op korte termijn te voldoen aan de Europese grensnorm voor luchtkwaliteit. Maar de ambitie van het stadsbestuur is groter. In 2030 moet de stad voldoen aan de 2 keer zo strenge advieswaarden van de World Health Organization (WHO). Dit leidt tot een stillere, beter leefbare stad en een mogelijke CO₂-vermindering van 9%.

De kern van de aanpak om dit te bereiken laat zich samenvatten in 4 punten:

1. bij de bron beginnen: uitstoot van vieze stoffen voorkomen is beter en uiteindelijk goedkoper dan bestrijden
2. aanpakken wat haalbaar is: tegengaan van de uitstoot van verkeer, houtstook en mobiele werktuigen als aggregaten en bouwwerktuigen
3. meest vieze punten eerst: het centrum heeft de meeste knelpunten in luchtkwaliteit en is het drukste deel van de stad
4. van zakelijk naar privaat: zakelijk verkeer maakt de meeste kilometers en heeft meer mogelijkheden om sneller te verschonen dan bewoners.

Planspecifiek

Bij de planvorming wordt rekening gehouden met de wettelijke voorschriften op gebied van duurzaamheid. Daarnaast omvat het stedenbouwkundig plan de uitbreiding van het naburig park, waarmee groen dat verloren gaat door de nieuwbouw, wordt gecompenseerd.

3.4.10 Hemelwaterverordening

Op 26 april 2021 is de Hemelwaterverordening Amsterdam vastgesteld. Deze verordening regelt een verplichting voor nieuwe gebouwen en voor bestaande gebouwen die ingrijpend worden gerenoveerd, waaraan één of meer bouwlagen worden toegevoegd, of waarvan het bebouwde oppervlak wordt uitgebreid, om per m² minimaal 60 liter hemelwater te bergen en dit hemelwater over de opvolgende 60 uur af te voeren. Doel van deze verordening is om bij grote regenbuien, die steeds vaker voorkomen, waterschade in de stad zoveel mogelijk te voorkomen en daarmee een bijdrage te leveren aan een klimaatbestendige stad.

Planspecifiek

Bij de uitwerking van de plannen zal rekening gehouden worden met de voorwaarden uit de hemelwaterverordening.

Hoofdstuk 4 Milieu- en omgevingsaspecten

4.1 Milieuzonering

4.1.1 Algemeen

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) bepaalt dat overheden bij het vaststellen van bestemmingsplannen moeten aantonen dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening (Wro artikel 3.1 lid 1). Onderdeel hiervan is het zorgen voor een goede milieuzonering: de overheid dient er op toe te zien dat er voldoende afstand in acht wordt genomen tussen enerzijds functies die hinder of gevaar veroorzaken (bijvoorbeeld bedrijven), en anderzijds functies die daar last van hebben (bijvoorbeeld woningen). Die afstand moet ook weer niet onnodig groot zijn, omwille van een efficiënt ruimtegebruik.

Indien nieuwe milieugevoelige bestemmingen, zoals woningen of scholen, mogelijk worden gemaakt in de nabijheid van bestaande bedrijven dan dient de geluidsruijmt die het bedrijf heeft op basis van een algemene maatregel van bestuur (AMvB), of zoals vastgelegd in de omgevingsvergunning, te worden gerespecteerd. Bij het toestaan van nieuwe bedrijven of andere functies dient rekening gehouden te worden met de milieuruimte die in de toekomst nodig is. Hierbij kunnen de richtlijnen in de VNG-handreiking 'Bedrijven en milieuzonering' editie 2009 gehanteerd worden om de afstand te bepalen tussen woningen en de verschillende bedrijfscategorieën. Deze handreiking beveelt per standaard bedrijfstype een afstand aan tot woningen of andere 'kwetsbare' functies. De afstand hangt onder meer af van de aard van de omgeving: een rustige woonwijk verdient een hoger beschermingsniveau dan een gebied waar al enige hinder is van bedrijven of infrastructuur (gemengd gebied).

4.1.2 Toetsing plangebied

In het kader van een goed woon- en leefmilieu is onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen van de omliggende bedrijfsbestemmingen (Bijlage 2). De bestaande rechten van de omliggende bedrijven zijn vastgelegd in het vigerende bestemmingsplan 'Overtoomse Veld'. Direct aan de noordzijde is het bestemmingsplan 'Zelfbouwkavels Klinkenberglocatie' en direct aan de zuidzijde het bestemmingsplan 'Metrostationslocatie, Overtoomse Veld' gesitueerd.



Afbeelding: Uitsnede bestemmingsplan Overtoomse Veld ter hoogte van het plangebied (rood),

www.ruimtelijkeplannen.nl

Ter plaatse van het plangebied is sprake van een functiemengingsgebied, waar diverse functies zijn toegestaan. Milieubelastende functies zijn enkel toegelaten in de plint van de gebouwen (begane grond), woningen in de overige bouwlagen. Voor zover bedrijven zijn toegelaten, mogen de percelen en gebouwen worden gebruikt voor de volgende bedrijfscategorieën:

- in geval van activiteiten die aanpandig zijn aan woningen, zijn uitsluitend bedrijven toegestaan die vallen onder categorie A;
- in geval van activiteiten die bouwkundig afgescheiden zijn van woningen en maatschappelijke voorzieningen, zijn uitsluitend bedrijven toegestaan die vallen onder de categorieën A en B;
- in geval van activiteiten die bouwkundig afgescheiden zijn van woningen en maatschappelijke voorzieningen, zijn langs de Postjesweg, de Jan Evertsenstraat en de Jan Tooropstraat uitsluitend bedrijven toegestaan die vallen onder de categorieën A, B en C.
- in gebieden met functiemenging wordt niet gewerkt met de VNG-richtafstanden. De toelaatbaarheid van bedrijfsfuncties wordt beoordeeld aan de hand van de drie milieucategorieën A, B en C:

Categorie A: activiteiten die zodanig weinig milieubelastend zijn voor hun omgeving, dat deze aanpandig aan woningen kunnen worden uitgevoerd. De eisen uit het Bouwbesluit voor scheiding tussen wonen en bedrijvigheid zijn daarbij toereikend. Gebouwen zijn aanpandig indien zij constructief aan elkaar zijn gebouwd, waardoor contactgeluid via een constructieve verbinding mogelijk is.

Categorie B: activiteiten die in gemengd gebied kunnen worden uitgeoefend, echter met een zodanige milieubelasting voor hun omgeving dat zij bouwkundig afgescheiden van woningen en andere gevoelige functies moeten zijn. Gebouwen zijn bouwkundig afgescheiden indien zij constructief onafhankelijk van elkaar zijn gebouwd.

Categorie C: de activiteiten zoals genoemd onder categorie B, waarbij vanwege relatief grote verkeersaantrekkende werking een ontsluiting op de hoofdinfrastructuur is aangewezen.

4.1.3 Conclusie

In het plangebied en de directe omgeving zitten functies die passend zijn in een gemengd gebied. De nieuwbouw is geheel bouwkundig afgescheiden van naburige bedrijfsbestemmingen.

De bestaande woningen liggen op kortere afstand van de omliggende bedrijfsbestemmingen dan de te realiseren nieuwbouw. Daarmee vormen de nieuwe woningen geen belemmering voor de bedrijfsvoering van de omliggende bestaande bedrijfsfuncties. En is sprake van een goede ruimtelijke ordening.

Er zal met betrekking tot bedrijfsgeluid bij de nieuwe woningen sprake zijn van een goed woon- en leefklimaat. Daarnaast is om de levendigheid in de buurt te behouden een beperkte mate functiemenging in het plangebied toegestaan, zoals nu ook het geval is. Daartoe worden in de regels van dit bestemmingsplan in de plint van de woonbebouwing aan de Jan Tooropstraat andere functies dan wonen, toegestaan. Het betreft onder meer lichte vormen van horeca en bedrijvigheid, dienstverlening en detailhandel.

4.2 Geluid

4.2.1 Beleid en regelgeving

Bij vaststelling of herziening van een bestemmingsplan is het conform de Wet geluidhinder (Wgh) noodzakelijk dat er aandacht wordt besteed aan de akoestische situatie. Als een plangebied geheel of gedeeltelijk binnen de onderzoekszone van een verkeersweg, een spoorweg, of een gezoneerd industrieterrein valt, moet bij de voorbereiding van een bestemmingsplan akoestisch onderzoek worden verricht naar de geluidsbelasting op nieuwe woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen (bijvoorbeeld scholen en ziekenhuizen) binnen die geluidzone. Een bestemmingsplan kan pas worden vastgesteld indien de geluidbelasting op nieuwe geluidgevoelige functies voldoet aan de voorkeursgrenswaarden genoemd in de Wgh, of indien een besluit is genomen om hogere waarden vast te stellen. Voor dit laatste geeft de Wgh een maximale ontheffingswaarde. Voordat een hogere waarde kan worden vastgesteld, dienen eerst maatregelen te worden onderzocht om de geluidbelasting terug te dringen. Voor wegen die deel uitmaken van een 30 km-gebied geldt dat akoestisch onderzoek in principe niet hoeft te worden uitgevoerd op grond van de Wgh. In het kader van een goede ruimtelijke ordening kan het in sommige gevallen, zoals bij drukke 30 km wegen, toch nodig zijn om de akoestische situatie in kaart te brengen, om te beoordelen of het een goede locatie is voor een geluidgevoelige functie.

4.2.2 Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder, Amsterdams beleid

Op 12 juli 2016 heeft het college van B&W het Amsterdams Geluidbeleid voor hogere (grens)waarde vastgesteld. Dit beleid was niet altijd even duidelijk en bood geen mogelijkheid om rekening te houden met situaties die niet strikt in het beleid passen maar wel zouden kunnen voldoen aan het realiseren van een akoestisch aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Dit heeft geleid tot het opstellen van Het Amsterdams geluidbeleid 2019.

Het voornoemde geluidsbeleid verschilt niet principieel van het voorafgaande Amsterdamse beleid. De essentie dat woningen waarvoor een besluit hogere waarde wordt vastgesteld in principe een stille zijde moeten hebben is gehandhaafd. Wanneer van dat uitgangspunt wordt afgeweken, wordt in het besluit hogere waarde een motivatie opgenomen. Hoe groter de overschrijding, hoe uitgebreider de motivatie. Woningen met een dove gevel dienen volgens het beleid altijd een stille zijde te krijgen, behoudens in zeer uitzonderlijke gevallen zoals tijdelijke situaties. Indien vliesgevels worden toegepast, worden eisen gesteld aan de handhaving van de buitenluchtkwaliteit, zoals opgenomen in Bouwbrief 2005-15 van de gemeente Amsterdam. Bij de vaststelling van een besluit hogere waarde wordt rekening gehouden met de samenloop (cumulatie) van de geluidbelasting van verschillende bronnen. Het beleid geeft aan dat er sprake is van een onaanvaardbare geluidbelasting als de gecumuleerde geluidbelasting meer dan 3 dB hoger is dan hoogste van de maximaal toelaatbare geluidsbelasting.

4.2.3 Resultaten onderzoeken

Wegverkeer en spoorweglawaai

De projectlocatie bevindt zich volgens de Wet geluidhinder binnen de geluidzones van het wegverkeer op de Jan Tooropstraat, de Postjesweg / Robert Fruinlaan en de Rijksweg A10. De planlocatie is tevens gelegen binnen de geluidzones langs het spoortracé Amsterdam Lelylaan-Amsterdam Sloterdijk en de metrolijnen 50/51. Om die redenen is voor de planlocatie een onderzoek Wet geluidhinder noodzakelijk.

Onderzocht is of voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarden, vervolgens of hogere grenswaarden krachtens de Wet geluidhinder kunnen worden aangevraagd en waar zo nodig maatregelen moeten worden toegepast (Bijlage 3).

De berekende geluidbelastingen zijn getoetst aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder:

- Wegverkeerslawaai stedelijk: voorkeursgrenswaarde 48 dB, maximale ontheffingswaarde 63 dB.
- Wegverkeerslawaai buitenstedelijk: voorkeursgrenswaarde 48 dB, maximale ontheffingswaarde 53 dB.
- Spoorweglawaai: voorkeursgrenswaarde 55 dB, maximale ontheffingswaarde 68 dB.
- Metrolawaai (is wegverkeerslawaai): voorkeursgrenswaarde 48 dB, maximale ontheffingswaarde

63 dB.

Omdat de nieuwbouw, bestaande uit een sociaal woonblok en twee woontorens (mogelijk) gefaseerd worden gerealiseerd (in tijd), zijn 2 scenario's onderzocht.

1. Het eerste scenario betreft de ontwikkeling van alleen het sociaal woongebouw. Er wordt in dit scenario geen rekening gehouden met de afschermende werking van de woontorens.
2. Het tweede scenario betreft de ontwikkeling van zowel het sociaal woonblok als de twee woontorens.

De berekeningen van de geluidbelastingen L_{den} zijn uitgevoerd conform het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Uit de berekeningen voor fase 1 (enkel het sociaal woongebouw) blijkt het volgende:

- De voorkeursgrenswaarde ten gevolge van het metroverkeer wordt overschreden. De hoogst berekende geluidbelasting bedraagt 60 dB, waarmee de maximaal te ontheffen waarde van 63 dB niet wordt overschreden.
- De voorkeursgrenswaarde ten gevolge van het wegverkeer op de Jan Tooropstraat wordt overschreden. De hoogst berekende geluidbelasting bedraagt 60 dB, waarmee de maximaal te ontheffen waarde van 63 dB niet wordt overschreden.
- De voorkeursgrenswaarde ten gevolge van het wegverkeer op de Postjesweg / Robert Fruinlaan wordt overschreden bij de zuidelijke kopgevel. De hoogst berekende geluidbelasting bedraagt 49 dB, waarmee de maximaal te ontheffen waarde van 63 dB niet wordt overschreden.
- De voorkeursgrenswaarde ten gevolge van het wegverkeer op de A10 niet wordt overschreden.
- De gecumuleerde geluidbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaai $L_{V,cum}$ bedraagt ten hoogste 60 dB met aftrek. De gecumuleerde geluidbelastingen $L_{VL,cum}$ voldoen aan de in het Amsterdams geluidbeleid gestelde grenswaarde (hier: $63+3 = 66$ dB).
- Geconcludeerd wordt dat het merendeel van de tweezijdig georiënteerde terugkeerderswoningen direct kan beschikken over een geluidluwe zijde. Op enkele plekken zijn aanvullende gebouwmaatregelen in de vorm van een afschermende galerij benodigd ten behoeve van geluidluwe gevels.
- De éénzijdig georiënteerde jongerenwoningen hebben geen geluidluwe zijde. Aanvullende gebouwmaatregelen in de vorm van bijvoorbeeld afschermende verglaasde balkons/loggia's of een dubbel raamprincipe zijn benodigd ten behoeve van geluidluwe gevels.

Uit de berekeningen voor fase 2 (zowel het sociaal woonblok als de woontorens) blijkt het volgende:

- De voorkeursgrenswaarde ten gevolge van het railverkeer wordt overschreden bij beide woontorens. De hoogst berekende geluidbelasting bedraagt 63 dB, waarmee de maximaal te ontheffen waarde van 68 dB niet wordt overschreden.
- De voorkeursgrenswaarde ten gevolge van het metroverkeer wordt overschreden bij alle blokken. De hoogst berekende geluidbelasting bedraagt 63 dB, waarmee de maximaal te ontheffen waarde van 63 dB niet wordt overschreden.
- De voorkeursgrenswaarde ten gevolge van het wegverkeer op de Jan Tooropstraat wordt overschreden bij het sociaal woonblok. De hoogst berekende geluidbelasting bedraagt 60 dB, waarmee de maximaal te ontheffen waarde van 63 dB niet wordt overschreden.
- De voorkeursgrenswaarde ten gevolge van het wegverkeer op de Postjesweg / Robert Fruinlaan wordt overschreden bij de zuidelijke kopgevel van het sociaal woonblok. De hoogst berekende geluidbelasting bedraagt 49 dB, waarmee de maximaal te ontheffen waarde van 63 dB niet wordt overschreden.
- De voorkeursgrenswaarde ten gevolge van het wegverkeer op de A10 niet wordt overschreden.
- De gecumuleerde geluidbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaai $L_{V,cum}$ bedraagt ten hoogste 63 dB met aftrek. De gecumuleerde geluidbelastingen $L_{VL,cum}$ voldoen aan de in het Amsterdams geluidbeleid gestelde grenswaarde (hier: $63+3 = 66$ dB).
- Geconcludeerd wordt dat de meeste tweezijdig georiënteerde terugkeerderswoningen direct kunnen beschikken over een geluidluwe zijde. Op enkele plekken is een aanvullende gebouwmaatregel in de vorm van een afschermende galerij benodigd ten behoeve van geluidluwe gevels.
- De éénzijdig georiënteerde jongerenwoningen hebben geen geluidluwe zijde. Aanvullende gebouwmaatregelen in de vorm van bijvoorbeeld afschermende balkons of loggia's, zo nodig deels of geheel verglaasd, of een dubbel raamprincipe zijn benodigd ten behoeve van geluidluwe gevels.
- Een deel van de woningen aan de oostzijde van de woontorens direct kan beschikken over een

geluidluwe zijde. Ten behoeve van een geluidluwe gevel zijn aanvullende gebouwmaatregelen in de vorm van bijvoorbeeld afschermende balkons of loggia's met een gesloten borstwering benodigd ten behoeve van geluidluwe gevels.

- De woningen aan de noord-, zuid- en westzijde hebben geen geluidluwe zijde. Aanvullende gebouwmaatregelen in de vorm van afschermende verglaasde balkons/loggia's zijn benodigd ten behoeve van geluidluwe gevels.

Omdat verschillende geluidreducerende maatregelen bezwaren met zich meebrengen, moeten hogere waarden worden afgegeven voor de geluidbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaai en spoorweglawaai:

- wegverkeer Jan Tooropstraat: 60 dB (sociaal woongebouw);
- wegverkeer Postjesweg en Robert Fruinlaan: 49 dB (sociaal woongebouw);
- metro (lijnen 50 en 51): 63 dB (noordelijke woontoren), 61 dB (zuidelijke woontoren) en 60 dB (sociaal woongebouw);
- spoorweg: 63 dB (beide woontorens).

Met het afgeven van hogere waarden en het verplichten in de regels dat woningen met een geluidsluwe zijde moeten worden uitgevoerd, wordt voldaan aan de Wet geluidhinder en het geluidbeleid van gemeente Amsterdam.

In afwijking van de verlichting van een geluidsluwe zijde is het bij woningen voor studenten/starters/jongeren ook toegestaan de 'geluidsluwe zijde' te benaderen door het toepassen van geluidsreducerende maatregelen conform het geluidbeleid van de gemeente Amsterdam. Dit geldt niet voor woningen die een dove gevel kennen.

Kinderdagverblijf

Het bestemmingsplan voorziet in de mogelijkheid om in de noordelijke toren op de onderste 2 bouwlagen een kinderdagverblijf te vestigen. Daarbij is ook ruimte gereserveerd die wordt gebruikt voor het buitenspelen van kinderen.



Afbeelding: mogelijke locatie kinderdagverblijf

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is gekeken naar wat de gevolgen zijn van stemgeluid van kinderen op de nieuw te bouwen en omliggende woningen (Bijlage 4).

De wetgever stelt uitdrukkelijk geen grenzen aan stemgeluid afkomstig van een kinderdagverblijf. Het KDV ondervindt in die zin geen wettelijke beperkingen. In het kader van een goede ordening is het gebruikelijk om dit geluid wel te beoordelen. Voorkomen moet worden dat een onwenselijke situatie bestemd wordt.

Uit de berekeningen blijkt dat geen sprake is van een verhoogde geluidsbelasting bij de omliggende woningen rondom de buitenspeelplaats. Wel is de geluidsbelasting hoger dan wenselijk bij de nieuw te bouwen appartementen die in de woontoren direct boven de buitenspeelruimte zijn gesitueerd. Om te zorgen voor een acceptabel woonklimaat zijn bouwkundige maatregelen wenselijk. Hier moet bij de verdere uitwerking van de plannen rekening mee gehouden worden.

Conclusie

Voor weg en railverkeer geldt dat met het afgeven van hogere waarden en het verplichten in de regels dat woningen met een stille zijde moeten worden uitgevoerd, wordt voldaan aan de Wet geluidhinder en het geluidbeleid van gemeente Amsterdam.

Door het toepassen van geluidsreducerende maatregelen om de geluidsluwe gevel te benaderen kan voor huisvesting van jongeren/starters/studenten afgeweken worden van de verplichting van een geluidsluwe zijde.

De vestiging van een kinderdagverblijf in de noordelijke toren heeft geen gevolgen voor de omliggende woningen. Wel zullen bouwkundige maatregelen getroffen moeten worden bij de nieuw te bouwen woningen direct boven de buitenspeelruimte, zodat sprake is van een acceptabel woonklimaat en een goede ruimtelijke ordening. Hiermee moet bij verdere planuitwerking rekening gehouden moeten.

Geluid vormt geen belemmering voor dit bestemmingsplan. Voor het plan worden hogere waarden vastgesteld (zie Bijlage 5).

4.3 Luchtkwaliteit

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient bij het opstellen van een bestemmingsplan uit oogpunt van de bescherming van de volksgezondheid rekening te worden gehouden met luchtkwaliteit. Vanuit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening kunnen belemmeringen bestaan om een project te realiseren op een locatie waar de luchtkwaliteit slecht is. Ook een verslechtering van de luchtkwaliteit op bestaande locaties kan bezwaarlijk zijn.

4.3.1 Regelgeving

Voor luchtkwaliteit is titel 5.2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen), beter bekend als de Wet luchtkwaliteit kader. Daarin is bepaald dat in ruimtelijke plannen moet worden voldaan aan grenswaarden voor onder meer stikstofdioxide en fijn stof. In navolging van artikel 5.16 lid 1 van de Wet milieubeheer kan worden gesteld dat een ruimtelijke ontwikkeling vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit doorgang kan vinden indien wordt voldaan aan één van de volgende punten:

1. Er is geen sprake van normoverschrijding ten gevolge van het project;
2. Er is per saldo sprake van een verbetering (saldo-benadering);
3. Het project draagt niet in betekenende mate (NIBM) bij aan de luchtkwaliteit;
4. Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Een project 'draagt niet in betekenende mate bij' als sprake is van maximaal 1.500 woningen of 100.000 m² kantoren (bij één ontsluitingsweg) of een combinatie van beide.

4.3.2 Toetsing plangebied

In het plangebied worden naast sloop-nieuwbouw van bestaande woningen en bedrijfsruimte ongeveer 150 nieuwe woningen gebouwd en een kinderdagverblijf.

In paragraaf 4.6.1 is ingeschat in welke mate de ontwikkeling leidt tot nieuwe motorvoertuigbewegingen: per dag maximaal 440. Met toepassing van de NIBM-tool kan worden geconcludeerd dat het verkeer

"niet in betekenende mate" bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022

Jaar van planrealisatie	2023
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	440
Aandeel vrachtverkeer	10,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	0,71
PM ₁₀ in µg/m ³	0,09
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekenende-mate; geen nader onderzoek nodig	

Naast bovenstaande beoordeling is ook gekeken of in de huidige situatie de luchtkwaliteit voldoende is. Hiertoe is de NSL-monitoringskaart geraadpleegd.

Uit deze kaart blijkt dat de concentraties stikstofdioxide, fijnstof en zeer fijnstof in 2020 langs de Postjesweg ter hoogte van het plangebied niet hoger zijn dan 35 microgram per m³. Hiermee bevinden de concentraties stikstofdioxide en fijnstof zich beneden de wettelijk toegestane jaargemiddelde grenswaarde van 40 microgram per m³. Deze grenswaarde beoogt vooral bescherming te bieden tegen de langetermijneffecten van fijn stof.

4.3.3 Conclusie

Het project draagt niet in betekende mate bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit en daarmee wordt voldaan aan de van toepassing zijnde regelgeving. Ook is in het plangebied de luchtkwaliteit voldoende en levert dat ook geen belemmering op voor de voorgestane ontwikkeling.

4.4 Bodem

4.4.1 Algemeen

Bij het toekennen van (gevoelige) bestemmingen aan gronden is het van belang om te weten wat de kwaliteit van de bodem is. In het kader van goede ruimtelijke ordening moet voorkomen worden dat gevoelige bestemmingen op verontreinigde gronden worden gerealiseerd. Ook op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en het Bouwbesluit is het verboden te bouwen op verontreinigde grond. Daarom moet voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan onderzoek worden gedaan naar de bodemkwaliteit in het plangebied. Bij een geconstateerde verontreiniging moet in verband met de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan tevens in kaart worden gebracht welke saneringsmaatregelen nodig zijn om het beoogde gebruik van de gronden te kunnen realiseren.

In het kader van een ruimtelijk plan dient aangetoond te worden dat de kwaliteit van de bodem en het grondwater in het plangebied in overeenstemming zijn met het beoogde gebruik. De bodemkwaliteit kan van invloed zijn op de beoogde functie van het plangebied. Indien sprake is van een functiewijziging zal soms een bodemonderzoek moeten worden uitgevoerd in het plangebied. Ontwikkelingen kunnen pas plaatsvinden als de bodem waarop deze ontwikkelingen plaatsvinden geschikt is of geschikt is gemaakt voor het beoogde doel.

4.4.2 Beleid en regelgeving

Wet bodembescherming

De bescherming van de bodem wordt wettelijk o.a. geregeld in de Wet bodembescherming (Wbb). De

Wbb is een zogenaamde raamwet, wat betekent dat de kaders worden aangegeven maar dat de uitwerking daarvan geregeld is in verschillende besluiten en circulaire's (o.a. Besluit bodemkwaliteit, Besluit Uniforme Saneringen en Circulaire bodemsanering 2009). De Wbb stelt in het bijzonder regels ter voorkoming van bodemverontreiniging en sanering van ontstane verontreiniging. De Wbb heeft betrekking op landbodems; waterbodems vallen onder de Waterwet. In de Wbb maakt grondwater wel onderdeel uit van de bodem.

De wet bestaat uit een tweetal regelingen:

1. Een regeling voor de bescherming van de bodem, met daarin opgenomen de zorgplicht;
2. Een regeling voor de aanpak van overige bodemverontreiniging op land.

Nota bodembeheer

De gemeenteraad heeft op 4 april 2012 de Nota Bodembeheer en de bodemkwaliteitskaart van Amsterdam vastgesteld. Het Besluit bodemkwaliteit geeft gemeenten de vrijheid eigen normen op te stellen voor toepassen van grond binnen de eigen gemeente, het zogenaamde gebiedsspecifieke beleid. Dat is met genoemde nota voor Amsterdam ingevuld. Deze eigen normen (de lokale maximale waarden) waarborgen het stand-still principe binnen Amsterdam, het uitgangspunt waarbij de kwaliteit van de bodem binnen de gemeentegrenzen niet verslechtert.

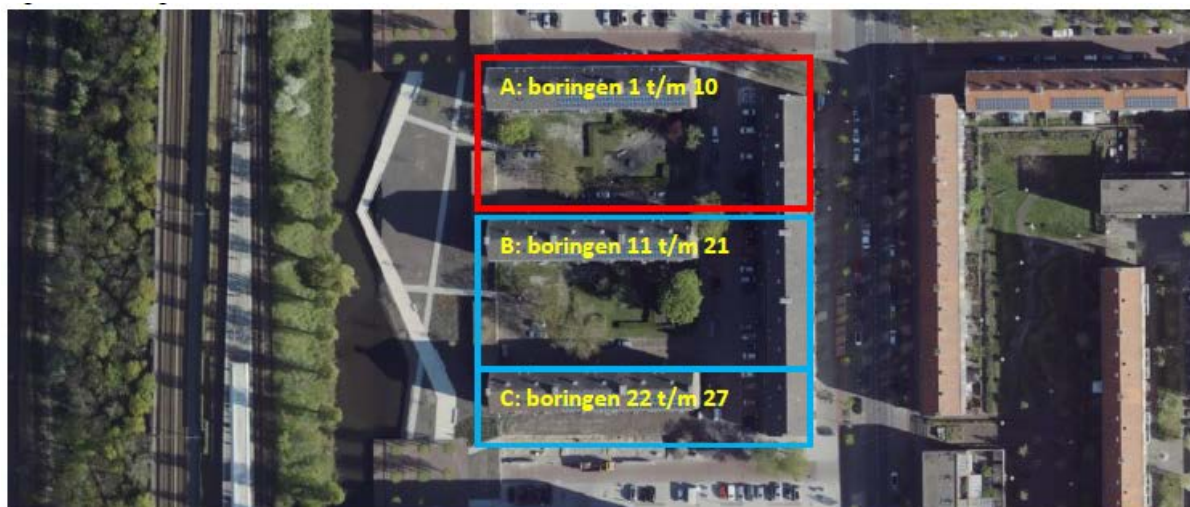
Bij de keuze van de lokale normen is rekening gehouden met het daadwerkelijk gebruik van de bodem, de gemiddelde gehalten in een gebied en mogelijke blootstelling aan verontreiniging. Voor elke stof is de gekozen lokale maximale waarde afhankelijk van de bodemfunctie. Hoe gevoeliger de functie, hoe strenger de norm. Wat schoon is moet schoon blijven. In het gebiedsspecifieke kader kan een op de functie gerichte norm beschermen waar dat nodig is, maar ook verruimen waar dat verantwoord is. Omdat er ruimte blijft om bij stedelijke vernieuwing gemotiveerd de afweging te maken tussen gezondheidsrisico's en maatschappelijke belangen is lokaal maatwerk mogelijk.

Amsterdam maakt op deze manier optimaal gebruik van de beleidsvrijheid vanuit de wettelijke kaders. De Amsterdamse maximale waarden gelden niet voor de naoorlogse wijken van Amsterdam en het havengebied Westpoort. De grond in dit gebied (bijna 50% van Amsterdam) is schoon en geschikt om overal zonder onderzoek te hergebruiken.

Uit het oogpunt van efficiency en eenduidigheid in onderhoud en beheer is één bodemkwaliteitskaart opgesteld voor heel Amsterdam (bestaande uit meerdere deelkaarten). De kaart vormt de technisch inhoudelijke onderbouwing voor het nieuwe Amsterdamse bodembeleid.

4.4.3 Toetsing plangebied

Voor het bestemmingsplan is door Prominenz bodemonderzoek (Bijlage 6) gedaan. Voor het onderzoek is de locatie verdeeld in drie deelgebieden A t/m C.



Afbeelding: indeling onderzoekslocatie booronderzoek

Grond

De zandige bovengrond in deelgebieden A en B is in het algemeen licht verontreinigd met diverse zware metalen, PAK, minerale olie en PCB en daarom gekwalificeerd als klasse industrie. De zandige ondergrond is in deze deelgebieden niet tot licht verontreinigd met de onderzochte parameters en wordt gekwalificeerd als 'Altijd toepasbaar'.

In deelgebied C is zowel de zandige boven- als ondergrond niet verontreinigd met de onderzochte parameters en gekwalificeerd als 'Altijd toepasbaar'.

Na het nader onderzoek ter plaatse van deelgebied A is op een aantal plaatsen sprake van een licht verhoogd gehalte aan PAK en zink aangetroffen. In de bovengrond zijn alleen sporen van PFAS aangetroffen, die geen invloed hebben op de toetsingsresultaten. De concentraties aan chloride zijn niet verhoogd ten opzichte van de landelijke norm.

Grondwater

Het grondwater van de locatie is niet tot hooguit licht verontreinigd met barium.

De resultaten uit het onderzoek leveren geen belemmering op voor voorgenomen ontwikkeling. In het algemeen is de bovengrond geschikt voor een gebruik als openbaar groen en appartementen.

4.4.4 Conclusie

In het algemeen is de bovengrond geschikt voor een gebruik als openbaar groen en appartementen. De kwaliteit van de bodem vormt daarmee geen belemmering voor het huidige en daarmee ook toekomstige gebruik.

4.5 Natuur

4.5.1 Wet natuurbescherming

Per 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming (Wnb) in werking getreden. Deze wet vervangt de Natuurbeschermingswet 1998, de Flora- en faunawet en de Boswet. Met de Wet natuurbescherming wordt gepoogd om een eind te maken aan de discussies over de implementatie van de Europese richtlijnen. De wet beoogt één integraal en vereenvoudigd kader voor Natuurbescherming te introduceren. Het nieuwe stelsel neemt de Europese regelgeving als uitgangspunt en beoogt qua systematiek dicht tegen de formuleringen uit de richtlijnen aan te kruipen. De wet valt, als het gaat om beschermingsregimes, uiteen in een regime voor gebiedsbescherming en een voor soortenbescherming.

I. Gebiedsbescherming

De gebiedsbescherming binnen de Wnb ziet alleen op de bescherming van de zogenaamde Natura 2000-gebieden en niet meer voor op de op grond van de oude wet aangewezen beschermde Natuurmonumenten, voor zover deze niet deels dan wel geheel vallen binnen een Natura 2000-gebied.

Voor ruimtelijke ontwikkelingen binnen de Natura 2000-gebieden en tevens voor ontwikkelingen daarbuiten die van invloed kunnen zijn (door 'externe werking') op die beschermde natuurgebieden, gelden restricties. Voor activiteiten of projecten die schadelijk zijn voor de beschermde natuur geldt op grond van de Wet een vergunningplicht. Middels een 'habitattoets' dient te worden onderzocht of een activiteit significante negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen voor Natura 2000-gebieden veroorzaakt.

Ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan moet al duidelijk zijn of de ontwikkelingsmogelijkheden die in het plan worden opgenomen niet leiden tot een aantasting van de natuurlijke kenmerken van de betrokken Natura 2000-gebieden.

II. Soortenbescherming

Het in de wet opgenomen beschermingsregime voor soorten valt uiteen in drie afzonderlijke regimes, die elkaar deels overlappen. Het gaat om de volgende regimes:

1. Het beschermingsregime Habitatrichtlijn (Hr), dat van toepassing is op soorten van bijlage IV bij de Hr, bijlage I en II bij het Verdrag van Bern en bijlage I bij het Verdrag van Bonn. Met betrekking tot deze soorten zijn verschillende verbodsbepalingen opgenomen onder meer een verbod om dieren opzettelijk te verstoren, een verbod nesten (en eieren) en (vaste) voortplantingsplaatsen of

rustplaatsen van dieren opzettelijk te beschadigen of te vernielen dan wel weg te nemen en een verbod om planten in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te ontwortelen of te vernielen. Ontheffing van deze verboden is mogelijk mits wordt vastgesteld dat er geen andere bevredigende oplossing is en met zekerheid geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding. Bovendien dient sprake te zijn van een van de ontheffingsgronden die zijn opgenomen in de Hrl. De belangrijkste ontheffingsgronden zijn:

- a. het belang van de bescherming van de wilde flora of fauna, of in het belang van de instandhouding van de natuurlijke habitats;
 - b. ter voorkoming van ernstige schade aan met name de gewassen, veehouderijen, bossen, visgronden, wateren of andere vormen van eigendom;
 - c. in het belang van de volksgezondheid, de openbare veiligheid of andere dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard en met inbegrip van voor het milieu wezenlijke gunstige effecten;
2. Het beschermingsregime Vogelrichtlijn (Vrl), dat van toepassing is op van nature in Nederland in het wild levende vogels die beschermd zijn op grond van de Vogelrichtlijn. Met betrekking tot deze vogelsoorten geldt dat het verboden is vogels opzettelijk te storen. Ontheffing van de verbodsbepaling is uitsluitend toegestaan op basis van de ontheffingsgronden die in de Vrl zijn genoemd. Ruimtelijke inrichting of ontwikkeling en dwingende redenen van groot openbaar belang zijn niet als ontheffingsgrond genoemd en kunnen niet ten grondslag worden gelegd aan een ontheffing te verlenen. Bij vogels is verstoring tijdens het broedseizoen niet langer verboden als de gunstige staat van instandhouding niet in gevaar is. Dit betekent overigens niet dat het vernielen, verplaatsen of het beschadigen van nesten is toegestaan, hiervoor gelden aanvullend de eerder genoemde verbodsbepalingen.
3. Het beschermingsregime voor nationale soorten, dat van toepassing is op soorten die vermeld zijn op de bijlage behorende bij artikel 3.10 van de Wnb. Ontheffing is alleen mogelijk indien: er geen andere bevredigende oplossing is, en indien geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort.

Er wordt vanuit gegaan dat jurisprudentie van de afdeling die onder de Flora- en faunawet bestond, ook van toepassing is op het nieuwe wettelijke stelsel. Dit betekent dat een bestemmingsplan alleen kan worden vastgesteld, als is aangetoond dat de verbodsbepalingen uit de Wnb ter bescherming van bepaalde soorten niet aan de weg staat aan de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Voorgaande kan door middel van ecologisch onderzoek worden aangetoond.

4.5.2 Toetsing plangebied

Door Smit Groenadvies is in december 2018 een quickscan flora en fauna gedaan (Bijlage 7 Quickscan flora en fauna). Hierin is geconcludeerd dat het waarschijnlijk is dat huismus, gierzwaluw en vleermuizen gebruik maken van het dak en van de gevels. Voor sloopwerkzaamheden is aanvullend onderzoek uitgevoerd volgens ecologische protocollen (Bijlage 8 Aanvullend onderzoek huismussen, gierzwaluwen en vleermuizen). Hieruit blijkt het volgende:

In het plangebied zijn twee nesten van de kauw aangetroffen, één van de ekster en ruim 20 nesten van de stadsduif verspreid over het gehele plangebied. De nesten van de stadsduif en kauw worden vernietigd bij de sloopwerkzaamheden. Het nest van de ekster in de boom zal vernietigd worden als de boom wordt verwijderd, of hinder ondervinden in de vorm van trilling, licht en geluid als de boom behouden blijft. De ekster is een categorie 5 soort, wat inhoudt dat de soort alleen jaarrond beschermd is als zware ecologische omstandigheden dat rechtvaardigen. In dit geval zijn er voldoende gelijkwaardige alternatieven aanwezig in de omgeving voor de ekster en is het nest niet jaarrond beschermd.

Er dient buiten de broedperiode van de kauw (globaal april tot in juni) en de ekster (globaal maart tot in juni) gewerkt te worden. De stadsduif is een soort die het hele jaar door broedt. Voorafgaand aan de sloop dient het gehele plangebied te worden geïnspecteerd door een ecologisch deskundige om uitsluiting te geven over de aanwezigheid van broedgevallen.

Het wordt aangeraden om het gehele plangebied, beginnende ruim twee maanden voor de sloop, meerdere malen te inspecteren. Dit omdat stadsduiven ongeveer 17 dagen broeden en de jongen na ongeveer 37 dagen vliegvlug zijn. Indien bij de eerste inspectieronde een beginnend broedsel wordt

aangetroffen, hebben de jongen voldoende tijd om uit te vliegen voordat de sloop begint. Beginnende of verlaten nesten dienen tijdens de periodieke inspecties verwijderd te worden.

Uit het vleermuisonderzoek is gebleken dat vleermuizen de omgeving van de complexen wordt gebruikt. Er zijn twee soorten vleermuizen waargenomen: de gewone dwergvleermuis en de ruige dwergvleermuis. Van de gewone dwergvleermuis zijn zeven verblijfplaatsen aangetroffen en van de ruige dwergvleermuis twee. Met de geplande sloopwerkzaamheden worden verblijfplaatsen vernietigd. Er dient een ontheffing van de Wet natuurbescherming voor de werkzaamheden te worden aangevraagd voor de gewone dwergvleermuis en de ruige dwergvleermuis.

De geplande ontwikkeling leidt mogelijk tot een toename van de stikstofdepositie op omliggende Natura 2000-gebieden. Dit kan het gevolg zijn door enerzijds de inzet van mobiele werktuigen tijdens de sloop en aanlegfase van het project, anderzijds vanwege een verwachte toename van verkeer door de vestiging van woningbouw en commerciële activiteiten. De Wet natuurbescherming (Wnb) bepaalt dat de aanlegfase en de gebruiksfase van het project getoetst dienen te worden op de effecten op de omliggende Natura 2000-gebieden.

Het plangebied ligt op circa 10 kilometer afstand van de Natura 2000-gebieden 'het IJperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske' en 'Polder Westzaan'.



Afbeelding: Situering plangebied ten opzichte van Natura 2000-gebieden

Door Cauberg Huygen is daarom een Aeries-berekening gemaakt om inzicht te krijgen in de aard en omvang van de stikstofdepositie in de omliggende Natura 2000-gebieden (Bijlage 9 Stikstofdepositie).

Uit de berekeningen blijkt dat er geen rekenresultaten hoger zijn dan 0,00 mol/ha/jaar. Er is geen vergunning benodigd ingevolge de Wet natuurbescherming.

4.5.3 Conclusie

Vanwege de aanwezigheid van vleermuizen is voor de werkzaamheden aan de complexen een ontheffing van de Wet natuurbescherming bij de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord (OD NHN) aangevraagd. Hiervoor is een activiteitenplan opgesteld met daarin de mitigerende en compenserende maatregelen. Deze ontheffing is verleend op 6 december 2022.

Uit de berekeningen stikstofdepositie blijkt dat er geen rekenresultaten hoger zijn dan 0,00 mol/ha/jaar. Er is geen vergunning benodigd ingevolge de Wet natuurbescherming.

4.6 Verkeer en parkeren

De toename van het aantal woningen in de nieuwe situatie, heeft gevolgen voor de verkeersgeneratie en het parkeren. Om de gevolgen voor parkeren in beeld te brengen, is door Goudappel een verkeersanalyse gemaakt, waarbij gekeken is naar de verkeersgeneratie, de verkeersafwikkeling en de parkeersituatie (zie bijlage 10).

4.6.1 Verkeer

Als gevolg van de herontwikkeling van de Johan Greivestraat neemt het verkeer beperkt toe op omliggend wegennetwerk. De herontwikkeling zorgt in 2035 voor circa 440 extra verkeersbewegingen per gemiddelde werkdag ten opzichte van de situatie in 2035 zonder herontwikkeling. Op veel wegen is de procentuele verkeersstename beperkt. De grootste verkeersstename vindt plaats op de wegen direct in en rondom de planlocatie, zoals de Johan Greivestraat zelf, de Piet Mondriaanstraat en de Jan Tooropstraat. De intensiteiten nemen hier met 190 tot 230 motorovertuigen per etmaal toe in vergelijking met de autonome situatie in 2035.

Een gedetailleerde beschrijving van de verkeerseffecten is door gemeente Amsterdam in een separate rapportage opgenomen (kenmerk O-210160 d.d. 21 juni 2021).

Bij de rotonde Jan Tooropstraat – Postjesweg is de verkeersafwikkeling in zowel de huidige situatie als toekomstige situatie na de herontwikkeling van de Johan Greivestraat acceptabel. De verliestijden blijven zowel in de ochtend- als avondspits ruim binnen de gestelde grenswaarden.

De rotonde Jan Tooropstraat – Jan Evertsenstraat heeft in de huidige situatie al moeite om het verkeer in de avondspits goed te verwerken. In de autonome situatie nemen de verliestijden verder toe, waardoor de verkeersafwikkeling op twee takken van de rotonde als slecht te beoordelen is. Dit komt door een te hoog verkeersaanbod van gemotoriseerd en langzaam verkeer. In de toekomst zal dit alleen maar verder toenemen.

Echter, de bijdrage van de herontwikkeling rondom de Johan Greivestraat is beperkt (de verliestijden tussen autonoom en plan nemen nauwelijks verder toe, op de verliestijd van een al sterk overbelaste tak na) dat dit geen geeft aanleiding om niet te ontwikkelen. Wel is het wenselijk dat het knelpunt in de komende jaren al wordt opgelost, omdat met de hoge verliestijden het risico op sluipverkeer / ongewenste alternatieve routes toeneemt.

4.6.2 Parkeren

Auto

In het plangebied wordt geparkeerd in de openbare ruimte en in 52 private parkeerboxen. In de huidige situatie zijn er 122 parkeerplekken, waarvan 89 voor vergunninghouders van de 112 sociale huurwoningen. De parkeerdruk is hoog. Rond de Johan Greivestraat is de netto en bruto parkeerdruk 100%, waarvan het grootste deel door vergunninghouders.

Om plaats te maken voor het nieuwe sociale woonblok wordt de Johan Greivestraat meer naar het westen verlegd, tussen het sociale wooncomplex en de woontorens. Het deel van de Johan Greivestraat wat tussen de gebouwen en door de uitbreiding van het park loopt dient parkachtig te worden ontworpen.

Voor berekening van de parkeerbehoefte wordt uitgegaan van de parkeernormen uit de Nota Parkeernormen Auto (bijlage 3.4.5).

Om tot het gewenste aantal parkeerplekken te komen is het huidig aantal parkeerplaatsen in de

openbare ruimte als basis genomen. Deze wordt vervolgens opgehoogd met de extra benodigde bezoekersparkeerplaatsen als gevolg van de toename van het aantal woningen. Het aantal vergunningen dat voor deze locatie komt te vervallen (doordat bewoners die een parkeervergunning hebben niet terugkeren) wordt in mindering gebracht. Hierbij wordt aangenomen dat 50% van de huidige bewoners met een parkeervergunning terugkeert. Deze inschatting is gemaakt in de projectgroep, die gevormd wordt door de gemeente Amsterdam en woonstichting Lieven de Key.

Parkeerbalans	
Huidig aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte	122 pp
Extra benodigde bezoekersparkeerplekken	+ 15 pp ((265-112) x 0,1)
Vervallen vergunningen	- 44 pp (89-45)
Te realiseren in de openbare ruimte	93 pp

In totaal komt het toekomstig aantal parkeerplaatsen dat in het ontwerp van de openbare ruimte moet worden opgenomen uit op 93 parkeerplekken.



Afbeelding: parkeerplaatsen bestaande situatie (links) en indicatie nieuwe situatie (rechts).

Daarnaast worden op eigen terrein in de parkeergarage onder de woontorens 78 parkeerplekken gerealiseerd. Dit zijn 15 parkeerplaatsen meer dan minimaal noodzakelijk is.

Hierdoor komt het totaal aantal in het project op 171 parkeerplaatsen.

Fiets en scooter

Voor de berekening van het benodigde aantal fiets- en scooterparkeerplaatsen zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- bewonersparkeren in pandig op eigen terrein
- bezoekersparkeren in de openbare ruimte
- er wordt ruimte voor scooterparkeren opgenomen in de parkeergarage en in het sociale woonblok (0,13 scooterplek/woning)

Voor bezoekersparkeren in de openbare ruimte gelden de volgende normen:

- Bezoekersparkeren fiets t.b.v. woningen: 0,5 fietsplek/won
- Bezoekersparkeren fiets t.b.v. BOG-ruimtes (kan als gevolg van invulling van de plintfuncties worden bijgesteld):
 - 300 m² horeca (fastfood): 7 fietsplekken/ 100 m²
 - 500 m² winkel: 2,8 fietsplekken/ 100 m²

- maximaal 450 m² kinderdagverblijf: 1,9 fietsplekken/ 100 m²
- Bezoekersparkeren scooter t.b.v.BOG-ruimtes: 6 scooterplekken conform verkeersstudie t.b.v. investeringsnota
- De normen voor scooterparkeren zijn geen eis

Berekening op basis van het nieuw te realiseren programma in openbare ruimte:

- Fietsparkeren in openbare ruimte: 133 fp (t.b.v.woningen) + 44 fp (t.b.v.BOG) = 177 fp
- Scooterparkeren in openbare ruimte: 6 sp (t.b.v.BOG)

Bij de uitwerking van de plannen voor de nieuwbouw en de herinrichting van de openbare ruimte moet hiermee rekening worden gehouden.

4.6.3 Conclusie

Als gevolg van de herontwikkeling van de Johan Greivestraat neemt het verkeer beperkt toe op omliggend wegennetwerk. De grootste verkeerstoename vindt plaats op de wegen direct in en rondom de planlocatie, zoals de Johan Greivestraat zelf, de Piet Mondriaanstraat en de Jan Tooropstraat.

Bij de rotonde Jan Tooropstraat – Postjesweg is de verkeersafwikkeling in zowel de huidige situatie als toekomstige situatie na de herontwikkeling van de Johan Greivestraat acceptabel. De verliestijden blijven zowel in de ochtend- als avondspits ruim binnen de gestelde grenswaarden.

De rotonde Jan Tooropstraat – Jan Evertsenstraat heeft in de huidige situatie al moeite om het verkeer in de avondspits goed te verwerken. Dit komt door een te hoog verkeersaanbod van gemotoriseerd en langzaam verkeer. In de toekomst zal dit alleen maar verder toenemen.

De bijdrage van de herontwikkeling rondom de Johan Greivestraat is echter beperkt en geeft geen aanleiding om niet te ontwikkelen.

Verder kan de ontwikkeling voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor auto's, fietsen en scooters ten behoeve van de nieuwbouw woningen.

Verkeer vormt geen belemmering voor dit project.

4.7 Duurzaamheid

Het klimaat verandert. Steeds vaker is sprake van hevige regenval, waarbij in korte tijd grote hoeveelheden water uit de lucht komt vallen. Het is belangrijk om te anticiperen op klimaatverandering door het waterbergend vermogen op peil te houden. Extreme buiten kunnen zowel op particulier als op openbaar terrein voor overlast zorgen en mogelijk tot schade leiden. Daarom is het belangrijk om het waterbergend vermogen op peil te houden en waar mogelijk te versterken.

Behalve wateroverlast is er sprake van een stijging van de temperatuur. Klimaatverandering leidt tot hetere zomers, meer warme en tropische nachten en meer hittegolven. Dit heeft invloed op de gezondheid en het welzijn van mensen, de leefbaarheid van buurten en comfort in woningen en gebouwen. Groenvoorzieningen kunnen een belangrijke rol spelen bij het mitigeren van de toenemende hitteproblematiek.

Bij de planvorming is rekening gehouden met verschillende duurzaamheidsaspecten. Zo is de ambitie om zoveel mogelijk bestaande bomen te behouden, wordt de nieuwbouw indien mogelijk voorzien van groene daken en worden op het dak zonnepanelen gemonteerd.

Planspecifiek

Bij de verdere uitwerking zal minimaal rekening gehouden worden met de wettelijke vereisten ten aanzien van duurzaamheid en het geldend beleid van de gemeente Amsterdam. Bij de verdere uitwerking van de plannen zal gekeken worden naar mogelijkheden om ook op gebouwniveau te vergroenen.

4.8 Externe veiligheid

4.8.1 Algemeen

Bij externe veiligheid gaat het om het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's voor de omgeving voor het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen (inrichtingen); het transport van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen), het gebruik van luchthavens en het gebruik van windmolens.

Bij externe veiligheid risico's wordt onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Deze begrippen vullen elkaar aan; met het PR wordt de aan te houden afstand geëvalueerd tussen de risicovolle activiteit en kwetsbare functies, terwijl met het GR wordt beoordeeld of er een groot aantal slachtoffers kan vallen als gevolg van een ongeval. Voor het PR worden risiconormen gesteld in de vorm van grens- en richtwaarden waaraan getoetst moet worden bij vaststelling van bestemmingsplannen.

Voor het GR geldt geen norm; het bevoegd gezag moet afwegen of de gevolgen van een ongeval al dan niet aanvaardbaar zijn. Er is wel een oriëntatiewaarde vastgesteld die in het algemeen als acceptabel niveau geldt. Het bevoegd gezag dient het groepsrisico te verantwoorden, waarbij in ieder geval de mogelijkheden voor hulpverlening en rampbestrijding betrokken worden. De regionale brandweer dient in gelegenheid te worden gesteld om over deze aspecten advies uit te brengen.

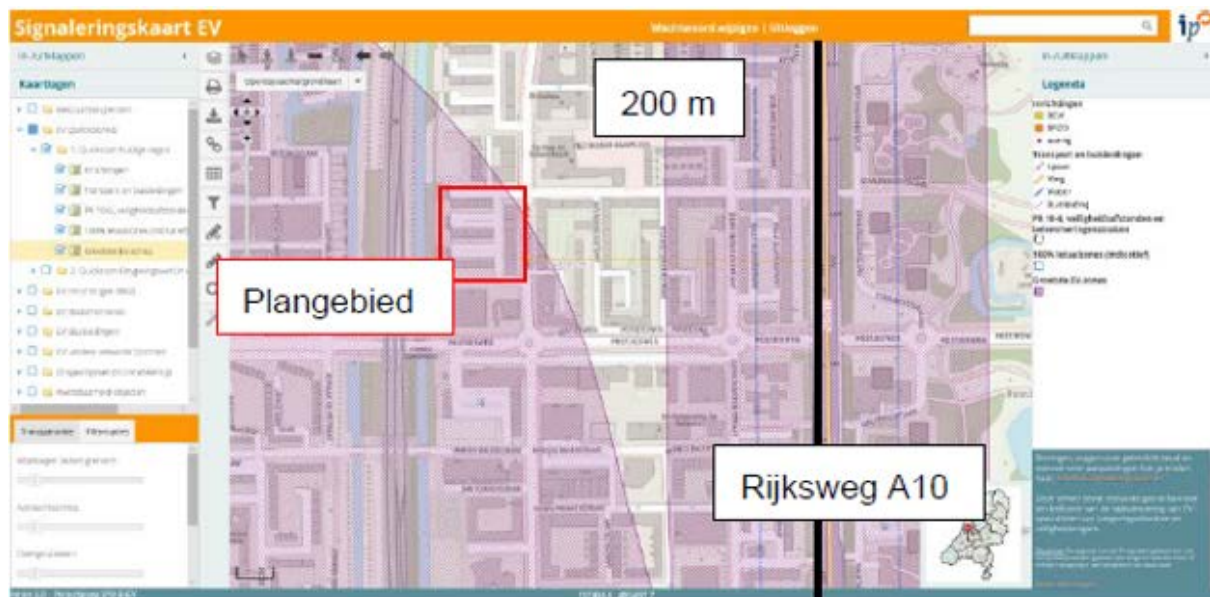
Mogelijke risicobronnen zijn inrichtingen gericht op gebruik, opslag en productie van gevaarlijke stoffen, vervoer van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen), luchthavens en windmolens.

4.8.2 Toetsing plangebied

Door AVIV is een quickscan Externe veiligheid gemaakt, waarin externe veiligheidsbronnen worden besproken die relevant zijn voor dit project.

Rijksweg A10

Het plangebied ligt op circa 400 meter afstand van de A10. Over deze rijksweg vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Dit is buiten de voorgeschreven afstand van 200 meter voor het uitvoeren van een groepsrisicoberekening. Het plangebied ligt wel binnen het invloedsgebied van de rijksweg A10. Het bevoegd gezag moet voor deze situatie advies aanvragen bij de Veiligheidsregio over de aspecten zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid in geval van een ongeluk met toxische gevaarlijke stoffen op deze rijksweg.



Afbeelding: uitsnede signaleringskaart EV

Daarnaast ligt het plangebied op circa 5500 meter van Schiphol. Zie paragraaf 4.14.

4.8.3 Conclusie

In het projectgebied, nog in de omgeving daarvan zijn geen risicovolle inrichtingen aanwezig. Het projectgebied ligt op 400 meter afstand van de A10, waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Bij het vooroverleg wordt advies gevraagd aan de veiligheidsregio over de aspecten zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid.

4.9 Water

Op grond van artikel 3.1.6 lid b van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moet in de toelichting bij het bestemmingsplan een beschrijving worden opgenomen van de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding. Dit is de zogenaamde waterparagraaf. Deze waterparagraaf geeft inzicht in de wijze waarop het waterbeleid is vertaald naar de verbeelding en de regels van het bestemmingsplan. Daarbij wordt aandacht besteed aan de volgende onderdelen:

1. ruimtelijk relevant waterbeleid;
2. de taken van de waterbeherende instantie;
3. het overleg met de waterbeherende instantie;
4. het huidige watersysteem;
5. het toekomstige watersysteem.

De waterparagraaf bevat ook de watertoets. Het doel van de watertoets is te waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundige relevante ruimtelijke plannen en besluiten. De watertoets heeft betrekking op alle waterhuishoudkundige aspecten, zoals veiligheid, wateroverlast, riolering, watervoorziening, volksgezondheid, bodemdaling, grondwaterkwaliteit, verdroging en natte natuur.

Het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht is water(kwaliteit- en kwantiteit)beheerder van de Amstel. Het nautisch beheer is ondergebracht bij het programma Varen van de gemeente Amsterdam. Het stadsdeel Nieuw - West is verantwoordelijk voor het beheer van water als openbare ruimte; het stadsdeel verleent de vergunningen voor het afmeren van (woon)schepen en het aanleggen van steigers.

Hierna worden de verschillende waterhuishoudkundige aspecten in beschouwing genomen.

Waterkering

Binnen het plangebied ligt geen waterkering.

Oppervlaktewater

De voorgenomen activiteiten zorgen niet voor wijzigingen in de waterstructuur en er wordt geen water gedempt. Er is geen oppervlaktewater binnen het plangebied aanwezig en er wordt geen nieuw oppervlaktewater gegraven.

Oppervlakteverharding

Bij plannen met een toename aan verhard oppervlak, verharding plus bebouwing, van meer dan 1000 m², moet die toename worden gecompenseerd met extra oppervlaktewater ter grootte van minimaal 10% van de toename van het verhard oppervlak. De compensatie moet zijn uitgevoerd voor de start van de bouw en of herinrichting van het maaiveld. Indien er minder dan 1.000 m² wordt verhard geldt voor de initiatiefnemer een zorgplicht.

In het gebied is op dit moment aanwezig:

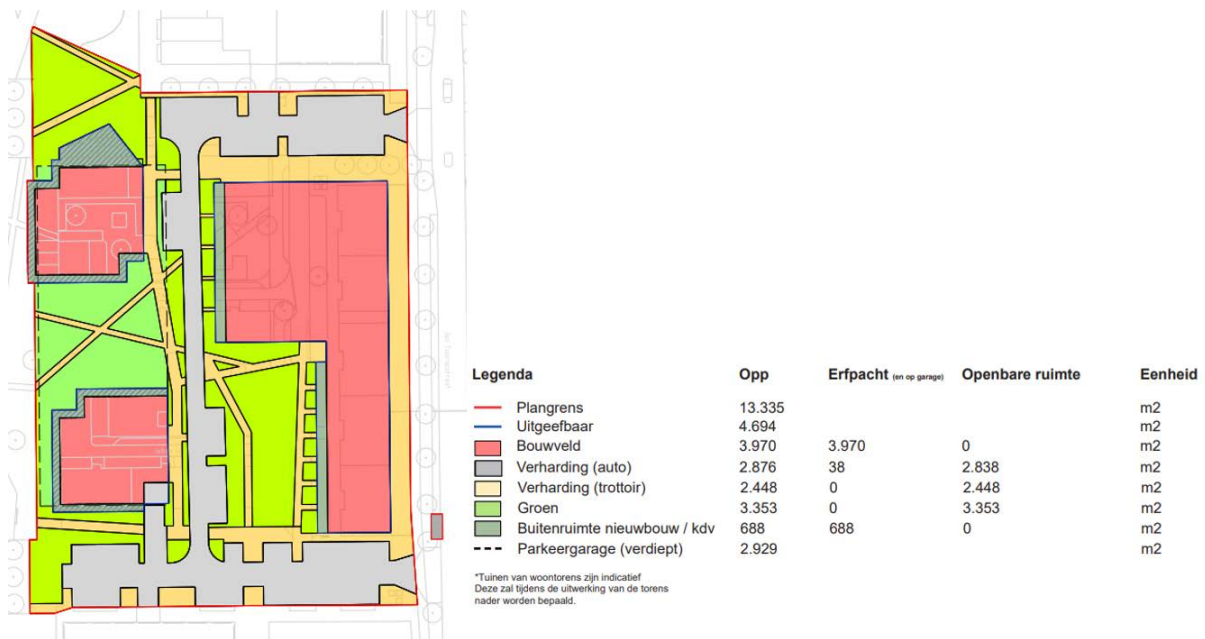
- 3.275 m² bebouwing
- 7.000 m² verharding.
- 3.000 m² groen.



Afbeelding: bestaande situatie

In de nieuwe situatie is de balans als volgt:

- 3.970 m² bebouwing (incl. balkons)
- 5.324 m² verharding.
- 3.353 m² groen
- 688 m² tuin (prive) / kdv



Afbeelding: nieuwe situatie

Als gevolg van de nieuwe inrichting neemt de hoeveelheid bebouwing toe, net als het groen en de hoeveelheid verharding af. Compensatie is derhalve niet noodzakelijk.

Het parkeergaragedak onder maaiveld wordt niet meegerekend als verharding. Voorwaarde is dat voor de parkeergarage een bergende capaciteit wordt gerealiseerd en behouden wordt van 95 mm (per m²) en gedoceerd lozen mogelijk gemaakt wordt. Bij een kleiner bergingsvermogen zou het tellen als verhard en is er een watervergunning nodig. Indien mogelijk geniet infiltreren in de grond de voorkeur.

Grondwater

Onder de twee woontorens komt een verdiepte parkeerkelder. Een ondergrondse constructie als een parkeerkelder kan de grondwaterstroming belemmeren, waardoor er opstuwingen of juist verlagingen in de lokale grondwaterstand kunnen ontstaan.

Het beleid van de gemeente is dat alle kelders grondwaterneutraal moeten worden aangelegd. Voor kleine kelders kunnen mogelijke standaardmaatregelen worden toegepast, waarmee grondwaterneutraliteit aangetoond kan worden. Voor kelders groter dan 300 m² moet de grondwaterneutraliteit worden aangetoond door middel van een geohydrologisch rapport; het gaat hierbij om maatwerk. De kelder kan grondwaterneutraal worden aangelegd door het aanbrengen van een grondverbetering, zoals beschreven in het geohydrologisch onderzoek. Zie hiervoor Bijlage 12 Geohydrologisch onderzoek.

De toekomstige kelder doorsnijdt de freatische zandlaag volledig, waardoor de grondwaterstroming ter plaatse van de kelder wordt gehinderd. Dit kan leiden tot een verhoging van de grondwaterstand aan de oostzijde. Een daling van de grondwaterstand aan de westzijde van de kelder zal minimaal zijn als gevolg van het aanwezige oppervlaktewater.

De ontwatering in het gebied is in de huidige situatie minder dan een meter, bij een hoge grondwaterstand. Vanwege de beperkte ontwatering is een stijging van de grondwaterstand aan de oostzijde niet wenselijk. Om wateroverlast te voorkomen is noodzakelijk om maatregelen te treffen, zodat de kelder grondwaterneutraal wordt gebouwd.

Door het herstellen van het oorspronkelijke doorlaatvermogen onder de kelder wordt de kelder grondwaterneutraal gebouwd en zal deze geen gevolgen hebben voor de grondwaterstroming en grondwaterstanden. Uit de debietberekeningen volgt dat hiertoe onder de kelder een zandbed aangelegd dient te worden met een dikte van minimaal 0,4 m en een k-waarde van minimaal 20 m/dag. Zodoende wordt een debiet gerealiseerd van 1,8 m³ /dag, gelijk aan de situatie zonder kelder in het

klimaatscenario WH2050 +17%.

Het zandbed dient in verbinding te worden gebracht met de freatische zandlaag. Hiervoor dient de ontgraving rondom de kelder (bouwput) te worden aangevuld met grof zand. Dit pakket grof zand dient rondom de kelder aan te sluiten op zowel het freatisch pakket als het zandpakket onder de kelder. De damwanden worden na de bouw van de kelder verwijderd.

Het definitieve aanlegniveau van de kelder is nog niet bekend. Uitgaande van een aanlegniveau van NAP -5,2 m zijn opbarstberekeningen uitgevoerd. Op het aanlegniveau van de kelder (NAP -5,2 m) is geen risico voor opbarsten vanuit het eerste watervoerende pakket. Bij een integrale ontgraving dieper dan NAP -5,2 m is er wel een risico op opbarsten vanuit het eerste watervoerende pakket. Indien het zandbed van 0,4 m dik wordt aangebracht in stroken van 2 m breed (talud 1:1 of steiler) vanaf NAP 5,2 m is er geen risico op opbarsten vanuit het eerste watervoerende pakket. Indien uit de uiteindelijke detailleringen blijkt dat de aanlegdiepte de kritische grens van opbarsting van NAP -5,2 m overschrijdt dan zal een spanningsbemaling in het eerste watervoerend pakket worden toegepast.

De wadzandlaag wordt op de projectlocatie als beperkt watervoerend beschouwd. Naar verwachting is het opbarst risico voor deze laag klein. Er is een theoretisch risico voor opbarsten berekend voor integrale ontgravingen dieper dan NAP -3,2 m. Er wordt geadviseerd veiligheidshalve een ontlastbemaling te plaatsen in de wadzandlaag om opbarsting vanuit de wadzandlaag te voorkomen.

Riolering

Binnen het plangebied is een gescheiden rioolstelsel aanwezig.

Materiaalkeuze

Op basis van de Keur is het niet toegestaan om initiatieven te ontplooiën die leiden tot een verslechtering van de (grond)waterkwaliteit. Het gebruik van uitlogende materialen zoals lood, zink en koper beïnvloedt de kwaliteit van regen- en oppervlaktewater negatief en zijn daarom niet toegestaan en worden dus ook niet toegepast bij de bouw van de gebouwen.

Hemelwater / Rainproof

Er wordt een nieuw rioolstelsel aangelegd waarbij het hemelwater gescheiden van het vuilwater wordt afgevoerd. Men spreekt van afkoppelen van hemelwater als de hemelwaterlozingen die samen met vuilwater op een gemengd rioolstelsel zitten, er afgehaald worden. Schoon hemelwater afkomstig van schone dakoppervlakken wordt zoveel mogelijk hergebruikt, geïnfiltreerd in de bodem of vertraagd afgevoerd naar het oppervlaktewater. Het aanleggen van nieuwe gemengde rioolstelsels is in principe niet toegestaan.

Binnen de gemeente worden alle ontwikkelingen Rainproof ingericht. Dat houdt in dat het hemelwater door het nemen van maatregelen als daktuinen, polderdaken, intern gebruik van hemelwater e.d. vastgehouden moet worden en geborgen.

Naast een rioolstelsel waarbij hemelwater gescheiden van het vuilwater wordt afgevoerd, worden waar mogelijk aanvullende maatregelen genomen die passen bij de Rainproof gedachte. Zie paragraaf 4.7.

4.10 Archeologie en cultuurhistorie

4.10.1 Algemeen

Het archeologisch erfgoed bestaat uit voorwerpen en structuren die in de bodem bewaard zijn. Ook landschappelijke of infrastructurele elementen kunnen een archeologische waarde hebben. Deze materiële overblijfselen vormen een onderdeel van onze leefomgeving waarvan het behoud of de ontsluiting op maat gesneden maatregelen vergt. Het archeologisch bodemarchief levert een bijdrage aan de cultuurhistorie van onze stad en maakt de beleving van het verleden bovendien tastbaar.

Vanwege het ruimtelijke karakter van het bodemarchief vertoont het archeologisch beleid raakvlakken met dat van de ruimtelijke ordening. Door de invoering van de nieuwe Monumentenwet 1988 in september 2007 is archeologische zorg formeel geïntegreerd in de ruimtelijke ordening. Een essentieel uitgangspunt van de nieuwe wet is dat het erfgoed in de bodem beter wordt beschermd. Dit betekent dat bij ruimtelijke planontwikkeling vroegtijdig rekening wordt gehouden met archeologisch erfgoed. Als

behoud in de bodem geen optie is, dan is, voorafgaand aan de bodemverstoring, onderzoek nodig om archeologische overblijfselen te documenteren en de informatie en vondsten te behouden. In de dichtbebouwde stedelijke omgeving is in de praktijk doorgaans sprake van deze laatste optie.

4.10.2 Beleid en regelgeving

Erfgoedwet

De Erfgoedwet bundelt bestaande wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. In de Erfgoedwet is vastgelegd hoe met ons erfgoed wordt omgegaan, wie welke verantwoordelijkheden daarbij heeft en hoe het toezicht daarop wordt uitgeoefend.

Vooruitlopend op de datum van ingang van de Omgevingswet zijn artikelen te vinden in het Overgangsrecht in de Erfgoedwet, waar ze ongewijzigd van toepassing blijven zolang de Omgevingswet nog niet van kracht is. Het betreft:

- vergunningen tot wijziging, sloop of verwijdering van rijksmonumenten;
- verordeningen, bestemmingsplannen, vergunningen en ontheffingen op het gebied van archeologie;
- bescherming van stads- en dorpsgezichten.

Archeologiebeleid Amsterdam

In aansluiting op het rijks- en provinciaal beleid besteedt de gemeente specifieke aandacht aan vroegtijdige inpassing van archeologie in de ruimtelijke ordeningsprocessen. Uitgangspunt hierbij is een kwalitatief adequaat beheer van het cultureel erfgoed met aandacht voor een efficiënte voortgang van bouwprocessen en kostenbeheersing.

De nieuwe wetgeving schrijft voor dat bij vaststelling van een nieuw bestemmingsplan altijd een nadere waardestelling nodig is van de aanwezige archeologische verwachting in de vorm van een bureauonderzoek.

Dit bureauonderzoek behelst een specificatie van eventuele archeologische waarden binnen een specifiek plangebied en een advies met betrekking tot het daarbij behorende beleid en/of te nemen maatregelen. Bij de formulering van het beleid staat altijd een realistische balans tussen het archeologische belang ten opzichte van de voortgang van het ruimtelijke ontwikkelingsproces in de stad centraal.

Op basis van het bureauonderzoek wordt beoordeeld of een beschermende regeling in het bestemmingsplan nodig is, en zo ja, op welke wijze dat dient te gebeuren. Indien het bureauonderzoek leidt tot een bepaalde archeologische verwachting, dan kan in het bestemmingsplan een regeling worden getroffen in die zin dat in aangegeven gevallen de aanvrager om een omgevingsvergunning voor het bouwen dan wel een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van bepaalde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden, een rapport dient te overleggen waarin de archeologische waarde van het terrein, dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van het college van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld (archeologisch rapport). Op grond van dat archeologisch rapport kunnen eventueel voorschriften aan de betreffende omgevingsvergunning worden gesteld.

Ondanks de getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek in te plannen kunnen toevalsvondsten bij bouwprojecten worden aangetroffen. Hiervoor blijft de meldingsplicht van kracht. Deze houdt in dat, ondanks getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek in te plannen, bij toevalsvondsten Bureau Monumentenzorg en Archeologie per ommegaande dient te worden geïnformeerd door de uitvoerder of opdrachtgever.

Nota cultuurhistorie Nieuw - West

De Nota Cultuurhistorie Nieuw - West is op 26 juni 2013 door de stadsdeelraad vastgesteld. De doelstelling van de Nota Cultuurhistorie is om de hooggewaardeerde architectonische objecten en stedenbouwkundige structuren van de Westelijke Tuinsteden te beschermen zonder daarbij de stedelijke ontwikkeling en de stedelijke vernieuwing in het bijzonder op slot te zetten. De nota bevat richtlijnen hoe om te gaan met cultuurhistorische waarden bij ruimtelijke ontwikkelingen.

4.10.3 Waardering

Archeologie

Door Bureau Monumenten & Archeologie is er in oktober 2007 archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd. Voor het plangebied van Overtoomse Veld geldt een lage archeologische waarde. Dit komt mede doordat eventuele archeologische waarden binnen het plangebied een lage concentratie en een wijde verspreiding hebben. Mogelijke waarden zijn bewoningssporen, erven, terpen, verkavelingsporen, sloten en kades uit de ontginningsperiode (12de/13de eeuw) en latere tijd tot de verstedelijking na 1950. Door Bureau Monumenten & Archeologie is aangegeven dat nader archeologisch onderzoek niet noodzakelijk is.

Cultuurhistorie

Bureau Monumenten en Archeologie heeft onderzoek gedaan naar de cultuurhistorische waarden van het naoorlogs erfgoed binnen het plangebied. In de AUP-gebieden zijn de architectuur van de bebouwing en de stedenbouwkundige opzet niet los van elkaar te zien. In de Waarderingskaarten AUP-gebieden wordt de oorspronkelijke planopzet en uitvoering gewaardeerd. Dat betekent dat bij de beoordeling zoveel mogelijk is uitgegaan van de huidige situatie in het perspectief van de oorspronkelijke bedoelingen van het stedenbouwkundig- en architectonische ontwerp. Bij de waardering is zowel naar de architectonische als stedenbouwkundige kant van de bebouwing gekeken.

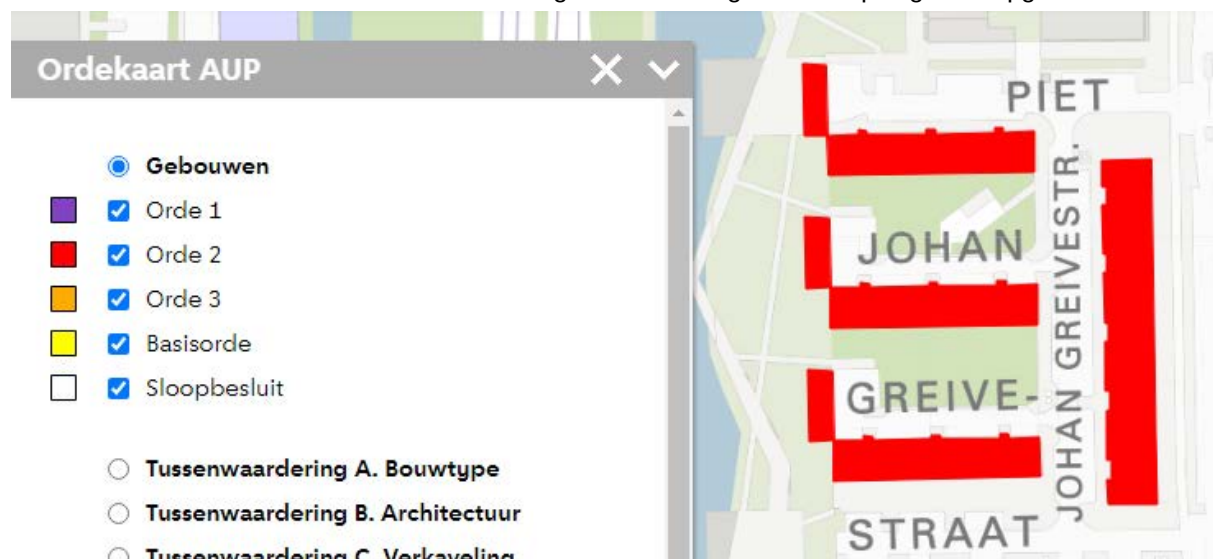
De waardering van de bebouwing is gebaseerd op vier aspecten:

- Kaart A: de interne organisatie van het object (typologie en plattegrond);
- Kaart B: de ruimtelijke vormgeving van objecten (architectuur);
- Kaart C: de groepering van objecten (verkaveling);
- Kaart D: de bijdrage van objecten aan de kwaliteit van tuinstedelijke ensembles als geheel (bijdrage aan tuinstadkarakter).

Alle objecten en groepen van objecten zijn op deze vier aspecten kort getypeerd en gewaardeerd met 1-5 punten. Het totaal komt uit op een schaal van 0-20 punten. De totaalwaardering leidt tot de volgende ordewaarderingen:

- 0-10 basiskwaliteit (Basisorde);
- 11-14 middel kwaliteit (Orde 3);
- 15-17 hoge kwaliteit (Orde 2);
- 18-20 topkwaliteit (Orde 1).

Hieronder is een uitsnede van de waarderingskaart ter hoogte van het plangebied opgenomen.

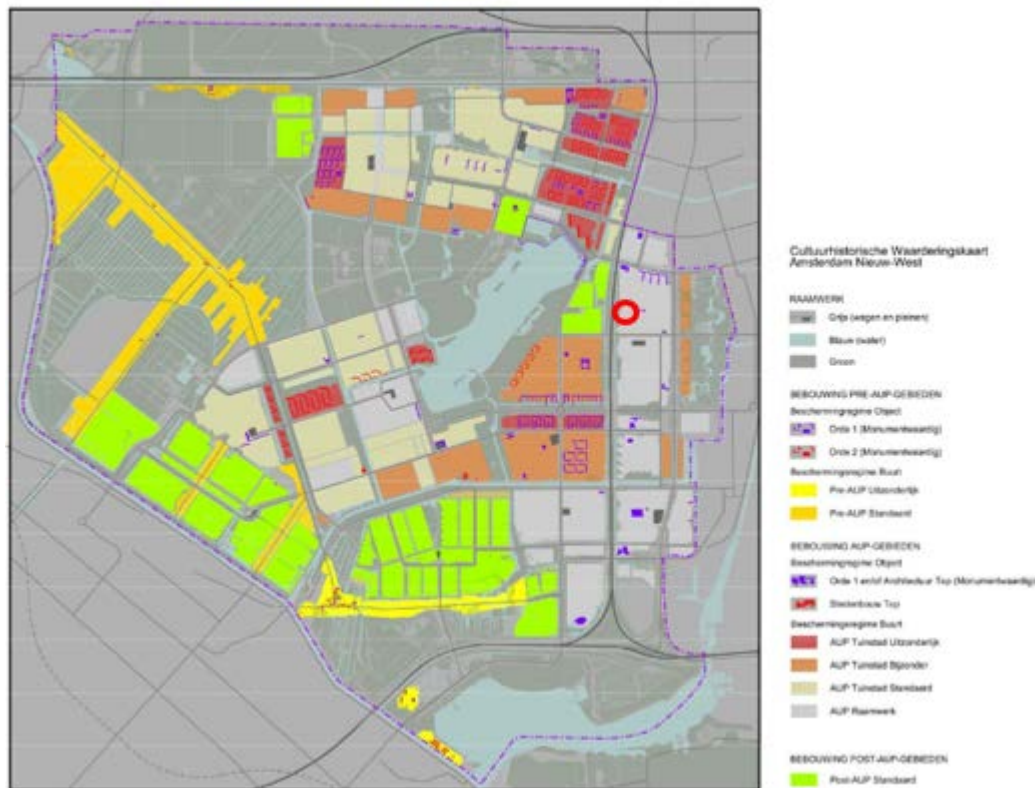


Afbeelding: uitsnede waarderingskaart (maps.amsterdam.nl)

De Johan Greivestraat is onderdeel van de Westelijke tuinsteden en opgericht volgens de AUP concepten (zie paragraaf 2.1). Er bevinden zich orde 2 panden op de projectlocatie. Die zijn van cultuurhistorische waarde. De panden zijn echter in dusdanig slechte staat dat behoud en renovatie niet

mogelijk is.

Volgens de Nota Cultuurhistorie Amsterdam Nieuw-West (26 juni 2013) is de locatie Johan Greivestraat gewaardeerd als 'AUP Raamwerk'. Bij deze waardering horen richtlijnen voor nieuwbouwoontwikkelingen. Binnen het beschermingsregime 'AUP Raamwerk' zijn in principe alle verkavelingsvormen toegestaan.



Afbeelding: cultuurhistorische waarderingskaart Amsterdam Nieuw-West (projectlocatie rood omcirkeld)

4.10.4 Conclusie

Het plangebied valt onder het beschermingsregime 'AUP Raamwerk', waarbinnen in principe alle verkavelingsvormen toegestaan. Bij de uitwerking van de bouwplannen is rekening gehouden met de richtlijnen voor nieuwbouw die bij deze waardering horen. Zo sluit de bouwhoogte aan bij de omgeving en wordt door de twee 'woontorens' wat vrijer in het groen te plaatsen en uit te lijnen met de bestaande omringde bebouwingen voldaan aan het AUP principe.

4.11 Ladder voor duurzame verstedelijking

In artikel 3.1.6, tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is voorgeschreven dat indien bij een bestemmingsplan 'een nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk wordt gemaakt, in de toelichting van het bestemmingsplan een verantwoording daarvan moet plaatsvinden. Dit is de 'ladder voor duurzame verstedelijking' dat een instrument is voor efficiënt ruimtegebruik.

Artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro luidt:

"De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien."

Bepaald moet worden of er sprake is van een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' zoals bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder i, van het Bro:

"Ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen."

Planspecifiek

De herontwikkeling van de Johan Greivestraat, waarbij de bestaande woningen worden gesloopt en ten behoeve van nieuwbouw, voorziet in een toename van ongeveer 150 woningen. Gezien de omvang, aard en locatie van de beoogde ontwikkeling is de conclusie dat in het voorliggende geval, waarbij sprake is van een nieuwbouw van woningen, sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening en vanuit het oogpunt van zorgvuldigheid moet de behoefte nader onderbouwd te worden.

Met de Monitor Plancapaciteit, een samenwerking van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en de provincie Noord-Holland, wordt bijgehouden welke woningbouwplannen en -locaties gemeenten in beeld hebben. Zie ook paragraaf 3.3.1. De regionale bouwopgave is groot. Volgens de laatste prognoses groeit de woningbehoefte tot 2040 met minimaal 250.000 woningen. Met het Rijk heeft de regio afgesproken tot 2025 gemiddeld 15.000 woningen per jaar te bouwen. Een forse opgave die grotendeels via complexe binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen moet worden ingevuld. Bovendien moet de bouw van nieuwe woningen ook bijdragen aan een toekomstbestendige en betaalbare woningvoorraad.

Met de voorliggende stedelijke ontwikkeling wordt invulling gegeven aan de behoefte aan woningen binnen de metropoolregio en Amsterdam.

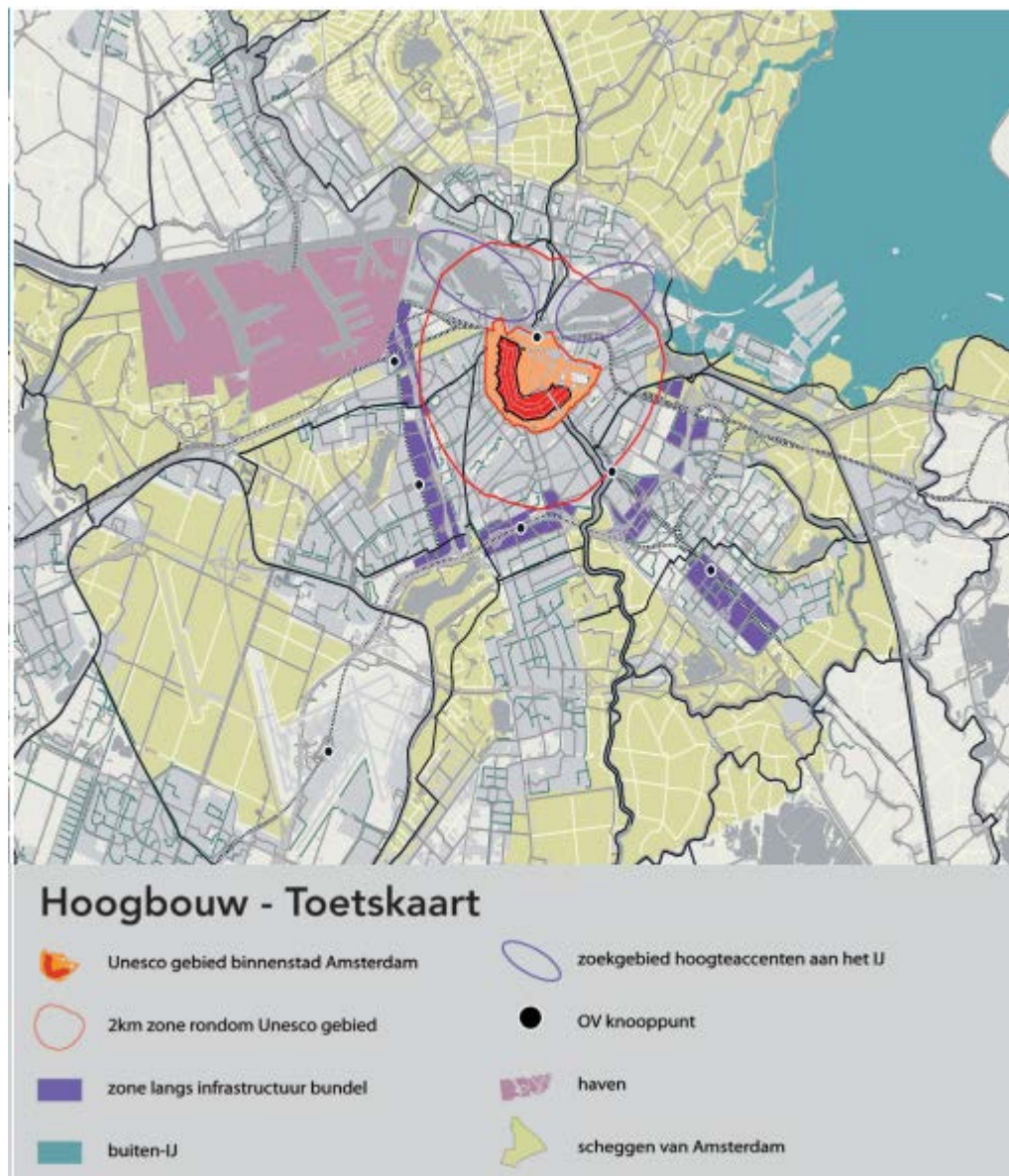
4.11.1 Conclusie

Gezien het beleid van de provincie, de Metropoolregio Amsterdam en de gemeente (zie paragraaf 3.2 en 3.4) en de woningbouwopgave, zal de beoogde herontwikkeling voorzien in een behoefte.

4.12 Hoogbouweffectrapportage (HER)

De Structuurvisie Amsterdam 2040, die in februari 2011 door de gemeenteraad is vastgesteld, staat de visie van de gemeente Amsterdam ten aanzien van hoogbouw. De visie is nader uitgewerkt in het door B&W in mei 2011 vastgestelde beleidstuk: Hoogbouw in Amsterdam. Amsterdam streeft naar een economisch sterke en duurzaam ingerichte stad. Daarbij vormt het intensiever gebruik van de stad en tegelijk het openhouden van het landschap één van de doelen. Hoogbouw kan een belangrijk middel zijn bij de verdichting van de stad, maar is niet in alle gevallen even wenselijk. De structuurvisie geeft aan in welke gebieden hoogbouw wordt gestimuleerd en in welke gebieden hoogbouw zeer terughoudend wordt toegepast wanneer de impact van een hoogbouwplan op het stedelijk landschap onderzocht moet worden.

Op de kaart 'Hoogbouw in Amsterdam' is zichtbaar gemaakt waar hoogbouw wordt gestimuleerd: in de (paarse) zones langs de Ringweg/Ringlijn, met name rond de ov-knooppunten, en in twee ovale zoekgebieden langs het IJ. De zones en zoekgebieden zijn indicatief; het is niet de bedoeling dat alle bebouwing daarbinnen naar een hoogte van 60 meter of hoger reikt.



Een rapportage over landschappelijke effecten is verplicht gesteld bij:

- Middelhoogbouwinitiatieven vanaf 22,5 meter of 25% hoger dan hun directe omgeving in het UNESCO-gebied.
- Hoogbouwinitiatieven hoger dan 30 meter of tweemaal de hoogte in hun directe omgeving binnen de op de hoogbouwkaart aangegeven 2 km-zone rondom het UNESCO-gebied.
- Hoogbouwinitiatieven vanaf 30 meter buiten die zone, maar binnen één van de hierboven genoemde 'gebieden met bijzondere waarden'.
- Hoogbouwinitiatieven vanaf 30 meter in de randen van de groene scheggen.
- hoogbouwinitiatieven vanaf 40 meter in het Buiten-IJ
- Hoogbouwinitiatieven vanaf 60 meter elders, met uitzondering van de stimuleringsgebieden (op de hoogbouwkaart paars aangeduid).

Planspecifiek

Het plangebied ligt in een 'paarse' zone langs een infrastructuurbundel (A10, metronetwerk en spoor). De maximale bouwhoogte bedraagt 40 meter. Een hoogbouweffectrapportage is niet noodzakelijk.

4.13 Trilling

4.13.1 Beleid en regelgeving

In Nederland bestaat geen wetgeving ter voorkoming van hinder of schade door trillingen. Dit betekent niet dat bij het opstellen van ruimtelijke plannen het aspect trillingen geen aandachtspunt is.

De beoordeling van het aspect trillingen vindt zijn grondslag in artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening. Hierin is de zorg voor een goede ruimtelijke ordening voorgeschreven. Daarvoor is het nodig om mogelijke trillingshinder in kaart te brengen en deze te betrekken in de beoordeling.

SBR - richtlijn

Een belangrijk en voor veel situaties te gebruiken hulpmiddel is de SBR-richtlijn "Meet- en beoordelingsrichtlijnen voor trillingen". Deze richtlijn bestaat uit drie delen:

Deel A, Schade aan gebouwen;

Deel B, Hinder voor personen in gebouwen;

Deel C, Storing aan apparatuur.

De richtlijnen hebben alleen betrekking op trillingen die van buiten het te beoordelen gebouw komen. Dat houdt in dat het gaat om trillingen die via de ondergrond en de funderingen het gebouw bereiken. Dat is ook het beoordelingscriterium voor deel A (schade aan gebouwen). Bij deel B (hinder voor personen in gebouwen) worden de trillingen gemeten op vloeren, omdat daar de hinder optreedt.

Beoordeling trillingshinder

Trillingshinder wordt beoordeeld aan de hand van het maximale trillingsniveau en het gemiddeld trillingsniveau. Dit is vergelijkbaar met het maximale geluidsniveau en het langtijdgemiddeld geluidsniveau bij de beoordeling van geluid. Voor een aantal typen trillingen en verschillende gebouwfuncties (wonen, onderwijs e.d.) staan in de richtlijn grens- en streefwaarden met een onderscheid tussen maximaal optredende trillingsniveaus en gemiddelde trillingsniveaus. Overschrijding van de streefwaarden leidt tot een reële kans op hinder.

4.13.2 Toetsing plangebied

De geplande nieuwbouw ligt in de nabijheid van de spoorlijn Schiphol – Amsterdam Centraal. Gezien de beperkte afstand tot het spoor kan trillingshinder als gevolg van treinverkeer niet op voorhand worden uitgesloten. Daarom is onderzoek gedaan om vast te stellen of er sprake zal zijn van trillingshinder in de geplande nieuwbouw, en zo ja, met welke maatregelen deze hinder is te voorkomen (zie bijlage 13).

Het onderzoek heeft uitgewezen dat door de relatief grote afstand tot het spoor en de dempende werking van de tussengelegen spoorwaaier de trillingen op deze locatie relatief laag zijn.

Bij een bouwconcept met een betonnen kern en breedplaatvloeren, of een concept met kalkzandsteen en metselwerk, zijn geen maatregelen of aanpassingen nodig om te voldoen aan het beoordelingskader voor trillingen. Bij een houtskelet bouwconcept zijn wel aanpassingen nodig. Denk hierbij aan het verzwaren van de kern en kolommen (twee keer zo stijf als constructief benodigd) en het verzwaren van de vloer (kortere balkafstand, hogere balken of een kokervloer).

4.13.3 Conclusie

Uit het uitgevoerde onderzoek blijkt dat in de toekomstige nieuwbouw weinig tot geen trillingshinder zal optreden vanwege het railverkeer. Als bij de uitwerking van de plannen gekozen wordt voor een bouwconcept met een betonnen kern en breedplaatvloeren of een concept met kalkzandsteen en metselwerk, zijn geen aanpassingen nodig. Bij houtskeletbouw zijn wel aanpassingen nodig. Dit wordt niet geregeld in een bestemmingsplan, maar bij de omgevingsvergunning om te bouwen. Mogelijke trillingshinder vormt op voorhand geen belemmering voor het realiseren van de woningen.

4.14 Luchthavenindielingsbesluit

4.14.1 Algemeen

Het Luchthavenindielingsbesluit Schiphol (LIB) is een Algemene Maatregel van Bestuur, die gebaseerd is op de Wet luchtvaart. In de Wet luchtvaart is bepaald dat onder andere bij de vaststelling van een bestemmingsplan het LIB in acht moet worden genomen.

In het LIB is o.a. een beperkingengebied vastgesteld waar in verband met de nabijheid van de luchthaven Schiphol met het oog op de veiligheid en de geluidbelasting beperkingen noodzakelijk zijn ten aanzien van de bestemming of het gebruik van de grond. Het beperkingengebied is aangegeven op kaartmateriaal dat onderdeel uitmaakt van het LIB. Het LIB bevat regels over:

- de bestemming en het gebruik van grond in verband met het externe-veiligheidsrisico vanwege het luchthavenluchtverkeer;
- de bestemming en het gebruik van grond in verband met de geluidbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer;
- de maximale hoogte van objecten in, op of boven de grond, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer;
- een bestemming die, of van een gebruik dat, vogels aantrekt, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer.

4.14.2 Toetsing plangebied

Het plangebied ligt binnen het beperkingengebied van het LIB en krijgt daardoor te maken met de volgende beperkingen:

Het plan/object wordt (gedeeltelijk) geraakt door de volgende toetsvlakken:

Toetsvlak	Specificatie	Verticale doorsnijding	Horizontale doorsnijding	Proces	Kaart
Beperking bebouwing (LIB 1-5)	Beperking bebouwing - LIB 5	n.v.t.	100%	§4.1	1
Beperking aantrekken vogels	-	n.v.t.	100%	§4.4	2
Beperking voor windturbines en lasers	-	n.v.t.	100%	§4.5	3

Beperking bebouwing:

LIB 5: afwegingsgebied geluid en externe veiligheid

Woningen/woonruimten zijn in het plangebied toegestaan maar er dient conform de Omgevingsverordening NH2020 wel rekenschap te worden gegeven van het feit dat op de betreffende locatie sprake is van geluid en externe veiligheidsrisico vanwege het luchtverkeer. Ook dienen de redenen te worden vermeld die er toe hebben geleid om op de betreffende locatie nieuwe woningen te bestemmen.

De gemeenteraad heeft naar aanleiding van de 20 Ke-contour op 29 juni 2017 de beleidsregel 'Wonen en vliegen 20 Ke contour Schiphol' bekrachtigd en bepaald dat de toelichting van een bestemmingsplan de volgende onderdelen bevat:

- een weergave en beschrijving van de exacte ligging van de woningbouwlocatie in het beperkingengebied;
- een beschrijving van de huidige situatie op die woningbouwlocatie;
- een beschrijving van verwachte toekomstige ontwikkelingen die kunnen zorgen voor een verandering van de huidige situatie op de woningbouwlocatie;
- een beschrijving van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de belangen die met de

beoogde woningbouw zijn gemoeid, waaronder de actuele behoefte waarin de woningbouw voorziet;
e. een slotconclusie over de bevindingen naar aanleiding van de onderwerpen bedoeld in a., b., c. en d.
In aanvulling op het voorgaande kan bij de te maken afweging de gecumuleerde geluidsbelasting van vliegtuiglawaai worden betrokken. Verder wordt als uitgangspunt gehanteerd dat in het geval maatregelen worden getroffen om geluidsbelasting dan wel geluidhinder te verminderen, de toelichting een beschrijving van die maatregelen en de afweging die daaraan te grondslag ligt, bevat.

a. Ligging en situatie

De geluidsbelasting ter hoogte van het plangebied wordt vooral bepaald door startende vliegtuigen vanaf de Zwanenburgbaan. Deze vliegtuigen starten in noordelijke richting, maken vervolgens een bocht en vliegen aan de noordkant van het plangebied verder in zuidelijke richting.

De feitelijk optredende geluidbelasting in de omgeving van Schiphol worden voortdurend gemeten. De feitelijke geluidsbelasting vanwege de aanvliegroute van de Zwanenburgbaan ter plaatse van de dichtstbijzijnde meetpost (meetpunt 34 Amsterdam-Osdorp) bedroeg in 2019 tussen de 60 en 88 dB(A) waarbij het merendeel van de metingen tussen 70 en 78(A) lagen. De geluidbelasting ter plaatse van het plangebied zal lager zijn doordat de vliegtuigen ter plaatse van het plangebied hoger vliegen. In de nabijheid van het plangebied is echter geen meetpunt aanwezig zodat er geen actuele gegevens beschikbaar zijn.

De geluidsbelastingen vanwege het vliegverkeer zullen in de toekomst veranderen. Enerzijds kan het luchtverkeer toenemen en stiller worden door moderne technieken, anderzijds kunnen vliegroutes worden gewijzigd. Bovendien wordt een nieuw stelsel, het Nieuwe Normen- en Handhavingssysteem (NNHS) ingevoerd waarmee de afgelopen jaren al werd geëxperimenteerd. De gevolgen van mogelijke toekomstige ontwikkelingen zijn op dit moment niet bekend.

Tenslotte geldt dat het plangebied vanwege de ligging binnen de 20 Ke-contour is gelegen in een gebied met een verhoogde kans op een vliegtuigongeval met dodelijke slachtoffers op de grond. De kans op een vliegtuigongeval binnen het plangebied is echter zeer klein te noemen. Vanwege de ligging buiten de LIB 3 zone is de kans kleiner dan 1 op de 1 miljoen per jaar.

b. Overwegingen

Geluid

Er zijn geen wettelijke kaders voor de beoordeling van luchtvaartgeluid. De wettelijke mogelijkheden worden begrensd door de LIB 4 zone. De LIB 4 zone heeft tot doel om ernstige hinder en ernstige slaapverstoring door luchtvaartgeluid te voorkomen, omdat dit kan leiden tot negatieve gezondheidseffecten van inwoners en gebruikers van dit gebied. De buitengrens van de LIB 4 zone is aangewezen op basis van de berekende 58 dB(A) L_{den} contour. Binnen de LIB 4 zone / boven de 58 dB(A) L_{den} wordt het geluidniveau zodanig hinderlijk geacht dat woningbouw daar niet of slechts onder beperkte voorwaarden wenselijk wordt geacht. De 58 dB(A) L_{den} staat niet gelijk aan de feitelijke geluidmetingen.

In het kader van het gelijkwaardigheidsbeginsel (op grond van de Wet luchtvaart en het Luchthavenverkeersbesluit) wordt tevens gekeken naar de 48 dB(A) L_{den} en 40 dB(A) L_{night} contouren. Boven de 48(A) L_{den} is de kans dat hinder wordt ervaren groot. Boven het niveau van 40 dB(A) L_{night} kan ernstige slaapverstoring optreden. De feitelijk optredende geluidsbelasting ter plaatse van het plangebied bedraagt circa 48 dB(A) L_{den} en ruim lager dan 40 dB(A) L_{night} . Hoewel bij deze niveaus bewoners overdag enige geluidhinder kunnen ondervinden, zijn de geluidsbelastingen niet zodanig hoog dat het schadelijk is voor de gezondheid, van ernstige slaapverstoring is geen sprake. Op grond van de GES-methodiek wordt, om de impact op gezondheidswaarde te beoordelen, geluidsbelasting vanwege vliegverkeer ingedeeld in scores van zeer goed tot zeer onvoldoende. Een geluidsbelasting tussen de 48 en 50 dB(A) L_{den} wordt geclassificeerd als redelijk. De geluidsbelasting van minder dan 40 dB(A) L_{night} wordt geclassificeerd als goed. De geluidsbelastingen ter plaatse van het plangebied worden daarom aanvaardbaar geacht.

Een stedelijk woonmilieu gaat met een hogere geluidbelasting gepaard dan in een rustige woonwijk. Derhalve kan in het plangebied ook een hogere geluidbelasting als aanvaardbaar gezien worden. Uit het akoestisch onderzoek volgt dat de maximaal aanvaardbare cumulatieve geluidsbelasting 58 dB

bedraagt. Gelet op de aanwezige geluidsbronnen en de veroorzaakte geluidsbelastingen blijft de gecumuleerde geluidsbelasting aanzienlijk onder deze waarde zodat geen sprake is van een onaanvaardbare geluidscumulatie. Overigens geldt dat luchtvaartgeluid gezien de zeer lage langtijdgemiddelde geluidbelasting niet relevant voor de cumulatie is.

Hierbij wordt opgemerkt dat geluidhinder een subjectieve ervaring is. De één vindt een bepaald geluidsniveau hinderlijk, de ander niet. Verder is bij het ervaren van hinder ook maatgevend in hoeverre geluid geaccepteerd wordt. De acceptatie van geluid wordt vergroot indien aspirant-bewoners van tevoren bewust zijn van de te verwachten geluidbelasting. Gelet hierop de gemeente aspirant-bewoners actief informeren over luchtvaartgeluid. Dit kan door hierover afspraken met ontwikkelaars en corporaties vast te leggen in de erfpachtovereenkomst. Daarbij worden afspraken gemaakt over het verplicht opnemen van informatie over luchtvaartgeluid in de koop- en huurovereenkomsten en worden makelaars verplicht gesteld om deze informatie te geven.

Externe veiligheid

De kans op een vliegtuigongeval binnen het plangebied is zeer klein te noemen. Het is in ieder geval kleiner dan 1 op de 1 miljoen per jaar, gelet op de ligging buiten de LIB 3 zone. Een kans van 1 op de 1 miljoen per jaar wordt in het algemeen (bij andere risicobronnen) al zo gering gezien dat het risico als aanvaardbaar wordt geacht. In de omgeving zijn verder geen gevaarlijke of ontplofbare objecten aanwezig waardoor een vervolgschade (kettingreactie of domino-effect) zou kunnen ontstaan.

Er wordt uiteraard alles aan gedaan om het vliegverkeer zo veilig mogelijk te laten lopen. De (rijks)overheid stelt strenge eisen aan luchthavens, de verkeersleiding en luchtvaartmaatschappijen. De eisen zijn zowel ten aanzien van vliegtuigen (technische veiligheid), maar ook voor persoonlijke veiligheid. Er zijn regels voor bemanningen, voor mensen die op of in de buurt van de luchthaven werken en voor reizigers. De overheid controleert of de organisaties aan de gestelde eisen voldoen.

c. Noodzaak woningbouw

Zoals beschreven in paragraaf 3.4 Gemeentelijk beleid en hoofdstuk 4.11 Ladder voor duurzame verstedelijking van de plandoelstelling is de druk op de Amsterdamse woningmarkt groot. Gezien deze woningbehoefte heeft de gemeente Amsterdam de ambitie uitgesproken vanaf 2018 minimaal 5.000 woningen per jaar te realiseren. De schaarste zorgt voor stijgende prijzen waardoor de betaalbaarheid voor lagere en middeninkomens verder onder druk komt te staan. De vraag naar woningen in Amsterdam is onverminderd groot, vooral in de stedelijke woonmilieus binnen de A10 maar ook in gebieden daaromheen. Om tegemoet te komen aan de grote woningvraag moet de planvoorraad worden vergroot. Uitgangspunt van onder meer de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 en Koers 2025 is dat de ruimte voor nieuwe woningbouw met name in de bestaande stad moet worden gevonden.

De herontwikkeling van de Johan Greivestraat, waarbij de bestaande woningen worden gesloopt en ten behoeve van nieuwbouw, voorziet in een toename van ongeveer 150 woningen. De bestaande bebouwing bestaat uit middelhoogbouw (5 bouwlagen met kap) in een open verkaveling. In de openbare ruimte tussen de bouwblokken is veel groen. In het plangebied kan verdichting plaatsvinden. Het plangebied ligt op een aantrekkelijke locatie, dichtbij het Sloterpark en het Rembrandtpark en metrostation Postjesweg. De herontwikkeling van de Johan Greivestraat levert met circa 150 extra woningen/woonruimten een bijdrage aan de grote stedelijke woningbehoefte binnen Amsterdam.

d. Maatregelen

Geluid

Het is niet aan gemeenten om bronmaatregelen te (laten) treffen om het luchtvaartgeluid te verminderen. Door innovatieve ontwikkelingen worden vliegtuigen steeds stiller. Ten aanzien van vliegroutes kan worden opgemerkt dat op luchthaven Schiphol een systeem van geluidpreferent baangebruik wordt toegepast. Dat wil zeggen dat binnen de mogelijkheden van operationele uitvoerbaarheid het vliegverkeer zo veel mogelijk worden afgehandeld op de banen die de minste hinder veroorzaken (Polderbaan en Kaagbaan). De mate van hinder in het plangebied wordt met name bepaald door het gebruik van de Oostbaan. Deze baan wordt niet 's nachts en overdag alleen in uitzonderlijke gevallen (zoals zuidwesterstorm) door grotere toestellen als landingsbaan gebruikt, omdat dit dan de enige baan is om veilig tegen de wind in te kunnen landen.

Er is nog beperkt ervaring met maatregelen om luchtvaartgeluid te beperken. De vorm en materialisatie van gebouwen kunnen reflectie tussen wanden in een straat (en daarmee de geluidsbelasting op de gevel) verminderen. Naast maatregelen om geluidverspreiding te beïnvloeden kunnen ontwerpkeuzes worden gemaakt om de geluidsbeleving te beïnvloeden, zoals het zorgen voor maskerende geluiden of het aanbrengen van vegetatie.

Met een goede geluidsisolatie kan een aangenaam geluidsniveau binnen het huis (en met name in de woon- en slaapvertrekken) bereikt worden. Het wettelijke minimumvereiste voor de geluidswering van buitenmuren is 20 dB. Doorgaans hebben gebouwen een betere geluidswering (rond de 25-30 dB), enerzijds vanwege energiebesparing, anderzijds omdat een hogere geluidswering doorgaans vanwege andere geluidsbronnen vereist is (vaak vanwege wegverkeersgeluid). Gelet op de te verwachten geluidsniveaus en de gebruikelijke geluidswering is het aannemelijk dat binnen de gevoelige vertrekken van woningen/woonruimten een aanvaardbaar binnenniveau zal ontstaan. In het kader van de verdere uitwerking van de bouwplannen zal bij het ontwerp worden gevraagd om rekening te houden met vliegtuiglawaai.

De gemeente laat in de realisatie- en erfpachtovereenkomst tenslotte opnemen dat toekomstige bewoners op de hoogte worden gesteld dat zij in een gebied gaan wonen dat onder de invloedssfeer van Schiphol valt.

Externe veiligheid

De gemeente kan geen maatregelen treffen om ongelukken met vliegverkeer te voorkomen (bronmaatregel). De mogelijkheden voor het treffen van effectmaatregelen om de gevolgen te beperken, zijn ook nihil. De enige maatregel is bouwen met minder intensief gebruik. Gezien de grote woningbehoefte en de schaarste aan de locaties waar binnenstedelijk in deze behoefte kan worden voorzien kan plaatsvinden is juist het doel om het plangebied te transformeren tot een gemengd woon-werkgebied met een hoge bebouwingsdichtheid.

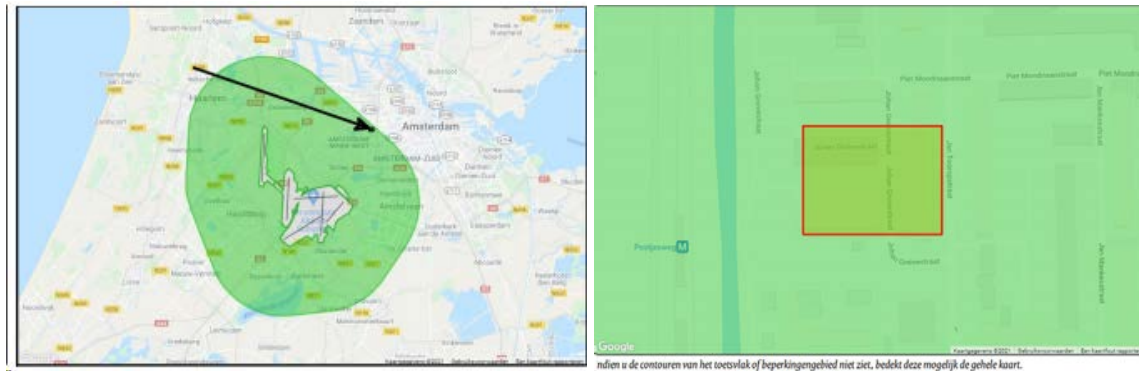
De nood- en hulpdiensten treden in het geval van een vliegtuigongeval volgens het hiervoor geldende protocol op. De kwaliteit van de nood- en hulpdiensten wordt door intensieve monitoring steeds verbeterd. Sinds de Bijlmerramp zijn de lokale rampenplannen verbeterd. Lokale bestuurders zijn en worden getraind in het leiding geven tijdens crisissituaties. Dit wordt periodiek herhaald en geëvalueerd.

In het kader van de herontwikkeling van de Johan Greivestraat worden de volgende maatregelen getroffen om de zelfredzaamheid en hulpverlening te verbeteren.

- In het plangebied worden woningen/woonruimten gerealiseerd. Uitgangspunt is dat bewoners zichzelf en anderen goed kunnen redden. Er worden geen functies voorzien voor personen met een minder fysieke gesteldheid, die daardoor een beperkte zelfredzaamheid hebben.
- De (rijks)overheid adviseert burgers om in geval van een vliegtuigongeval het volgende te doen: niet gaan kijken, afstand houden bij brand vanwege hitte en giftige rook en mogelijk vrijkomende gevaarlijke stoffen en 112 bellen als dat nog niet is gebeurd.
- Bij het stedenbouwkundig ontwerp is rekening gehouden met de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten. Het plangebied is van meerdere kanten bereikbaar: vanuit het oosten via de Piet Mondriaanstraat en vanuit het zuiden en noorden via de Jan Tooropstraat (vanaf de Postjesweg respectievelijk Jan Evertsenstraat).
- Bij het ontwerp openbare ruimte wordt rekening gehouden met voldoende voorzieningen voor bluswater. Daarnaast kan indien nodig extra water worden gewonnen uit de watergang langs het spoor en de metro.
- In het kader van de planontwikkeling voor de bouwblokken wordt rekening gehouden met goede vluchtmogelijkheden.

De gemeente laat in de realisatie- en erfpachtovereenkomst tenslotte opnemen dat toekomstige bewoners op de hoogte worden gesteld dat zij in een gebied gaan wonen dat onder de invloedssfeer van Schiphol valt.

Beperking vogels:

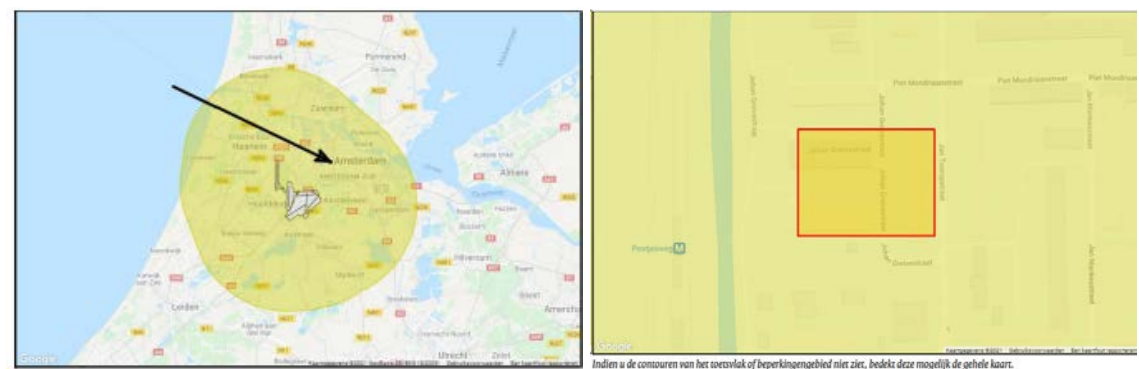


In dit gebied is een grondgebruik of een bestemming binnen de volgende categorieën niet toegestaan:

1. industrie in de voedingssector met extramurale opslag of overslag;
2. viskwekerijen met extramurale bassins;
3. opslag of verwerking van afvalstoffen met extramurale opslag of verwerking;
4. natuurreservaten en vogelreservaten;
5. moerasgebieden en oppervlaktewateren groter dan 3 hectare.

Onderhavige ontwikkeling valt niet onder een van deze categorieën.

Toetszone windturbines en lasers:



Beperkingen voor windturbines en vaste laserinstallaties

Onderhavige ontwikkeling maakt geen windturbines en/of laserinstallaties mogelijk.

4.14.3 Conclusie

Het LIB vormt geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

4.15 Bezinning

In verband met de hoogbouw van maximaal 40 meter binnen het plangebied is een bezonningsstudie gedaan (Bijlage 14). Bij deze studie is gekeken naar de schaduw van de verschillende gebouwen op 21 februari, 21 juni, 21 oktober en 21 december. De schaduwwerking is het grootst in februari en oktober vanwege de lage stand van de zon. Na 21 februari zal de situatie elke dag verbeteren tot en met 21 juni, wanneer de zon op het hoogste punt staat en er nauwelijks schaduwwerking is. Daarna wordt de schaduwwerking weer elke dag groter, tot het einde van de onderzoeksperiode op 21 oktober.

Uitgangspunt bij de planvorming is dat omliggende bebouwing niet meer dan circa 2 uur extra schaduwhinder ten gevolge van de nieuwbouw mag ondervinden per dag. Het aantal woningen waarvoor schaduwwerking als gevolg van de nieuwbouw optreedt is derhalve klein en de impact beperkt. Er is geen sprake van ernstige beperking van dag- en zonlicht. Bezinning vormt geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

4.16 Windcomfort

Voor gebouwen hoger dan 30 meter is een windstudie gewenst. De maximum bouwhoogte van de zuidelijke toren bedraagt 40 meter, die van de noordelijke toren 31 meter. Daarnaast is het in het kader van een goede ruimtelijke ordening wenselijk om het windklimaat rond het gebouw aan de Jan Tooropstraat te onderzoeken.

Om die reden is er door OMRT een windcomfortstudie uitgevoerd (zie bijlage 15 Windonderzoek), waarin inzichtelijk gemaakt wordt wat het windcomfort op straatniveau is. Aanvullend is ten behoeve van de omgevingsvergunning gekeken naar het windcomfort rondom entrees en de binnentuin en de impact van de nieuwe ontwikkeling rondom de bestaande bebouwing in de omgeving van de nieuwe ontwikkeling.

Het windklimaat is over het algemeen goed. Rondom de laagbouw is het klimaat zeer goed, met lokaal een uitzondering. De impact op de omgeving is beperkt, alleen rondom de metrolijn is een verslechtering naar klasse C te zien. Dit klimaat is desondanks 'goed' voor de activiteit lopen. De noord- en oostzijdes van de torens hebben een goed klimaat, de zuid- en westzijde slechter. In het ontwerp kan dit klimaat eventueel verbeterd worden door strategische positie van entrees, en aanpassen van de torenvorm of het toepassen van vegetatie en schermen. Er ontstaat nergens windgevaar.

Torens

- Over het algemeen hebben de noord- en oostkanten van het gebouw een zeer goede windklimaat waardoor deze geschikt zijn voor alle voetgangersactiviteiten, inclusief entrees.
- De zuidzijdes van de torens hebben een slechter windklimaat voor recreatieve voetgangersactiviteiten. Het is niet wenselijk hier terrassen of entrees te plaatsen.
- De slechtere windcondities door wind uit de west- en zuidwestelijke richtingen kunnen enerzijds worden verklaard door het open gebied met beperkte belemmeringen in het zuidwesten van het gebied, gecombineerd met de dominante zuidwestelijke windrichting.
- Op de zuidwesthoeken kunnen eventueel wel entrees worden geplaatst, door een lokaal beter windklimaat.
- Er ontstaat geen windgevaar rondom de torens

Sociale woningbouw

- De west- en zuidzijde van het gebouw hebben grotendeels klasse A en B (goed), en plaatselijk C en D (matig). Dit is mede het gevolg van de hogere torens langs de westzijde van het gebouw. De rest van het gebouw, namelijk de binnenplaats, de oost- en noordgevels en de oksel van het gebouw liggen in de luwte van het gebouw zelf en zijn omgeving.
- Alledrie de entrees hebben een goed windklimaat. Dit is het gevolg van de plaatsing van de entrees aan de noordzijde, oostzijde en in de oksel van het gebouw.
- De binnenplaats heeft een goed windklimaat met klasse A, waardoor het een goede omgeving is voor langdurige buitenactiviteiten zoals zitten en dineren.
- De op het oosten gerichte gevel heeft volledig een klasse A, waardoor het een goede omgeving is voor een entree en activiteiten als 'zitten' of langdurig verblijf.
- Mede als gevolg van de torens aan de westzijde, is langs de westgevel lokaal klasse C en D te zien.
- Er ontstaat geen windgevaar in het gehele gebied rondom het gebouw.

Omgeving

- Rondom de gebouwen ten noorden van het plan heerst zowel in de nieuwe als bestaande situatie een goed klimaat.
- Langs de metrolijn, ten westen van de ontwikkeling, verslechtert het klimaat enigszins, met een groter gebied klasse C als gevolg. Voor de activiteit "lopen" is dit nog steeds een goed klimaat.
- De noordwesthoek van het gebouw ten zuiden van de ontwikkeling heeft lokaal een gebied met klasse D in zowel de nieuwe als de bestaande situatie. Het gebied met klasse C vergroot enigszins door de nieuwe ontwikkeling.
- Ten oosten van de ontwikkeling is geen impact te zien door de nieuwbouw

Maatregelen

Maatregelen zijn in principe niet vereist, maar kunnen altijd bijdragen aan het verbeteren van het windklimaat. Vijf suggesties zijn toegelicht:

- Het is van belang de entrees op posities te plaatsen met windklasse A en B.
- Verhoogde borstweringen voor balkons aan de westzijde van het sociale gebouw en/of aan de torens verbeteren het klimaat in de buitenruimtes
- Vegetatie in de tussengebieden en het juiste landschapsontwerp kunnen het windklimaat nog verder verbeteren.
- Het toepassen van een setback op de plint of het versmallen van de toren vermindert de 'valwinden' en verbetert het klimaat op straatniveau.
- Het plaatsen van balkons op de zuid- en westzijde van de torens vermindert de valwinden en verbetert het klimaat op straatniveau

Windhinder vormt geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

4.17 Vormvrije m.e.r. beoordeling

Het instrument milieueffectrapportage (m.e.r.) is ontwikkeld om het milieubelang een volwaardige plaats in bepaalde plan- en besluitvormingsprocessen te geven. Enerzijds maakt het opstellen van een milieueffectrapport (MER) de initiatiefnemer bewust van de milieugevolgen en anderzijds kan de overheid diverse milieugevolgen in samenhang met elkaar en op een voor de burger transparante wijze bij de besluitvorming betrekken. De regelgeving met betrekking tot de milieueffectrapportage is verankerd in de Wet milieubeheer. Voor sommige plannen of activiteiten geldt direct de verplichting om een MER op te stellen, maar er zijn ook plannen waarvoor het bevoegd gezag moet beoordelen of zij het nodig vindt om ter voorbereiding van een besluit een MER te laten maken (m.e.r.-beoordeling).

In het Besluit m.e.r. is opgenomen voor welke activiteiten de m.e.r.-(beoordelings)plicht bestaat. Het gaat dan met name om activiteiten die aanzienlijke nadelige effecten op het milieu kunnen hebben. Ook kan er sprake zijn van een zogenoemde vormvrije m.e.r.-beoordeling. Dit geldt voor activiteiten die wel worden genoemd in het Besluit m.e.r., maar vanwege de omvang van de activiteit (onder de drempelwaarde) geen m.e.r.-(beoordelings)plicht kent.

De voorgenomen ontwikkeling behelst de stedelijke vernieuwing van de Johan Greivestraat, gelegen aan de Johan Greivestraat en de Jan Tooropstraat. Het gaat om sloop-nieuwbouw en een toename van circa 150 woningen (zie hoofdstuk 2 voor een meer uitgebreide beschrijving van het project). De stedelijke vernieuwing valt daarmee onder categorie D 11.2 "de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen".

De omschrijving van de drempelwaarden die bij deze categorie horen is opgenomen in onderstaande tabel.

D 11.2	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1°. een oppervlakte van 100 hectare of meer, 2°. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of 3°. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m ² of meer.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.
--------	---	---	---	---

Voor de categorie D 11.2 activiteit uit de bijlage bij het Besluit m.e.r. geldt een ondergrens voor een m.e.r.-beoordelingsplicht. De activiteit die met de omgevingsvergunning mogelijk wordt gemaakt (gedeeltelijk sloop-nieuwbouw en een toename van circa 150 woningen) blijft onder deze drempelwaarden. Dit betekent dat er in dit geval geen directe m.e.r.-plicht of m.e.r.-beoordelingsplicht bestaat, maar dat een vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd dient te worden.

Hiervoor is een separate MER-aanmeldnotitie opgesteld (zie Bijlage 16), met daarin de informatie op basis waarvan het bevoegd gezag kan en moet besluiten of er sprake is van "belangrijke nadelige

gevolgen voor het milieu", die het doorlopen van de m.e.r.-procedure wenselijk/noodzakelijk maken. Deze informatie is tevens opgenomen in de toelichting op dit bestemmingsplan.

Uit de effecten die zijn beschreven kan worden geconcludeerd dat als gevolg van de stedelijke vernieuwing van de Johan Greivestraat, bestaande uit sloop-nieuwbouw, er geen sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Geconcludeerd wordt dat er geen MER noodzakelijk is.

Hoofdstuk 5 Juridische toelichting

5.1 Algemeen

Waar de overige paragrafen van deze bestemmingsplantoelichting de achtergronden van het bestemmingsplan belichten, geeft deze paragraaf een toelichting op de bestemmingsplanregels. Uitgelegd wordt wat de bedoeling en strekking is van de verschillende onderdelen van de regels. Daartoe worden in deze paragraaf de regels per artikel toegelicht.

Het (juridisch deel van het) bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding en regels, vergezeld van een toelichting. De verbeelding heeft een functie van visualisering van de bestemmingen. De verbeelding vormt samen met de regels het voor de burgers bindende deel van het bestemmingsplan. De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing, regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken. De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken. Per hoofdstuk zullen de diverse regels artikelsgewijs worden besproken.

De toelichting heeft geen bindende werking; de toelichting maakt juridisch ook geen onderdeel uit van het bestemmingsplan, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van de bestemming en overige regels. In de toelichting wordt ook een relatie met het relevante beleid gelegd en een gebiedsbeschrijving gegeven. Op basis van het beleid en de gebiedsbeschrijving zijn vervolgens de uitgangspunten voor het bestemmingsplan geformuleerd.

5.2 Planvorm

Dit bestemmingsplan is gericht op ontwikkeling: de bestaande bebouwing zal worden gesloopt en plaatsmaken voor nieuwbouw. Het bestemmingsplan maakt deze ontwikkeling mogelijk. Er is gekozen voor een gedetailleerd bestemmingsplan, met daarin de nodige flexibiliteit om te kunnen komen tot een zo goed mogelijk resultaat.

5.3 Artikelsgewijze toelichting

5.3.1 Toelichting op de planregels

- **Algemeen**

In de standaarden voor vergelijkbaarheid, de SVBP 2012, is voorgeschreven hoe de regels van het bestemmingsplan dienen te worden opgebouwd. Voor de leesbaarheid en raadpleegbaarheid dienen de regels in hoofdstukken te worden geplaatst. Daarbij dient een vaste volgorde te worden aangehouden. De regels van het bestemmingsplan zijn opgebouwd uit vier hoofdstukken.

In het eerste hoofdstuk worden de begrippen en wijze van meten behandeld. Deze hebben als doel begrippen in de regels te verklaren en eenduidige richtlijnen te geven op basis waarvan de bouwmaten die zijn opgenomen in de regels dienen te worden gemeten.

In het tweede hoofdstuk zijn de regels opgenomen, die betrekking hebben op alle bestemmingen die in het bestemmingsplan zijn opgenomen.

Het derde en vierde hoofdstuk omvat een aantal regels, die niet op een bepaalde bestemming betrekking hebben, maar voor het gehele bestemmingsplan gelden.

Het overgangsrecht en de anti-dubbeltelregel zijn opgenomen in het Bro met de verplichting deze over te nemen in het bestemmingsplan. In een bestemmingsregel wordt aangegeven waarvoor en – zo nodig – hoe de betreffende gronden mogen worden gebruikt en bebouwd. Ter bevordering van de leesbaarheid en de raadpleegbaarheid is hierbij een vaste volgorde aangehouden.

In de bestemmingsomschrijving is beschreven welke functies binnen de betreffende bestemming zijn toegestaan. In de bouwregels is weergegeven of en hoe gebouwd mag worden. Daarin wordt in algemene zin geregeld in alle bestemmingen dat er slechts gebouwd mag worden ten behoeve van de bestemming. In de navolgende (sub)leden zijn maten zoals oppervlakten en bouwhoogten opgenomen, die betrekking hebben op de toegestane gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde. In een

aantal gevallen is een afwijking van bepalingen in de eerder genoemde leden als direct recht mogelijk, in andere gevallen moet het dagelijks bestuur een besluit nemen om af te wijken van de regels uit het bestemmingsplan.

In de specifieke gebruiksregels zijn nadere bepalingen gegeven over de functies die zijn vermeld in de doeleindenomschrijving. Zo kan bijvoorbeeld de omvang van bepaalde functies beperkt worden, of de situering van functies worden aangewezen.

- **Begrippen**

Artikel 1 geeft, in alfabetische volgorde, een omschrijving van een aantal begrippen die in de regels worden gebruikt. Hiermee wordt formeel vastgelegd wat wel en wat niet onder het betreffende begrip moet worden verstaan. Dit artikel is dus primair bedoeld om begrippen duidelijk te begrenzen en niet om de gedachten achter de gebruikte termen uit te leggen. Daarvoor is juist deze toelichting bedoeld. In deze toelichting worden gehanteerde begrippen waar nodig uitgelegd.

- **Wijze van meten**

Met dit artikel wordt aangegeven op welke wijze moet worden beoordeeld in hoeverre een initiatief past binnen de minima en maxima die door de overige regels worden aangegeven.

5.3.2 Toelichting op de bestemmingen

In deze paragraaf worden de juridische aspecten van de bestemmingsbepalingen toegelicht.

Artikel 3 Groen

De bestemming Groen is gegeven aan de grond die hoofdzakelijk bedoeld zijn voor groenvoorzieningen. Binnen deze bestemming is nog de aanduiding 'parkeergarage' opgenomen. Hier kan een ondergrondse parkeergarage worden gebouwd.

Artikel 4 Verkeer

De gronden die hoofdzakelijk een verkeersfunctie hebben de bestemming 'Verkeer' gekregen. Een ondergrondse parkeergarage is toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage'

Artikel 5 Wonen

De woongebouwen binnen het plangebied hebben de bestemming 'Wonen' gekregen. Op de verbeelding zijn de bouwhoogtes aangebracht. In de regels is geregeld dat de op de verbeelding aangebrachte bouwhoogtes de maximale hoogtes zijn en dat bebouwing alleen is toegestaan binnen de bouwvlakken.

In een deel van het plangebied, langs de Jan Tooropstraat, wordt een beperkte mate van functiemenging voorgestaan. In de regels worden dan ook binnen de aanduiding 'gemengd' verschillende functies, onder meer bedrijven, detailhandel en dienstverlening, mogelijk gemaakt. Ter plaatse van de aanduiding 'horeca' is tevens lichte horeca toegestaan. Het maximale bruto vloeroppervlak per vestiging bedraagt 250 m².

Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van wonen - kinderdagverblijf' is een kinderdagverblijf toegestaan in de eerste en tweede bouwlaag met een maximum bruto vloeroppervlak van 450 m².

Het maximaal aantal woningen dat is toegestaan bedraagt 265. Bouwen is alleen toegestaan als de woningen beschikken over een stille zijde.

Verder wordt door middel van de aanduiding 'parkeergarage' aangegeven waar waar een ondergrondse parkeergarage gerealiseerd mag worden.

Artikel 6 Anti-dubbeltelregel

Dit artikel bevat een algemene regeling waarmee kan worden voorkomen dat er in feite meer wordt gebouwd dan het bestemmingsplan beoogd.

Artikel 7 Algemene bouwregels

In deze regel wordt geregeld dat bepaalde overschrijdingen van de bouwregels zijn toegestaan.

Artikel 8 Algemene gebruiksregels

Dit artikel bevat een algemeen gebruiksverbod, verbodsregels, regels ten aanzien van auto- en

fietsparkeren, welke bedrijven zijn toegestaan en onder welke omstandigheden kan worden afgeweken van het besetmmingsplan.

Artikel 9 Overige regels

In artikel 9 wordt verwezen naar de geldende wet en regelgeving ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan.

Artikel 10 Overgangsrecht

Hier wordt geregeld dat bouwwerken mogen worden gehandhaafd of gebruik mag worden voortgezet vanaf het moment dat het plan rechtskracht heeft verkregen ondanks dat de bebouwing of het gebruik niet (langer) overeenkomt met de regels die in dit bestemmingsplan worden gegeven.

Artikel 11 Slotregel

De slotregel ten slotte geeft de officiële benaming van dit bestemmingsplan weer alsmede de datum van vaststelling door de gemeenteraad.

Hoofdstuk 6 Economische uitvoerbaarheid

De gemeente is volgens de Wet ruimtelijke ordening verplicht om kostenverhaal toe te passen in geval het een bouwplan betreft voor het toevoegen van één of meerdere woningen. Hiervoor dient een exploitatieplan vastgesteld te worden, tenzij het kostenverhaal anderszins is verzekerd.

Op basis van het aanvullend convenant erfpacht zijn door de gemeente Amsterdam en de ontwikkelaar De Key in het kader van dit plan afspraken gemaakt over de financiële afhandeling. Het betreft afspraken aangaande de realisatie van de plannen en het verhalen van ambtelijke kosten. Het vaststellen van een exploitatieplan is derhalve niet meer nodig; het kostenverhaal is namelijk anderszins verzekerd.

6.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.1.1 Participatie voortraject

Voor het project is een website opgericht met informatie: www.johangreivestraat.nl.

Om buurtbewoners te betrekken bij de ontwikkeling van de plannen voor sloop- en nieuwbouw zijn er verschillende participatiebijeenkomsten geweest. Vanwege covid waren veel van deze bijeenkomsten online. De presentaties en verslagen van deze bijeenkomsten staan op de website Johan Greivestraat .

Op deze site wordt ook informatie verstrekt over de planning, het nieuwbouwplan en het sociaal plan.

Met buurtbewoners die zich hadden aangemeld, zijn twee bijeenkomsten georganiseerd met een klankbordgroep. Hierin is gesproken over de belangrijkste prioriteiten uit de buurt die uit de online informatiebijeenkomst van 8 april kwamen.

Ook is uitvoerig gesproken met de bewonerscommissie. Deze gesprekken hebben uiteindelijk geleid tot een plan waarin beide partijen zich kunnen vinden. Dit is op 11 februari 2022 contractueel vastgelegd.

6.1.2 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro

Conform het bepaalde in artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening vindt overleg plaats met "de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn". Door ProRail en Waternet is een reactie gegeven op het voorontwerpbestemmingsplan.

ProRail constateerde dat het trillingshinderonderzoek niet als bijlage bij het bestemmingsplan was opgenomen. Dit rapport is nagezonden en opgenomen als bijlage bij de toelichting. Hieruit blijkt dat in de toekomstige nieuwbouw weinig tot geen trillingshinder zal optreden vanwege het railverkeer en dat alleen maatregelen nodig zijn als gekozen wordt voor houtskeletbouw. Het is niet nodig om het bestemmingsplan op dit punt aan te passen.

Waternet had een aantal tekstuele opmerkingen en aanvullingen op het geohydrologisch rapport. De tekstuele opmerkingen zijn verwerkt en het geohydrologisch rapport is aangevuld en als bijlage bij de toelichting opgenomen. Het is niet noodzakelijk het bestemmingsplan naar aanleiding van deze reactie te wijzigen.

6.1.3 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan wordt na vooroverleg voor 6 weken ter inzage gelegd. Gedurende die periode kan een ieder zienswijzen indienen.

