

MER Aanmeldnotitie

Johan Greivestraat te Amsterdam

Datum: 17 januari 2023

Status: Definitief v2

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 De Key heeft aangegeven om te willen starten met de sloop en nieuwbouw van 4 blokken middelhoogbouw (flats) aan de Johan Greivestraat. De opgave voor de sloop/nieuwbouw bestaat uit het slopen van de 4 flats aan de Johan Greivestraat en het realiseren van 3 nieuwbouw appartementencomplexen op deze locatie.

De stedelijke vernieuwing past niet binnen de kaders van het vigerende bestemmingsplan 'Overtoomse Veld'. Om de plannen uit te kunnen voeren, is een planologische procedure noodzakelijk. Ten behoeve van deze planologische procedure moeten alle relevante milieuaspecten worden onderzocht. Ook moet er een vormvrije m.e.r.-beoordeling worden uitgevoerd. De voorliggende aanmeldnotitie bevat deze vormvrije m.e.r.-beoordeling.

1.2. Wettelijk kader

De milieueffectrapportage (m.e.r.) is bedoeld om het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming in te brengen en is verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten van de overheid over initiatieven en activiteiten van publieke en private partijen die belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben. De wettelijke eisen ten aanzien van m.e.r. zijn vastgelegd in de Wet milieubeheer en in het Besluit m.e.r.

In de Wet milieubeheer en het Besluit m.e.r. wordt onderscheid gemaakt in activiteiten die m.e.r.-plichtig zijn (de zogenaamde bijlage C-activiteiten) en activiteiten die m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn (de zogenaamde bijlage D-activiteiten). Een belangrijk product van hierbij is het milieueffectrapport (MER).

Bij sommige besluiten is niet meteen duidelijk of sprake kan zijn van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. In deze gevallen moet eerst worden beoordeeld of sprake is van een m.e.r.-plicht. Dit gebeurt door middel van een aparte procedure, de zogenoemde m.e.r.-beoordeling.

Deze m.e.r.-beoordeling is ook vereist voor activiteiten die onder de drempelwaarden van het Besluit m.e.r. liggen.

In die gevallen moet het bevoegde gezag er zich van vergewissen dat er geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn. Voor deze ‘vergewisplicht’ gelden geen vormvoorschriften en is sprake van een vormvrije m.e.r.-beoordeling.

Bij de vormvrije m.e.r.-beoordeling moet volgens bijlage III van de EEG-Richtlijn Milieueffectbeoordeling (85/337/EEG) worden getoetst aan de drie volgende criteria:

Criterium	Beoordelingscriterium
1. Kenmerken van de projecten	Bij de kenmerken van de projecten moet in het bijzonder in overweging worden genomen: • de omvang van het project, • de cumulatie met andere projecten, • gebruik van natuurlijke hulpbronnen, • de productie van afvalstoffen, • verontreiniging en hinder, • risico van ongevallen, vooral gelet op de gebruikte stoffen of technologieën.
2. Plaats van de projecten	Bij de mate van kwetsbaarheid van het milieu in de gebieden waarop de projecten van invloed kunnen zijn moet in het bijzonder in overweging worden genomen: • het bestaande grondgebruik, • relatieve rijkdom aan en de kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied, • het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor de volgende typen gebieden: 1. wetlands 2. kustgebieden 3. berg- en bosgebieden 4. reservaten en natuurparken 5. gebieden die in de wetgeving van lidstaten zijn aangeduid of door die wetgeving worden beschermd; speciale beschermingszones door de lidstaten aangewezen krachtens Richtlijn 79/409/EEG (= Vogelrichtlijn) en Richtlijn 92/43/EEG (= Habitatrichtlijn) 6. gebieden waarin de bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden 7. gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid 8. landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang
3. Kenmerken van het potentiële effect	Bij de potentiële aanzienlijke effecten van het project moeten in samenhang met de criteria van de punten 1 en 2 in het bijzonder in overweging worden genomen: • het bereik van het effect (geografische zone en grootte van de getroffen bevolking), • het grensoverschrijdende karakter van het effect • de waarschijnlijkheid van het effect, • duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect.

Op basis van de herziene m.e.r.-richtlijn die per 7 juli 2017 in werking is getreden dient de gemeente op basis van een aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling een besluit te nemen of het opstellen van een milieueffectrapportage noodzakelijk is.

1.3. Vormvrije m.e.r.-beoordeling

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 (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.

De voorliggende MER -aanmeldnotitie bevat 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.

1.4. Naam en adresgegevens initiatiefnemer

De initiatiefnemer is Woonstichting Lieven De Key, Hoogte Kadijk 176, 1018 BK Amsterdam.

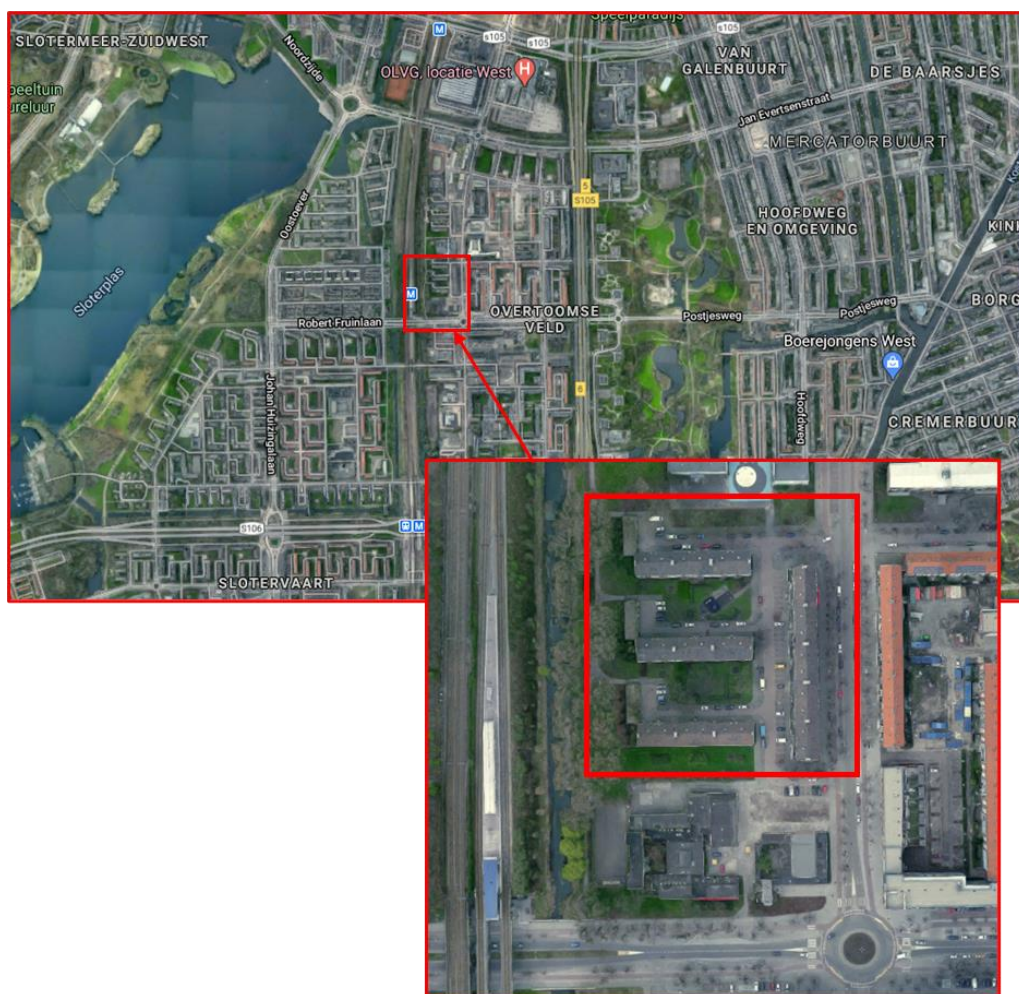
2. Kenmerken van het project

2.1. Aanleiding van de activiteit

Op 11 februari 2004 heeft de gemeente Amsterdam het Vernieuwingsplan 'Overtoomse Veld' vastgesteld. Het Vernieuwingsplan is een ruimtelijk/stedenbouwkundig plan met randvoorwaarden en uitgangspunten voor stedelijke vernieuwing in de Westelijke Tuinsteden, waaronder de projectlocatie. Omdat de huidige woningen technisch aan het eind van hun levensduur zijn en de openbare ruimte op een aantal plekken als sociaal onveilig beleefd wordt, heeft De Key in samenwerking met de gemeente een ontwerp gemaakt voor vervangende nieuwbouw aan de Johan Greivestraat.

2.2. De locatie van het project

De locatie 'Johan Greivestraat' ligt aan de Johan Greivestraat en de Jan Tooropstraat. De locatie ligt aan de westkant van de wijk Overtoomse Veld ten noorden van de Postjesweg. Aan de westkant grenst de locatie aan de metrolijn tussen Sloterdijk en Zuid/WTC.



Afbeelding: projectlocatie en ligging in de omgeving

2.3. Een beschrijving van de activiteit

2.3.1. 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)¹.

De algemene AUP kenmerken:

Structuur

- Open, repeterende, ritmische verkaveling
- Optimale situering op de zon en overheersende windrichting

Groen

- Hiërarchische opbouw: tuin - straatgroen - plantsoen - park
- Ontspanning en recreatie voor alle leeftijdsgroepen
- Buffer voor geluid en inkijk

Indeling

- Hoogbouw aan de randen
- Wonen haaks op doorgaande (hoofd)wegen
- Gericht op voetganger en fietser; auto gebruik is nog niet in zwang
- Vellige routes voor voetgangers



Afbeelding: Ontstaan Westelijke Tuinsteden (bron: schetsontwerp Johan Greivestraat, 25-6-2020 Arons & Gelauff)

¹ Het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) is een stedenbouwkundig plan voor de uitbreiding van Amsterdam, dat in 1934 tot stand kwam, in 1935 aangenomen werd 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 uitbreidingen naar het westen en zuiden. Het was bedoeld als basis voor de uitbouw van de stad tot het jaar 2000 (bron: Wikipedia).

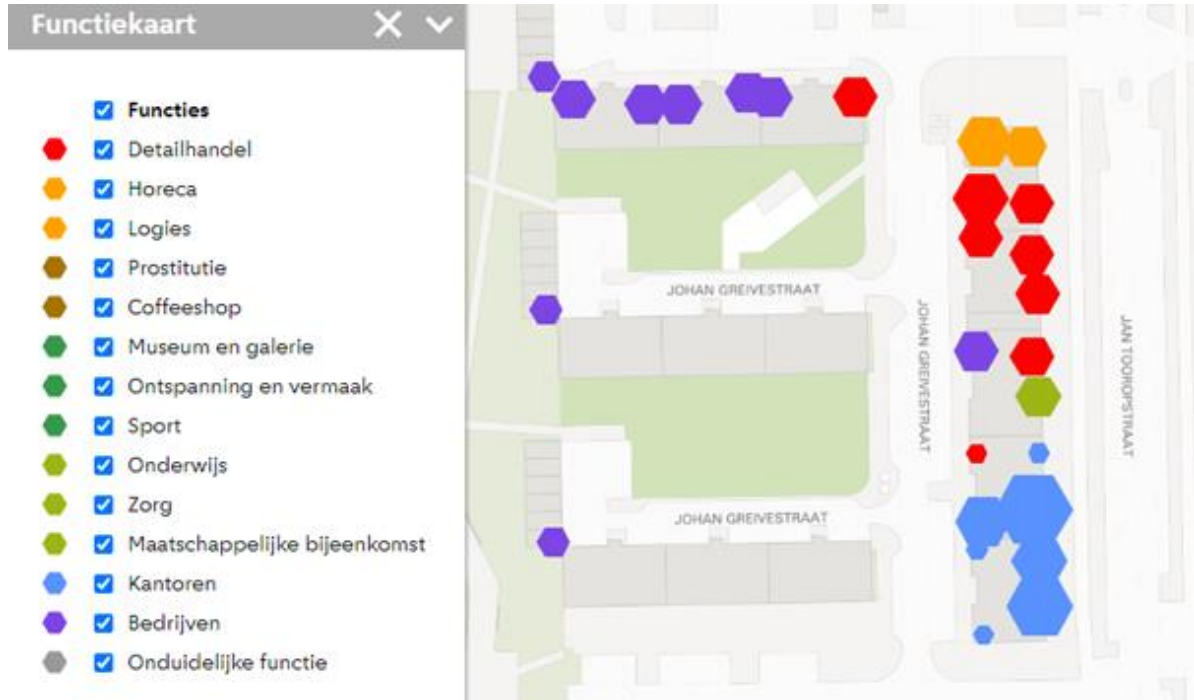
De bestaande woonblokken vormen gezamenlijk een stedenbouwkundig ensemble. De verdeling van woningen en voorzieningen werd in de Tuinstad zorgvuldig verdeeld en de bestaande afwijkende locaties zijn binnen de woningbouwstempels ingepast.

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 Jan Tooropstraat. Het betreft hoofdzakelijk detailhandel en kantoor.



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

Het woningaanbod bestaat uit 112 sociale huurwoningen die technisch aan het eind van hun levensduur zijn en de openbare ruimte wordt op een aantal plekken als sociaal onveilig beleefd.

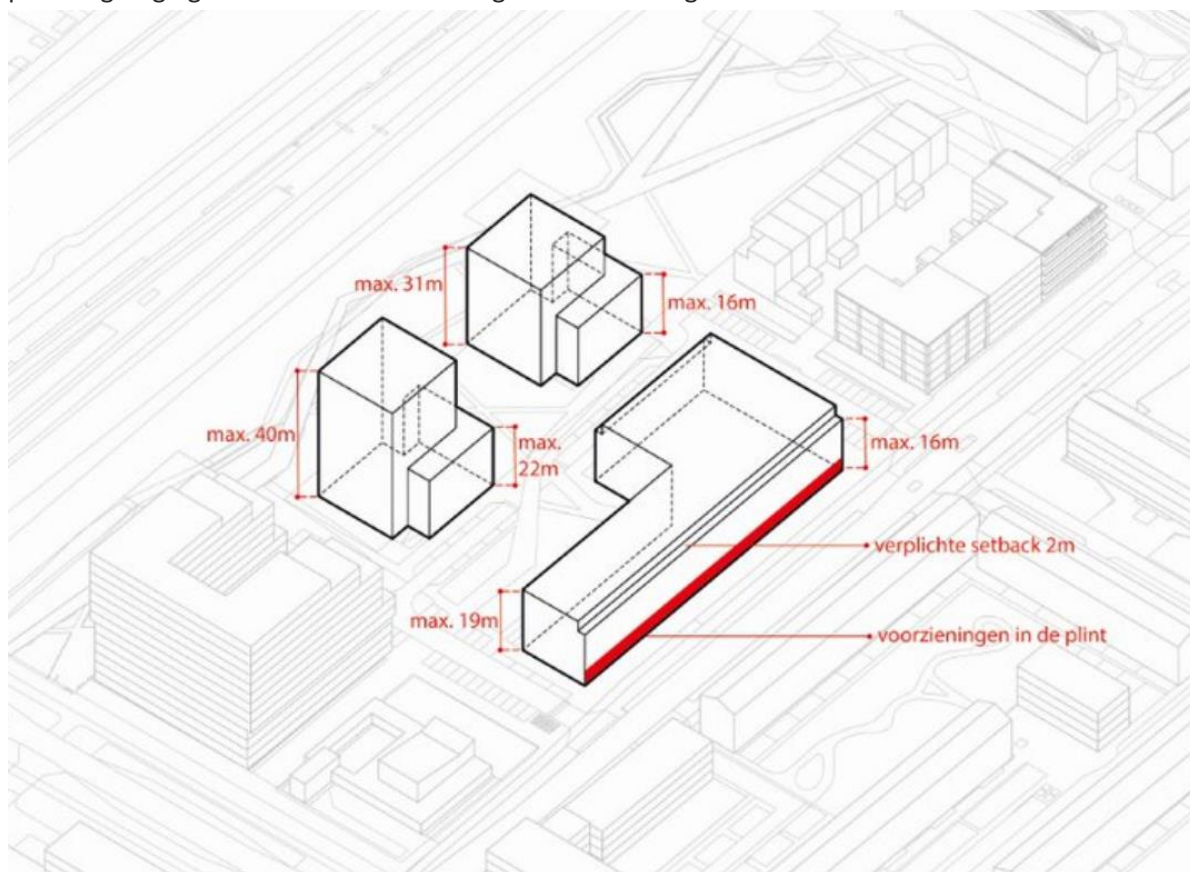
De woningen en de openbare ruimte in de buurt voldoen daarmee niet langer meer aan de wensen van deze tijd. Om dit te veranderen is stedelijke vernieuwing in de vorm van sloop-nieuwbouw noodzakelijk.

2.3.2. Nieuwe situatie

De herontwikkeling van het bezit aan de Johan Greivestraat staat al langer op de planning. De Key heeft aangegeven om op korte termijn te willen starten met de sloop en nieuwbouw op deze locatie. Er wordt een woningbouwverdichting beoogd met differentiatie van woningtypen voor o.a. gezinnen.

Nieuwe bouwvolumes

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. Na de sloop van de 4 bestaande woonblokken zullen de nieuwbouwwoningen verder ontwikkeld worden. In het uitgewerkte plan wordt aan de Jan Tooropstraat een woonblok gebouwd met sociale woningen en worden ter plekke van de 3 flats aan de Johan Greivestraat 2 woontorens op een parkeergarage gerealiseerd. Zie de navolgende afbeelding.



Afbeeldingen: bouwvelop Johan Greivestraat

De woontorens krijgen een maximale bouwhoogte van respectievelijk 40 en 31 meter, het woonblok aan de Jan Tooropstraat wordt maximaal 19 meter hoog.

Programma

Het programma van het woonblok aan de Jan Tooropstraat zal bestaan uit 135 sociale huurwoningen, waarvan 58 appartementen voor terugkerende bewoners en 77 appartementen voor jongeren. In de plint is 850 m² bedrijfsruimte mogelijk.

De twee woontorens aan het Spoorpark zullen maximaal 50 middeldure huurwoningen, 80 vrije sectorwoningen en een kinderdagverblijf in de plint bevatten.

2.4. Het tijdspad van de activiteit

Alle fysieke werkzaamheden die voor de stedelijke vernieuwing noodzakelijk, zullen worden uitgevoerd in de periode 2023 - 2026. De ontwikkeling is voor onbepaalde tijd.

2.5. Productieproces of wijze van aanleg

De bestaande bebouwing wordt gesloopt en vervangen door nieuwbouw. Daarnaast wordt de openbare ruimte opnieuw ingericht. Gelet op de aard van de ingreep en de locatie van het project is geen sprake van grootschalig gebruik van natuurlijke hulpbronnen of van productie van afvalstoffen. Wel is sprake van afvoer van bouw- en slooafval en in de gebruiksfase van productie en verwijdering van huishoudelijk afval e.d. Geprobeerd wordt om de grondstoffen zo veel mogelijk in gesloten kringlopen te houden, ofwel door hergebruik/revisie/upcyclen ofwel door middel van herinvoering in productieprocessen. Voor de afvoer van huishoudelijk afval worden de reguliere procedures en processen gevolgd, waardoor geen sprake is van belangrijke (rest)effecten in relatie tot een m.e.r.-procedure.

2.6. Cumulatie-effecten met nabijgelegen projecten

In Overtoomse Veld is de stedelijke vernieuwing in volle gang. Dagelijks werken corporaties, vastgoedpartijen en de gemeente Amsterdam aan extra woningen en aan meer ruimte voor werken en elkaar ontmoeten.

Deze projecten verschillen in schaalgrootte, in tijd, in opgave, in voorgeschiedenis van vernieuwing, in belanghebbenden en in eigendom.²

Dit heeft tot gevolg dat er geen noodzaak is om alle typen deelprojecten als één geheel te beschouwen. Onderhavig project staat op zichzelf, heeft zijn eigen tijdpad, procedures en financiering. Er is geen sprake van cumulatie waar rekening mee gehouden hoeft te worden.

2.7. Een beschrijving van toekomstige ontwikkelingen

De Omgevingsvisie Amsterdam 2050 en het woningbouwbeleid van de gemeente Amsterdam zetten in op groei van het aantal woningen. Dit wordt bereikt door nieuwbouw, met name door transformatie van andere functies.

Met het programma Koers 2025 is de woningbouwambitie uit de structuurvisie in de versnelling gezet. Al in 2025 moeten 50.000 woningen zijn gerealiseerd.

² Zie <https://www.amsterdam.nl/projecten/overtoomse-veld-stedelijke-vernieuwing/>

Dit komt neer op jaarlijks minimaal 5.000 woningen. Daarnaast wordt er gestudeerd op aanvullende verdichtingsmogelijkheden, vooral buiten de Ringweg-A10: In de Westelijke Tuinsteden, in Zuidoost, in Noord en in Buitenveldert.

De komende jaren zal dit niet veranderen, gezien de enorme woningbouwopgave van circa 250.000 nieuwe woningen, die voor de metropoolregio geldt.

3. Plaats van het project

Een voorgenomen activiteit vindt altijd plaats in een bepaalde omgeving, bijvoorbeeld een binnenstedelijk gebied, een historisch veenlandschap of een gebied met hoge ecologische waarden. Deze verschillende gebieden zijn in meer of mindere mate kwetsbaar voor nieuwe activiteiten.

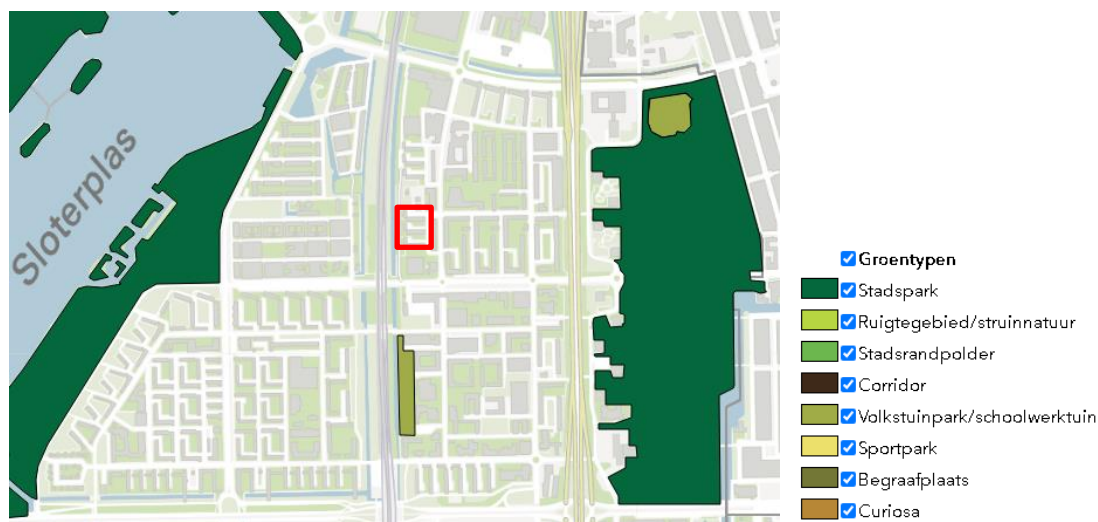
De projectlocatie ligt aan de westkant van de buurt Overtoomse Veld ten noorden van de Postjesweg. Aan de oostkant grenst de locatie aan de metrolijn tussen Sloterdijk en Zuid/WTC. De directe omgeving is volledig bebouwd en van een voor nieuwe activiteiten kwetsbaar gebied is geen sprake. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied ligt op een kleine 10 kilometer afstand. Ecologie).



Afbeelding: Situering ontwikkellocatie ten opzichte van Natura 2000-gebieden

Ten oosten van de projectlocatie ligt op een afstand van ongeveer 500 meter het Rembrandtpark. Dit park is onderdeel van de Hoofdgroenstructuur Amsterdam, type stadspark en een deel schoolwerktuinen. Ook ten zuiden van de locatie, op een afstand van 300 meter, zijn schoolwerktuinen.

Het Sloterpark bevindt zich aan de westkant, op circa 650 meter afstand. Ook dit park behoort tot de hoofdgroenstructuur type stadspark.



Afbeelding: Uitsnede hoofdgroenstructuur Amsterdam, projectlocatie rood omkaderd (www.amsterdam.nl)

Stadsparken in Amsterdam zijn bedoeld voor intensief recreatief gebruik.

Stadspark	
Gebruik, gewenste beleving	Een groene, park- tot tuinachtige omgeving in een stedelijke context. Specifieke voorzieningen voor diverse doelgroepen zijn aanwezig. Natuurlijke elementen en tuin- en landschapsarchitectonische kwaliteiten vormen bijzondere attracties.
Gewenste zonering	Entreezone, parkzone met intensief en extensief gebruikte delen. Extensief gebruikte delen bij voorkeur met natuurlijk karakter (natuurzone).
Type beheer	Intensief tot extensief.
Ontsluiting	Maximaal.
Bezoekersdruk	Intermediair tot hoog.
Voorbeelden	Erasmuspark, Eendrachtspark, Baanackerspark, Gijsbrecht van Aemstelpark, Sloterpark, Noorderpark, Westerpark, Vondelpark.
Beleidsintentie	Hoge bezoekersaantallen en een hoge gebruiksintensiteit. De voorzieningen en de ontsluiting moeten erop afgestemd zijn zoveel mogelijk mensen te bedienen, zonder dat het groene karakter verloren gaat. Binnen de randvoorwaarden van het recreatieve gebruik moet het beheer erop gericht zijn dat het park zoveel mogelijk verschillende soorten planten en dieren herbergt. Parken mogen niet opgevuld worden met verspreide, maar dominante bebouwing. Het cultuurhistorisch karakter moet in stand blijven. Het gebied moet zorgvuldig beheerd worden volgens een goedgekeurd beheerplan. Evenementen die aansluiten bij de mogelijkheden, het karakter, de omvang en de opzet van het park (bijvoorbeeld culturele en muzikale voorstellingen, sportevenementen en manifestaties).
Inpasbare voorzieningen	Entree- en parkzone: Informatieborden, kiosk of andere kleinschalige horecavoorziening, kleine sport/spel voorzieningen zoals kinderspeelplaats, speelweide, kinderbadje, fitnessstoestellen, kinderboerderij, centrum milieueducatie, verhard basketbalveld, kunstwerken e.d.. Tijdelijke toiletten (bijvoorbeeld bij evenementen of in de zomer bij de kinderbadjes). Grootte en uitvoering van de voorzieningen is afhankelijk van de grootte en de gebruiksintensiteit van het park. Natuurzone: Groene attracties zoals een natuurpad, rosarium of kruidentuin. Natuurlijke elementen mogelijk, zoals een natuurvriendelijke oever of bloemenweide. Geen parkeervoorzieningen. Oplossingen voor parkeren ten behoeve van voorzieningen moeten buiten het park worden gevonden. In totaal mag maximaal 5% van het stadspark verhard en/of bebouwd zijn. Voorkomen dat parken een overmaat aan voorzieningen krijgen. Nieuwe infrastructuur alleen als dat een recreatieve meerwaarde geeft.

Afbeelding: Beschrijving stadspark, bron: structuurvisie Amsterdam

De gemeente Amsterdam werkt momenteel aan nieuw beleid voor de hoofdgroenstructuur. Dit beleid is echter nog niet door de gemeenteraad vastgesteld en is formeel nog niet van toepassing. In het nieuwe beleid is het Spoorpark, dat grenst aan de herontwikkeling, aangewezen als groene verbinding en stadsnatuur verbinding.

Het Spoorpark is recentelijk aangelegd ten behoeve van de verdichting in Overtoomse Veld. Het heeft als doel een groen, openbaar gebied te maken met ruime gebruiksmogelijkheden voor de bewoners. In de nieuwe situatie wordt het Spoorpark doorgetrokken binnen het plangebied van de Johan Greivestraat, waardoor de oppervlakte van het park met ca. 3.700 m² toeneemt³.

4. Kenmerken van het potentiële effect

De voorgenomen ontwikkeling kan mogelijk nadelige gevolgen hebben voor het milieu. In dit hoofdstuk zijn (de uitkomsten van de onderzoeken naar) de milieueffecten van de voorgenomen ontwikkeling per onderwerp onderzocht en beschreven.

Zoals beschreven in hoofdstuk 2 behelst het project de stedelijke vernieuwing van de Johan Greivestraat en maakt het onderdeel uit van een stedelijke vernieuwingsopgave van Overtoomse Veld. Het bereik van het mogelijke effect beperkt zich tot de directe omgeving van het projectgebied, omdat significante wijzigingen op de omgeving op het gebied van verkeer, geluid of luchtkwaliteit niet worden verwacht. Ook is er geen sprake van grensoverschrijdende effecten. Deze conclusie volgt uit de uitgevoerde onderzoeken die verderop in dit hoofdstuk staan beschreven.

4.1. Verkeer en parkeren

Door Goudappel Coffeng is voor het project een verkeersonderzoek gedaan (Verkeersonderzoek herontwikkeling Johan Greivestraat, kenmerk 012207.30052022.R2.01, 9 september 2022).

Verkeerseffecten

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 verkeerstoename beperkt. 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. De intensiteiten nemen hier met 190 tot 230 motorovertuigen per etmaal toe in vergelijking met de autonome situatie in 2035.

³ Concept Investeringsnota Johan Greivestraat, juni 2022

Verkeersafwikkeling

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.

Parkeren

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

Ten aanzien van het fietsparkeren zijn voor het nieuw te realiseren programma in de openbare ruimte in totaal 177 stallingsplaatsen nodig, waarvan 133 ten behoeve van de woningen en 44 ten behoeve van BOG. Fietsparkeren voor bewoners wordt in pandig opgelost op eigen terrein.

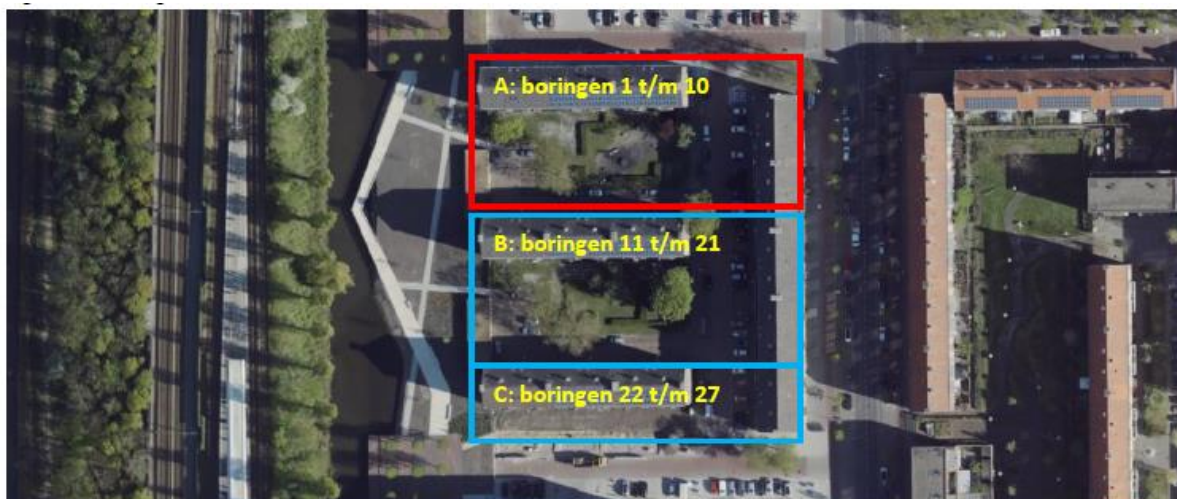
Voor het stallen van scooters zijn in totaal 6 scooterparkeerplaatsen nodig.

Tijdens de procedure van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), zal het aanbod van stallingsruimte in het plangebied in meer detail worden vormgegeven en toegelicht.

Het onderwerp verkeer en parkeren geeft geen aanleiding tot het uitvoeren van een MER. Een belangrijk negatief gevolg voor het milieu is niet aan de orde.

4.2. Bodem

Voor het bestemmingsplan is door Prominenz ter plaatse bodemonderzoek 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 de voorgenomen ontwikkeling. 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. Het aspect 'Bodem' geeft geen aanleiding tot het uitvoeren van een MER.

4.3. Water

De voorgenomen activiteiten zorgen niet voor wijzigingen in de waterstructuur en er wordt geen water gedempt. Als gevolg van de nieuwe inrichting neemt 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. Door Tjaden is daarom geohydrologische onderzoek gedaan (kenmerk S21.168-H2/HH, 26 april 2022).

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.

Materiaalkeuze

Op basis van de Keur is het niet toegestaan om initiatieven te ontplooien 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.

Door het treffen van maatregelen voor de parkeerkelder, de keuze van de materialen, de aanleg van een nieuw rioolstelsel en maatregelen voor het vasthouden en bergen van hemelwater zal het plan geen negatieve invloed hebben op het grondwater of andere aspecten van de waterhuishouding. Er is geen MER noodzakelijk.

4.4. Geluid

Op grond van de Wet geluidhinder is akoestisch onderzoek verplicht voor nieuwe geluidgevoelige bestemmingen die worden gerealiseerd binnen de geluidzone van industrieterreinen, wegen of spoorwegen die op grond van de Wet geluidhinder zijn gezoned.

Het plangebied 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.

Door Cauberg Huygen is daarom akoestisch onderzoek gedaan. 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.

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 Lvl,cum bedraagt ten hoogste 60 dB met aftrek. De gecumuleerde geluidbelastingen LVL,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 Lvl,cum bedraagt ten hoogste 63 dB met aftrek. De gecumuleerde geluidbelastingen LVL,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.

De woningen zelf zullen geen negatief effect op de geluidssituatie in de omgeving hebben, omdat er geen sprake is van bedrijfsmatige activiteiten. Er zijn hierbij geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu en er is geen aanleiding tot het uitvoeren van een MER.

Het bestemmingsplan voorziet verder 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. 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. Uit de geluidsberekeningen die hiervoor zijn gemaakt, blijkt dat geen sprake is van een verhoogde geluidsbelasting bij de omliggende woningen rondom de buitenspeelplaats (Onderzoek stemgeluid nieuwbouw kinderdagverblijf, M+P, rapportnr. M+P.GARD.21.01.1, 29 juni 2022). Wel is de geluidsbelasting hoger dan wenselijk bij de nieuw te bouwen appartementen die in de woontoren direct boven de buitenspeelruimte zijn gesitueerd. Hiervoor zijn bouwkundige maatregelen wenselijk. Er is echter geen sprake van significant negatieve effecten op het milieu.

Het onderwerp geluid geeft geen aanleiding tot het uitvoeren van een MER.

4.5. Luchtkwaliteit

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:

- a. Er is geen sprake van normoverschrijding ten gevolge van het project;
- b. Er is per saldo sprake van een verbetering (saldo-benadering);
- c. Het project draagt niet in betekende mate (NIBM) bij aan de luchtkwaliteit;
- d. Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

In de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen' is voor een aantal specifieke projecten een berekening gemaakt bij welk bouwprogramma er nog sprake is van niet in betekenende mate'. Dit is als het project betrekking heeft op maximaal 1.500 woningen of 100.000 m² kantoren (bij één ontsluitingsweg) of een combinatie van beide.

**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	

In het bestemmingsplangebied worden naast sloop-nieuwbouw van bestaande woningen en bedrijfsruimte ongeveer 150 nieuwe woningen gerealiseerd.

Dit aantal blijft ruim onder de grens van maximaal 1.500 woningen. Het project draagt daarmee niet in betekenende mate (NIBM) bij aan de luchtkwaliteit. Dit wordt bevestigd door toepassing van de NIBM-tool (zie tabel hierboven).

Daarnaast blijkt uit de NSL-monitoringskaart bovendien dat in en rond de projectlocatie ruimschoots wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden.

Er is op dit punt dan ook geen aanleiding tot het uitvoeren van een MER. Er zijn geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

4.6. Externe veiligheid

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.

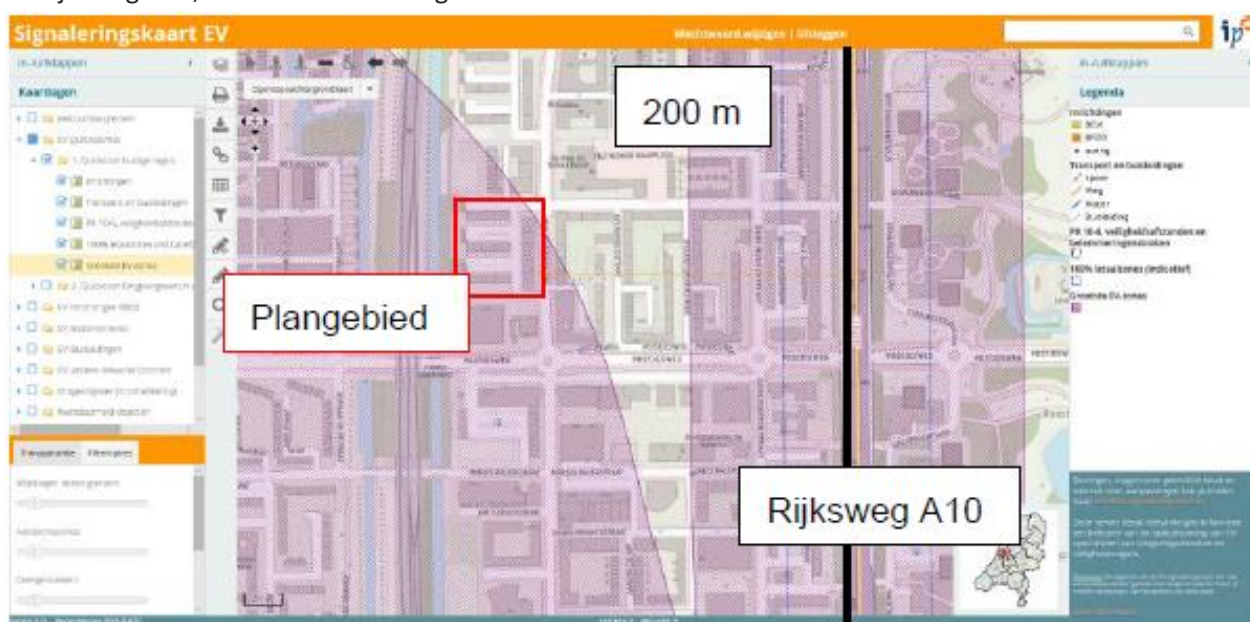
De externe veiligheidsregelgeving is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen, het Besluit externe veiligheid transportroutes en Besluit externe veiligheid buisleidingen. De regelgeving is gekoppeld aan de Wet ruimtelijke ordening.

Bij ruimtelijke besluiten moet worden getoetst aan de normen voor plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR) wanneer bij een ontwikkeling (beperkt) kwetsbare objecten worden toegestaan. (Beperkt) kwetsbare objecten zijn o.a. woningen, scholen, ziekenhuizen, hotels en restaurants.

Door AVIV is een quickscan 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 groepsrisicoberekening⁴. Het plangebied ligt wel binnen het invloedsgebied van de rijksweg A10, zie onderstaande figuur.



Afbeelding: uitsnede signaleringskaart EV

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.

Schiphol

Het plangebied ligt op circa 5500 meter van Schiphol in bestaand stedelijk gebied. Herontwikkeling van de locatie is toegestaan. Wel moet in de toelichting op het bestemmingsplan gemotiveerd worden op welke manier rekening is gehouden met de mogelijke gevolgen van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers op de grond als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen. Daarnaast ligt het plangebied in een hoogtebeperkingengebied van Schiphol. De hoogte beperking hier is 65-90 meter en wordt door de nieuwbouw van maximaal 40 meter niet

⁴ Besluit Externe Veiligheid Transport en Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam

overschreden. Hetzelfde geldt voor de toetshoogte radar. Die is ter plaatse van het plangebied 48-49 meter.

Zowel in het bestemmingsplangebied als 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. Hiervoor moet het bevoegd gezag advies aanvragen bij de Veiligheidsregio over de aspecten zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid in geval van een ongeluk met toxische gevaarlijke stoffen op deze rijksweg.

Het plan zorgt niet voor nadelige gevolgen op het milieu. Een MER is niet nodig.

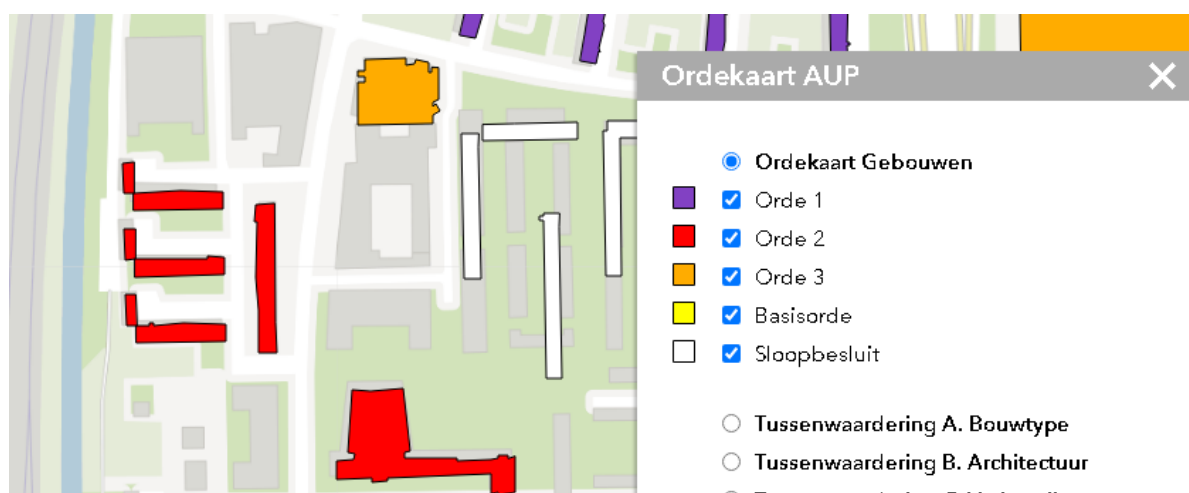
4.7. Archeologie en cultuurhistorie

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. Er is geen aanleiding voor het uitvoeren van een MER.

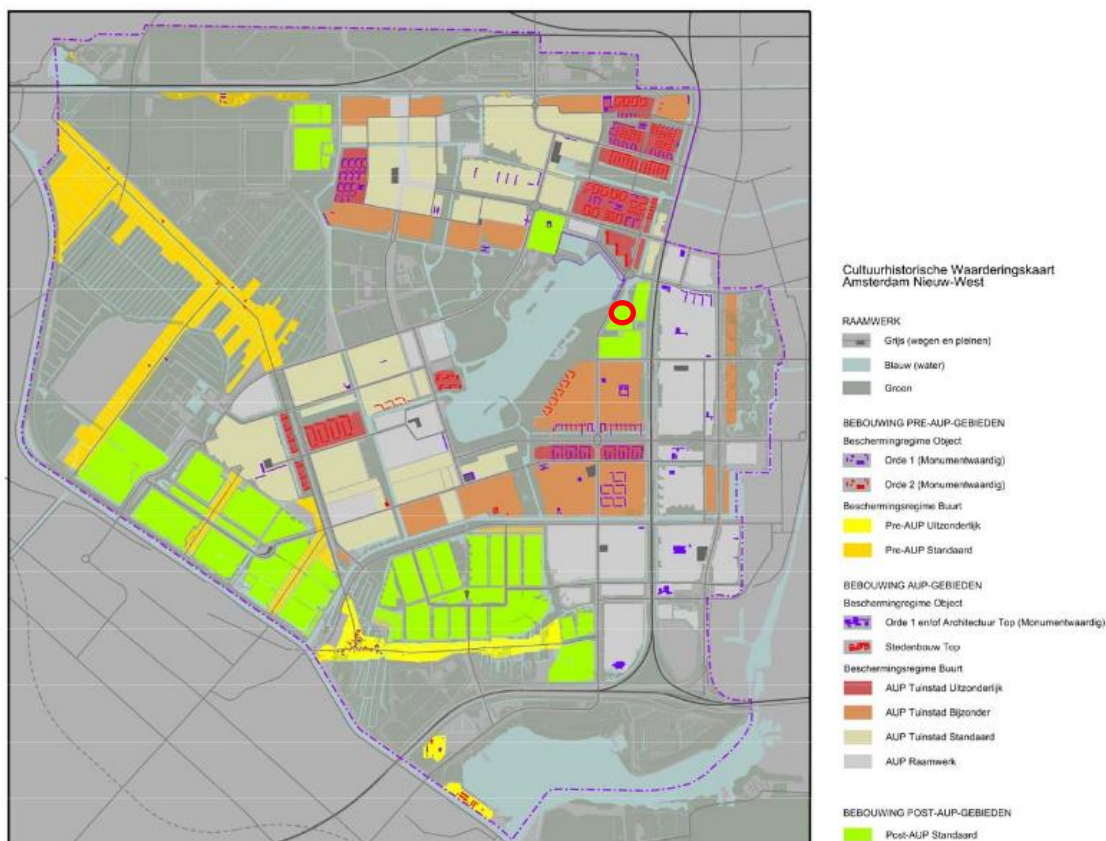
Cultuurhistorie

De Johan Greivestraat is onderdeel van de Westelijke tuinsteden en opgericht volgens de AUP concepten (zie paragraaf 2.3).



Er bevinden zich orde 2 panden op de projectlocatie. Die zijn van cultuurhistorische waarde. Omdat de huidige woningen technisch aan het eind van hun levensduur zijn en niet meer voldoen aan de eisen van deze tijd, zullen de panden worden gesloopt.

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



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

Het bestemmingsplan heeft gevolgen voor de cultuurhistorische waarden in het gebied, maar omdat bij de uitwerking van de plannen rekening gehouden is met de richtlijnen voor nieuwbouw die hiervoor zijn opgesteld, is geen sprake van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Er is geen MER noodzakelijk.

4.8. Ecologie

Door Smit Groenadvies is een quickscan flora en fauna en aanvullend onderzoek gedaan (Quickscan flora en fauna, 6 december 2018 en Aanvullend onderzoek, 23 september 2021, Smits Groenadvies BV). 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.

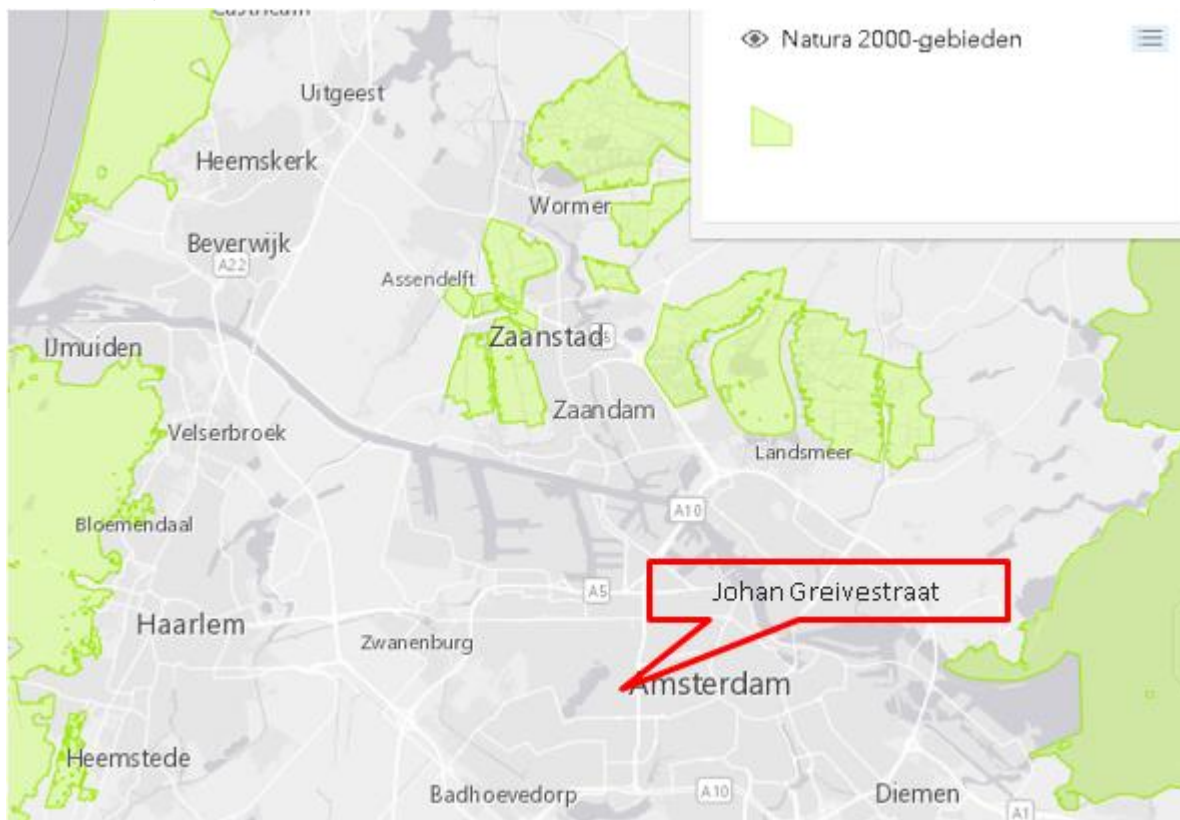
- Er dient buiten de broedperiode van de kauw (globaal april tot in juni) en de ekster (globaal maart tot in juni) gewerkt te worden. De stadsduif is een soort die het hele jaar door broedt. Voorafgaand aan de sloop dient het gehele plangebied te worden geïnspecteerd door een ecologisch deskundige om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

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 2022⁵. Er is geen MER noodzakelijk.

⁵ Zaaknummer OD.383260, Omgevingsdienst NHN, 6 december 2022

4.9. Stikstof

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 (onderzoek stikstofdepositie gebruiksfase, 12 augustus 2022, 06282-53494-03, Cauberg Huygen). Uit de berekeningen blijkt dat er geen rekenresultaten hoger zijn dan 0,00 mol/ha/jaar voor de gebruiksfase.

Op 1 juli 2021 trad de Wet stikstofdepositie en het bijbehorende Besluit stikstofreductie en natuurverbetering in werking (<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-2021-288.html>). Ingevolge artikel 2.9a Wnb juncto artikel 2.5 Besluit stikstofreductie en natuurverbetering kon stikstofdepositie vanwege bouw- en aanlegactiviteiten uitgezonderd worden van beoordeling. Op 2 november 2022 heeft De Raad van State geoordeeld dat dit niet voldoet aan het Europese natuurbeschermingsrecht en deze bouwvrijstelling stikstof niet gebruikt mag worden bij bouwprojecten.

Voor een vergelijkbaar stedelijk vernieuwingsproject in stadsdeel Nieuw-West (stedelijk vernieuwingsproject Lodewijk van Deysselbuurt) zijn in 2021 berekeningen stikstofdepositie gemaakt voor zowel de aanlegfase als de gebruiksfase. Uit deze berekeningen blijkt dat er geen rekenresultaten hoger zijn dan 0,00 mol/ha/jaar. De verwachting is dat dit hier ook het geval zal zijn.

Op 26 januari 2022 wordt een nieuwe versie van de Aeriusscalculator vrijgegeven en zullen nieuwe berekeningen worden gemaakt, waarbij ook de bouwphase meegenomen zal worden.

4.10. 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.

Bij de verdere uitwerking van de plannen zal minimaal rekening gehouden worden met de wettelijke vereisten ten aanzien van duurzaamheid en het geldend beleid van de gemeente Amsterdam. Ook worden mogelijkheden onderzocht om op gebouwniveau te vergroenen. Duurzaamheidsaspecten spelen een belangrijke rol bij de leefbaarheid van een buurt en levert in dat opzicht een positieve bijdrage aan het milieu. Een MER is niet nodig.

4.11. Bezonning

In verband met de hoogbouw van maximaal 40 meter binnen het plangebied is een bezonningsstudie gedaan (Schaduwstudie, Arons en Gelauff architecten, 11 mei 2021). 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 klein en de impact beperkt. Er is geen sprake van ernstige beperking van dag- en of zonlicht. Omdat er geen belangrijk nadelige gevolgen zijn voor het milieu of voor de omgeving is een MER niet noodzakelijk.

4.12. 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.

Om die reden is er door OMRT een windcomfortstudie uitgevoerd (Windstudie, OMRT, 2022.06.27, kenmerk 2022-15). Samenvattend levert dit de volgende conclusies op:

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.

Geconcludeerd wordt dat ten aanzien van windcomfort plaatselijk het plan tot een negatief effect leidt. Dit leidt echter niet tot een dusdanig belangrijk nadelig gevolg voor het milieu of de omgeving dat een m.e.r.-procedure noodzakelijk is.

4.13. Milieuzonering

Het project wordt gerealiseerd in een gemengd stedelijk gebied. Bedrijven bevinden zich op zodanige afstand, dat de ontwikkeling geen nadelige gevolgen voor bestaande bedrijven heeft, die leiden tot de noodzaak van een MER-beoordeling.

5. Conclusie

Uit de effecten die in deze MER - Aanmeldnotitie zijn beschreven kan worden geconcludeerd dat als gevolg van de stedelijke vernieuwing van de Lodewijk van Deysselbuurt, bestaande uit sloop-nieuwbouw, renovatie en verdichting, er geen sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Geconcludeerd wordt dat er geen MER noodzakelijk is.

6. Gebruikte onderzoeken

- Onderzoek stikstofdepositie gebruiksfase, 12 augustus 2022, 06282-53494-03, Cauberg Huygen
- Quicksan flora en fauna, 6 december 2018 en Aanvullend onderzoek, 23 september 2021, Smits Groenadvies BV
- Quicksan Externe veiligheid, 7 september 2020, project 204276, AVIV
- Akoestisch onderzoek Wet geluidhinder, 1 augustus 2022, referentie 06282-55548-05, Cauberg Huygen
- Onderzoek stemgeluid, M + P, kenmerk M+P.GARD.21.01.1, 29 juni 2022
- Verkennend en nader bodemonderzoek, 8 september 2022, kenmerk M20169, Prommenz
- Verkeersonderzoek herontwikkeling Johan Greivestraat, 9 september 2022, 012207.30052022.R2.01, Goudappel BV
- Geohydrologische beschouwing en beschouwing verticaal evenwicht, 26 april 2022, S21.168-H2/HH, Tjaden
- Schaduwstudie, Arons en Gelauff architecten, 11 mei 2021
- Windstudie, OMRT, 2022.06.27, kenmerk 2022-15

Alle onderzoeken zijn als bijlage opgenomen in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan Johan Greivestraat.