



Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Havenstratterrein te Amsterdam

projectnummer 0458073.143
definitief revisie 00
29 april 2021

Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Havenstraatterrein te Amsterdam

projectnummer 0458073.143

definitief revisie 00
29 april 2021

Auteurs

J.D. van den Broek

Opdrachtgever

Gemeente Amsterdam
Amstel 1
1011 PN Amsterdam

Gecontroleerd:

M. Visser-Poldervaart

datum	29 april 2021
-------	---------------

beschrijving	definitief
--------------	------------

vrijgave	A. Hätzman
----------	------------

Inhoudsopgave

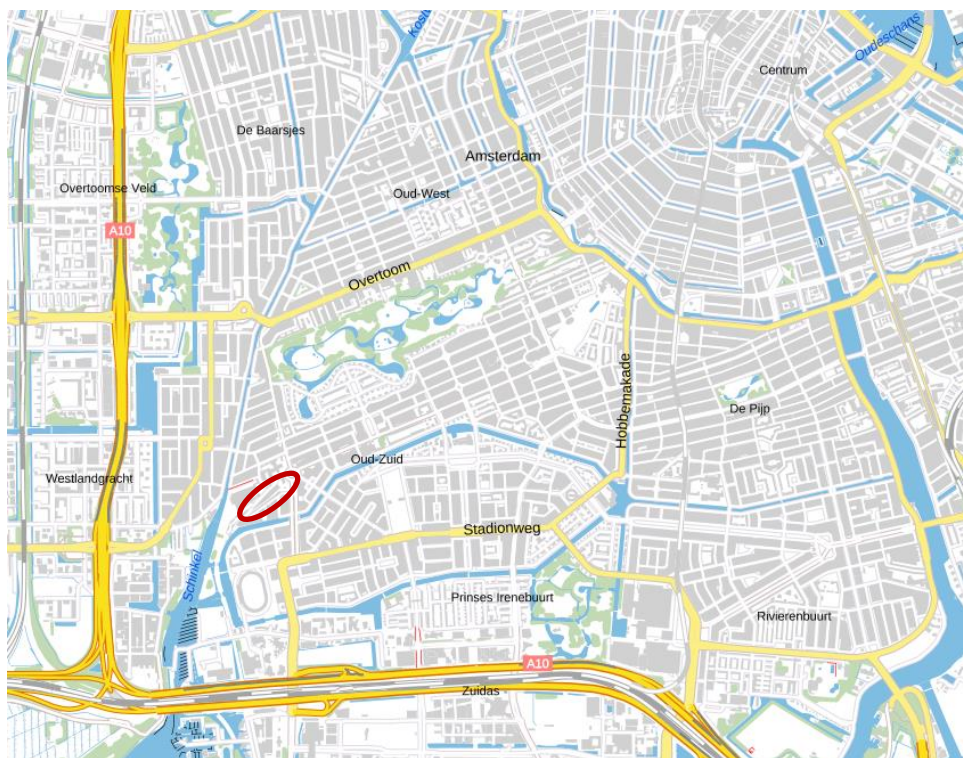
Blz.

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Waarom een vormvrije m.e.r.-beoordeling?	1
1.3	Criteria voor het toetsen van activiteiten in een (vormvrije) m.e.r.-beoordeling	2
1.4	Leeswijzer	2
2	Kenmerken en plaats van het project	3
2.1	Ligging	3
2.2	Bestaand grondgebruik	3
2.3	Kenmerken van de ontwikkeling	4
2.4	Gevoelige gebieden	6
3	Kenmerken van het potentiële effect	7
3.1	Verkeer	7
3.2	Geluid	8
3.3	Luchtkwaliteit	10
3.4	Externe veiligheid	10
3.5	Magnetische veldsterkten	11
3.6	Bodem	12
3.7	Water	14
3.8	Natuur	14
3.9	Archeologie	15
3.10	Cultuurhistorie	17
4	Conclusie	19
	Bronnenlijst	20

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De locatie Havenstraatterrein moet een transformatie doormaken. Het terrein dat in de eerste helft van de 20^e eeuw dienst deed als Haarlemmermeerstation, inclusief spooremlacements, is na het verlies van de functie als station gevuld met diverse tijdelijke en perifere functies. Een goede herontwikkeling of transformatie heeft het gebied niet doorgemaakt. Door de stijgende druk op de ruimte in Amsterdam is de herontwikkeling van het Havenstraatterrein een logische vervolgstap in de transformatie van het hele gebied rondom het Olympisch stadion. Hiertoe wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld.



Figuur 1-1: Situering van het plangebied in Amsterdam.

1.2 Waarom een vormvrije m.e.r.-beoordeling?

De milieueffectrapportage (m.e.r.) is bedoeld om het milieubelang vroegtijdig en volwaardig in de plan- en besluitvorming in te brengen. De m.e.r. is altijd gekoppeld aan een besluit, bijvoorbeeld een structuurvisie of een bestemmingsplan.

Een m.e.r. is een uitgebreide procedure, waarbij een uitgebreid onderzoek (MER) naar de milieueffecten (verkeer, geluid, natuur, water, etc.) wordt uitgevoerd. Een m.e.r.-beoordeling is een toets om te beoordelen of bij een project belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden, waarvoor een m.e.r. nodig is.

In het Besluit m.e.r. zijn in de bijlage, onderdeel C en D activiteiten opgenomen, waarbij op grond van artikel 7.8b van de Wet milieubeheer besloten moet worden of bij de voorbereiding van het plan of besluit voor die activiteiten een milieueffectrapport (MER) moet worden opgesteld. De voorgenomen activiteit, de realisatie van woningen, is niet opgenomen in onderdeel C, wel in onderdeel D onder categorie D 11.2.

Tabel 1-1: Uitsnede uit het Besluit m.e.r.

	Activiteiten	Gevallen	Besluit
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 2.000 of meer woningen omvat, of 3. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m ² of meer	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.

De herontwikkeling van Havenstraatterrein blijft met 750 woningen, 18.750 m² aan voorzieningen en een oppervlakte van 3,5 hectare (ruim) onder de drempelwaarden (zie kolom 'gevallen'). Dit betekent dat er in dit geval een vormvrije m.e.r.-beoordeling moet worden doorlopen.

Het uitgangspunt hierbij is dat er in beginsel geen m.e.r.-procedure doorlopen hoeft te worden, tenzij het bevoegd gezag (gemeente Amsterdam) bepaalt dat er sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Het besluit kan worden genomen op basis van deze vormvrije m.e.r.-beoordeling.

1.3 Criteria voor het toetsen van activiteiten in een (vormvrije) m.e.r.-beoordeling

Er bestaan inhoudelijke vereisten voor het toetsen of sprake is van mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen. Deze inhoudelijke vereisten staan benoemd in bijlage III van de Europese richtlijn m.e.r. De aspecten die behandeld dienen te worden in een m.e.r.-beoordeling vallen onder drie categorieën (zie samenvatting in tekstbox):

1. Kenmerken van het project;
2. Plaats van het project;
3. Kenmerken van het potentiële effect.

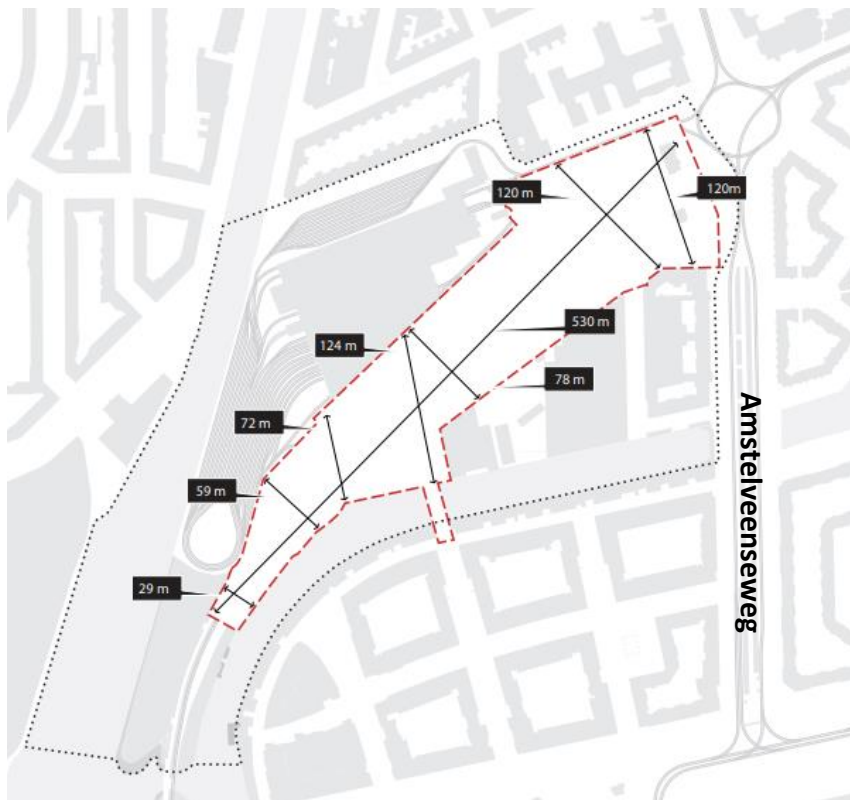
1.4 Leeswijzer

Dit rapport volgt de indeling van bijlage III van de Europese richtlijn m.e.r. In hoofdstuk twee staan de kenmerken van het project en de plaats van het project centraal, in hoofdstuk drie de kenmerken van potentiële effecten. Het rapport sluit in hoofdstuk vier af met een conclusie.

2 Kenmerken en plaats van het project

2.1 Ligging

Het Havenstraatterrein bevindt zich in Amsterdam-Zuid. Het gebied ligt tussen de tramremise (ten westen van het plangebied), de Stadiongracht (aan de zuidzijde), De bebouwing ten zuiden van de Karperweg (aan de zuidzijde), de Amstelveenseweg (aan de oostzijde) en de Havenstraat (aan de noordzijde).



Figuur 2-1: Ligging van het plangebied. Bron: Stedenbouwkundig plan Havenstraatterrein (Gemeente Amsterdam, 2021).

2.2 Bestaand grondgebruik

Na het opheffen van de spoorwegactiviteiten is het gebied geleidelijk volgebouwd met diverse perifere en tijdelijke functies, veelal bedrijfsloodsen. Hiertussen bevinden zich nog de sporen van het voormalige emplacement. Het stationsgebouw is nog altijd een prominent gebouw op de kop van het plangebied (oostzijde). In het plangebied is ook de Electrische Museumtramlijn Amsterdam aanwezig, die in de zomermaanden tramritten met historische tramtoestellen naar Amstelveen verzorgt. Het gebied wordt in de huidige situatie vrij extensief gebruikt.

De begrenzing aan de noordzijde van het terrein wordt gevormd door de muur rond de tramremise. Daarmee houdt het plangebied aan de noordzijde het industriële karakter. Aan de zuidzijde (Karperweg) bevindt zich een grote variatie aan gebouwen.



Figuur 2-2: De huidige situatie in het plangebied. Bron: Stedenbouwkundig plan Havenstraatterrein (Gemeente Amsterdam, 2021).

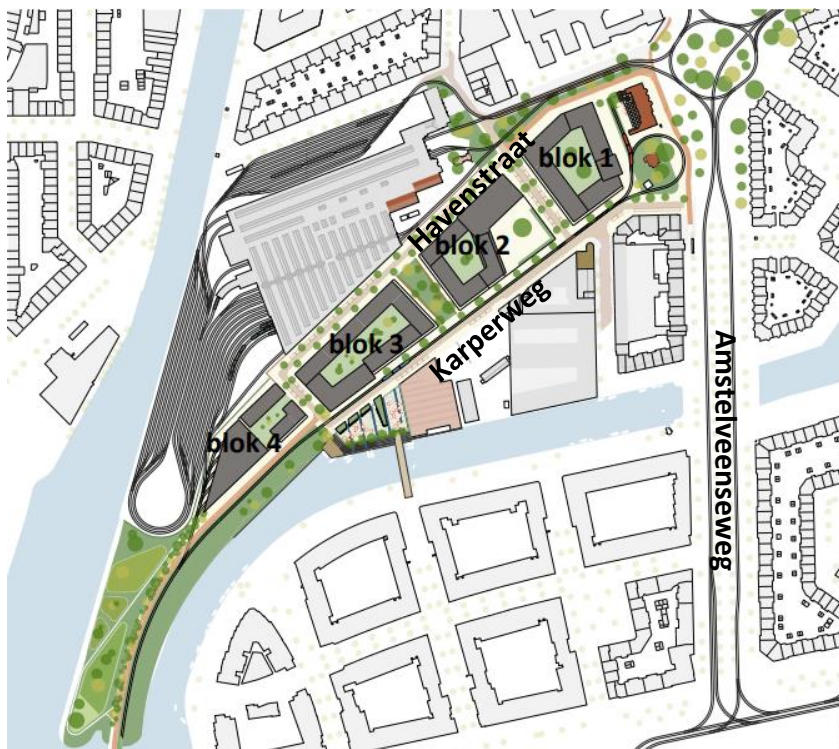
De algehele stedenbouwkundige kwaliteit van het gebied is beperkt, hoewel in het gebied nog bijzondere elementen aanwezig zijn die terugverwijzen naar de geschiedenis van het gebied als spoorwegemplacement. Zo zijn nog sporen aanwezig in het plangebied en is het voormalige Haarlemmermeerstation en een naastgelegen villa behouden gebleven aan de noordzijde van het plangebied.

2.3 Kenmerken van de ontwikkeling

Het stedenbouwkundige plan voor deze transformatie is weergegeven in Figuur 2-3. Hierbij behoort een indicatieve invulling met woningaantallen en oppervlakten voor andere functies. Als uitgangspunt voor de transformatie van het terrein is gekozen voor een ontwikkeling met onder andere woningen, bedrijven, horeca en diverse voorzieningen (zie onderstaande tabel). In het stedenbouwkundige plan wordt uitgegaan van 500 woningen, via een binnenplanse afwijking in het bestemmingsplan kan het aantal woningen nog worden opgehoogd tot maximaal 750.

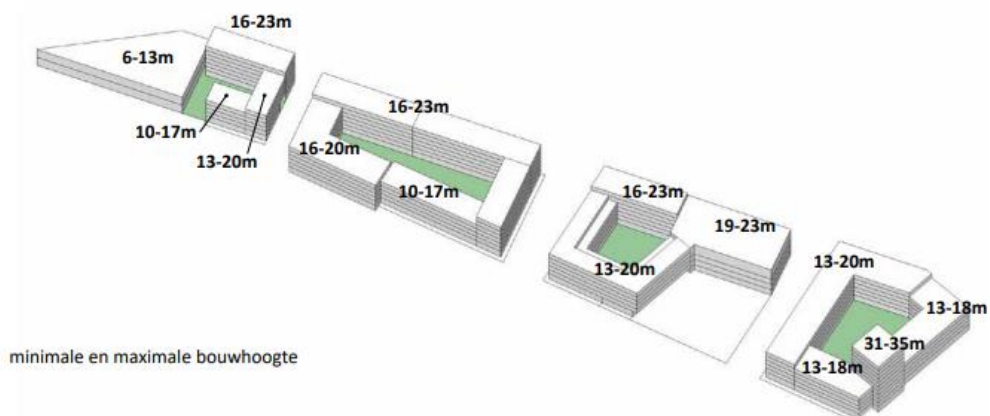
Tabel 2-1: Programma van de ontwikkeling.

functie	aantal/oppervlakte
woningen	max. 750
bedrijven	max. 5.000 m ²
horeca (café, restaurant)	max. 1.500 m ²
museumtramloods	max. 2.500 m ²
culturele voorzieningen	max. 1.500 m ²
basisschool	max. 3.750 m ²
overige maatschappelijke dienstverlening	max. 1.500 m ²
consumentverzorgende dienstverlening	max. 1.500 m ²
detailhandel	max. 1.500 m ²



Figuur 2-3: Impressie van de stedenbouwkundige inrichting. Bron: Stedenbouwkundig plan Havenstraatterrein (Gemeente Amsterdam, 2021).

In het stedenbouwkundig plan zijn (onder andere) bouwhoogtes en bebouwingscontouren weergegeven. Hiermee wordt al een zekere invulling gegeven met minimale en maximale bouwhoogtes (zie onderstaand figuur). De ontwikkeling wordt mogelijk gemaakt op het Havenstraatterrein dat een omvang heeft van ca. 3,5 ha. Naast de genoemde functies worden in het gebied ook groenvoorzieningen en infrastructuur gerealiseerd.



Figuur 2-4: Minimale en maximale bouwhoogtes. Bron: Stedenbouwkundig plan Havenstraat terrein (Gemeente Amsterdam, 2021).

De voorgenomen ontwikkeling heeft gezien de aard en omvang geen bijzondere kenmerken ten aanzien van:

- het gebruik van natuurlijke hulpbronnen;
- de productie van afvalstoffen;
- risico van ongevallen, met name gelet op de gebruikte stoffen of technologieën.

2.4 Gevoelige gebieden

Het plangebied is onderdeel van het bestaande stedelijk gebied en ligt te midden van gemengde bebouwing in de omgeving met wonen en werken en prominent aan de noordzijde de tramremise. Het Park Schinkeleilanden ligt de Hoofdgroenstructuur van de gemeente Amsterdam. Op 1,2 km ten zuidwesten van het plangebied is Natuurnetwerk Nederland gesitueerd. De ontwikkeling ligt op circa 10 km van de stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden 'Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske' en 'Polder Westzaan'. Het Natura 2000-gebied 'Markermeer & IJmeer' ligt op circa 8,5 km, dit natuurgebied is niet stikstofgevoelig.

3 Kenmerken van het potentiële effect

3.1 Verkeer

De gemeente Amsterdam (2021) heeft in het kader van de onderhavige ontwikkeling een verkeersonderzoek uitgevoerd. Het onderzoek houdt rekening met de nieuwe inrichting van het Haarlemmermeercircuit en de Amstelveenseweg, de opening van de British school aan de Havenstraat medio 2021 en de meest recente parkeernorm.

Verkeersmodel

Het verkeersonderzoek is uitgevoerd met een nieuwe versie van het verkeersmodel Amsterdam (VMA) versie 3.1. Om de ontwikkelingen in beeld te brengen zijn er naast de nieuwe inrichting van het Haarlemmermeercircuit ook aanpassingen aan de modelzones uitgevoerd. Hierdoor is de vergelijking van de eerdere studies met deze studie slechts op hoofdlijnen mogelijk.

Voor de ontwikkelingen Havenstraatterrein zijn de volgende scenario's doorerekend:

- 2021 als huidige situatie met realisatie British school
- 2031 autonoom (zonder plan) met realisatie British school
- 2031 met planontwikkeling Havenstraatterrein met 750 woningen en 19.000 m² bvo bedrijven en voorzieningen en realisatie British school.

Verkeersgeneratie

De ontwikkelingen zorgen in totaal voor 1.800 extra verplaatsingen per etmaal. Dit betreft auto - openbaar vervoer - en fietsverplaatsingen. De toename van het aantal autoverplaatsingen is 530 per etmaal. Dat komt neer op 1.040 ritten per etmaal op een gemiddelde werkdag. Het studiegebied is goed ontsloten op het openbaar vervoernetwerk en het fietsnetwerk.

Indien ook de nabijgelegen initiatieven bij de Karperweg en de Karperstraat (circa 36 inwoners en 470 arbeidsplaatsen) worden ontwikkeld, dan neemt het aantal motorvoertuigen met circa 260 per etmaal toe.

Afwikkeling

Er zijn verschillende opties om het gebied in en uit te rijden. Het grootste deel van het gemotoriseerde verkeer vanuit het Havenstraatterrein rijdt via de Havenstraat. Een deel van het verkeer rijdt via de Karperweg naar de Amstelveenseweg.

Over het algemeen geldt dat de kruispunten Zeilstraat – Koninginneweg – Amstelveenseweg en de Amstelveenseweg – Stadionplein in de huidige en de autonome situatie een zware belasting van de kruising hebben. De planontwikkeling heeft hier weinig effect op. De andere kruisingen in het plangebied hebben in de huidige en de autonome situatie een lage belasting. Deze belasting neemt ook met de planontwikkeling amper toe.

Parkeernormen

In het verkeersonderzoek is ook een toets aan de parkeernormen uitgevoerd, hierbij is uitgegaan van het meest recent vastgestelde parkeernormenbeleid van gemeente Amsterdam. Uit de toets volgt minimale parkeernorm van 173 parkeerplaatsen en een maximum van 678. Uit de berekening in het stedenbouwkundige plan van het maximaal beschikbare oppervlak voor een parkeergarage

blijkt dat er plek is voor ongeveer 394 autoparkeerplaatsen verdeeld over de vier bouwblokken. Dit is ruim boven de minimaal benodigde parkeervoorzieningen.

Conclusie

Samenvattend is het effect van de ontwikkeling op de doorstroming zeer beperkt. Het extra verkeer van en naar het Havenstraatterrein veroorzaakt geen nieuwe doorstromingsproblemen. De ontwikkeling voldoet aan de gemeentelijke parkeernorm. De verkeerskundige effecten van het plan zijn voldoende onderzocht en er is geen aanleiding vanuit het aspect verkeer om een m.e.r.-procedure te doorlopen.

3.2 Geluid

In het kader van de onderhavige ontwikkeling heeft LBP Sight (2021) een akoestisch onderzoek uitgevoerd. De uitgangspunten en rekenmethode zijn in de rapportage nader toegelicht. Dit geldt ook voor de onderdelen geluid van nabijgelegen bedrijvigheid en onderzoek naar stemgeluid. De ontwikkeling is gelegen in een stedelijk gebied met veel verschillende geluidbronnen. De nieuwbouw veroorzaakt zelf geen geluidhinder en bij de inrichting wordt rekening gehouden met de bestaande geluidbelasting. Hieronder worden de resultaten van het onderzoek gepresenteerd.

Weg- en tramverkeer

Aan de hand van een actualisatie van de verkeersintensiteiten (weg en tram) ten opzichte van het vorige akoestische onderzoek uit 2018 is aan de uitgangspunten uit het besluit hogere waarden Wet geluidhinder uit 2018.

De hoogst berekende geluidbelasting ter plaatse van de zuidoostgevel van blok 1 is 1 dB hoger (56 dB in plaats van 55 dB) dan is opgenomen in het besluit hogere waarden Wet geluidhinder bestemmingsplan 'Havenstraatterrein' (2018). Hiervoor dient het hogere waardenbesluit uit 2018 te worden aangepast zodra de kadastrale percelen bekend zijn, hiermee wordt een aanvaardbaar woon- en leefklimaat geborgd doordat beperkingen worden gesteld aan de cumulatieve geluidbelasting. Dit wordt gedaan in het kader van de omgevingsvergunning voor bouwen.

Industrie

Tramremise

Het plangebied is hoog geluidbelast door de GVB-tramremise. Er is onderzocht of door het treffen van bronmaatregelen deze geluidbelasting kan worden teruggedrongen. Bron- of overdrachtsmaatregelen zijn niet voldoende doeltreffend of te kostbaar. Op grond van deze overwegingen is vastgesteld dat de geluidbelasting van de tramremise als gegeven bij de verdere planontwikkeling moet worden meegenomen. Het is een stedelijk gebied waarin een hogere geluidbelasting niet leidt tot een slecht woon- en leefklimaat. Voor een deel is de geluidbelasting lager dan de maximale grenswaarde voor dit gebied. Een en ander is daarom al bij maatwerkvoorschrift bij enkele beoordelingspunten op de nieuwbouw vastgelegd.

Voor een ander deel leidt deze tot een beperking van de mogelijkheden tot het realiseren van gevoelige bestemmingen. Een deel van de gevels moet worden uitgevoerd als gevels zonder te openen delen of van voorzet- of vliesgevels worden voorzien. Ook met de realisatie van loggia's kan met het ontwerp van de gebouwen op de specifieke situatie worden geanticipeerd.

Liander

Het Liander transformatorstation voldoet aan de grenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde uit het Activiteitenbesluit. Hiermee is in het plangebied een voldoende acceptabel akoestisch woon- en leefklimaat gewaarborgd vanwege de geluidbelasting van het transformatorstation.

Ambulance Amsterdam

De geluidbelasting vanwege de Ambulance Amsterdam voldoet niet aan de geluidwaarden uit het Activiteitenbesluit op de gevels van de nieuwbouw. Via maatregelen aan de roldeuren van de in/uitrit van de garage en wasstraat voldoet de Ambulance Amsterdam aan de geluidwaarden van 50 dB(A) etmaalwaarde. De benodigde maatregelen moeten door schriftelijke afspraken tussen gemeente en Ambulance Amsterdam worden vastgelegd.

De geluidbelasting vanwege indirecte hinder bedraagt ten hoogste 56 dB(A) etmaalwaarde op blok 1. Dit is hoger dan de streefwaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde, echter ruimschoots lager dan de maximale grenswaarde van 65 dB(A) etmaalwaarde.

Overige bronnen

Uit het onderzoek blijkt dat de overige in de nabijheid van het plangebied gelegen geluidbronnen, waaronder de historische tramspoorlijn, spoorweggeluid, het Olympisch stadion, scheepvaart, brommers en scooters en de basisschool geen belemmeringen vormen voor de voorziene ontwikkeling. In het bestemmingsplan is rekenschap gegeven aan het luchtvaartgeluid. De ontwikkeling ligt binnen bestaand stedelijk gebied en er zijn geen wijzigingen doorgevoerd in het Luchthavenindelingbesluit (LIB) voor Schiphol, luchtvaartlawaaï vormt geen belemmering.

Cumulatie

Op grond van de Wet geluidhinder, alsmede het Amsterdamse geluidbeleid, moet bij het vaststellen van hogere grenswaarden aandacht worden besteed aan cumulatie van geluid. In het Amsterdams geluidbeleid is de wijze waarop dit moet worden beoordeeld nader vastgelegd: cumulatie mag niet leiden tot een geluidbelasting die meer dan 3 dB uitstijgt boven de hoogste maximaal toegestane ontheffingswaarde uit de Wet geluidhinder. De maximaal toegestane ontheffingswaarde voor wegverkeerslawaaï bedraagt 63 dB. Dit is de enige geluidbron in dit onderzoek die valt binnen de Wet geluidhinder. De maximaal toelaatbare gecumuleerde geluidbelasting komt hiermee uit op 66 dB.

In het Besluit hogere waarden Wet geluidhinder bestemmingsplan 'Havenstraat terrein' van 6 februari is beschreven dat de gecumuleerde geluidbelasting aanzienlijk onder de waarde van 66 dB uitkomt, zodat er geen sprake is van een onaanvaardbare cumulatie van geluid. Het geluid vanwege weg en tram is maatgevend. In de onderhavige situatie is de hoogst, berekende geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaaï 57 dB. Hiermee is er geen sprake van een onaanvaardbare cumulatie van geluid.

Conclusie

Als gevolg van de planontwikkeling treden geen belangrijke nadelige gevolgen op, omdat ervan uitgegaan kan worden dat slechts zeer beperkt extra verkeer wordt gegenereerd door het realiseren van de plannen. Cumulatief gezien is geen sprake van een onaanvaardbare situatie. Vanuit akoestiek is er geen aanleiding een m.e.r.-procedure te doorlopen.

3.3 Luchtkwaliteit

Niet in betekende mate

In de *Regeling niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteiteisen)* zijn categorieën van gevallen aangewezen die per definitie niet in betekende mate bijdragen. Voor deze categorieën van gevallen hoeft geen onderzoek plaats te vinden of hoeft niet aannemelijk gemaakt te worden dat ze niet in betekende mate bijdragen. Eén van deze categorieën betreft de bouw van 1.500 woningen, waarbij is uitgegaan van een verkeersgeneratie van ten minste 7.500 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Indien een verkeersaantrekkende werking van een project of een planontwikkeling ruim beneden deze 7.500 motorvoertuigbewegingen per etmaal ligt en deze planontwikkeling niet direct valt onder de *Regeling niet in betekende mate bijdragen*, dan is daarmee wel aannemelijk gemaakt dat dit project of plan niet in betekende mate bijdraagt.

Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de ontwikkelingen nergens leiden tot een verkeerstoename van meer dan 1.800 bewegingen per etmaal. Deze verkeerstoename ligt daarmee ruim onder de eerder genoemde 7.500 bewegingen per etmaal. Op grond hiervan en gelet op bovenstaande toelichting bij de *Regeling niet in betekende mate bijdragen*, is het aannemelijk dat de voorgenomen ontwikkelingen niet in betekende mate bijdragen aan de luchtkwaliteit. Titel 5.2 Wm staat derhalve besluitvorming niet in de weg (grondslag art 5.16, lid 1, onder c van de Wet milieubeheer).

Beoordeling gevoelige bestemmingen

De landelijke regelgeving voor de ontwikkeling van gevoelige bestemmingen, zoals vastgelegd in *Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit*, heeft exclusief betrekking op rijkswegen en provinciale wegen. In de *Amsterdamse richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit* is opgenomen dat er, ongeacht de luchtkwaliteit, geen nieuwe gevoelige bestemmingen mogen worden gerealiseerd in de eerstelijnsbebouwing bij stedelijke wegen met meer dan 10.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal binnen een afstand van 50 meter van de rand van de weg.

In de directe omgeving van de planontwikkeling kent alleen de Amstelveenseweg een intensiteit van meer dan 10.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Er worden binnen deze zone bij de planontwikkeling Havenstraatterrein geen gevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt, zodat wordt voldaan aan de bepalingen in de *Amsterdamse richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit*.

Conclusie

De ontwikkeling draagt niet in betekende mate bij aan de luchtkwaliteit en er wordt rekening gehouden met gevoelige bestemming. Het aspect luchtkwaliteit leidt dan ook niet tot de noodzaak een m.e.r.-procedure te doorlopen.

3.4 Externe veiligheid

Ten behoeve van het bestemmingsplan is een onderzoek gedaan naar de externe veiligheid door de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (2015). Het bestemmingsplan biedt geen kaders voor het realiseren van risicovolle inrichtingen. Ook leidt het plan niet tot verandering van transportroutes voor gevaarlijke stoffen.

Uit het onderzoek ten behoeve van externe veiligheid is echter gebleken dat zich in en in de buurt van het bestemmingsplangebied enkele risicobronnen met betrekking tot externe veiligheid bevinden:

1. het LPG tankstation aan de Havenstraat;
2. opslag van gevaarlijke stoffen op het terrein van de tramremise;
3. vuurwerkopslagplaatsen aan Stadionweg en Hoofddorperweg;
4. vervoer gevaarlijke stoffen over het de Schinkel.

Het tankstation aan de Havenstraat, dat als een Bevi-activiteit (Besluit externe veiligheid inrichtingen) geldt, wordt verwijderd met de realisatie van het voorgenomen plan. In de tijdelijke situatie leidt dit station ook niet tot een toename van het groepsrisico, omdat geen nieuwe bestemmingen worden toegevoegd.

De opslag van gevaarlijke stoffen op het terrein van de tramremise bestaat uit een beperkte hoeveelheid gasflessen. De beperkte omvang van de opslag houdt in dat deze activiteit onder het Activiteitenbesluit valt en niet onder het Bevi. Er is dan ook geen nader externe veiligheidsonderzoek noodzakelijk voor deze activiteit.

De beide vuurwerkopslagplaatsen kunnen maximaal 1200 kg consumentenvuurwerk opslaan. Binnen het bestemmingsplan moet daarom, gemeten vanaf de bewaarplaats in voorwaartse richting, tot een kwetsbaar object en een geprojecteerd kwetsbaar object een veiligheidsafstand van ten minste 8 meter in acht te worden genomen. De afstand van beide bewaarplaatsen tot het bestemmingsplangebied is echter 470 meter en daarmee is geen nader onderzoek noodzakelijk.

Over de Schinkel vindt incidenteel transport van kerosine plaats. De vaarroute is echter niet aangewezen als transportroute Water van de circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Er geldt daarom geen risicocontour 10^{-6} voor deze route. Nader onderzoek is daarmee niet noodzakelijk.

Conclusie

Externe Veiligheid leidt dan ook niet tot de noodzaak een m.e.r.-procedure te doorlopen.

3.5 Magnetische veldsterkten

In (de omgeving van) het plangebied Havenstraatterrein zijn een onderstation (Karperweg), de tramremise en ondergrondse hoog- en middenspanningskabels aanwezig die elektromagnetische velden veroorzaken. De magnetische veldsterkte (uitgedrukt in microTesla (μT)) is mede afhankelijk van de stroomsterkte, de configuratie en opstelling en de afstand tot de geleiders. Er is geen oorzakelijk verband aangetoond van een relatie tussen blootstelling aan magnetische velden en ziekten en aandoeningen. Toch is in dit kader beleid en wetgeving beschikbaar en is in het kader van de ontwikkeling van het Havenstraatterrein onderzoek gedaan (Liander, 2019).



Figuur 3-1: De 100 µT en 0,4 µT contouren. Bron: Liander (2019).

De uitbreiding van het transformatorstation Karperweg overschrijdt nergens buiten de erfgrans de 100 µT. Hiermee voldoet het ontwerp aan de in Nederland gehanteerde EU-richtlijn. De jaargemiddelde 0,4 µT-contour is aan de straatzijde van de Karperweg zelfs kleiner geworden. Bestaande en nieuw geplande gevoelige bestemmingen blijven ruimschoots buiten deze contour. Daarmee voldoet de uitbreiding in de nieuw geplande omgeving ook aan de door de gemeente Amsterdam gehanteerde streefwaarde voor gevoelige bestemmingen.

Conclusie

De magnetische veldsterkten zijn dan ook geen aanleiding om een m.e.r.-procedure te doorlopen.

3.6 Bodem

Volledige plangebied

In 2017 heeft Tauw een nader en aanvullende bodemonderzoek uitgevoerd op het Havenstraatterrein. Na de uitvoering van het voorliggende aanvullend bodemonderzoek, in combinatie met de bodemonderzoeken die in 2008 en 2013 zijn uitgevoerd, wordt geconcludeerd dat de bodemkwaliteit ter plaatse van het Havenstraatterrein vrijwel volledig in beeld is.

Heterogeen verdeeld komen in de toplaag (< 1,0 à 1,2 m -mv) matige tot sterke verontreinigingen met zware metalen en PAK, en plaatselijk ook met minerale olie en/of PCB's, voor. De ondergrond (> 1,2 m -mv) is over het algemeen maximaal licht verontreinigd. Alleen op enkele plaatsen is sprake van sterke verontreinigingen of is de kwaliteit van de grond en/of het grondwater nog niet volledig in beeld. Op basis van de huidige resultaten wordt niet verwacht dat sprake is van een spoedeisende sanering.

Havenstraat 5-9

In 2018 heeft Tauw een nader bodemonderzoek volgens NTA 57551 uitgevoerd ter plaatse van het openbaar gebied rondom Havenstraat 5-9 in Amsterdam. In de periode 2000 -2002 is hier BP-tankstation gesaneerd (grond en grondwater). De conclusie is als volgt:

- Er zijn geen (zintuigelijke) waarnemingen gedaan die wijzen op een mogelijke verontreinigingen.
- In de bodem zijn geen verontreinigingen aangetoond
- In het grondwater zijn geen verontreinigingen aangetoond.

Op basis van de resultaten kan worden geconcludeerd dat in de openbare ruimte en dus buiten de voormalige saneringscontouren vrij is van brandstof gerelateerde verontreinigingen. Aanvullend onderzoek wordt niet nodig geacht.

PFAS

In 2020 heeft Tauw een verkennend bodemonderzoek naar PFAS volgens ARVO 20201 en NEN 57402 uitgevoerd op het Havenstraatterrein. De conclusies zijn als volgt:

- Ter plaatse van de verdachte deellocaties is de grond beoordeeld als 'Niet verontreinigd/ Vrij toepasbaar' op basis van de beleidsregel van de gemeente Amsterdam en als 'A – PFAS toepasbaar zonder beperkingen' of 'B1 - Beperking voor toepassing in grondwaterbeschermingsgebieden' volgens het landelijk beleid. Op basis van de beleidsregel van de gemeente Amsterdam wordt het grondwater beoordeeld als 'Verontreinigd, sanering niet noodzakelijk'.
- Aan de zuidzijde van de onderzoekslocatie is na uitsplitsing van mengmonsters BG-D-5 en OG-D-5 de grond ter plaatse van boring 114 beoordeeld als 'Verontreinigd/PFOS/PFOA toepasbaar' op basis van de beleidsregel van de gemeente Amsterdam en als 'C - Beperkingen voor toepassing in grondwaterbeschermingsgebieden en onder grondwaterstand' volgens het landelijk beleid. Ter plaatse van boring 115 is de grond beoordeeld als 'Verontreinigd/Industrie' volgens de beleidsregel van de gemeente Amsterdam en als 'D – Niet toepasbaar' op basis van het Tijdelijk Handelingskader. Het grondwater is beoordeeld als 'Verontreinigd, sanering niet noodzakelijk'. De aangetoonde gehalten in boven- en ondergrond en grondwater liggen ruim onder de saneringswaarden voor een historische bodemverontreiniging. Aangezien de bron niet te achterhalen is en de risico's van PFAS nog niet lang bekend zijn, kan geen nalatig handelen worden verweten. Derhalve wordt geadviseerd om de verontreiniging als een historische verontreiniging te beoordelen. Een sanering en nader onderzoek wordt niet noodzakelijk geacht.
- De grond van de overige locatie is beoordeeld als 'Niet verontreinigd/ Vrij toepasbaar', en 'Verontreinigd/ PFOS/PFOA toepasbaar' op basis van de beleidsregel van de gemeente Amsterdam. Volgens het landelijk beleid is de grond beoordeeld als 'B1', 'B2' en 'C', allen toepasbaar met beperkingen. Op basis van de beleidsregel van de gemeente Amsterdam wordt het grondwater wordt beoordeeld als 'Niet verontreinigd' en 'Verontreinigd, sanering niet noodzakelijk'.

Raamsaneringsplan

In het kader van de herontwikkeling heeft Tauw (2018) een raamsaneringsplan opgesteld. Het doel van dit raamsaneringsplan is vaststellen van de technische en procedurele wijze waarop de saneringsdoelstelling bereikt wordt. In het raamsaneringsplan wordt beschreven op welke wijze er omgegaan moet worden met bekende en met eventueel onbekende verontreinigingen. Met het

saneringsplan wordt de grens van het geval van ernstige bodemverontreiniging vastgelegd en de noodzakelijk saneringsmaatregelen

Conclusie

Het bodemonderzoek leidt niet tot de noodzaak een m.e.r.-procedure te doorlopen, omdat bij de vergunningverlening voor de bouw de verontreinigingen van de bodem volgens de reguliere procedures afdoende behandeld kunnen worden. De ontwikkeling leidt niet tot nieuwe verontreinigingen.

3.7 Water

In het kader van de planontwikkeling van het Havenstraat terrein is in opdracht van Stadsdeel Zuid een geohydrologisch onderzoek uitgevoerd naar de invloed op de grondwaterstand van de transformatie van het plangebied (Tauw, 2015b). Daarvoor is een grondwatermodel gemaakt, waarmee de verschillende effecten als gevolg van de realisatie van ondergrondse parkeergarages op de grondwaterstroming zijn gesimuleerd. Het model is geijkt op basis van de gemeten stijghoogten in het freatisch pakket en het eerste watervoerend pakket in de omgeving van de onderzoekslocatie.

Grondwater

Op basis van het geohydrologisch onderzoek is geconcludeerd dat als gevolg van de toename aan onverhard oppervlak de grondwaterstand met 0,05 tot 0,15 m stijgt bij een extreme bui. Daarmee wordt formeel niet voldaan aan de grondwaternorm voor het bouwen met kruipruimten. Aangezien er geen woningen met kruipruimten zijn voorzien, zijn geen maatregelen noodzakelijk.

Indien toch maatregelen worden getroffen om de grondwaterdiepte te vergroten, kan gedacht worden aan verhoging van het maaiveld of de aanleg van watergangen. Ook kan een open kadeconstructie (geen damwanden) zorgen voor een betere afwatering. Dit laatste heeft echter alleen een effect op de grondwaterdiepte in een relatief smalle zone langs het oppervlaktewater.

Waterkeringen

Op het terrein zijn geen waterkeringen aanwezig, zodat daarmee geen rekening gehouden hoeft te worden.

Conclusie

Een en ander leidt niet tot de noodzaak voor water een m.e.r.-procedure te voeren.

3.8 Natuur

Door de gemeente Amsterdam (2017) is voor Havenstraat terrein een natuurwaardenonderzoek uitgevoerd, het omvat een actualisatie van eerdere ecologische onderzoeken.

Beschermde soorten

De geplande ruimtelijke ontwikkelingen voor bestemmingsplangebied Havenstraat terrein conflicteren niet met de Wet Natuurbescherming, mits rekening wordt gehouden met de zorgplicht en meldingsplicht voor de aanwezige grondgebonden zoogdieren en met de broedperiode van de aanwezige (algemene) broedvogels. Door een ecologisch werkprotocol op te laten stellen en te gebruiken kan worden voldaan aan de zorgplicht.

Beschermde gebieden

NNN en Hoofdgroenstructuur

Het onderzoeksgebied is geen onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN), het ligt deels in de Hoofdgroenstructuur en het ligt niet in de Ecologische structuur van Amsterdam. Voor wijzigingen in de Hoofdgroenstructuur dient een adviesaanvraag te worden ingediend bij de Technisch Advies Commissie Hoofdgroenstructuur. Negatieve effecten op het NNN worden niet verwacht.

Natura 2000

Het plangebied ligt niet binnen een Natura 2000-gebied. De ontwikkeling ligt op circa 10 km van de Natura 2000-gebieden 'Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske' en 'Polder Westzaan'. Het natuurgebied 'Markermeer & IJmeer' ligt op circa 8,5 km. Directe effecten zijn daarmee uitgesloten.

In het kader van de ontwikkeling is door Antea Group (2021) een Aeries-berekening uitgevoerd naar de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden. De AERIUS Calculator toont bij de gebruiks- en de realisatiefase (uitgaande van een bouwtijd van circa 4 jaar) geen rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/jaar, daarom worden er geen significante negatieve effecten verwacht op Natura 2000-gebieden.

Conclusie

Er worden geen belangrijke nadelige milieugevolgen verwacht ten aanzien van beschermde soorten en gebieden. Het aspect natuur leidt niet tot de noodzaak een m.e.r.-procedure te doorlopen.

3.9

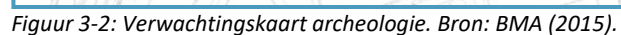
Archeologie

Ten behoeve van het bestemmingsplan is in opdracht van Stadsdeel Zuid door het Bureau Monumenten en Archeologie (BMA) van Amsterdam een archeologisch onderzoek uitgevoerd (2015). Het BMA heeft in 2020 aangegeven dat het onderzoek inhoudelijk nog steeds geldig is.

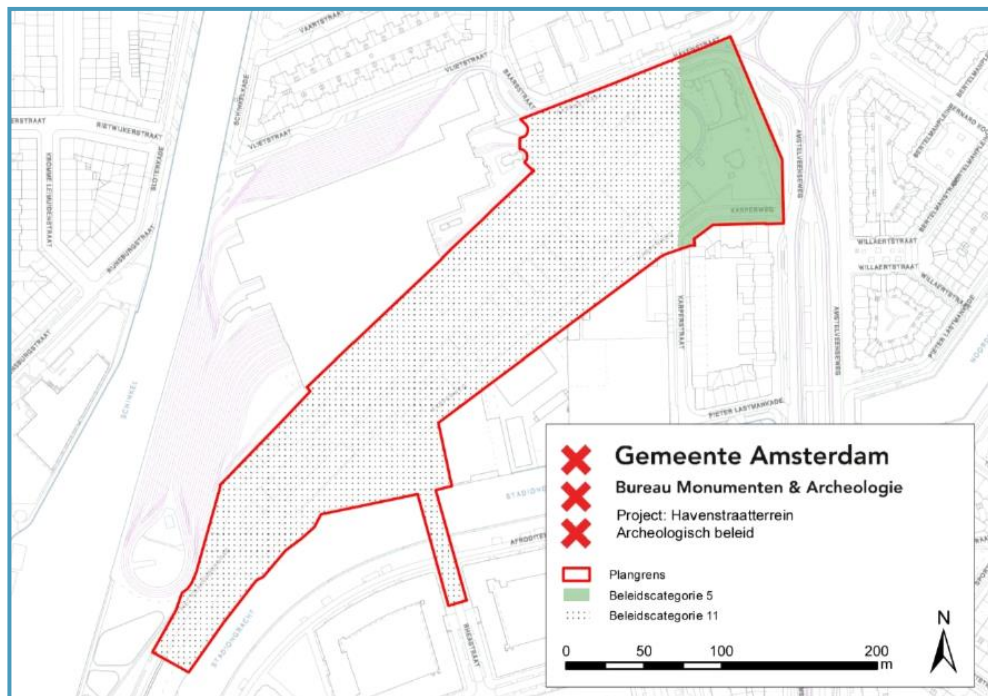
Het bureauonderzoek gaat uit van een beknopt overzicht van de historisch-topografische ontwikkeling van de Sloterpolder vanaf de Late Middeleeuwen tot in de 20ste eeuw. Het historisch overzicht wordt aangevuld met archeologische informatie afkomstig van vindplaatsen in de directe omgeving van het plangebied. De historische en archeologische informatie over de ruimtelijk topografische ontwikkelingen is omgezet naar een beeld van archeologische verwachtingen.

Verwachtingskaart

De archeologische verwachtingskaart bestaat uit een zone met een hoge (zone A) en een zone met een negatieve archeologische verwachting (geen archeologische verwachting, zone B).



De archeologische beleidskaart, gebaseerd op de archeologische verwachtingskaart, geeft aan dat voor de bewoningszone langs de Amstelveenseweg een nader archeologisch onderzoek noodzakelijk is bij een planomvang vanaf 500 m² en een diepte vanaf 2,5 meter. De bestaande bebouwing is hierbij overigens buiten de onderzoeksplicht gehouden. Bovendien is het archeologische beleid in het bestemmingsplan geborgd door de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie'. Voor de zone met hoge archeologische verwachtingswaarde is deze dubbelbestemming opgenomen.



Figuur 3-3: Beleidskaart archeologie Havenstraatterrein. Bron: BMA (2015).

Meldingsplicht

Voor het gehele plangebied geldt overigens de wettelijke meldingsplicht. Dit houdt in dat ook in geval geen archeologisch vervolgonderzoek is vereist en toch bodemvondsten ouder dan vijftig jaar worden aangetroffen, dit aan Bureau Monumenten en Archeologie gemeld wordt zodat in overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen kunnen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

Conclusie

Archeologische waarden vormen hiermee geen aanleiding een m.e.r.-procedure te doorlopen.

3.10 Cultuurhistorie

De overige cultuurhistorische waarden zijn eveneens onderzocht door het Bureau Monumenten en Archeologie van Amsterdam. De ordekaarten die voor het gebied gelden geven aan dat het Haarlemmermeerstationsgebouw een orde 1 kent. Dit gebouw is een rijksmonument. Voor het overige komen geen monumenten voor in het plangebied. Het wisselwachtershuisje is als gebouw van orde 2 aangewezen, echter dit gebouw heeft geen relatie met de geschiedenis van het gebied. De directiewoning heeft orde 3. Voor het Haarlemmermeerstationsgebouw en de directiewoning is de dubbelbestemming 'Waarde- Cultuurhistorie' opgenomen in het bestemmingsplan.

Belangrijker dan de huidige staat en de vormgeving van de bedrijfsbebouwing is de wijze waarop de aanwezigheid van de spoorlijn en het emplacement de structuur van het gebied heeft bepaald en de opening die daarmee bleef bestaan naar het Nieuwe Meer en het Amsterdamse Bos toe. Vanuit deze constatering is een aantal adviezen afgegeven met betrekking tot het bestemmingsplan en de verdere planontwikkeling.

De adviezen gaan in op de herkenbaarheid van het gebied als voormalig spooreplacement en het behouden van de context van de monumentale gebouwen (Haarlemmermeerstation en directiewoning). Ook het onderdeel dat het gebied vormt in de westrand van het Plan Zuid wordt hierbij genoemd. De historische gelaagdheid van het gebied komt tot uitdrukking in een aantal kenmerken van het gebied, zoals de langwerpige vorm en het informele, utilitaire karakter van het gebied. De volgende aandachtspunten worden genoemd:

- de langwerpige vorm van het gebied met de spoorlijn als ruggengraat;
- de open zichtlijnen van het gebied naar de uitloper van de groene scheg (Schinkeleilanden, Amsterdamse Bos, Nieuwe Meer);
- de typologie van de woningbouw ten noorden en ten zuiden van het plangebied: vier lagen met kap (Plan Zuid).

Opmerkingen zijn geplaatst bij de wenselijkheid van bebouwing met een grote bouwhoogte. Hiertoe wordt een Hoogbouweffectrapportage opgesteld. De bouwvolume en het uiterlijk van blok 1 moeten recht doen aan de monumentale bebouwing van het station en de naastgelegen villa.

In het plangebied is een aantal behoudenswaardige bomen aanwezig. Deze bomen, die mogelijk een monumentale waarde hebben, worden behouden. De grote monumentaal- en behoudenswaardige bomen worden gehandhaafd. Voor de monumentaalwaardige en/of behoudens- waardige bomen wordt onderzocht of zij in de openbare ruimte zijn in te passen.

Conclusie

De effecten op de cultuurhistorische waarden zijn hiermee afdoende in beeld gebracht. Het plan leidt (wellicht) tot een aantasting van de cultuurhistorische waarden van het gebied. Het betreft dan cultuurhistorische waarden die geen beschermde status hebben. Het voeren van een m.e.r.-procedure leidt niet tot een afwijkende conclusie of extra inzichten.

4 Conclusie

Uit de vormvrije m.e.r.-beoordeling blijkt dat geen sprake is van bijzondere omstandigheden ten aanzien van kenmerken en locatie van het plan, die zouden kunnen leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu ter plaatse. Voor de getoetste milieuaspecten geldt dat er geen effecten optreden, dan wel dat deze effecten met mitigerende maatregelen worden beperkt, zodat voldaan wordt aan de geldende wet- en regelgeving.

Geconcludeerd wordt dat er geen noodzaak is voor het doorlopen van een m.e.r.-procedure en het opstellen van een milieueffectrapport (MER) voor de voorgenomen ontwikkeling.

Bronnenlijst

Antea Group, 2021, Beoordeling van de luchtkwaliteit.

Antea Group, 2021, Beoordeling van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden.

Bureau Monumenten en Archeologie (BMA), 2012, Cultuurhistorische verkenning en advies Havenstraatterrein.

Bureau Monumenten en Archeologie (BMA), 2015, Archeologisch bureauonderzoek Plangebied Havenstraat, Stadsdeel Zuid.

Bureau Monumenten en Archeologie (BMA), 2020, Archeologische waardestelling voor het bestemmingsplan Havenstraatterrein, stadsdeel Zuid.

Gemeente Amsterdam, 2017. Update natuurwaardenonderzoek bestemmingsplan Havenstraatterrein.

Gemeente Amsterdam, 2021, Stedenbouwkundige plan Havenstraatterrein.

Gemeente Amsterdam, 2021, Verkeersonderzoek Havenstraatterrein.

LBP Sight, 2021, Havenstraatterrein Amsterdam, Akoestisch onderzoek Havenstraatterrein.

Liander, 2019, Berekening magneetvelden uitbreiding transformatorstation Karperweg.

Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied, 2015, Onderzoek Externe Veiligheid Havenstraatterrein.

Tauw, 2015, Geohydrologisch onderzoek bestemmingsplan Havenstraatterrein te Amsterdam.

Tauw, 2017, Nader en aanvullend bodemonderzoek Havenstraatterrein Amsterdam.

Tauw, 2018a, Bodemonderzoek openbaar gebied rondom Havenstraat 5-9, Amsterdam.

Tauw, 2018b, Raamsaneringsplan Havenstraatterrein te Amsterdam.

Tauw, 2020, Aanvullend PFAS-onderzoek Havenstraatterrein te Amsterdam.

De informatie die in dit rapport is opgenomen is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n) en kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Gebruik van deze informatie, door anderen dan de geadresseerde(n) en gebruik door hen die niet gerechtigd zijn van deze informatie kennis te nemen, is niet toegestaan. De informatie is uitsluitend bestemd om te worden gebruikt door de geadresseerde, voor het doel waarvoor dit rapport is vervaardigd. Indien u niet de geadresseerde bent of niet gerechtigd bent tot kennisneming, is openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden is niet toegestaan, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group en wordt u verzocht de gegevens te verwijderen en direct melding te maken bij security@anteagroup.nl. Derden, zij die niet geadresseerd zijn, kunnen geen rechten aan dit rapport ontleen, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group.

Over Antea Group

Antea Group is het thuis van 1500 trotse ingenieurs en adviseurs. Samen bouwen wij elke dag aan een veilige, gezonde en toekomstbestendige leefomgeving. Je vindt bij ons de allerbeste vakspecialisten van Nederland, maar ook innovatieve oplossingen op het gebied van data, sensing en IT. Hiermee dragen wij bij aan de ontwikkeling van infra, woonwijken of waterwerken. Maar ook aan vraagstukken rondom klimaatadaptatie, energietransitie en de vervangingsopgave. Van onderzoek tot ontwerp, van realisatie tot beheer: voor elke opgave brengen wij de juiste kennis aan tafel. Wij denken kritisch mee en altijd vanuit de mindset om samen voor het beste resultaat te gaan. Op deze manier anticiperen wij op de vragen van vandaag en de oplossingen voor morgen. Al bijna 70 jaar.

Contactgegevens

Rivium Westlaan 72
2909 LD CAPELLE A/D IJSSEL
Postbus 8590
3009 AN ROTTERDAM
T. 06 52 03 85 38
E. Jelte.vandenBroek@anteagroup.nl

www.anteagroup.nl

Copyright © 2021

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.