



M.E.R.-BEOORDELING

BP Amsteloeever

10 december 2021

RHO ADVISEURS



RHO ADVISEURS

DATUM 10 december 2021

PROJECT BP Amsteloever
PROJECTLEIDER ir. R.A. Sips

OPDRACHTGEVER Gemeente Amsterdam, Grond en Ontwikkeling
PROJECTNUMMER 20201487

AUTEUR Mink Enthoven
STATUS Concept



INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Wat houdt een m.e.r.- beoordeling in?	4
1.3 Leeswijzer	5
2. Plaats en kenmerken van het project	6
2.1 Plaats van het project	6
2.2 Kenmerken van het project	8
3. Milieueffecten	10
3.1 Algemeen	10
3.2 Verkeer & Parkeren	10
3.3 Geluid	11
3.4 Luchtkwaliteit	11
3.5 Externe veiligheid	12
3.6 Bodem	12
3.7 Water	12
3.8 Natuur	14
3.9 Hoogbouweffecten	16
3.10 Archeologie & Cultuurhistorie	17
3.11 Mitigerende maatregelen	18
3.12 Cumulatie met andere projecten	19
4. Conclusie	20

Onderzoeksrapporten (bijlagen bestemmingsplan):

1. Verkeersonderzoeken Amsteloevers, Team Onderzoek & Kennis Gemeente Amsterdam, 5 november 2020, rapportnummer O-200443.
2. Akoestisch onderzoek ontwikkeling Amsteloevers, DGMR, 13 december 2021, rapport M.2020.0504.01.R001.
3. Analyse luchtkwaliteit, DGMR, 2 maart 2021, rapport M.2020.0504.03.N001.
4. Onderzoek externe veiligheid ontwikkeling Amsteloevers, DGMR, 5 november 2021, rapport M2020.0504.02.R001.
5. Waterparagraaf Amstelstation – Amsteloevers, 2 maart 2021
6. Stikstofdepositieberekeningen Amsteloevers, ARCADIS, 22 juli 2021, projectnummer 30068499.
7. Quickscan natuur ontwikkelproject Amsteloevers, Altenburg & Wymenga, 18 februari 2021, projectnummer 20-396.
8. Hoogbouweffectrapportage Amstelstation-Amsteloevers, Gemeente Amsterdam, januari 2021, 20210118.
9. Windklimaatonderzoek Amsteloevers Amsterdam, 6 oktober 2021, rapportnummer OA 16099-2-RA-001.

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

In Amsterdam ten westen van het Amstelstation en langs de oever van de Amstel wordt het stedelijk gebied herontwikkeld. Hiervoor is reeds een stedenbouwkundig plan opgesteld en op 26 april 2021 vastgesteld door de gemeenteraad. Het stedenbouwkundig plan wordt planologisch-juridisch uitgewerkt in het bestemmingsplan Amstelstation - Amsteloever. Het gaat hierbij om een toevoeging van 1.300 tot 2.100 woningen, 60.000 m² kantoorruimte en 13.400 m² bvo voor voorzieningen. Deze toevoegingen worden verdeeld over vijf verschillende ontwikkellocaties: Amstelvista, Leeuwenburg, Van der Kunbuurt, Amstelstation en Toorop.

Om de herontwikkeling mogelijk te maken wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld en voorgelegd aan de gemeenteraad ter vaststelling. Daarbij dient rekening te worden gehouden met het Besluit milieueffectrapportage. In het Besluit milieueffectrapportage is in categorie D (sectie D 11.2) opgenomen dat de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject m.e.r.-beoordelingsplichtig is in gevallen zoals opgenomen in tabel 1.

Tabel 1 Stedelijk ontwikkelingsproject Besluit milieueffectrapportage

Categorie	Kolom 1 Activiteiten	Kolom 2 Gevallen	Kolom 3 Plannen	Kolom 4 Besluiten
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 bedrijfsvloer-oppervlakte 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.

Uitgaande van het maximale programma dat het bestemmingsplan mogelijk maakt, kan sprake zijn van een overschrijding van de drempelwaarden (> 2.000 woningen en > 200.000 m² bvo). Dat betekent dat een m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is. Dit document bevat deze beoordeling.

1.2 Wat houdt een m.e.r.- beoordeling in?

In een m.e.r.- beoordeling wordt getoetst of een m.e.r. procedure doorlopen moet worden. De wettelijke regeling voor de m.e.r.-beoordeling gaat uit van het principe 'nee, tenzij'. Dat wil zeggen, een volwaardige m.e.r.-procedure is alleen noodzakelijk als er sprake is van 'belangrijke nadelige gevolgen' die het betreffende project voor het milieu kan hebben. Daarbij moet het bevoegd gezag rekening houden met de omstandigheden zoals aangegeven in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling, te weten:

- de plaats van het project;
- de kenmerken van het project;
- de kenmerken van de potentiële milieueffecten (in samenhang met de eerste twee criteria).

Het bevoegd gezag dient een m.e.r.-beoordelingsbeslissing te nemen, waarin wordt aangegeven of wel of geen MER nodig is, gelet op de omvang van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële (milieu)effecten en mogelijke mitigerende maatregelen. Deze beslissing wordt als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen.

1.3 Leeswijzer

Deze aanmeldingsnotitie is als volgt opgebouwd:

- hoofdstuk 2 geeft een beschrijving van de plaats en kenmerken van het project;
- hoofdstuk 3 geeft inzicht in de verwachte milieueffecten;
- en in hoofdstuk 4 is de conclusie opgenomen.

Ten behoeve van de analyse in hoofdstuk 3 is gebruik gemaakt van de onderzoeken die zijn uitgevoerd in het kader van het bestemmingsplan.

2. PLAATS EN KENMERKEN VAN HET PROJECT

2.1 Plaats van het project

2.1.1 Locatie

Het plangebied is gelegen in het stedelijk gebied van Amsterdam (figuur 2-1). Op hoofdlijnen wordt het plangebied begrensd door:

- de Amstel (westzijde);
- de Ringdijk (noordzijde)
- het spoortalud (oostzijde)
- en de Weespertrekvaart (zuidzijde).

De Mr. Treublaan deelt het gebied in een noordelijk en zuidelijk deel, tezamen 17 hectare groot. In de huidige situatie is het plangebied opgedeeld in de functies wonen, kantoor en educatie. In de Van der Kunbuurt ten zuiden van de Mr. Treublaan liggen 271 sociale huurwoningen. Ten noorden van de Mr. Treublaan staan kantoren en is de brandweer gevestigd. Van noord naar zuid zijn kantoren aanwezig waarin onder andere de Hogeschool van Amsterdam, Royal Philips Nederland BV, De Nederlandsche Bank en Nationale Nederlanden gevestigd zijn.



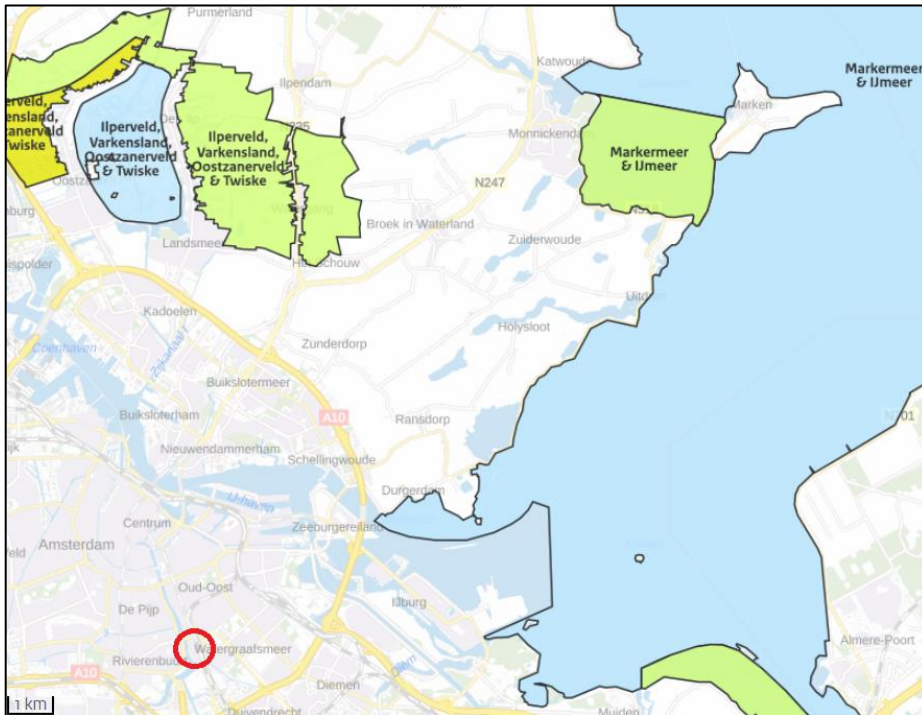
Figuur 2-1 Ligging plangebied

2.1.2 Kwetsbaarheid en gevoeligheid van het gebied

Bij de beoordeling van de effecten van het project op grond van de EEG-richtlijn vanwege de locatie van het project, zijn de kwetsbaarheid van het gebied en de eventuele aanwezigheid van gebieden met een beschermde status van belang. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen natuurgebieden en cultuurhistorisch waardevolle gebieden.

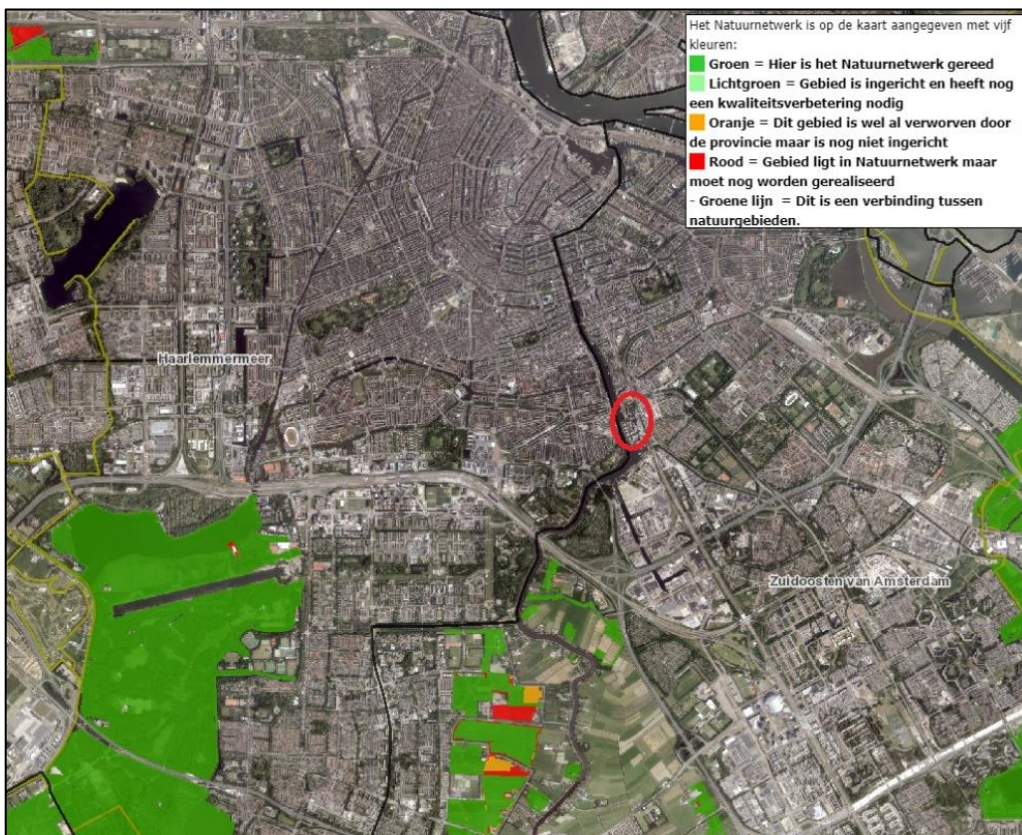
Natuurgebieden

Het plangebied is geen onderdeel van een natuurgebied met een beschermde status. De afstand tot de meest nabijgelegen Natura 2000-gebieden (Markermeer en IJmeer en Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld en Twiske) bedraagt ruim 5 kilometer (zie figuur 2-2).



Figuur 2-2 Ligging Natura 2000-gebieden ten opzichte van planlocatie

Het plangebied maakt ook geen onderdeel uit van het Natuurnetwerk Nederland. Het dichtstbijzijnde gebied behorende tot het Natuurnetwerk Nederland ligt op ruim 4 kilometer (figuur 2-3).



Figuur 2-3 Ligging Natuurnetwerk Nederland ten opzichte van planlocatie

Cultuurhistorisch waardevolle gebieden

Wat betreft archeologie is uit voorgaand onderzoek een beleidsadvieskaart voortgekomen om inzichtelijk te maken welke regimes in welke gebieden van het plangebied gelden indien ruimtelijke ontwikkelingen worden gerealiseerd. Voor het plangebied heeft dit geresulteerd in een drietal regimes welke ter borging in de planregels zijn meegenomen: Een zone waarin kleine ontwikkelingen mogelijk zijn zonder onderzoek, een zone waarbij beperkte ingrepen in de waterbodem vrijgegeven zijn en een zone waarin alle bodemingrepen zonder archeologisch onderzoek uitgevoerd kunnen worden.

Aan cultuurhistorische waarden zijn twee rijksmonumenten in de omgeving van het plangebied aanwezig. Het betreffen de Schollenbrug en de Berlagebrug. De Berlagebrug ligt gedeeltelijk binnen het plangebied van dit bestemmingsplan. Het bestemmingsplan leidt niet tot aantasting van deze monumenten. Alle aanwezige waarden zullen behouden blijven.

2.2 Kenmerken van het project

In deze paragraaf worden de kenmerken van het project beschreven op basis van de informatie uit het stedenbouwkundig plan en bestemmingsplan. De herontwikkeling van het gebied is op te delen in vijf verschillende deellocaties. In tabel 2-1 staan de verschillende locaties en de in de huidige situatie aanwezige functies.

Tabel 2-1 Functies per deellocatie op basis van vigerende bestemmingsplan

Ontwikkellocatie	Huidig bestemmingsplan
Amstelvista	deels horeca V (hotel incl. shortstay), overige delen kantoor en maatschappelijke dienstverlening in de vorm van onderwijsvoorzieningen.
Leeuwenburg	gemengde bestemming met kantoor en maatschappelijk dienstverlening in de vorm van onderwijsvoorziening.
Van der Kunbuurt	wonen en commerciële voorzieningen
Amstelstation	openbare ruimte, kleinschalige detailhandel en spoorreservering
Tooropgebouw	kantoor

Op bovenstaande locaties is gekeken naar de mogelijkheden om voorzieningen, kantoren en woningen toe te voegen. In tabel 2-2 is de bandbreedte van het te ontwikkelen programma weergegeven, zowel per locatie als het totaal.

Tabel 2-2 Beoogd programma per deellocatie

Ontwikkellocatie	Programma (m ² bvo)	Bandbreedte wonen (m ²)	Bandbreedte kantoren (m ²)	Bandbreedte voorzieningen (m ²)
Amstelvista	32.500	14.000 - 17.500	14.000 - 17.500	1.000 - 2.000
Leeuwenburg	88.000	10.000 - 42.000	42.000 - 75.000	3.000 - 4.500
Van der Kunbuurt	64.400	60.800 - 62.900	0	1.500 - 3.600
Amstelstation	300	0	0	300
Tooropgebouw	106.000	26.000 - 61.000	42.000 - 77.000	1.500 - 3.000
Totaal	291.200	110.800 - 183.400	98.000 - 169.500	7.300 - 13.400

Wonen

In het projectgebied staan nu ruim 700 woningen. Worden alle locaties ontwikkeld dan resulteert dat in een toevoeging van 1.300 tot 2.100 woningen. Het verschil wordt veroorzaakt door de flexibiliteit op de locaties Leeuwenburg en het Tooropgebouw waar de boven- en onderkant van de bandbreedte voor woningen en kantoren ver uit elkaar liggen. Hier kan, per locatie, voor meer wonen of juist voor meer kantoren worden gekozen.



Kantoren

Er is een grote kantoorvraag in Amsterdam en de ligging aan een openbaarvervoersknooppunt maakt Amsteloever een goede locatie voor uitbreiding van het aantal kantoren meters. De omgeving van het Amstelstation is populair bij innovatieve ondernemingen uit de economische topsectoren creatieve industrie, financiële en zakelijke dienstverlening, handel & logistiek, ICT, Internationaal toerisme en congressen en life sciences. Het kantoorprogramma mag daarom met maximaal 60.000 m² bvo toenemen.

Voorzieningen

Het voorzieningenprogramma bedraagt maximaal 13.400 m² bvo. Er is ruimte voor een breed scala aan stedelijke functies die het Amstelstation tot een plek van en voor Amsterdammers maakt: cultuur, zorg & gezondheid, horeca, detailhandel, sport en broedplaatsen. Detailhandel zal beperkt worden uitgebreid. Bewoners kunnen binnenkort gebruikmaken van de nieuwe winkelvoorziening aan de oostzijde van het station. Aan de westzijde is er in principe ruimte voor aanvullend aanbod, vooral gericht op de snelle boodschap, snelle service en ontmoeting. Dergelijke publieksgerichte voorzieningen worden vooral rondom het station gesitueerd.

3. MILIEUEFFECTEN

3.1 Algemeen

In dit hoofdstuk worden de milieueffecten van de beoogde ontwikkeling beschreven. Als referentiesituatie voor de beoordeling van de effecten is de huidige, feitelijke (legale) situatie binnen het gebied genomen. Onderzoeken waar naar wordt verwezen zijn opgenomen als bijlagen bij het bestemmingsplan en de verwijzing hiernaar is ook opgenomen in de inhoudsopgave van deze rapportage.

Achtereenvolgens komen de volgende aspecten aan de orde: verkeer, woon- en leefklimaat (geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid en gezondheid), bodem en water, schaduwwerking, natuur, archeologie en cultuurhistorie. Ook wordt kort ingegaan op de milieugevolgen die samenhangen met de sloop- en bouwphase en de mogelijke cumulatie van milieugevolgen door ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving.

3.2 Verkeer & Parkeren

3.2.1 Verkeer

Voor de beoordeling van de verkeersaspecten zoals onder andere verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid heeft de gemeente Amsterdam een verkeersonderzoek uitgevoerd voor de ontwikkeling Amsteloever. Bijbehorende rapportage betreft rapportnummer O-200443 en is opgesteld op 5 november 2020. Gezien de bandbreedte in het programma wordt een gedeeltelijke uitwisseling tussen wonen en werken toegestaan en is voor de verkeersanalyses gekozen voor het te verwachten scenario.

In de rapportage wordt in eerste instantie de huidige situatie belicht. Daarbij komt naar voren dat er al enkele kruispunten zijn die in de huidige situatie (vrijwel) aan de maximale capaciteit zitten. Het gaat om het Prins Bernhardplein, de Amsteldijk – Berlagebrug en het Julianaplein. In de referentiesituatie, de situatie in 2030 zonder planontwikkeling, zullen deze kruispunten knelpunten vormen. Door de planontwikkeling zal het aantal ritten van en naar het plangebied toenemen. Uitgegaan is van een toename van circa 3.460 in de referentiesituatie naar 8.280 ritten per etmaal. Met deze toename zal de voorgenomen ontwikkeling niet tot nieuwe knelpunten leiden of een grote toename van de ernst van de huidige knelpunten. Om de verkeerstromen te optimaliseren is een variantenstudie gedaan waaruit blijkt dat er varianten mogelijk zijn om de verkeerssituatie rondom de knelpunten te verbeteren.

Wat betreft verkeersveiligheid worden huidige verkeersonveilige situaties met bovengenoemde varianten tevens verbeterd. Daarnaast wordt het fiets- en voetgangersnetwerk versterkt en autoluwe zones ingericht. Als concrete voorbeelden wordt er langs de Weesperzijde een fietsstraat aangelegd en langs de Spaklerweg een tweerichtingsfietspad.

3.2.2 Parkeren

De parkeeropgave is verdeeld in een opgave voor fietsers en auto's. Voor auto's wordt uitgegaan van de minimumnorm vanwege de uitstekende bereikbaarheid met openbaar vervoer en de fiets. De toename in parkeervraag vanwege de komst van extra woningen zal opgevangen worden met nieuwe parkeergarage(s). De parkeerbehoefte voor fietsers is groot en in de basis is daarom de bovengrens van de Amsterdamse normen voor fietsparkeernormen gehanteerd. Gezien de ontwikkeling een grote toename van de fietsparkeerbehoefte rondom het station zal betekenen wordt hier ruimte voor een extra fietsparkeergelegenheid opgenomen. Het bestemmingsplan maakt een fietsparkeergelegenheid ondergronds mogelijk, welke in een later stadium nog nader wordt uitgewerkt. Voor de ontwikkellocaties wordt conform het Amsterdamse beleid ook uitgegaan van inpandig/ ondergronds parkeren van fietsen. Hier is ruimte voor gereserveerd, nadere uitwerking volgt nog in een later stadium.

3.2.3 Conclusies

De verkeersaantrekkende werking van de beoogde ontwikkeling zal op enkele locaties tot een beperkte verslechtering van een reeds overbelast kruispunt leiden. Met een variantenstudie zijn mogelijkheden gevonden om de verkeerssituatie op deze locaties gezamenlijk met de ontwikkeling te verbeteren. Gekozen zal worden voor een variant waardoor de verkeerssituatie verbetert. Verder is de parkeerbehoefte voor de beoogde ontwikkeling onderzocht en blijkt dat hier aan voldaan kan worden. Er is afdoende ruimte gereserveerd om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Daarmee zijn belangrijke nadelige milieugevolgen voor de aspecten verkeer en parkeren uitgesloten.

3.3 Geluid

Voor het plangebied gelden verschillende gezoneerde geluidsbronnen. In het kader van deze bronnen is akoestisch onderzoek verricht door de DGMR en een rapport opgesteld op 17 november 2021, kenmerk M.2020.0504.01.R001. Hierin wordt geconcludeerd:

Ten aanzien van wegverkeer:

- De voorkeursgrenswaarde voor wegverkeer van 48 dB wordt op grote delen van het plan overschreden door de metro, Amsteldijk, Berlagebrug, Meester Treublaan, Prins Bernhardplein, Spaklerweg en Weesperzijde.
- Op de gebouwen bij Delta Lloyd wordt de maximale ontheffingswaarde (als gevolg van de metro) overschreden. Wanneer op deze locatie woningen gebouwd worden, moeten deze aan de oostzijde en delen van de zuidgevel met dove gevels worden uitgevoerd.
- Maatregelen om de geluidsbelasting te reduceren zijn onderzocht maar stuiten op bezwaren van technische en stedenbouwkundige aard.
- Voor de toekomstige woningen moet een hogere waarde worden aangevraagd tot maximaal 63 dB (inclusief 5 dB aftrek art. 110 Wgh).
- Met een bouwkundige constructie in de gevel is het mogelijk voor nagenoeg alle woningen met een hogere waarde ook een stille zijde te creëren.

Ten aanzien van railverkeer:

- De voorkeursgrenswaarde voor railverkeer van 55 dB wordt op grote delen van het bouwplan overschreden. De maximale geluidsbelasting is 73 dB.
- Op locatie Delta Lloyd wordt zelfs de maximale ontheffingswaarde (68 dB) overschreden. Wanneer op deze locatie woningen gebouwd worden, moeten deze met dove gevels worden uitgevoerd.
- Maatregelen om de geluidsbelasting te reduceren zijn niet doelmatig of stuiten op bezwaren van technische, verkeerskundige of stedenbouwkundige aard.
- Voor de toekomstige woningen moet een hogere waarde worden aangevraagd tot 68 dB.
- Met een bouwkundige constructie in de gevel (afsluitbare loggia) is het mogelijk voor nagenoeg alle woningen met een hogere waarde ook een stille zijde te creëren.

Hoge(re) geluidsbelastingen zijn berekend voor het wegverkeer, het doorgaande spoor en de metro's. De gecumuleerde geluidbelasting is in het plangebied maximaal 73 dB bij de geluidsgevoelige bebouwing. Ter plaatse van de locaties met deze cumulatieve geluidsbelasting worden dove gevels toegepast als hier woningen komen. Op de andere locaties bedraagt de cumulatieve geluidsbelasting maximaal 66 dB. Volgens het geluidbeleid van de gemeente is deze waarde als aanvaardbaar te beschouwen.

3.4 Luchtkwaliteit

Om de gevolgen van het project op de luchtkwaliteit in beeld te brengen heeft de DGMR een analyse luchtkwaliteit uitgevoerd, 2 maart 2021 met kenmerk M.2020.0504.03.N001. Uit de resultaten blijkt dat er een ruime marge aanwezig is tussen de huidige (achtergrond)concentraties luchtverontreinigende stoffen en de wettelijke grenswaarden. Gemiddeld liggen de concentraties 20 tot 50% lager dan de grenswaarden. Het aantal overschrijdingsdagen PM₁₀ is ruim 80% lager dan de

grenswaarde. Aangezien de concentratie luchtverontreinigende stoffen na een ontwikkeling met name afhankelijk is van de achtergrondwaarde kan hierdoor geconcludeerd worden dat ook met de ontwikkeling de concentraties onder de wettelijke grenswaarden blijven. Daarmee wordt voldaan aan de voorwaarde dat geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van de grenswaarde. Voor het aspect luchtkwaliteit geldt daarmee dat belangrijke nadelige milieugevolgen uitgesloten kunnen worden.

3.5 Externe veiligheid

Door de DGMR is er een onderzoek verricht naar de effecten van het plan voor de externe veiligheid, 5 november 2021 M.2020.0504.02.R001. Met de ontwikkeling worden geen risicobronnen opgericht, wel worden kwetsbare objecten toegevoegd. Deze liggen binnen het invloedsgebied van het spoortraject Duivendrecht – Amsterdam. Verder vindt er in de omgeving transport van risicovolle stoffen door een buisleiding en over de weg plaats. De afstand tot de buisleiding is zodanig dat effecten op voorhand kunnen worden uitgesloten. Voor de transportroute over de weg wordt als meest gevaarlijke stofcategorie LT2 vervoerd met een invloedsgebied van 880 meter. Het plangebied ligt hier ongeveer 1,5 km van verwijderd waardoor effecten uitgesloten zijn. Voor het spoor geldt dat de op te richten kwetsbare objecten niet binnen de zones van het plaatsgebonden risico gelegen zijn. Wat betreft het groepsrisico is onderzoek verricht door de DMGR, opgeleverd 10 maart 2021 met rapportnummer M.2020.0504.03.R001. Hieruit blijkt dat het groepsrisico niet boven de oriëntatiewaarde ligt en de toename van het risico minder dan 10% bedraagt. Dit betekent dat kan worden volstaan met een beperkte verantwoording van het groepsrisico. Hierbij dient in te worden gegaan op de bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. Deze verantwoording is opgenomen in het bestemmingsplan. Hieruit blijkt de bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid voldoende geborgd mits er geen functies gericht op minder zelfredzame mensen mogelijk worden gemaakt binnen 100 meter vanaf het spoor. Hiertoe zijn in de planregels zeer kwetsbare objecten binnen deze zone uitgesloten. Belangrijke nadelige milieugevolgen voor het aspect externe veiligheid zijn daarmee uitgesloten.

3.6 Bodem

Er in de huidige situatie geen activiteiten die risico's vormen voor de bodemkwaliteit en worden met de ontwikkeling geen activiteiten mogelijk gemaakt die een risico vormen voor de bodemkwaliteit. Alleen voor de realisatie van parkeerkelders zal zeker nader onderzoek benodigd zijn. Dit onderzoek zal worden uitgevoerd in het kader van de omgevingsvergunning. Per ontwikkeling zal in dat kader een verdere afweging worden gemaakt of een actueel bodemonderzoek benodigd is of dat de bodemkwaliteit als afdoende kan worden beschouwd voor de beoogde functies. Belangrijke nadelige milieugevolgen voor het aspect bodem zijn daarmee uitgesloten.

3.7 Water

De in deze paragraaf opgenomen informatie volgt uit de door de gemeente opgestelde waterparagraaf.

3.7.1 Oppervlaktewater en verharding

Het plangebied wordt aan de zuid- en westzijde begrensd door de Amstel en aan de noordzijde door de Ringvaart. Beiden hebben een oppervlaktewaterpeil van NAP -0,4 m. Het plangebied ligt in de Watergraafsmeerpolder. In de Watergraafsmeerpolder wordt het oppervlaktewaterpeil beheerst op NAP -5,5 m. Het plangebied is in het verleden opgehoogd tot boven het waterpeil van de Amstel en de Ringvaart. Er is conform het stedenbouwkundig plan geen sprake van verhardingstoename of demping van oppervlaktewater binnen het plangebied.

3.7.2 Grondwater

Vrijwel overal binnen het plangebied is de ontwateringsdiepte ten opzichte van de GHG ruim 0,9 m of meer, waarmee wordt voldaan aan de gemeentelijke grondwaternorm en de gewenste ontwateringsdiepte voor bomen. De grondwaterzorgplicht vereist dat ontwikkelingen in het plangebied zowel tijdens uitvoering als in de eindsituatie geen verslechtering van de grondwatersituatie mogen veroorzaken. Een verslechtering in de eindsituatie kan bijvoorbeeld ont-

staan door grote nieuwe ondergrondse obstructies zoals parkeerkelders. Met de ontwikkeling worden enkele nieuwe ondergrondse constructies mogelijk gemaakt, zoals ondergrondse parkeergarages. Voor deze ondergrondse constructies geldt dat rondom de vergunningverlening getoetst dient te worden op de effecten op het grondwater. De bepalingen van het ontwerp paraplubestemmingsplan - Grondwaterneutrale Kelders, dat bij besluit van 18 mei 2021 vrijgegeven is voor terinzagelegging, worden in het bestemmingsplan Amstelstation – Amsteloever overgenomen.

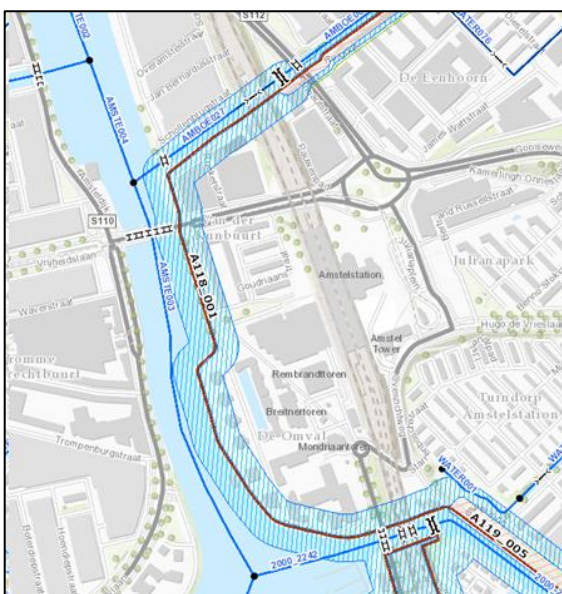
Het ontwerp-parapluplan is een vertaling van het Afwegingskader Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam in een juridisch planologisch kader. Het doel hiervan is om te zorgen dat alle kelderbouwaanvragen in Amsterdam voldoen aan de eis van grondwaterneutraliteit Amsterdam en daarmee negatieve effecten van (cumulatieve) aanleg van kelders op de stand en de stroom van het grondwater wordt voorkomen.

3.7.3 Hemelwater

Uitgangspunt bij de herontwikkelingen is het overtollig hemelwater lokaal vast te houden. Dit wordt onder andere geregeld met een toename van stedelijk groen. Het voldoen aan de Hemelwaterverordening wordt als voorwaarde in de regels van het bestemmingsplan gesteld aan nieuwe ontwikkelingen. Op 10 mei 2021 is de gemeentelijke hemelwaterverordening vastgesteld. Deze verordening wordt toegepast op alle bouwwerken waarvoor na inwerkingtreding een omgevingsvergunning voor bouwen wordt aangevraagd en stelt verplicht een bui van tenminste 60 mm in één uur te kunnen verwerken op eigen kavel. In het bestemmingsplan Amstelstation – Amsteloever wordt deze verplichting overgenomen.. In de verdere uitwerking van het maaiveldontwerp van de openbare ruimte wordt verder gestreefd naar toepassing van maatregelen die hemelwaterafvoer vertragen.

3.7.4 Waterveiligheid

Langs de Amstel en Ringvaart ligt een half verholten secundaire waterkering (Dijkvak A118-001) (figuur 3-1). Voor de meeste werkzaamheden binnen de kern- en beschermingszones van de waterkering moet een watervergunning worden aangevraagd. Voor half verholten keringen geldt dat het plaatsen van werken of uitbreiden of verbouwen van bestaande werken in en nabij waterkeringen alleen in specifieke gevallen wordt vergund wanneer er geen aanvaardbaar alternatief bestaat buiten de kernzone en beschermde gronden. Van belang is dat de goede staat en werking van de waterkering niet in het geding komt. Met de ontwikkeling blijft het grootste deel van de kade en waterkering langs het plangebied ongemoeid. Bij werkzaamheden op en rondom de kade, het fietspad en het inpassen van extra bomen dient rekening worden gehouden met de voorwaarden en restricties van de waterkering. Deze restricties zullen in afstemming met de waterbeheerder worden opgesteld.



Figuur 3-1 Uitsnede legger waterkeringen met de kernzone in rood en de beschermingszone in blauw

3.7.5 Conclusie

Er is geen sprake van wijzigingen aan het oppervlaktewater of een verhardingstoename als gevolg van de ontwikkeling. Met betrekking tot grondwater dienen voor een omgevingsvergunning de effecten van ondergrondse parkeergarages in beeld te worden gebracht conform de planregels van het paraplubestemmingsplan 'Grondwaterneutrale kelders' die in de regels van het bestemmingsplan Amstelstation – Amsteloever worden overgenomen. Voor het hemelwater is in de planregels vastgelegd dat voldaan wordt aan de op 10 mei 2021 vastgestelde gemeentelijke hemelwaterverordening. Verder dient met de werkzaamheden binnen de beschermingszone van de waterkering rekening te worden gehouden met eventuele restricties die nog in overleg met de waterbeheerder vastgelegd moeten worden. Daarmee zijn belangrijke nadelige milieugevolgen als gevolg van de ontwikkeling voor het aspect water uitgesloten.

3.8 Natuur

3.8.1 Gebiedsbescherming

Natura 2000-gebieden

In de omgeving van het plangebied liggen twee Natura 2000-gebieden, namelijk 'Markermeer en IJmeer' en 'Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld en Twiske'. Gezien de afstand (van meer dan 5 km) en aanwezigheid van tussenliggende barrières zoals stedelijk gebied, een spoorlijn en een snelweg, kunnen effecten zoals areaalverlies, versnippering en verstoring binnen de grenzen van de Natura 2000-gebieden worden uitgesloten. Met betrekking tot externe werking dient rekening te worden gehouden met de mogelijk essentiële functie van het plangebied voor de doelsoort meervleermuis. Mogelijke effecten zijn het wegnemen van verblijfplaatsen, de foerageerfunctie of vliegroutes. Onderzoek naar verblijfplaatsen en strenge lichtuitstraling beperkende maatregelen zullen nodig zijn voor ontwikkelingen ten tijde van het aanvragen van de benodigde omgevingsvergunningen.

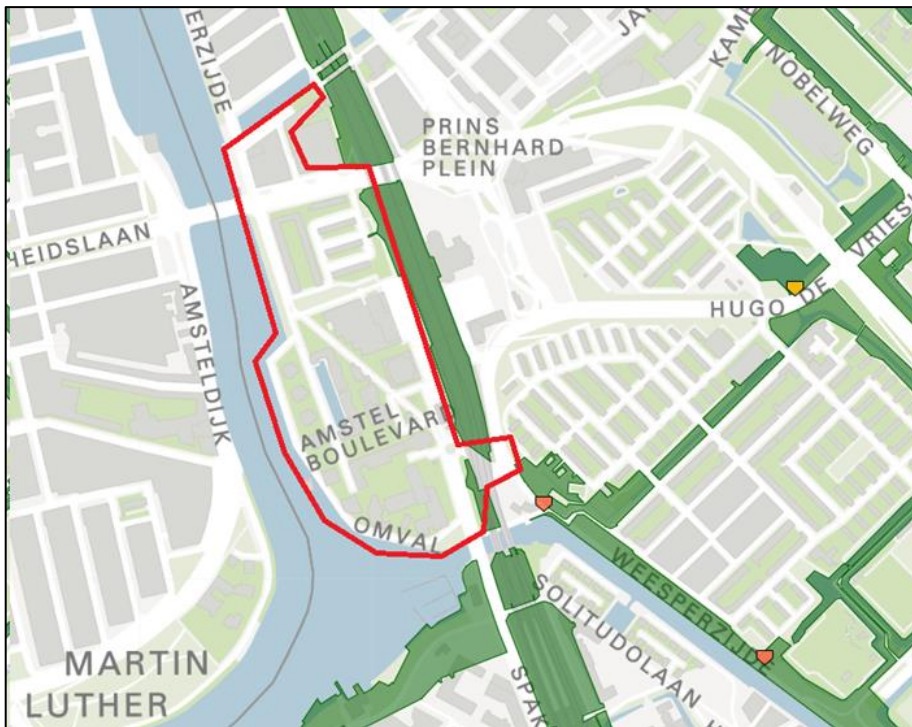
Verder hebben de stikstofemissies behorende tot het plan mogelijk vermestende of verzurende effecten op Natura 2000. In het kader hiervan is een stikstofberekening uitgevoerd met Aeries calculator, kenmerk RamdWf1dZsEj. Hierin is onderzocht of de toekomstige gebruiksfase een toename van stikstofdepositie als gevolg heeft ten aanzien van de huidige gebruiksfase. Uit de berekening blijkt dat er geen sprake is van een toename van meer dan 0,00 mol/ha/jaar. Overige indirecte negatieve effecten zoals vernatting, verdroging of verontreiniging als gevolg van de ontwikkeling zijn bij voorbaat uitgesloten gezien de afstand en de aard van de ontwikkeling.

Natuurnetwerk Nederland

Op een afstand van meer dan 4 km van het plangebied bevinden zich gebieden behorend tot het Natuurnetwerk Nederland (Figuur 2-3). Gezien de aard van het plangebied (opgaande en aaneengesloten bebouwing, infrastructuur), de afstand alsmede het tussenliggende stedelijk gebied is een effect op het NNN uit te sluiten.

Gemeentelijke ecologische structuren

Het plangebied heeft geen betrekking op de hoofdgroenstructuur van gemeente Amsterdam. Wel ligt ecologische structuur er direct naast en valt deze deels samen met het plangebied (figuur 3-2). Belangrijk bij de inrichting van de samenvallende delen is dat er geen extra barrières voor natuur ontstaan of dat er aantasting van de aanwezige waarden plaatsvindt door bijvoorbeeld opslag van bouwmaterialen.



Figuur 3-2 Ligging plangebied t.o.v. Ecologische structuur Gemeente Amsterdam (pijlen zijn ecopassages)

3.8.2 Soortenbescherming

Ten behoeve van de ontwikkeling is een quickscan ecologie uitgevoerd door Altenburg & Wymenga, 18 februari 2021 met projectnummer 20-396. Hier zijn verschillende aandachtsgebieden uit naar voren gekomen. In deze aandachtsgebieden zal voor een ontwikkeling rekening gehouden moeten worden met de bijbehorende soorten. Dit kan alleen aanvullend onderzoek of aanvullend onderzoek inclusief ontheffingsaanvraag betekenen. In de toelichting van het bestemmingsplan wordt uitgebreider ingegaan op de verschillende aanwezige soortgroepen en de te verwachten beschermde functies van het plangebied.

3.8.3 Conclusie

Directe effecten op beschermde natuurgebieden zijn uitgesloten. Uit een stikstofberekening blijkt ook dat het plan geen vermistende of verzurende werking heeft voor Natura 2000-gebieden. Mogelijk heeft de Habitatrichtlijnsoort meervleermuis een functie binnen of vlak langs het plangebied. Hier dient met name voor de projecten langs de oever rekening mee te worden gehouden. Lichtuitstraling over het water dient zo veel als mogelijk te worden voorkomen in het kader van vlieg-routes. Op de delen van het plangebied die samenvallen met de gemeentelijke ecologische structuur is het van belang dat er geen barrièrefuncties of opslag van materiaal plaatsvindt.

Het plangebied is mogelijk van essentieel belang voor de gunstige instandhouding van verschillende beschermde soorten. Deze soorten behoren tot de soortgroepen grondgebonden zoogdieren, vleermuizen en vogels. In de quickscan in de bijlagen van het bestemmingsplan is een vlekkenkaart opgenomen waarin de aandachtsgebieden gemarkeerd zijn voor de verschillende soorten. Wanneer in deze zones werkzaamheden verricht worden die mogelijk negatieve gevolgen hebben voor de gunstige instandhouding van de aangegeven soort dient aanvullend onderzoek te worden uitgevoerd. Op basis van het aanvullende onderzoek kan worden vastgesteld welke mitigerende/compenserende maatregelen er nog nodig zijn.

3.9 Hoogbouweffecten

Volgens de richtlijnen van de Structuurvisie Amsterdam 2040 moet ieder plan met bebouwing vanaf 30 meter hoogte worden beoordeeld door middel van een Hoogbouweffectrapportage (HER). Gelet op de omvang van de ontwikkelingen binnen het plangebied, is in het kader van dit bestemmingsplan een HER uitgevoerd in januari 2021. Aspecten die hieruit naar voren komen zijn windhinder, bezonning en het Luchthavenindelingbesluit Schiphol.

3.9.1 Windhinder

De ambitie van de herontwikkeling is om het verblijfsklimaat rondom het station, langs de Amstel en rond pleinen te verbeteren. Een goed windklimaat is daarbij een vereiste. Op basis van het windhinderonderzoek, uitgevoerd door Peutz in oktober 2021 kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

- In de huidige situatie is het windklimaat op een groot aantal plekken in het plangebied matig voor de functie doorlopen, waaronder nabij de aanwezige torens, op de Stationsloper, aan de zuidzijde van het Tooropgebouw en op de Omvalbrug. Reden hiervoor is zowel de aanwezigheid van hoogbouw als de relatief onbeschutte ligging van het gebied voor de belangrijke zuidelijke tot westelijke windrichtingen. Er is in de huidige situatie geen sprake van een overschrijding van het gevaarcriterium of een beperkt risico hierop.
- Aangezien in dit onderzoek is gerekend met stedenbouwkundige volumes en er dus nog geen concrete locaties van gebouwentrees en andere functies bekend waren, is voor de beoordeling overal in het plangebied uitgegaan van de functie doorlopen. Wanneer dit wel duidelijk is kan uit de figuren de beoordeling voor het strengere criterium slenteren worden afgelezen.
- Het windklimaat in het plangebied zal als gevolg van een toename van hoogbouw en de kap van bomen op een aantal plaatsen ongunstiger worden dan dat in de huidige situatie. Als het windafschermende effect van toekomstige begroeiing wordt meegenomen dan zal een deel van de toename van windhinder geneutraliseerd of dusdanig beperkt worden dat een beoordeling slecht grotendeels kan worden voorkomen.
- Op het voet-/fietspad ten westen van de Rembrandttoren is zeer plaatselijk een slecht windklimaat en een beperkt risico op windgevaar vastgesteld. Op deze plaats was geen extra begroeiing voorzien. Een verbetering van de wind-situatie is mogelijk door de toevoeging van extra begroeiing in dit gebied.

Bij de omgevingsvergunning voor de bouw van gebouwen binnen de ontwikkellocaties is een windhinderonderzoek noodzakelijk waaruit blijkt dat ten aanzien van windhinder voldoende is aangetoond dat het bouwplan niet leidt tot onevenredige, negatieve effecten op het windklimaat in het openbaar gebied, al dan niet met het treffen van maatregelen. Deze maatregelen zien naast bouwwerken ter beperking van windhinder ook op het toevoegen van bomen. Deze windhinderonderzoeken geven een gedetailleerder beeld van het windklimaat doordat de aanwezige obstakels en het bestaande groen effect meegenomen kan worden in het model. De benodigdheid voor het uitvoeren van deze onderzoeken is geborgd in de planregels.

3.9.2 Bezonning

Het is aan gemeentes om te bepalen hoe bezonning wordt getoetst. Als handreiking heeft TNO twee normen geformuleerd waar aan kan worden getoetst, een strenge en een lichte norm.¹ Uit de berekeningen om het aantal zonuren te bepalen blijkt geen invloed buiten het plangebied en binnen het plangebied een afname van één uur zon. Van gemiddeld 7,5 uren zon per dag zal dit met de ontwikkeling wijzigen tot 6,5. Hiermee wordt voldaan aan zowel de strenge als de lichte norm.

3.9.3 Luchthavenindelingbesluit Schiphol

Op grond van het Luchthavenindelingbesluit (LIB) Schiphol gelden hoogtebeperkingen voor een gebied rondom de luchthaven. Het plangebied valt binnen de beperkingenzone met een maximum van 142 m+NAP aan de westrand van het gebied en een maximum van 146 m+NAP voor het overige deel van het plangebied. De maximale toegestane en wijziging in bouwhoogte in het gebied is 136 meter, binnen het huidige Leeuwenburg. Daarmee wordt voldaan aan het besluit.

¹ <https://iplo.nl/thema/licht/bezonning/> geraadpleegd op 28 november 2021

3.9.4 Conclusie

Het aspect windhinder is globaal onderzocht. Om een goed windklimaat te borgen is in de planregels van het bestemmingsplan opgenomen dat er bij de omgevingsvergunningaanvraag een windhinderonderzoek moet liggen waaruit blijkt dat sprake blijft van een acceptabel windklimaat, tevens staat het bestemmingsplan maatregelen toe om de windhinder verder te beperken. Naar bezonning is onderzoek gedaan waaruit blijkt dat er geen effecten optreden buiten het plangebied en er binnen het plangebied sprake blijft van afdoende zonuren. Verder blijven de maximale bouwhoogtes onder de beperkingen die gelden vanuit het Luchthavenbesluit Schiphol. Belangrijke nadelige milieugevolgen vanwege hoogbouw zijn daarmee uitgesloten.

3.10 Archeologie & Cultuurhistorie

Zoals beschreven in paragraaf 2.1.2 zijn voor archeologie, gebaseerd op voorgaand onderzoek, een aantal regimes overgenomen in de planregels om archeologische waarden in stand te houden.

Uit ingewonnen adviezen van Monumenten en Archeologie (MenA) en de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK) komt naar voren dat het gebouw Leeuwenburg een stedenbouwkundige, architectonische en cultuurhistorische waarde heeft, mede door de relatieve gaafheid van het exterieur en de zeldzaamheid van het gebouw. De adviezen van MenA en de CRK hebben evenwel alleen betrekking op het monumentale aspect van het gebouw. De gemeente (het Dagelijks Bestuur van het stadsdeel) maakt een bredere afweging: naast het belang van de bescherming van de monumentwaarden van het gebouw worden ook andere belangen gewogen te weten maatschappelijke en ruimtelijke.

In het kader van een zorgvuldige besluitvorming, heeft het Dagelijks Bestuur instemming van het college van B&W gevraagd en gekregen, alvorens het definitieve besluit te nemen om het gebouw Leeuwenburg niet als monument aan te wijzen. Dit is zichtbaar in de opdracht van het college om (de omgang met) de erfgoedwaarden van het gebouw Leeuwenburg een duidelijke plek te geven in de verdere planuitwerking. Dat wil zeggen dat de verdere uitwerking van het bouwplan voor het gebouw Leeuwenburg, met inachtneming van het Stedenbouwkundig Plan, zo dicht mogelijk bij de door MenA en de CRK geconstateerde waarden moet blijven. In het planproces zal MenA goed betrokken worden. Daartoe is afgesproken dat MenA vertegenwoordigd is in het supervisieteam Amstelstation – Amsteloever. Supervisie begeleidt en toetst de planuitwerking voor de beide zijden van het Amstelstation waaronder het gebouw Leeuwenburg.

Het maatschappelijk en ruimtelijk belang bestaat onder andere uit verdichting van het gebied met het onder andere toevoegen van woningen zoals uitgewerkt in het stedenbouwkundig plan Amstelstation – Amsteloever. Het betreft een integrale ontwikkeling van gemeente en eigenaren in het gebied, waaronder die van de Leeuwenburg, en omvat een uitgebreid woningbouwprogramma, kantoren en voorzieningen, meerdere hoogbouw-ontwikkelingen die onderling minutieus op elkaar zijn afgestemd, zowel stedenbouwkundig, ruimtelijk als programmatisch, de aanpak van de openbare ruimte, de financiële belangen en de belangen van de eigenaar die, om het totale gebouw toekomstbestendig te laten zijn, de nodige ingrepen moet uitvoeren.

Tegen het besluit van het Dagelijks Bestuur van het stadsdeel Oost van 8 december 2020 om het gebouw Leeuwenburg niet als gemeentelijk monument aan te wijzen is op 18 januari 2021 bezwaar gemaakt. Een ambtelijke bezwaarschriftencommissie heeft de behandeling van het bezwaarschrift voorbereid en bracht hierover advies uit. Het dagelijks bestuur van stadsdeel Oost besloot in zijn vergadering van 21 september 2021 dit advies over te nemen, het bezwaar ongegrond te verklaren en het besluit van 8 december 2020 in stand te laten.

3.11 Mitigerende maatregelen

In het bestemmingsplan zijn de kaders voor de verschillende ontwikkelingslocaties binnen het plangebied vastgelegd. Daarbinnen is (zowel stedenbouwkundig als programmatisch) sprake van enige mate van flexibiliteit. Uit voorgaande sectorale analyse blijkt dat er voor enkele aspecten bij de verdere uitwerking van de plannen nog nader onderzoek of anderszins extra aandacht benodigd is. Dat nader onderzoek kan aanleiding zijn om maatregelen te treffen. Het gaat dan om de aspecten:

- Geluid
 - Op verschillende locaties wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden. Er dient een hogere waarde besluit te worden genomen. Daarbij wordt getoetst aan het gemeentelijke beleid waarmee sprake is van een aanvaardbaar akoestisch klimaat.
 - Om te borgen dat voldaan wordt aan het gemeentelijk geluidbeleid, is in planregel 25.4 een regeling opgenomen die voor woningen en andere geluidgevoelige objecten voorschrijft wanneer – afhankelijk van de hoogte van de geluidbelasting – welke maatregelen getroffen dienen te worden. Hier wordt in het kader van de omgevingsvergunning aan getoetst.
- Externe veiligheid
 - Er geldt een zone van 100 meter langs het spoor waar conform het Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam geen functies gericht op niet-zelfredzame mensen wenselijk zijn.
 - Om deze zone te borgen is in de planregels bij 26.1 een regeling opgenomen. De zone is daarnaast overgenomen op de plankaart.
- Bodem
 - Daar waar bodemingrepen of functiewijzigingen beoogd zijn dient in het kader van de omgevingsvergunning een actueel bodemonderzoek te worden overlegd met gemeente. De bodemkwaliteit dient altijd geschikt te zijn voor de beoogde functie. Zo nodig zullen saneringsmaatregelen worden getroffen.
- Water
 - Met betrekking tot grondwater dienen voor een omgevingsvergunning de effecten van ondergrondse parkeergarages in beeld te worden gebracht conform planregel 25.6.
 - Voor het hemelwater is in de planregels vastgelegd dat voldaan wordt aan de op 10 mei 2021 vastgestelde gemeentelijke hemelwaterverordening.
 - Verder dient met de werkzaamheden binnen de beschermingszone van de waterkering rekening te worden gehouden met eventuele restricties die nog in overleg met de waterbeheerder vastgelegd moeten worden.
- Natuur
 - In het kader van het bestemmingsplan is een quickscan ecologie verricht en vastgesteld dat er in het plangebied potentie is voor verschillende beschermde soorten. In het kader van omgevingsvergunningen zal op maat aanvullend onderzoek gedaan moeten worden en waar nodig een ontheffing worden verkregen.
- Windhinder
 - Uit het verrichte onderzoek blijken knelpunten voor het aspect windhinder. In de uitwerking dient aan de hand van nader onderzoek aandacht te worden besteed aan het verhelpen van deze knelpunten.
 - Om een acceptabel windklimaat te borgen is in planregel 25.3 vastgelegd dat er voor het ontvangen van een relevante omgevingsvergunning aangetoond moet worden dat aan de hand van nader onderzoek, naar oordeel van bevoegd gezag, het bouwplan niet leidt tot onevenredige negatieve effecten op het windklimaat.
- Archeologie
 - Uit voorgaand onderzoek zijn op basis van archeologische verwachtingswaarde voor het plangebied drie zones voortgekomen; een zone waarin kleine ontwikkelingen mogelijk zijn zonder onderzoek, een zone waarbij beperkte ingrepen in de waterbodem vrijgegeven zijn en een zone waarin alle bodemingrepen zonder archeologisch onderzoek uitgevoerd kunnen worden.
 - Om deze zones te borgen zijn deze overgenomen in de planregels. Daar waar nodig dient in het kader van de omgevingsvergunningen nog nader onderzoek te worden verricht.



3.12 Cumulatie met andere projecten

Het plangebied ligt tussen het Amstelstation en de Amstel. Door de ligging en begrenzing van spoor en Amstel is het plangebied een opzichzelfstaand gebied dat in toenemende mate de schakel vormt tussen het centrum en de grote nieuwbouwlocaties in het Amstelkwartier, Bajes Kwartier en langs de Weespertrekvaart waar in de komende jaren zo'n 10.000 woningen worden gerealiseerd. Er zijn echter geen projecten bekend waarmee cumulatieve effecten verwacht worden, gezien de aard van de ontwikkeling en de zelfstandig gelegen ligging van het plangebied.



4. CONCLUSIE

Uit de analyse van de sectorale aspecten blijkt dat er nog aanvullende onderzoeken moeten worden uitgevoerd in het kader van de benodigde omgevingsvergunningen. Benodigde maatregelen die voortkomen uit de aanvullende onderzoeken dienen te worden getroffen. Deze nog benodigde stappen zijn geborgd in de planregels van het bestemmingsplan. Redelijkerwijs kan daarmee worden uitgesloten dat er sprake zal zijn van belangrijke nadelige milieugevolgen. Het doorlopen van een volledige m.e.r.-procedure wordt dan ook niet noodzakelijk geacht.