

Amsterdam, Jan Evertsenstraat-West, m.e.r.-beoordeling

Definitief

1 oktober 2019

Verantwoording

Titel	Amsterdam, Jan Evertsenstraat-West, m.e.r.-beoordeling
	Definitief
Opdrachtgever	Gemeente Amsterdam
Projectleider	Martijn Gerritsen
Auteur(s)	Joost de Jong
Tweede lezer	Martijn Gerritsen
Projectnummer	1272995
Aantal pagina's	31
Datum	1 oktober 2019
Handtekening	Ontbreekt in verband met digitale versie.
	Dit rapport is aantoonbaar vrijgegeven.

Definitief

Samenvatting

Het plangebied Jan Evertsenstraat-West in Amsterdam wordt herontwikkeld. De Jan Evertsenstraat wordt ingericht als stadsstraat, er worden woningen en commerciële en maatschappelijke voorzieningen gerealiseerd. Vanuit het Besluit m.e.r. bijlage D, categorie 11.2, is het noodzakelijk een m.e.r.-beoordeling op te stellen. Door middel van de m.e.r.-beoordeling wordt vastgesteld of er sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, waardoor een m.e.r.-procedure moet worden doorlopen. Naar aanleiding van deze m.e.r.-beoordeling voor de herontwikkeling van de Jan Evertsenstraat-West is het opstellen van een milieueffectrapport (MER) niet noodzakelijk.

In de m.e.r.-beoordeling en bijbehorende onderzoeken is gewerkt met vier scenario's waarin het bouwprogramma verschilt:

- Ambitiemodel GVB busgarage vertrekt (3.233 woningen en maatschappelijke/ commerciële voorzieningen)
- Model 10% extra GVB bus garage vertrekt (4.433 woningen en maatschappelijke/ commerciële voorzieningen)
- Ambitiemodel GVB busgarage blijft (2.3.4.3 woningen en maatschappelijke/ commerciële voorzieningen)
- Model 10% extra GVB busgarage blijft (2.920 woningen en maatschappelijke/ commerciële voorzieningen)

De verwachte milieueffecten van de ontwikkeling van de Jan Evertsenstraat-West zijn zeer beperkt. Er is wel sprake van een effect op externe veiligheid. Het onderzoeksgebied is gelegen in een invloedsgebied van een transportroute voor gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico weg vormt in dit plangebied een aandachtspunt. Er is sprake van een groepsrisico ver boven de oriëntatiewaarde in alle scenario's. Hierdoor is volledige verantwoording van het groepsrisico nodig. Echter is de risicoberekening uitgevoerd op basis van de Regeling Basisnet, waarbij het transport van gevaarlijke stoffen nog plaatsvindt over de A10 West in plaats van over de Westrandweg. Hierdoor zal het groepsrisico in werkelijkheid lager uitpakken dan in deze risicoberekening. Een MER zal op het aspect van externe veiligheid geen verschillen aantonen in het groepsrisico van de weg. De afweging van het groepsrisico weg wordt via de bestemmingsplanprocedure en het besluitvormingsproces zoals beschreven in het Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid gedaan. Daarmee wordt de omgang met dit aspect ondervangen.
Door een beperkte verkeerstoename is er in alle scenario's een lichte geluidstoename van maximaal 1 dB. Dit is echter niet voor het menselijk oor waarneembaar. De verkeerstoename leidt in geen van de scenario's tot een normoverschrijding. De ontwikkelingen aan de Jan Evertsenstraat zorgen niet voor een significante toename van de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden. Voor de overige onderzoeksthema's cultuurhistorie, archeologie, natuur, bodem, water en ruimtelijke kwaliteit zijn de effecten verwaarloosbaar.

Definitief

Inhoud

Samenvatting 3
1 Inleiding 6
1.1 Ontwikkeling Jan Evertsenstraat-West 6
1.2 Waarom een m.e.r.-beoordeling? 9
1.3 Procedure m.e.r.-beoordeling 9
1.4 Werkwijze 10
1.5 Leeswijzer 10
2 Kenmerken van het project 11
2.1 Omvang van het project (relatie met drempel D lijst Besluit m.e.r.) 11
2.2 Cumulatie met andere projecten 11
2.3 Gebruik natuurlijke hulpbronnen 11
2.4 Productie afvalstoffen 11
2.5 Verontreiniging en hinder 12
2.6 Risico voor ongevallen 12
3 Plaats van het project 13
3.1 Bestaande grondgebruik 13
3.2 Rijkdom, kwaliteit en regeneratievermogen natuurlijke hulpbronnen van het gebied 13
3.3 Opnamevermogen milieu (te verwachten effecten) 13
3.3.1 Cultuurhistorie 13
3.3.2 Archeologie 16
3.3.3 Natuur 17
3.3.4 Stikstofdepositie 18
3.3.5 Bodem 19
3.3.6 Water 19
3.3.7 Externe veiligheid 22
3.3.8 Verkeer 23
3.3.9 Geluid 25
3.3.10 Luchtkwaliteit 25
3.3.11 Verkeersveiligheid 26
3.3.12 Ruimtelijke kwaliteit 27

Definitief

4 Kenmerken van het potentiële effect 29
4.1 Bereik van het effect (geografisch en grootte getroffen bevolking) 29
4.2 Grensoverschrijdend karakter 29
4.3 Orde van grootte en complexiteit effect 29
4.4 Waarschijnlijkheid effect 29
4.5 Duur, frequentie en omkeerbaarheid effect 29
5 Conclusie 30

Bijlage: 1: Weergave oppervlaktes bebouwing, verharding, groen en water

Definitief

1 Inleiding

1.1 Ontwikkeling Jan Evertsenstraat-West

Het plangebied Jan Evertsenstraat-West in Amsterdam wordt ontwikkeld voor woningbouw, de openbare ruimte krijgt een impuls en de Jan Evertsenstraat wordt ingericht als stadstraat. Het projectgebied Jan Evertsenstraat-West ligt tussen het Mercatorplein en de Sloterplas. Het gebied is zo'n 1,4 kilometer lang. Kenmerkend voor het gebied zijn het geringe aantal woningen, het groene karakter, de relatieve leegte, de doorkruising van de A10 en ringspoorbaan en de aanwezigheid van het ziekenhuis OLVG-West, bedrijven, instellingen en – recent - een aantal hotspots. Het project is opgedeeld in vijf delen: Tennispark Sloterplas, Busgarage, OLVG-West, Mercatorpark en de Jan Evertsenstraat (zie figuur 1.1). De ontwikkeling zal gefaseerd worden uitgevoerd, waarbij als eerste voor Mercatorpark en Tennispark een bestemmingsplanprocedure wordt doorlopen. Voor de overige deelgebieden zal de ontwikkeling op termijn in een ander bestemmingsplan of bestemmingsplannen mogelijk worden gemaakt. Deze notitie is de m.e.r.-beoordeling waarin een uitspraak wordt gedaan over de eventuele noodzaak van een m.e.r.-procedure voor de gehele ontwikkeling van de Jan Evertsenstraat-West. De m.e.r.-beoordeling zal opgenomen worden als bijlage bij het bestemmingsplan dat als eerste in procedure wordt gebracht.



Figuur 1.1 Projectgebied Jan Evertsenstraat-West te Amsterdam en deelgebieden (bron: (Concept) Projectnota Jan Evertsenstraat-West, gemeente Amsterdam).

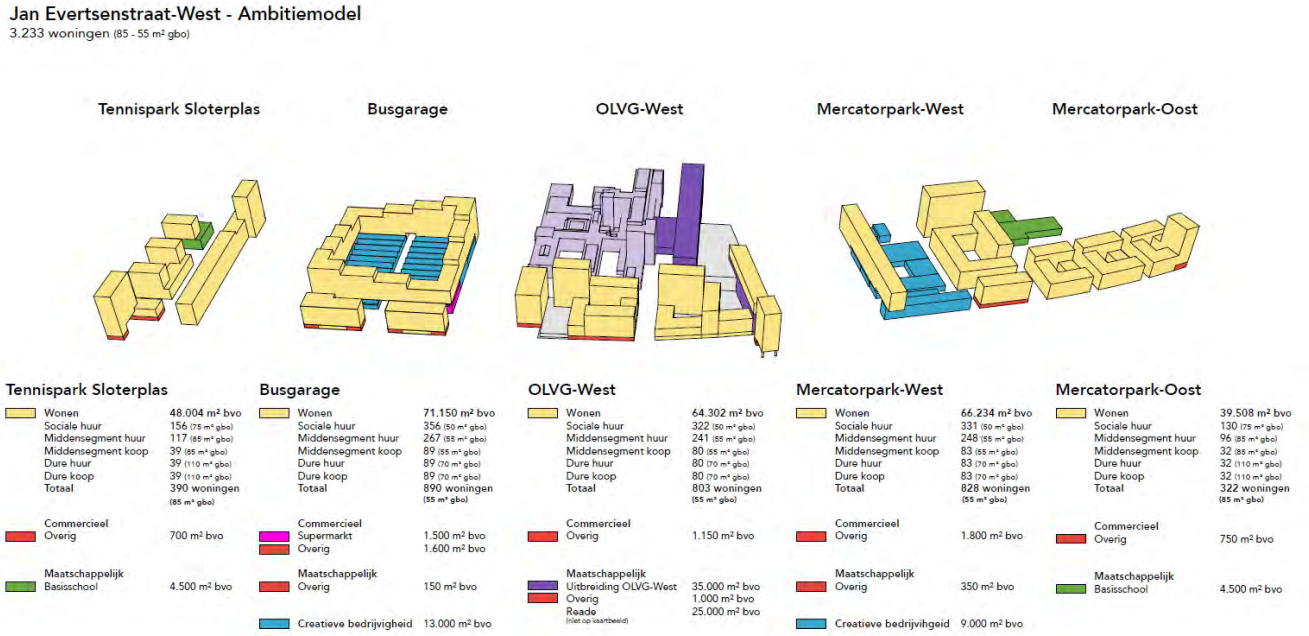
Voor de geplande ontwikkeling zijn vier varianten mogelijk:

- Ambitiemodel waarbij GVB busgarage vertrekt - 3.233 woningen (zie figuur 1.2)
- Model 10 % extra waarbij GVB busgarage vertrekt - 4.433 woningen (zie figuur 1.3)
- Ambitiemodel waarbij GVB busgarage blijft – 2.343 woningen (zie figuur 1.4)
- Model 10 % extra waarbij GVB busgarage blijft – 2.920 woningen (zie figuur 1.5)

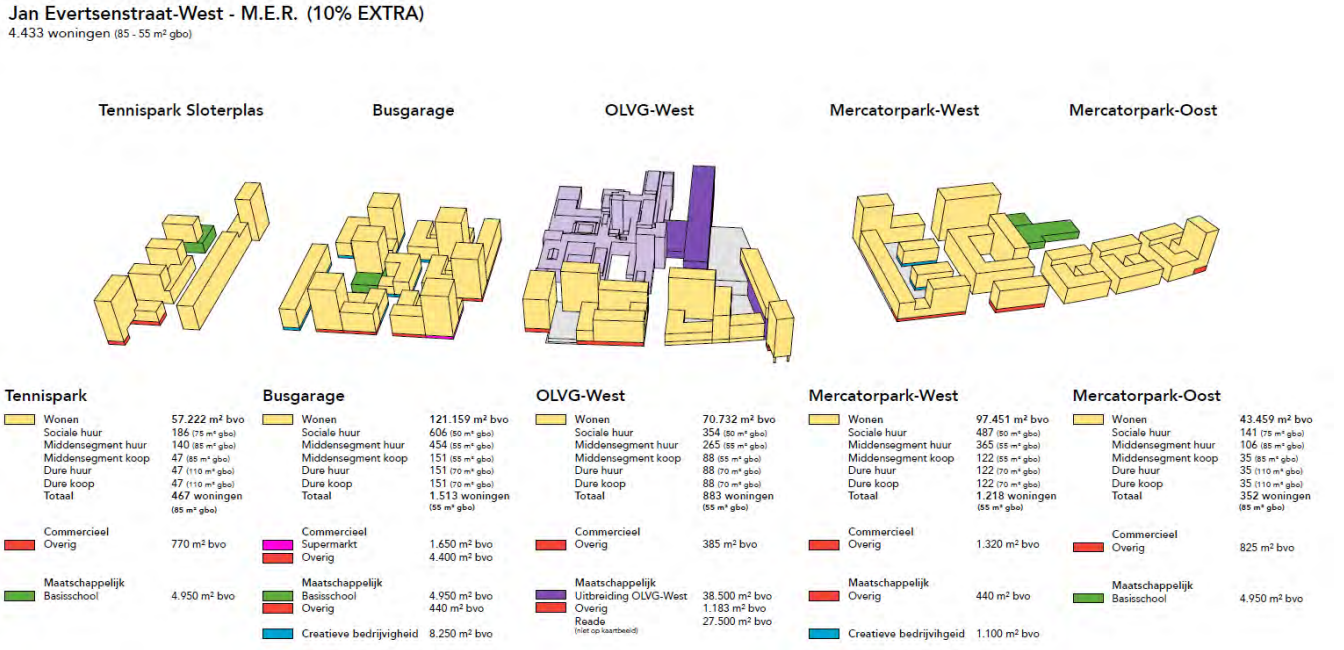
Het ambitiemodel waarbij de GVB busgarage vertrekt, is het wenselijk te realiseren programma. Het 10 % extra programma (of MER-model) wordt in deze m.e.r.-beoordeling beschouwd om te kijken wat een maximaal programma aan te verwachten effecten met zich mee kan brengen.

Definitief

In de varianten waarin de GVB busgarage in het plangebied blijft, kunnen minder woningen worden gerealiseerd.

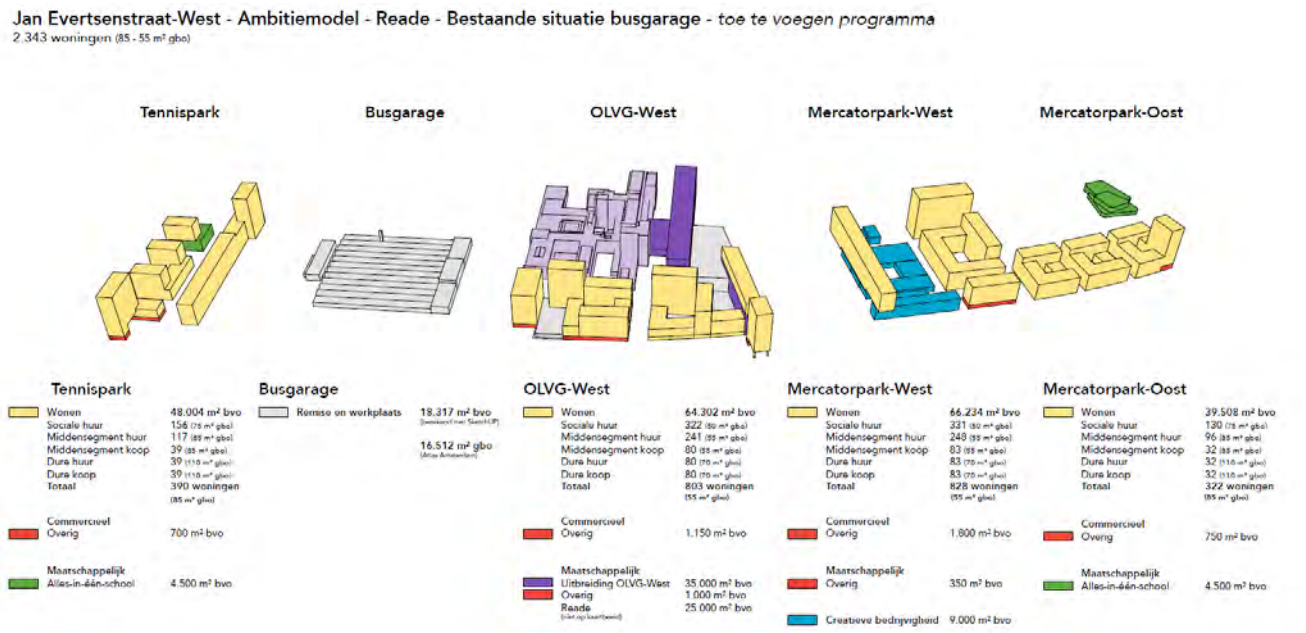


Figuur 1.2 Ambitiemodel, Jan Evertsenstraat-West.

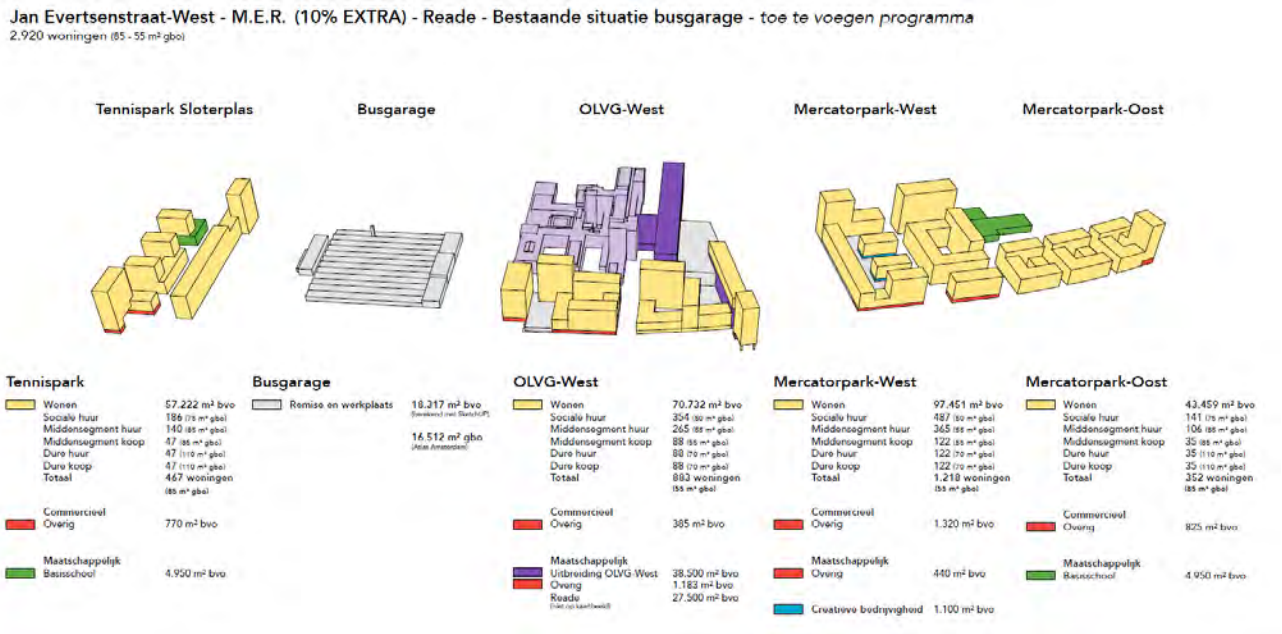


Figuur 1.3 Model 10% extra, Jan Evertsenstraat-West.

Definitief



Figuur 1.4 Ambitiemodel – busgarage blijft; Jan Evertsenstraat-West.



Figuur 1.5 10% extramodel – busgarage blijft; Jan Evertsenstraat-West.

Definitief

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

In de Wet milieubeheer en in het Besluit m.e.r. wordt onderscheid gemaakt tussen 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). M.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten zijn activiteiten waarvoor de beslissing of de m.e.r.-procedure moet worden doorlopen, niet bij wet vastligt, maar door het bevoegd gezag (in dit geval het College van B&W van de gemeente Amsterdam) moet worden genomen. Bevoegd gezag moet bepalen of er sprake is van "belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu", die het doorlopen van de m.e.r. procedure wenselijk/noodzakelijk maken. De voorgenomen activiteit is opgenomen in bijlage D categorie 11.2 van het Besluit m.e.r.: ‘De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen, waarin de activiteit betrekking heeft op een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat’. De drempelwaarde wordt overschreden in alle vier de varianten (variant met minste aantal woningen is 2.343). Daarom is het voor de voorgenomen activiteit noodzakelijk een m.e.r.-beoordeling uit te voeren. De toetsing is gedaan aan de hand van de selectiecriteria in bijlage III, EU richtlijn 2014/52/EU. Dit betreffen 1) de kenmerken van het project, 2) de plaats van het project en 3) de kenmerken van het potentiële effect.

1.3 Procedure m.e.r.-beoordeling

Initiatiefnemer van de ontwikkeling van de Jan Evertsenstraat-West is gemeente Amsterdam, afdeling Grond en Ontwikkeling. Het College van B&W van de gemeente Amsterdam is bevoegd gezag. In dit rapport is beschreven of de voorgenomen activiteit kan leiden tot belangrijke nadelige milieugevolgen. De m.e.r.-beoordeling kan opgenomen worden als bijlage bij het bestemmingsplan dat als eerste in procedure wordt gebracht.

Het bevoegd gezag moet bepalen of er sprake is van "belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu", die het doorlopen van de m.e.r.-procedure wenselijk/noodzakelijk maken. Het bevoegd gezag neemt het besluit op basis van deze m.e.r.-beoordeling. Op basis van de m.e.r.-beoordeling kunnen er twee uitkomsten zijn:

- Belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen niet uitgesloten worden: er dient een m.e.r.-procedure doorlopen te worden
- Belangrijke nadelige milieugevolgen treden niet op: er wordt gemotiveerd aangegeven dat geen m.e.r.-procedure hoeft te wordt doorlopen

Aangezien het bevoegd gezag ook zelf de initiatiefnemer is, neemt het bevoegd gezag de beslissing of de m.e.r.-procedure moet worden doorlopen in een zo vroeg mogelijk stadium voor de voorbereiding van het besluit (Wet milieubeheer art. 7.19 lid 1). Onder "zo vroeg mogelijk" wordt verstaan het stadium voorafgaand aan de ter inzagelegging van het ontwerpbesluit (Wet milieubeheer art. 7.19 lid 2). Het bevoegd gezag dient altijd het uiteindelijke besluit dat er of wel of geen sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen (en dus of er wel of geen m.e.r.-procedure wordt opgestart) bekend te maken. Dit deelt het bevoegd gezag mee door dit te publiceren in één of meer dag-, nieuws- of huis-aan-huisbladen. Indien het bevoegd gezag tot het oordeel is gekomen dat een m.e.r.-procedure noodzakelijk is, kan dit gecombineerd worden met de publicatie van de notitie reikwijdte en detailniveau van het m.e.r. dat gaat opstarten.

Definitief

Indien uit de m.e.r.-beoordeling blijkt dat er geen belangrijke nadelige milieugevolgen zijn en er dus geen m.e.r.-procedure wordt opgestart moet het bevoegd gezag dit tevens in de Staatscourant melden.
Het is mogelijk om bezwaar en beroep aan te tekenen op het besluit van het bevoegd gezag of er sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen. Dit loopt gelijk met de bezwaar en beroepsprocedure van het moederbesluit, in dit geval het bestemmingsplan.[1]

1.4 Werkwijze

In de m.e.r.-beoordeling wordt voor alle thema's uitgegaan van dezelfde uitgangspunten:

- Gemeentewerf verdwijnt in 2018
- Plan wordt dusdanig ontwikkeld dat autogebruik wordt ontmoedigd
- Jan Evertsenstraat wordt een stadstraat (minder gericht op autoverkeer, meer op fiets en voetgangers)
- Watergang wordt verbreed
- Connectie met Rembrandtpark wordt gemaakt

Voor de thema's waar geen berekeningen zijn uitgevoerd voor de verschillende varianten wordt uitgegaan van het 10 % extramodel met 4.433 woningen. Indien blijkt dat voor 10% extramodel geen belangrijke nadelige milieugevolgen worden verwacht, dan zal dit ook het geval zijn indien uiteindelijk een kleiner aantal woningen mogelijk wordt gemaakt in een van de andere drie varianten. Dit geldt ook voor de ontwikkeling die op kortere termijn in het eerste bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt. Daar zal immers maar een deel van het uiteindelijk aantal woningen worden gerealiseerd.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 zijn de kenmerken van het project beschreven, in hoofdstuk 3 de plaats van het project inclusief een beschrijving van de aanwezige waarden in het gebied als de te verwachten effecten van de ontwikkeling daarop en in hoofdstuk 4 de kenmerken van het potentiële effect. In hoofdstuk 5 wordt de conclusie beschreven dat voor de ontwikkeling van de Jan Evertsenstraat-West geen m.e.r-procedure noodzakelijk is.

[1] Zie https://www.infomil.nl/onderwerpen/integrale/mer/praktijkhandreiking/beoordeling-vorm/beoordeling/procedurestappen/

Definitief

2 Kenmerken van het project

2.1 Omvang van het project (relatie met drempel D lijst Besluit m.e.r.)

De relatie met de drempel in de D-lijst van het Besluit m.e.r. is reeds beschreven in paragraaf 1.2.

2.2 Cumulatie met andere projecten

In de gemeente Amsterdam worden verscheidene ontwikkelingen gepland en gerealiseerd. De 'bijdrage' van de ontwikkeling van de Jan Evertsenstraat-West aan een cumulatie van effecten zullen echter beperkt blijven. Er is slechts beperkt sprake van extra verkeershinder en verkeersgerelateerde hinder (luchtkwaliteit, geluid) door deze geplande ontwikkeling. Zie voor de verdere onderbouwing de paragrafen 3.3.8 t/m 3.3.10.

2.3 Gebruik natuurlijke hulpbronnen

Voor de nieuwe ontwikkeling zal een duurzaam energiesysteem worden gerealiseerd. Het wordt aangesloten op een duurzaam warmtesysteem. Voor Mercatorpark moet een warmteplan worden opgesteld omdat dit deelgebied buiten het concessiegebied van Nieuw-West valt. Hierbij worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Het nieuwe systeem draagt bij aan de ontwikkeling van een hoge temperatuurwarmtenet richting de binnenstad
- Het nieuwe systeem is minimaal even duurzaam als het stadswarmtesysteem (ca. 75 % CO2 reductie)
- Het nieuwe systeem is faseerbaar en kan tijdelijk autonoom functioneren omdat de planvorming gefaseerd wordt uitgevoerd
- Daarnaast is het afwegingskader van de agenda duurzaamheid voor duurzame warmte van kracht: duurzaam, open, betaalbaar

De introductie van een nieuw duurzaam energiesysteem tezamen met investeringen in de openbare ruimte betekent ook kansen voor het aansluiten van bestaande gebouwen zoals het ziekenhuis, zwembad, hotel etc. De potentiele CO^2 reductie van het aansluiten van de bestaande gebouwen is drie keer zo groot als de vermeden CO^2 reductie door het aansluiten van de nieuwbouw.[2]

2.4 Productie afvalstoffen

De in de Agenda Duurzaamheid geformuleerde ambities ten aanzien van circulaire economie zijn leidend voor het project Jan Evertsenstraat-West.[3] In deze Agenda Duurzaamheid[4] is de ambitie beschreven om een circulaire economie te realiseren met nieuwe vormen van productie, distributie en consumptie door het stimuleren van innovatie, onderzoek en circulaire bedrijvigheid en meer grondstoffen en materialen terug winnen.

[2] Gemeente Amsterdam, 2018, vastgestelde Projectnota Jan Evertsenstraat-West. 6 maart 2018, p.24.
[3] Gemeente Amsterdam, 2018, vastgestelde Projectnota Jan Evertsenstraat-West. 6 maart 2018, p.24.
[4] Gemeente Amsterdam, 2017, Duurzaam Amsterdam (samenvatting). 17 augustus 2017.

Definitief

Daarbij wil de gemeente Amsterdam onder meer inzetten op het sluiten van een Green Deal met de bouwsector, met daarin afspraken om vrijgekomen bouwmaterialen opnieuw lokaal te gebruiken en op deze wijze additionele arbeidsplaatsen te realiseren. Daarnaast wil de gemeente een Uitvoeringsplan afval opstellen met daarin opgenomen: “Keuze t.a.v. inzamelingsmodel én verwerkingsmodel. Investeringsvoorstel voor GF(T) inzameling huishoudens, in te bepalen delen van de stad; keuze t.a.v. stimuleren gescheiden inzameling grofvuil, zwerfafval openbare ruimte en afval kantoren en winkels.”

Bij de ontwikkeling van de Jan Evertsenstraat-West is sprake van afvoer van bouw- en sloopafval en in de gebruiksfase van productie en verwijdering van huishoudelijk afval e.d. Doelstelling is de grondstoffen zo veel mogelijk in gesloten kringlopen te houden. 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.

2.5 Verontreiniging en hinder

Er is beperkt sprake van extra verkeershinder en verkeersgerelateerde hinder (luchtkwaliteit, geluid). Zie verder de paragrafen 3.3.8 t/m 3.3.10.

2.6 Risico voor ongevallen

De Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied heeft een quick scan externe veiligheid uitgevoerd.[5] Daaruit blijkt dat het plangebied niet gelegen is in het invloedsgebied van een transportroute gevaarlijke stoffen over het spoor, het water, een hoge druk aardgasleiding en van een Bevi inrichting. Wel is het gelegen in het invloedsgebied van een transport route voor gevaarlijke stoffen over de weg. Zie verder paragraaf 3.3.7.

[5] Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied, 2018, Externe veiligheidsrisico's transport over de weg, Jan Evertsenstraat-West. 26-7-2018.

Definitief

3 Plaats van het project

3.1 Bestaande grondgebruik

In het gebied zijn op dit moment een gering aantal woningen aanwezig, een tennispark, de busgarage van het GVB, het ziekenhuis OLVG-West, een park en diverse gebouwen, zoals het voormalige ROC. De Jan Evertsenstraat loopt van oost naar west door het gebied en de A10 loopt noord-zuid.

3.2 Rijkdom, kwaliteit en regeneratievermogen natuurlijke hulpbronnen van het gebied

In paragraaf 2.3 is de rijkdom, kwaliteit en regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied reeds beschreven.

3.3 Opnamevermogen milieu (te verwachten effecten)

Hieronder wordt per thema ingegaan op mogelijke aanwezige waarden in het plangebied en de te verwachten effecten daarop.

3.3.1 Cultuurhistorie

Voor cultuurhistorie is een quick scan uitgevoerd door Bureau Monumenten & Archeologie van de gemeente Amsterdam.[6] De conclusie daarin luidt als volgt: “De Jan Evertsenstraat is een voor het Algemeen Uitbreidingsplan typisch stadsallee, waarin de beplanting en het water een belangrijke factor zijn. Bij planontwikkeling moet de samenhang tussen de opzet en inrichting van het plangebied en de aangrenzende gebieden – de Baarsjes, het beschermd stadsgezicht Noordoever, de woonwijken ten zuiden van de Knijtijzerblokken - in ogenschouw worden genomen. Langs de weg en in de bebouwingsvelden ten noorden van de straat staan vanuit cultuurhistorisch perspectief gezien belangrijke gebouwen. In het plangebied zelf wordt de hoge ordewaardering van de woongebouwen mede bepaald door hun bijdrage aan het tuinstedelijk ensemble.”

In het plangebied is de voormalige Technische School aan de Dr. Jan van Breemenstraat 1 gewaardeerd als ‘orde 1’ op de ‘Waarderingskaart architectonische en stedenbouwkundige kwaliteit AUP’.[7] Het gebouw is niet aangewezen als monument. Het gebouw is ontworpen door J.B. Ingwersen en heeft de voor zijn schoolontwerpen kenmerkende opzet van losstaande gebouwen, die door van veel licht voorziene vleugels met elkaar zijn verbonden. De shed-daken benadrukken het praktijkgericht onderwijs. De gebouwen aan de Van Sande Bakhuijzenstraat 8 en de Jan Tooropstraat 649 zijn respectievelijk aanzienlijk verbouwd en gesloopt, zodat voor deze objecten de waardering niet meer relevant is.
Over de cultuurhistorische waarden van het OLVG west, het kantoorgebouw van de Gemeente Amsterdam aan de Jan van Galenstraat 329 en het Jan van Galenbad doen de waarderingskaarten geen uitspraak, omdat deze van na 1970 dateren.

[6] Gemeente Amsterdam, Bureau Monumenten & Archeologie, 2017, Memo cultuurhistorische waarden Jan Evertsenstraat. 18 september 2017.
[7] https://maps.amsterdam.nl/ordekaart_aup/

Definitief

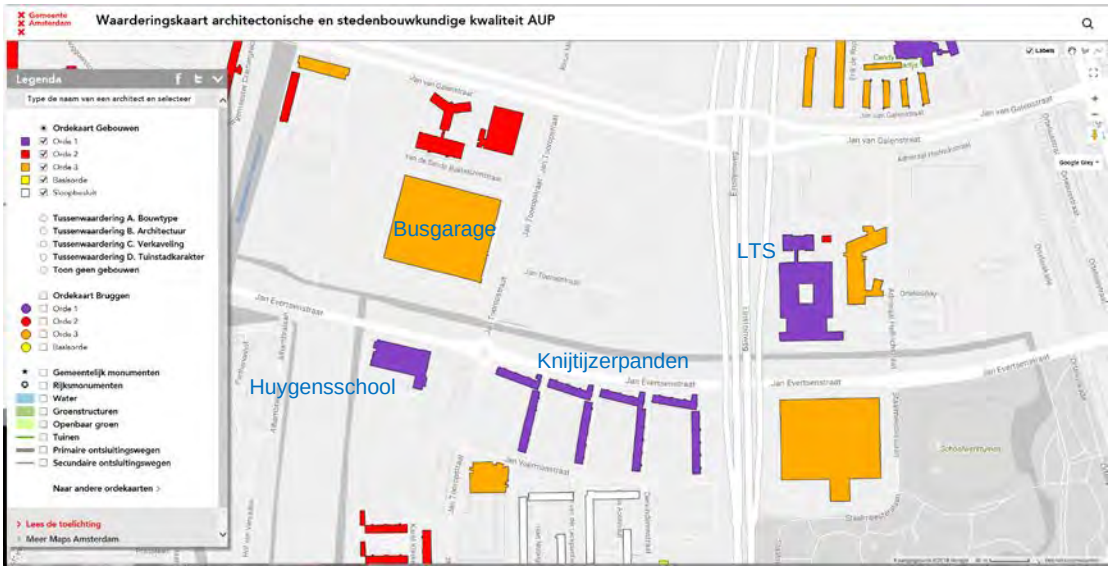
Een onderzoek naar de cultuurhistorische waarden van deze gebouwen kan worden overwogen. De woongebouwen aan de Burgemeester van de Pollstraat en de August Vermeylenstraat hebben een orde 2 waardering mede door hun bijdrage aan het tuinstedelijk ensemble. Wijzigingen aan de context van deze bebouwing moeten altijd in relatie met de aangrenzende gebieden, buiten het plangebied worden beschouwd. De busgarage aan Jan Thooropstraat 647 heeft weliswaar een orde 3 waardering, maar is typologisch een zeer interessant gebouw. De architectuur is nagenoeg gaaf gebleven.[8]

Enkele van de cultuurhistorisch belangrijke gebouwen liggen ten zuiden van de Jan Evertsenstraat, namelijk de voormalige Huygensschool en de Knijtijzerblokken. Beide zijn aangewezen als monument. De school is enkele jaren terug herbestemd tot bedrijfsverzamelgebouw. Het gebouw is, “ondanks gedeeltelijke sloop, van waarde vanwege de ligging aan de Jan Evertsenstraat. Typologisch is de school weliswaar niet meer gaaf, maar nog wel herkenbaar als technische school door de markant vormgegeven praktijkruimten aan de achterzijde. Tevens is het gebouw van belang als representatief schoolgebouw in het oeuvre van Tholens & Steenhardt Carré.”[9]

De Voermanstrook (Knijtijzerpanden) is waardevol vanwege zijn waaiervormige opzet van vier gelijke L-vormige haken. De opzet van het complex zorgt voor een hoge, stedelijke randbebouwing bestaande uit de unieke combinatie van portieketagewoningen met daar bovenop galerij-ontsloten een- en tweekamerwoningen aan de Jan Evertsenstraat en aan de andere kant, langs de Jan Voermanstraat een typisch tuinstadmilieu. Het vormt een waardig naoorlogs ensemble aan de radiaal van Dam tot Plas als rijk cultuurhistorisch lint, met het Paleis op de Dam, de Westerkerk, het Mercatorplein en de Noordoever van de Sloterplas als architectonische en stedenbouwkundige iconen.[10]

[8] Gemeente Amsterdam, Bureau Monumenten & Archeologie, 2017.
[9] Gemeente Amsterdam, Bureau Monumenten & Archeologie, 2017, Memo cultuurhistorische waarden Jan Evertsenstraat. 18 september 2017.
[10] Gemeente Amsterdam, 2016, Strategienota Westelijk deel Jan Evertsenstraat. Vastgesteld 19 april 2016.

Definitief



Figuur 3.1 Uitsnede Waarderingskaart architectonische en stedenbouwkundige kwaliteit AUP (https://maps.amsterdam.nl/ordekaart_aup/)

In het plangebied zijn enkele cultuurhistorische waardevolle elementen aanwezig, waar in de ontwikkeling van het gebied expliciet rekening mee wordt gehouden. Onderdeel van de ontwikkeling is het verbeteren van de kwaliteit van de watergang en de oevers. Deze beeldbepalende elementen worden daarmee beter beleefbaar: “Door de noordzijde van het water openbaar toegankelijk te maken en hoogwaardig in te richten wordt gebruiksgroen toegevoegd.”[11] De gemeente Amsterdam streeft naar behoud en transformatie van de voormalige LTS en de busgarage te binnen de herontwikkeling van het gebied, vanwege de “stoere, industriële uitstraling die aantrekkelijk zijn voor deze werk-, horeca- en ontmoetingsplekken.” De gemeente wil ook de plinten van de Knijtijzerpanden verlevendigen.[12] De voormalige Huygensschool is al herbestemd en blijft ook gehandhaafd. De samenhang van de het plangebied met de omliggende gebieden is nadrukkelijk een onderdeel van de ontwikkeling, zo blijkt uit de vastgestelde Projectnota.
De geplande werkzaamheden hebben derhalve geen belangrijk nadelige milieugevolgen voor cultuurhistorie.

[11] Gemeente Amsterdam, 2018, vastgestelde Projectnota Jan Evertsenstraat-West. 6 maart 2018.
[12] Gemeente Amsterdam, 2018, vastgestelde Projectnota Jan Evertsenstraat-West. 6 maart 2018.

Definitief

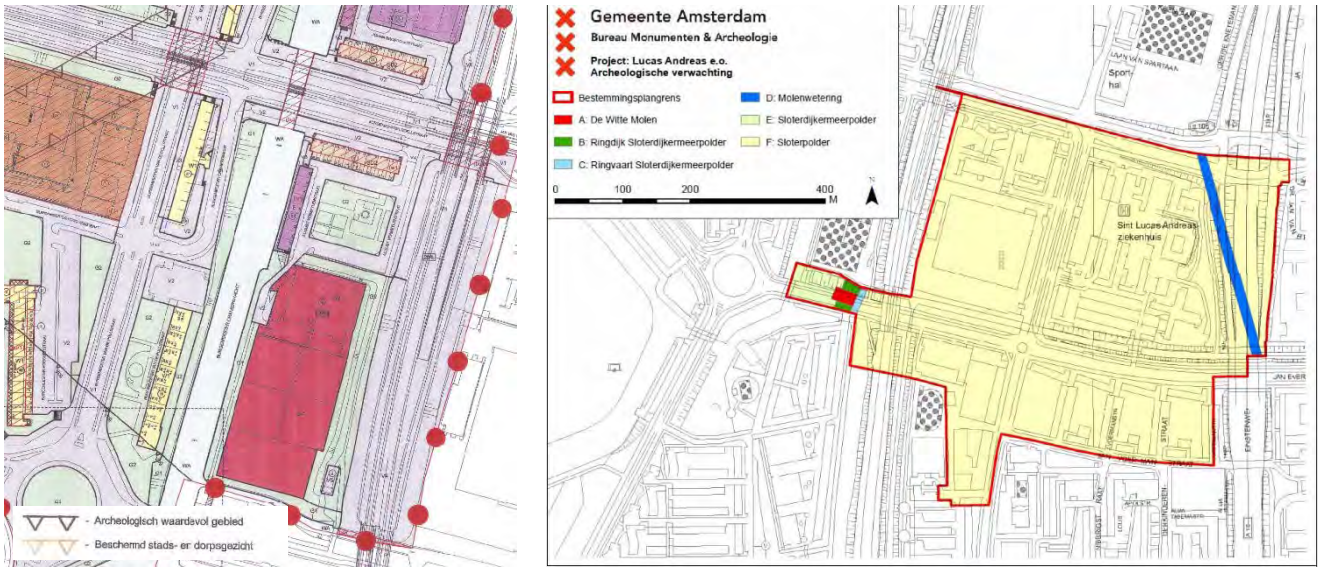
3.3.2 Archeologie

De archeologische verwachtingen en waarden zijn beschreven in de verschillende bestemmingsplannen, namelijk Bestemmingsplan Slotermeer[13] (waarbinnen het deelgebied Tennispark valt), Bestemmingsplan Lucas Andres e.o.[14], waar ook een archeologisch bureauonderzoek[15] voor is opgesteld en Bestemmingsplan Mercatorpark 2013[16], waar ook een archeologisch bureauonderzoek voor is opgesteld.

In het bestemmingsplangebied Slotermeer lopen enkele archeologische verwachtingszones, waaronder de voormalige Sloterdijkermeerdijk. Deze strook loopt echter ten noordwesten van het deelgebied Tennispark (zie figuur 3.2). In het bestemmingsplangebied Lucas Andreas e.o. zijn materiële overblijfselen te verwachten die samenhangen met de gebruiksgeschiedenis van de 11e tot in de 20e eeuw, waaronder sporen die verband houden met de ontginning en bedijking van het gebied, zoals de Sloterpolder, de Sloterdijkermeerpolder en de ringdijk en ringvaart (zie figuur 3.2). Door de herinrichting van het gebied in de 20e eeuw zijn eventuele archeologische sporen echter verstoord. Het hele bestemmingsplangebied heeft daarom een ‘negatieve archeologische verwachting’. Ook in het bestemmingsplangebied Mercatorpark zijn archeologische resten te verwachten die verband houden met de ontginning, bewoning en landgebruik vanaf de 11e tot in de 20e eeuw. Deze overblijfselen hebben weinig tot geen samenhang en een wijde verspreiding, waardoor de archeologische verwachting laag is. Daarbij zal de herinrichting van het gebied in de 20e eeuw eventuele archeologische resten hebben verstoord. De geplande ontwikkeling van het plangebied Jan Evertsenstraat-West hebben derhalve geen belangrijk nadelige milieugevolgen voor archeologie.

[13] Gemeente Amsterdam, 2008, Bestemmingsplan Slotermeer, toelichting. 10 juni 2008.
[14] Gemeente Amsterdam, Stadsdeel Nieuw-West, 2013, Bestemmingsplan Lucas Andreas e.o. 29 mei 2013.
[15] Gemeente Amsterdam, Bureau Monumenten & Archeologie, 2012, Archeologisch bureauonderzoek, plangebied Stadsdeel Nieuw-West. B) 12-117 Amsterdam 2012.
[16] Gemeente Amsterdam, Stadsdeel West, 2013, Bestemmingsplan Mercatorpark 2013. Vastgesteld op 25 juni 2013.

Definitief



Figuur 3.2 Links: uitsnede uit Plankaart Bestemmingsplan Slotermeer en rechts: archeologische zones uit het bureauonderzoek Lucas Andreas e.o.

3.3.3 Natuur

Door de gemeente Amsterdam is een natuurwaardenonderzoek uitgevoerd.[17] Uit dit onderzoek volgt het volgende:

- In het plangebied zijn geen verblijfplaatsen van vleermuizen aangetroffen
- In het plangebied zijn geen nesten van jaarrond beschermde vogels (sperwer) aangetroffen
- In het plangebied zijn wel nesten aangetroffen van algemene broedvogels waarvan het nest alleen tijdens het broedseizoen is beschermd (ekster)
- In het plangebied zijn geen beschermde plantensoorten aangetroffen
- In het plangebied zijn geen beschermde vissen en/of amfibieën aanwezig

Verder bevindt het onderzoeksgebied zich niet in de nabije omgeving van een Natura-2000 gebied en ligt het niet in de Hoofdgroenstructuur. Het ligt echter wel in de Ecologische structuur van Amsterdam. Wanneer daarin ruimtelijke ontwikkelingen worden gepland, dient een adviesaanvraag te worden ingediend. Bij de realisatie dient rekening te worden gehouden met het broedseizoen.

Het natuurwaardenonderzoek is uitgevoerd in grofweg het zuidelijke deel van het plangebied (zie afbeelding op p.4 van het voorgenoemde rapport). Onder meer het voormalige ROC-gebouw en het ziekenhuis vallen daarbuiten.

[17] Gemeente Amsterdam, Ruimte en Duurzaamheid, 2016, Concept natuurwaardenonderzoek Jan Evertsenstraat – West.

Definitief

Op deze plekken zullen mogelijk woningbouw een parkeergarage en een uitbreiding van het ziekenhuis gerealiseerd worden. Het valt te verwachten dat het beeld van het zuidelijk deel ook representatief is voor het noordelijk deel. Daarbij zijn eventuele effecten op soorten in het algemeen goed te mitigeren. Het uitvoeren van een MER voor dit onderdeel heeft zodoende geen toegevoegde waarde. Het is ook niet nodig om voor de m.e.r.-beoordeling het uitgevoerde onderzoek uit te breiden naar het noordelijke deel van het plangebied. Voor de bestemmingsplanprocedure en in het kader van de Wet natuurbescherming is dit overigens wel nodig.

3.3.4 Stikstofdepositie

Naar eventuele effecten van stikstofdepositie op omliggende Natura2000-gebieden is een quick scan inclusief AERIUS-berekening uitgevoerd.[18] Er zijn diverse relevante variabelen voor de herinrichting van de Jan-Evertsenstraat. In de stikstofberekening zijn in totaal vijf scenario's doorgerekend:

A. Ambitiemodel - GVB vertrekt
B. 10 % extra model - GVB vertrekt
C. Ambitiemodel - GVB blijft
D. 10 % extra model - GVB blijft
E. Verkenning: 10 % extra model – GVB vertrekt, maximale stikstofemissies:

Hierin wordt onderzocht hoeveel stikstof maximaal kan worden uitgestoten uit de nieuwe panden zonder dat de stikstofgrenswaarde van 0,0049 mol/ha/jaar wordt overschreden en dit leidt tot vergunningplicht inzake de Wet natuurbescherming. Uitstoot van stikstof vindt enkel plaats als panden verwarmd worden met (gas)gestookte installaties en dus niet aangesloten zijn op een duurzaam warmtesysteem. Dit vijfde scenario is een fictief 'worst case' scenario en is bedoeld als verkenning.

Woningen

De Gemeente Amsterdam heeft aangegeven dat de woningen aangesloten zullen worden op een bestaand duurzaam warmtesysteem. Omdat het appartementen betreft, zijn er ook geen emissies van andere vuurhaarden zoals een open haard. Dat betekent dat de woningen geen emissies van NO_x tot gevolg zullen hebben. Volgens de AERIUS-factsheet 'kentallen ruimtelijke plannen', versie april 2016, hebben nieuwe appartementen ook geen emissies van NH_3 tot gevolg.

Commerciële en maatschappelijke panden

Ook de commerciële en maatschappelijke panden (inclusief de uitbreiding van het ziekenhuis) zullen aangesloten zijn op het duurzaam warmtesysteem. Daarom zijn ook uit deze panden geen emissies van NO_x dan wel NH_3 te verwachten.

Conclusie

Uit de quickscan stikstofdepositie blijkt in geen van de 4 scenario's (A t/m D) een significante toename van de stikstofdepositie op daarvoor gevoelige habitattypen in Natura2000 gebied.

[18] Tauw, 2019, Jan Evertsenstraat-West Onderzoek stikstofdepositie R001-1272995BRA-V01

Definitief

De AERIUS-berekening toont namelijk geen rekenresultaten hoger dan 0,00 mol per hectare per jaar. Dat betekent dat de ontwikkeling in deze scenario's niet vergunningplichtig is voor de Wet Natuurbescherming. Er zijn geen belangrijk nadelige milieugevolgen te verwachten van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden. Uit scenario E (de verkenning) blijkt dat er pas sprake is van een vergunningplicht wanneer de nieuwe panden minimaal 502 kg NO_x per jaar uitstoten, ofwel 5.770 m^2 bvo of groter worden.

3.3.5 Bodem

De Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied heeft in het plangebied twee archiefonderzoeken uitgevoerd. Voor de locatie van het tennispark Sloterplas wijst het archiefonderzoek uit dat de locatie niet verdacht is.[19] In de overige delen van het plangebied is een archiefonderzoek uitgevoerd naar het mogelijke gevolg van vroegere activiteiten voor de milieuhygiënische bodemkwaliteit.[20] Uitgezonderd de deellocaties waar potentieel verdachte activiteiten hebben plaatsgevonden (tanks, bedrijfsactiviteiten, eerder onderzoek) is het onderzochte gebied niet verdacht. Uit de geraadpleegde rapporten blijkt dat er voornamelijk lichte tot matige verontreinigingen voorkomen op de locatie, maar er zijn toch ook enkele sterke verontreinigingen aangetroffen. Er zijn (ondergrondse) tanks nabij de locatie bij ons bekend. Het is niet altijd bekend of ze zijn gesaneerd. Er zijn bedrijfsactiviteiten op of nabij de locatie aangetroffen. De locatie is opgehoogd tussen 1945 en 1969. In deze periode werd meestal gebruik gemaakt van niet-verontreinigd ophoogmateriaal. Voor het potentieel verdachte gebied geldt dat, als er handelingen in de bodem worden verricht (zoals ontgravingen), er een oriënterend bodemonderzoek (OO) moet worden uitgevoerd dat voldoet aan de ARVO, 2011.

In het kader van het bestemmingsplan zullen deze onderzoeken worden uitgevoerd. Er worden geen significant negatieve effecten op bodem verwacht. De geplande ontwikkeling van het plangebied Jan Evertsenstraat-West heeft derhalve geen belangrijk nadelige milieugevolgen voor het aspect bodem.

3.3.6 Water

Het Ingenieursbureau van de gemeente Amsterdam heeft voor het plangebied een quick scan uitgevoerd op de wateraspecten (mini-watertoets) aan de hand van de toenmalige plan voor de ontwikkeling.[21] Daarin is gekeken naar grondwater, rain proof (klimaatadaptatie), oppervlaktewater en waterkering. Aanvullend is door Tauw een quick scan waterkwaliteit uitgevoerd.[22]

Grondwater

Knelpunt

Grondwaterstijgingen als gevolg van de bouw van parkeergarages (en kades). Het grondwater stroomt nu vanuit het boezemgebied (waarin een oppervlaktewaterpeil van NAP -0,40 m heerst) naar de dieper gelegen Sloterbinnenpolder (met waterpeil NAP -2,10 m).

[19] Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied, 2016, Archiefonderzoek Jan Evertsenstraat (Tennispark Sloterplas). Kenmerk Z1560205, 5 augustus 2016.
[20] Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied, 2016, Archiefonderzoek Jan Evertsenstraat e.o. Kenmerk 468400, 18 maart 2016.
[21] Mail 24-5-2017 van Jeroen de Jong, Ingenieursbureau gemeente Amsterdam.
[22] Tauw, 2018, Quick scan waterkwaliteit Jan Evertsenstraat-West Amsterdam. N001-1260548KVE-NL.

Definitief

Een aantal parkeergarages zijn juist gepland langs de watergangen van NAP -2,10 m, een zeer ongunstige plek want ze vormen een blokkade voor de grondwaterstroming. De bouw van de parkeergarages kan decimeters grondwaterstijging betekenen. Ook ondoorlatende kades aan de noordoever kunnen het grondwater belemmeren. De ontwatering in een natte periode is nu voldoende maar niet erg ruim: circa 70-80 cm in plangebied, slechts 50 cm bij de bestaande woningen Orteliuskade. De genoemde grondwaterstijging kan leiden tot grondwateroverlast en slechte boomgroeicondities.

Oplossingsrichtingen

- Het maken van grindbanen of grondstroken door de kelders heen (in/op vloeren of tussen verdiepingen). Dit zou een ontwerpopgave voor de bouwer moeten zijn
- Het ophogen van het maaiveld in het plangebied. Het maaiveld bij de te behouden gebouwen in het plangebied en direct erbuiten (Orteliuskade) kan echter niet worden verhoogd
- Het compartimenteren van de parkeerkelders in meerdere delen (met grond ertussen) of ze minder loodrecht op de grondwaterstroming leggen. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt is dit echter minder wenselijk omdat er dan veel in-/uitritten moeten worden gemaakt
- Het aanleggen van 1-laagskelders met daaronder een grondverbetering in plaats van 2–laagskelders. De kelders moeten dan echter groter worden dan de footprint van gebouwen en met louter 1-laagsgarages lukt het niet om de parkeernorm te halen
- Alle verticale kades dienen waterdoorlatend te worden uitgevoerd. Hiervoor zijn technische oplossingen voorhanden. Dit wordt een eis voor de bouwer
- Het maken van een extra watergang (minimaal 4 m breedte op de waterlijn) op de route Oosttalud A10 – ten noorden van De School/Reade – Helfrichstraat. De ruimte is beperkt en het ruimtelijk plan zou aangepast moeten worden. Dit is echter een zeer effectieve en tevens duurzame maatregel
- Een beperktere versie van de watergang is het maken van een greppel, die grondwater kan onderscheppen en verlagen. Een greppel is minder effectief dan een watergang, maar kost minder ruimtebeslag

‘Rain proof’

Knelpunt

Bij extreme neerslag is het ziekenhuis een hemelwaterknelpunt (terrein en straat) en is ook als één van 95 op te lossen knelpunten in Amsterdam bestempeld. Hier ligt dus een opgave, conform Amsterdams beleid. Het deel ten oosten van de A10 ligt vrijwel in een kuil met aan meerdere zijden verhoogde randen en kent ook ‘rain proof’-risico’s. Deze kunnen alleen worden opgelost als de gebiedsinrichting en maaiveldprofielen veranderen.

Oplossingsrichtingen

- Ophoging. Waar de bestaande gebouwen blijven, kan niet worden opgehoogd. Dit levert een grote beperking op voor deze delen, omdat het hemelwater niet onder vrij verval kan toestromen naar de watergang. In andere delen is ophoging wel mogelijk

Definitief

- Waterneutrale kavels. Dit zijn private kavels waar 60 mm neerslag gedurende 24 uur wordt vastgehouden, geteld op het volledige kaveloppervlak. Gezien de grootte van het knelpunt, is het advies om voor alle nieuwbouwontwikkelingen (dus ook voor de uitbreiding van het ziekenhuis) waterneutraal bouwen te eisen of zó dwingend te stimuleren, dat het wordt gerealiseerd. Dit is al toegepast in de bouwenveloppe van Sloterdijk-centrum kavel N
- Maaiveldprofielen veranderen. Het water kan worden vastgehouden in kleinere straten, waar het tijdelijk blijft staan. Of het water wordt geleid richting de watergang ten zuiden van het plangebied. Ook kan het water via het microprofiel anders geleid worden (bv kleine drempels)

Oppervlaktewater

Oppervlaktewater lijkt geen groot risico. Maar er moet wel worden gekeken of er een verhardingstoename is en wat wordt gedaan aan de doorstroming en waterkwaliteit. Een watergang kan baat hebben voor zowel het grondwater als ‘rainproof’.

Uit een vergelijking tussen de huidige en toekomstige situatie van het oppervlakte verharding en water blijkt dat het oppervlak verharding in alle deelgebieden, m.u.v. het westelijk deel van Mercatorpark, afneemt, terwijl het oppervlak water licht toeneemt (zie ook de weergave van de oppervlaktes in bijlage 1). De hoeveelheid water binnen het plangebied neemt volgens het plan met 2.378 m² toe tot 13.913 m². Hierdoor wordt de bergingscapaciteit vergroot en zal er geen nadelig effect zijn op de omgeving als gevolg van het plan.

Waterkering

De parkeergarages mogen niet in de beschermingszone van de waterkering vallen, die loopt aan de oostzijde van het plangebied. De 1-laags-kelder van 206 plaatsen ter plaatse van Reade wordt daartoe iets verschoven naar het westen. De 2-laagskelder van 260 plekken lijkt er net buiten te vallen maar dit moet worden gecheckt.

Waterkwaliteit

Door toenemende hoeveelheid oppervlaktewater zal de waterkwaliteit gelijk blijven, dan wel iets toenemen door een hogere mate van verdunning (bij gelijkblijvende aanvoer van stoffen). Afstromend wegwater kan echter vervuiling met zich mee brengen naar het oppervlaktewater. Daarnaast treedt er verwaaiing op van vervuiling dat in het oppervlaktewater terecht kan komen. De effecten hiervan zijn echter zeer beperkt. Het plangebied is momenteel al bebouwd. Het gebied zal er na de ingrepen anders uitzien en de functies zullen ook wijzigen van een gebied met een ziekenhuis, busgarage, tennisvelden, scholen en geen tot beperkte hoeveelheid woonhuizen naar een gebied met ziekenhuis, bewoning, winkels en horeca. Dit heeft in de basis voor het watersysteem geen gevolgen. Het gebied is bebouwd en blijft bebouwd. Er wordt dan ook geen nadelig effect verwacht. Het plangebied ligt niet in de nabijheid van een water met een hogere status voor waterkwaliteit waar rekening mee gehouden moet worden.
Er is geen effect op grondwaterkwaliteit doordat de functieverandering geen effect heeft op het grondwater. Tijdens de bouw zullen er geen vervuilende of uitlogende materialen worden gebruikt.

Definitief

Conclusie water

Het ingenieursbureau van de gemeente constateert knelpunten voor het watersysteem, met name te hoge grondwaterstanden en onvoldoende 'rainproofheid'. Voor deze knelpunten zijn oplossingsrichtingen geformuleerd die nader worden onderzocht. In 'fase 3: ontwerp' wordt een waterplan opgesteld door de gemeente, inclusief per deelgebied een watertoets. In die fase zal nauwe afstemming nodig zijn tussen de stedenbouwkundige van het gemeentelijk projectteam Jan Evertsenstraat-West, de wateradviseur van het ingenieursbureau van de gemeente en Waternet. Op de waterkwaliteit worden geen nadelige effecten verwacht.

Gezien voorgaande wordt verwacht dat de geplande ontwikkeling van het plangebied Jan Evertsenstraat-West geen belangrijk nadelige milieugevolgen voor het aspect water heeft.

3.3.7 Externe veiligheid

De Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied heeft een quick scan externe veiligheid uitgevoerd.[23] Daaruit blijkt dat het plangebied niet gelegen is in het invloedsgebied van een transportroute gevaarlijke stoffen over het spoor, het water, een hoge druk aardgasleiding en van een Bevi inrichting. Wel is het gelegen in het invloedsgebied van een transport route voor gevaarlijke stoffen over de weg.

Plaatsgebonden risico weg

Het plaatsgebonden risico is nergens hoger dan de grenswaarde van 10-6 per jaar. Zodoende wordt voor de transportroute gevaarlijke stoffen over de weg voldaan aan de grens- en richtwaarde voor het plaatsgebonden risico.

Groepsrisico weg

Voor de weg bedraagt de 100% letaliteitsafstand 80 m vanaf de rand van de weg. Het plangebied ligt op circa 30 m van de rand van de weg en is dus deels gelegen binnen de 100% letaliteitsafstand van de transportroute over de weg. De ontwikkelingen betreffen mogelijk objecten specifiek voor minder-zelfredzame personen. Objecten voor minder-zelfredzame personen moeten dan buiten de 100% letaliteitsafstand gerealiseerd worden om te voldoen aan het Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid van de gemeente Amsterdam.

Het groepsrisico ligt ver boven de oriëntatiewaarde, in alle vier de varianten. In de huidige situatie wordt de oriëntatiewaarde 14,5 maal overschreden. Het groepsrisico (totale route) neemt toe naar 16,0 maal de oriëntatiewaarde voor de variant "Ambitie". Voor de variant "10% extra/MER" neemt het groepsrisico ook toe naar 16,1 maal de oriëntatiewaarde. Zodoende is de volledige verantwoording van het groepsrisico nodig. De in de risicoberekening gehanteerde transportaantallen komen uit de Regeling Basisnet. De Westrandweg is gereed gekomen eind 2012. Het transport van gevaarlijke stoffen over de A10 west is daardoor als het goed is voor een deel verplaatst naar de Westrandweg.

[23] Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied, 2018, Externe veiligheidsrisico's transport over de weg, Jan Evertsenstraat-West. 26-7-2018.

Definitief

De Regeling Basisnet is echter nog niet aangepast aan deze verschuiving van transportaantallen. Door de verplaatsing van een deel van het transport van gevaarlijke stoffen over de A10 West naar de A5 zal de hoogte van het groepsrisico lager uitvallen. In een berekening van de huidige situatie zal de oriëntatiewaarde uitkomen op 1,7 indien de A10 niet wordt meegenomen. Met de nieuwe ontwikkelingen zal de oriëntatiewaarde naar verwachting licht stijgen naar 1,74. De Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied adviseert aan de gemeente Amsterdam om contact te zoeken met Ministerie I&W om Basisnet te laten aanpassen. Door de overschrijding van de oriëntatiewaarde wordt niet voldaan aan het Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid van de Gemeente Amsterdam. Het ruimtelijke besluit moet daarom als specifiek beslispunt worden voorgelegd aan het bestuur van de gemeente of stadsdeel.[24]

In het kader van het bestemmingsplan zal een verantwoording van de overschrijding van de oriëntatiewaarde voor groepsrisico weg gedaan moeten worden. In het Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid[25] is het volgende beschreven: “In het kader van het basisnet weg is overeenstemming bereikt met het ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M) dat de risico’s langs de A10 west en zuid en op Zeeburgereiland moeten worden gereduceerd. De aanleg van de Westrandweg biedt hiervoor een mogelijkheid. De A10 West en Zuid kunnen dus worden ontlast na aanleg van de WRW (2012). Indien blijkt uit monitoring dat risico's hier niet dalen tot een aanvaardbaar niveau na aanleg Westrandweg, dan worden nadere maatregelen getroffen om risico’s te reduceren. Hierbij valt te denken aan gedwongen routering van gevaarlijke stoffen. Eventuele maatregelen worden getroffen in overleg tussen het ministerie van I&M en Amsterdam.”
Daarnaast zal de gemeente Amsterdam een verzoek voorleggen aan het ministerie van I&W voor een aanpassing van het Basisnet. Dit moet er toe leiden dat dit ook overeenkomt met de feitelijke situatie van het transport van gevaarlijke stoffen over de weg.

Op het gebied van externe veiligheid zal er sprake zijn van een effect dat gelijk zal zijn voor het ambitiemodel en het 10% extramodel. De afweging van het groepsrisico weg wordt via de bestemmingsplanprocedure en het besluitvormingsproces zoals beschreven in het Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid gedaan. Daarmee wordt de omgang met dit aspect ondervangen. Daarom is het vanuit externe veiligheid niet noodzakelijk een m.e.r.-procedure uit te voeren.

3.3.8 Verkeer

De gemeente Amsterdam heeft verkeersberekeningen uitgevoerd voor de vier onderzoeksmodellen/alternatieven. In de quickscans voor lucht en geluid is uitgegaan van het 10%-extra model met behoud GVB. Hiermee is sprake van een worstcasebenadering: de effecten van het ambitiemodel met behoud GVB vallen daarbinnen.
Tabel 3.2 geeft de toekomstige verkeerscijfers voor beide modellen weer waarbij de relatie gelegd is met de referentiesituatie. In alle gevallen is sprake van verkeerscijfers voor een gemiddelde werkdag voor het prognosejaar 2030.

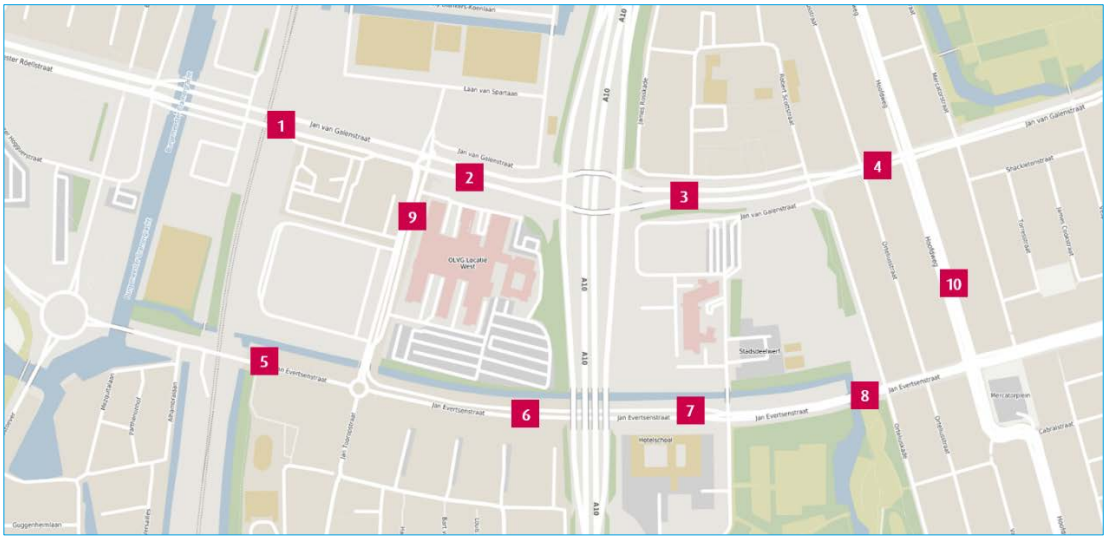
[24] Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied, 2018.
[25] Gemeente Amsterdam, 2012, Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid. Hoe gaan we in de besluitvorming om met de risico's van gevaarlijke stoffen. Dossiernummer ZD 3340.

Definitief

Tabel 3.1 Verkeersintensiteiten

Wegvak	referentiesituatie (mvt/etm)	ambitiemodel (mvt/etm)	10% extra model (mvt/etm)	10%-extra model behoud GVBterrein (mvt/etm)
1. Jan van Galenstraat	17.230	17.710	17.890	17.730
2. Jan van Galenstraat	25.200	26.610	27.000	26.310
3. Jan van Galenstraat	25.970	26.550	26.700	26.780
4. Jan van Galenstraat	23.770	23.810	23.820	23.820
5. Jan Evertsenstraat	6.530	6.610	6.560	6.710
6. Jan Evertsenstraat	7.590	7.770	7.840	7.790
7. Jan Evertsenstraat	7.840	8.140	8.230	8.150
8. Jan Evertsentstraat	7.680	7.920	8.020	7.910
9. Jan Tooropstraat	9.400	10.900	11.270	10.460
10. Hoofdweg	11.520	11.470	11.480	11.440

Definitief



Figuur 3.3 Overzicht van de wegvakken.

3.3.9 Geluid

Voor het thema geluid is een quick scan uitgevoerd door Goudappel Cofffeng.[26] De geluidseffecten als gevolg van de gewijzigde verkeersstromen langs de wegen in de omgeving zijn beperkt, in alle vier de modellen. Als gevolg van de verkeerstoenames neemt de geluidbelasting toe met maximaal 1 dB. Een dergelijke geluidstoename is voor het menselijk oor niet waarneembaar. De geplande ontwikkeling van het plangebied Jan Evertsenstraat-West heeft derhalve geen belangrijk nadelige milieugevolgen voor geluid.

Bij het verdere ontwerp en realisatie van het project is een belangrijk aandachtspunt de maximaal toelaatbare geluidsbelastingen voor de nieuwe woningen. Voor de geluidssituatie langs de Rijksweg A10 geldt een relatief strenge geluidsnorm. Naar verwachting wordt deze maximale ontheffingswaarde in een groot deel van het plangebied overschreden. Geluidsreducerende maatregelen zullen noodzakelijk zijn. Goudappel Coffeng adviseert om hier bij de nadere uitwerking in een vroeg stadium onderzoek naar te doen.

3.3.10 Luchtkwaliteit

Voor luchtkwaliteit heeft Goudappel Coffeng een quick scan uitgevoerd.[27] Uit de verkeersgegevens valt op te maken dat de grootste toename van verkeer als gevolg van de plannen, verwacht wordt langs de Jan Tooropstraat. In het 10% extra-model neemt het aantal verkeersbewegingen met circa 1.900 mvt/etm toe op een gemiddelde werkdag.
De concentratie stikstofdioxide in 2020 bedraagt circa 24 µg/m3. Hiermee wordt ruim aan de norm van 40 µg/m3 voldaan. De concentratie fijn stof PM10 in 2020 bedraagt circa 21 µg/m3. Ook voor fijn stof PM10 geldt een norm van 40 µg/m3. Ook voor fijn stof wordt ruim aan de norm voldaan.

[26] Goudappel Coffeng, 2018, Jan Evertsenstraat Amsterdam, quickscan geluid. 002536.20180817.N1.01.
[27] Goudappel Coffeng, 2018, Jan Evertsenstraat Amsterdam, onderdeel luchtkwaliteit. 002536.20180817.N2.01.

Definitief

De te verwachten verkeerstoenamen in de vier modellen zullen niet leiden tot normoverschrijdingen.

De hoogst berekende concentraties in de NSL-Monitoringstool zijn in de omgeving van het plangebied berekend langs de Jan van Galenstraat (wegvak 4), nabij de Hoofdweg. In 2020 wordt hier een concentratie stikstofdioxide van circa 31 µg/m3. De concentratie fijn stof PM10 bedraagt hier in 2020 circa 24 µg/m3. Langs het betreffende wegvak is de toename van verkeer zeer beperkt (50 mvt/etm in het 10% extra-model). Een dergelijke toename van verkeer zal niet leiden tot normoverschrijdingen.

De berekende verkeerseffecten als gevolg van de voorgenomen ontwikkelingen zijn beperkt ten opzichte van de referentiesituatie. Dit geldt voor alle vier de modellen. Op basis van de onderzoeksresultaten zorgen de voorgenomen plannen niet voor normoverschrijdingen voor het aspect luchtkwaliteit. De geplande ontwikkeling van het plangebied Jan Evertsenstraat-West heeft derhalve geen belangrijk nadelige milieugevolgen voor luchtkwaliteit.

3.3.11 Verkeersveiligheid

Voor het aspect verkeersveiligheid is door Goudappel Coffeng een quick scan uitgevoerd.[28] De conclusie in deze quick scan is als volgt:

- In de toekomstige situatie zal het te verwachten gebruik in de onderzochte alternatieven goed aansluiten bij de toegekende functies van wegen
- De toename van autoverkeer in de alternatieven is in vergelijking met de belastingen in de referentiesituatie gering te noemen. Uitzondering hierop is de ontsluitingsstructuur van het nieuwe plangebied via de Jan van Galenstraat/Jan Tooropstraat. Daar nemen de intensiteiten wel merkbaar toe, doch effecten op de verkeersveiligheid worden daar niet verwacht
- De Jan Evertsenstraat zal bij de planalternatieven een geringe toename van verkeer te verwerken krijgen. Doordat de functie voor fietsers, openbaar vervoerreizigers – en dus voetgangers – zal toenemen, is extra aandacht nodig over de verkeersveiligheid tussen autoverkeer en langzaam verkeer. Risico's ontstaan vooral voor het overstekend verkeer en daardoor vooral bij kruispunten en kruisingen. Geadviseerd wordt in de verdere planvorming het garanderen van een goede verkeersveiligheid vooral daarop te richten. In concreto betekent dat het zorgdragen voor een goed (uit)zicht, duidelijkheid over de voorrang, voldoende openbare verlichting op plaatsen waar overgestoken kan worden, geen onnodige verticale objecten en het voorkomen van te hoge rijsnelheden

[28] Goudappel Coffeng, 2018, Jan Evertsenstraat Amsterdam, quickscan Verkeersveiligheid. 002536.20180817.N3.01.

Definitief

De geplande ontwikkeling van het plangebied Jan Evertsenstraat-West heeft derhalve geen belangrijk nadelige milieugevolgen voor de verkeersveiligheid.

3.3.12 Ruimtelijke kwaliteit

Voor het aspect ruimtelijke kwaliteit is een quick scan uitgevoerd.[29] De ruimtelijke kwaliteit van een gebied wordt vaak uitgedrukt in de belevingswaarde, toekomstwaarde en gebruikswaarde. Deze indeling vormt de kapstok waarmee de ontwikkeling van de Jan Evertsenstraat-West is getoetst aan het thema ruimtelijke kwaliteit. De herinrichting van de Jan Evertsenstraat-West leidt naar verwachting tot een hogere gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde van het gebied. De ruimtelijke kwaliteit zal daarmee toenemen ten opzichte van de huidige situatie. Hieronder wordt dit beknopt toegelicht.

Gebruikswaarde

Het plan omvat nieuwbouw van circa 3.200 woningen in het ambitiemodel (of 4436 woningen in het extra model). De nieuwbouw is gericht op diverse centrum stedelijk georiënteerde doelgroepen, zoals alleenstaanden, gezinnen, starters, senioren en studenten. Het type woningen is met 40 % sociaal, 40% middelduur en 20% dure woningen afgestemd op de doelgroepen die de ruimte gaan gebruiken. Ook de inrichting van het gebied met bedrijven, winkels, vrijetijdsruimte en scholen sluit aan bij de functie van het gebied als levendig woon-werkgebied. Dit draagt bij aan een hoge gebruikswaarde. In de toekomstige situatie wordt het groen in het gebied beter toegankelijk en bruikbaar voor bezoekers dan in de huidige situatie. Door de noordzijde van het water openbaar toegankelijk te maken en hoogwaardig in te richten wordt gebruiksgroen toegevoegd. Aan de zuidkant van het water ontstaat tussen kademuur en rijbaan een groene promenade met dubbele bomenrij. Hiermee beoogt de gemeente een toename van hoogwaardig en toegankelijk stedelijk groen. De watergang kan ook benut worden voor recreanten. Over het geheel gezien leidt de herinrichting van de Jan Evertsenstraat-West tot een hogere gebruikswaarde van het gebied dan in de huidige situatie.

Belevingswaarde

Gemeente Amsterdam beschrijft in de Structuurvisie Amsterdam 2040 de ambitie om hoogwaardiger groen te creëren. De herinrichting voorziet in deze ambitie door het verbeteren van kwaliteit van groen en water. Er ontstaan betere verblijfsplekken in de openbare ruimte dan in de huidige situatie. De bestaande watergang wordt verbreed en krijgt een nieuwe betekenis: het wordt omgevormd tot een frisse en eigentijdse stadsgracht die ook geschikt is voor recreatief gebruik. Dit geeft de straat een onderscheidend karakter en biedt prettige verblijfmogelijkheden. Een kanttekening hierbij is de aansluiting van nieuwe gebouwen met het openbaar gebied. De (middel)hoge woningbouw lijkt in de impressies erg strak aan te sluiten op de openbare ruimte. Voor de belevingswaarde is het beter hier een overgang te creëren door bijvoorbeeld een terras of geleidelijke overgang in hoogte.
Een levendige, uitnodigende openbare ruimte is een essentieel onderdeel van het plan voor de Jan Evertsenstraat-West.

[29] Tauw, 2018, Quick scan ruimtelijke kwaliteit Jan Evertsenstraat-West Amsterdam. N001-1260548HRE-V01-kmi-NL.

Definitief

Zonder dit uitgangspunt zouden de vier deelgebieden ‘gewoon’ vier woningbouwlocaties zijn die toevallig naast elkaar liggen. Door de straat worden de gebieden met elkaar verbonden en ontstaat er een geheel. Dit maakt de Jan Evertsenstraat-West een prettige verbinding tussen stadsdeel Nieuw-West en de binnenstad en een aantrekkelijke omgeving om te verblijven. Mogelijke uitzondering hierop betreft het groene gedeelte langs de metrolaan (het spoorpark). Omdat er vlak langs het park een hoger gelegen metrolaan ligt, zullen mensen misschien minder geneigd zijn deze plek minder op te zoeken, omdat er sprake kan zijn van geluidsoverlast of een onveilig gevoel. Op deze plek zal de belevingswaarde naar verwachting minder worden dan de huidige situatie. Over het gehele plangebied gezien, wordt de belevingswaarde wel verhoogd. Belevingswaarde gaat over de zintuiglijke ervaring van een plek door bezoekers en is daarmee niet objectief meetbaar. Toch leidt de afwisseling tussen functies in de nieuwe situatie ertoe dat het gebied verschillende doelgroepen iets aantrekkelijks te bieden heeft. De openheid en toegankelijkheid verbetert de uitstraling van het gebied wat positief bijdraagt aan de belevingswaarde in vergelijking met de huidige situatie.

Toekomstwaarde

Gemeente Amsterdam noemt in haar Structuurvisie 2040 de urgentie om te anticiperen op de groei van de stad. In Amsterdam moeten 70.000 woningen gerealiseerd worden en daar draagt de ontwikkeling van de Jan Evertsenstraat-West aan bij. Een kanttekening hierbij is dat de vraag naar woningen in Amsterdam-West op langere termijn kan afnemen. Suburbanisatie of een afname van de bevolking in Amsterdam kan resulteren in een verminderde vraag naar woningen. In dat geval kunnen woningen heringericht worden naar functies waar op dat moment vraag naar is. De inrichting van de Jan Evertsenstraat-West is echter niet bewust zodanig flexibel ingericht dat de woningen makkelijk omgebouwd kunnen worden. Hiervoor zal ook de bestemming moeten veranderen. Voor de korte en middellange termijn is dus sprake van een hoge toekomstwaarde maar voor langere termijn is deze onzeker. De herinrichting van de Jan Evertsenstraat-West speelt in op klimaatverandering. Het aanleggen van groenstroken en het verbreden van de watergang draagt bij aan wateropvang en verminderen van hittestress. Hiermee heeft de nieuwe situatie van de Jan Evertsenstraat een hogere toekomstwaarde dan de huidige situatie.

Definitief

4 Kenmerken van het potentiële effect

4.1 Bereik van het effect (geografisch en grootte getroffen bevolking)

Voor alle thema's, behalve externe veiligheid groepsrisico weg, zijn geen effecten te verwachten die uit te drukken zijn in geografische zone en/of grootte van de getroffen bevolking. Voor het groepsrisico weg hangt het bereik van het effect nog af van de aanpassing in Basisnet. Vooralsnog is hierin aangegeven dat het transport van gevaarlijke stoffen over de weg over de A10 gaat. In de feitelijke situatie zal dit waarschijnlijk meer over de Westrandweg gebeuren. Het groepsrisico weg dat nu berekent is, treft meer bewoners, dan het geval zal zijn na aanpassing van de registratie in het Basisnet (zie verder paragraaf 3.3.7).

4.2 Grensoverschrijdend karakter

Gezien de ligging van het project niet van toepassing.

4.3 Orde van grootte en complexiteit effect

Voor het merendeel van de milieuthema's zijn de effecten verwaarloosbaar of middels maatregelen mitigeerbaar en lokaal van aard. De grootte van de effecten van externe veiligheid m.b.t. groepsrisico weg hangen nog af de aanpassing in het Basisnet en de verantwoording van het risico door het gemeentelijk bestuur.

4.4 Waarschijnlijkheid effect

Het optreden van een aantal effecten is waarschijnlijk echter door het nemen van maatregelen kunnen deze effecten goed voorkomen worden. De effecten van externe veiligheid m.b.t. groepsrisico weg hangen nog af de aanpassing in het Basisnet en de verantwoording van het risico door het gemeentelijk bestuur.

4.5 Duur, frequentie en omkeerbaarheid effect

Omdat uiteindelijk (na mitigatie/compensatie) geen effecten worden verwacht is dit niet van toepassing. De effecten van externe veiligheid m.b.t. groepsrisico weg hangen nog af de aanpassing in het Basisnet en de verantwoording van het risico door het gemeentelijk bestuur.

Definitief

5 Conclusie

De toetsing aan de selectiecriteria uit bijlage III (EU richtlijn 2014/52/EU) maakt duidelijk dat er geen sprake is van belangrijke nadelige effecten op het milieu die het opstellen van een milieueffectrapport noodzakelijk maken. Op het gebied van externe veiligheid zal er sprake zijn van een effect dat gelijk zal zijn voor alle vier de varianten/modellen. De uitvoering van een m.e.r.-procedure zal ook geen verschil in milieueffect aanwijzen. De afweging van het groepsrisico weg wordt via de bestemmingsplanprocedure en het besluitvormingsproces zoals beschreven in het Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid gedaan. Daarmee wordt de omgang met dit aspect ondervangen. Daarom is het ook vanuit externe veiligheid niet noodzakelijk een m.e.r.-procedure uit te voeren.

Definitief

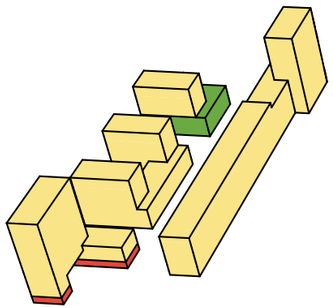
Bijlage 1 Weergave oppervlaktes bebouwing, verharding, groen en water

Definitief

Jan Evertsenstraat-West - Ambitiemodel

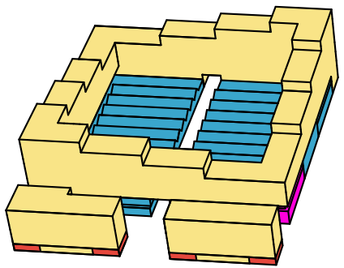
3.233 woningen (85 - 55 m² gbo)

Tennispark Sloterplas



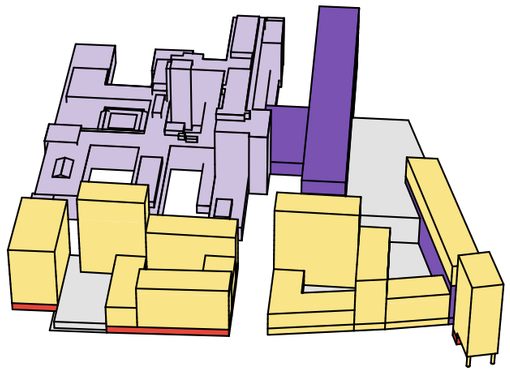
Wonen	**48.004 m² bvo**	
Sociale huur	156 (75 m² gbo)	
Middensegment huur	117 (85 m² gbo)	
Middensegment koop	39 (85 m² gbo)	
Dure huur	39 (110 m² gbo)	
Dure koop	39 (110 m² gbo)	
Totaal	**390 woningen (85 m² gbo)**	
Commercieel		
Overig	700 m² bvo	
Maatschappelijk		
Basisschool	4.500 m² bvo	

Busgarage



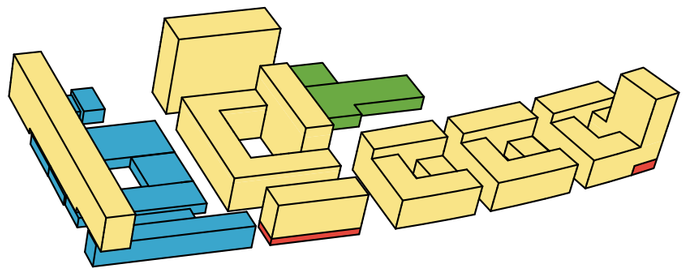
Wonen	**71.150 m² bvo**	
Sociale huur	356 (50 m² gbo)	
Middensegment huur	267 (55 m² gbo)	
Middensegment koop	89 (55 m² gbo)	
Dure huur	89 (70 m² gbo)	
Dure koop	89 (70 m² gbo)	
Totaal	**890 woningen (55 m² gbo)**	
Commercieel		
Supermarkt	1.500 m² bvo	
Overig	1.600 m² bvo	
Maatschappelijk		
Overig	150 m² bvo	
Creatieve bedrijvigheid	13.000 m² bvo	

OLVG-West



Wonen	**64.302 m² bvo**	
Sociale huur	322 (50 m² gbo)	
Middensegment huur	241 (55 m² gbo)	
Middensegment koop	80 (55 m² gbo)	
Dure huur	80 (70 m² gbo)	
Dure koop	80 (70 m² gbo)	
Totaal	**803 woningen (55 m² gbo)**	
Commercieel		
Overig	1.150 m² bvo	
Maatschappelijk		
Uitbreiding OLVG-West	35.000 m² bvo	
Overig	1.000 m² bvo	
Reade (niet op kaartbeeld)	25.000 m² bvo	

Mercatorpark-West



Wonen	**66.234 m² bvo**	
Sociale huur	331 (50 m² gbo)	
Middensegment huur	248 (55 m² gbo)	
Middensegment koop	83 (55 m² gbo)	
Dure huur	83 (70 m² gbo)	
Dure koop	83 (70 m² gbo)	
Totaal	**828 woningen (55 m² gbo)**	
Commercieel		
Overig	1.800 m² bvo	
Maatschappelijk		
Overig	350 m² bvo	
Creatieve bedrijvihgeid	9.000 m² bvo	

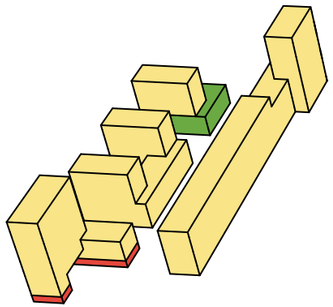
Mercatorpark-Oost

Wonen	**39.508 m² bvo**	
Sociale huur	130 (75 m² gbo)	
Middensegment huur	96 (85 m² gbo)	
Middensegment koop	32 (85 m² gbo)	
Dure huur	32 (110 m² gbo)	
Dure koop	32 (110 m² gbo)	
Totaal	**322 woningen (85 m² gbo)**	
Commercieel		
Overig	750 m² bvo	
Maatschappelijk		
Basisschool	4.500 m² bvo	

Jan Evertsenstraat-West - Model 10% EXTRA

4.433 woningen (85 - 55 m² gbo)

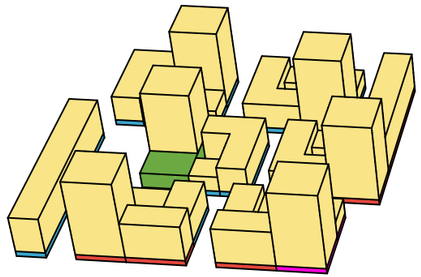
Tennispark Sloterplas



Tennispark

Wonen	**57.222 m² bvo**	
Sociale huur	186	(75 m² gbo)
Middensegment huur	140	(85 m² gbo)
Middensegment koop	47	(85 m² gbo)
Dure huur	47	(110 m² gbo)
Dure koop	47	(110 m² gbo)
Totaal	**467 woningen**	**(85 m² gbo)**
Commercieel		
Overig	770 m² bvo	
Maatschappelijk		
Basisschool	4.950 m² bvo	

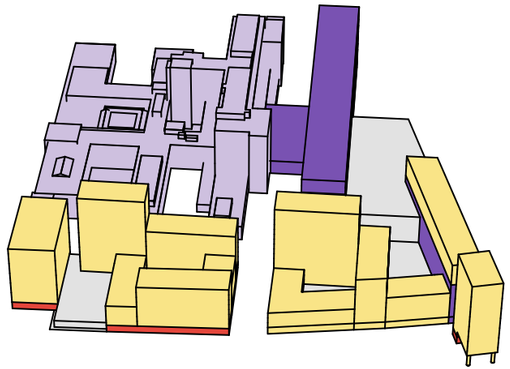
Busgarage



Busgarage

Wonen	**121.159 m² bvo**	
Sociale huur	606	(50 m² gbo)
Middensegment huur	454	(55 m² gbo)
Middensegment koop	151	(55 m² gbo)
Dure huur	151	(70 m² gbo)
Dure koop	151	(70 m² gbo)
Totaal	**1.513 woningen**	**(55 m² gbo)**
Commercieel		
Supermarkt	1.650 m² bvo	
Overig	4.400 m² bvo	
Maatschappelijk		
Basisschool	4.950 m² bvo	
Overig	440 m² bvo	
Creatieve bedrijvigheid	8.250 m² bvo	

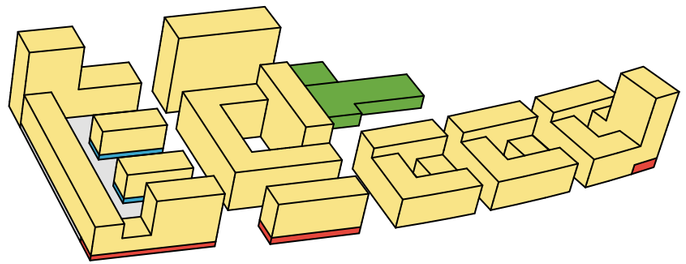
OLVG-West



OLVG-West

Wonen	**70.732 m² bvo**	
Sociale huur	354	(50 m² gbo)
Middensegment huur	265	(55 m² gbo)
Middensegment koop	88	(55 m² gbo)
Dure huur	88	(70 m² gbo)
Dure koop	88	(70 m² gbo)
Totaal	**883 woningen**	**(55 m² gbo)**
Commercieel		
Overig	385 m² bvo	
Maatschappelijk		
Uitbreiding OLVG-West	38.500 m² bvo	
Overig	1.183 m² bvo	
Reade (niet op kaartbeeld)	27.500 m² bvo	

Mercatorpark-West



Mercatorpark-West

Wonen	**97.451 m² bvo**	
Sociale huur	487	(50 m² gbo)
Middensegment huur	365	(55 m² gbo)
Middensegment koop	122	(55 m² gbo)
Dure huur	122	(70 m² gbo)
Dure koop	122	(70 m² gbo)
Totaal	**1.218 woningen**	**(55 m² gbo)**
Commercieel		
Overig	1.320 m² bvo	
Maatschappelijk		
Overig	440 m² bvo	
Creatieve bedrijvihgeid	1.100 m² bvo	

Mercatorpark-Oost

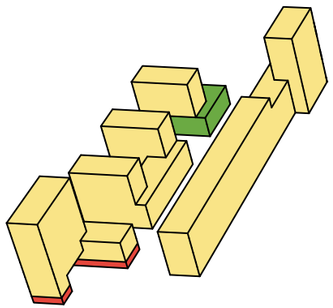
Mercatorpark-Oost

Wonen	**43.459 m² bvo**	
Sociale huur	141	(75 m² gbo)
Middensegment huur	106	(85 m² gbo)
Middensegment koop	35	(85 m² gbo)
Dure huur	35	(110 m² gbo)
Dure koop	35	(110 m² gbo)
Totaal	**352 woningen**	**(85 m² gbo)**
Commercieel		
Overig	825 m² bvo	
Maatschappelijk		
Basisschool	4.950 m² bvo	

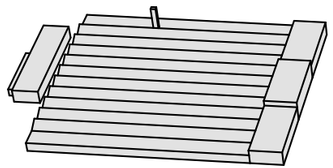
Jan Evertsenstraat-West - M.E.R. (10% EXTRA) - Reade - Bestaande situatie busgarage - *toe te voegen programma*

2.920 woningen (85 - 55 m² gbo)

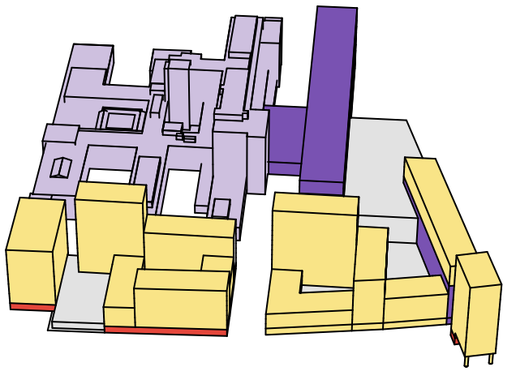
Tennispark Sloterplas



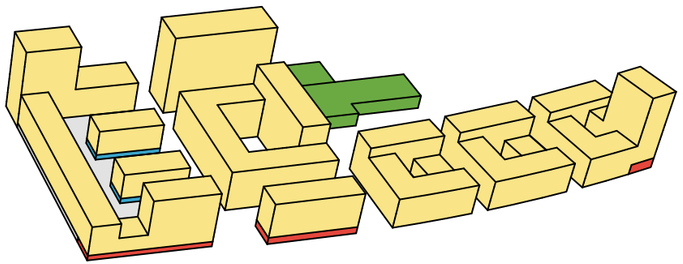
Busgarage



OLVG-West



Mercatorpark-West



Mercatorpark-Oost

Tennispark

Wonen	**57.222 m² bvo**	
Sociale huur	186 (75 m² gbo)	
Middensegment huur	140 (85 m² gbo)	
Middensegment koop	47 (85 m² gbo)	
Dure huur	47 (110 m² gbo)	
Dure koop	47 (110 m² gbo)	
Totaal	**467 woningen**	**(85 m² gbo)**
Commercieel		
Overig	770 m² bvo	
Maatschappelijk		
Basisschool	4.950 m² bvo	

Busgarage

Remise en werkplaats	**18.317 m² bvo**	(berekend met SketchUP)
	16.512 m² gbo	(Atlas Amsterdam)

OLVG-West

Wonen	**70.732 m² bvo**	
Sociale huur	354 (50 m² gbo)	
Middensegment huur	265 (55 m² gbo)	
Middensegment koop	88 (55 m² gbo)	
Dure huur	88 (70 m² gbo)	
Dure koop	88 (70 m² gbo)	
Totaal	**883 woningen**	**(55 m² gbo)**
Commercieel		
Overig	385 m² bvo	
Maatschappelijk		
Uitbreiding OLVG-West	38.500 m² bvo	
Overig	1.183 m² bvo	
Reade (niet op kaartbeeld)	27.500 m² bvo	

Mercatorpark-West

Wonen	**97.451 m² bvo**	
Sociale huur	487 (50 m² gbo)	
Middensegment huur	365 (55 m² gbo)	
Middensegment koop	122 (55 m² gbo)	
Dure huur	122 (70 m² gbo)	
Dure koop	122 (70 m² gbo)	
Totaal	**1.218 woningen**	**(55 m² gbo)**
Commercieel		
Overig	1.320 m² bvo	
Maatschappelijk		
Overig	440 m² bvo	
Creatieve bedrijvigheid	1.100 m² bvo	

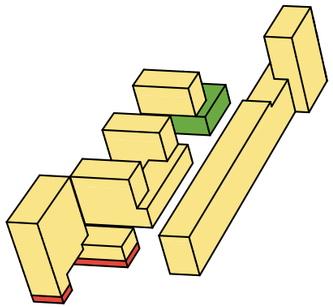
Mercatorpark-Oost

Wonen	**43.459 m² bvo**	
Sociale huur	141 (75 m² gbo)	
Middensegment huur	106 (85 m² gbo)	
Middensegment koop	35 (85 m² gbo)	
Dure huur	35 (110 m² gbo)	
Dure koop	35 (110 m² gbo)	
Totaal	**352 woningen**	**(85 m² gbo)**
Commercieel		
Overig	825 m² bvo	
Maatschappelijk		
Basisschool	4.950 m² bvo	

Jan Evertsenstraat-West - Ambitiemodel - Reade - Bestaande situatie busgarage - *toe te voegen programma*

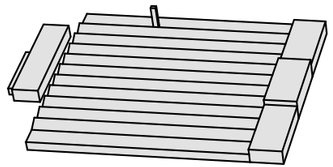
2.343 woningen (85 - 55 m² gbo)

Tennispark



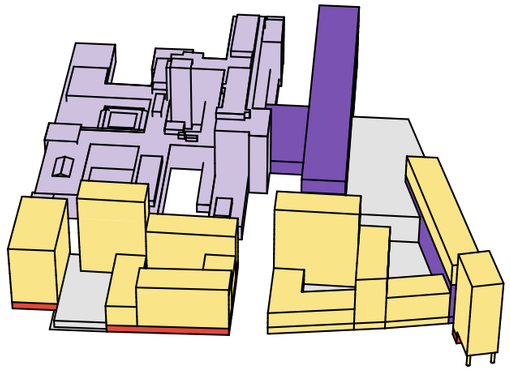
Wonen	**48.004 m² bvo**	
Sociale huur	156	(75 m² gbo)
Middensegment huur	117	(85 m² gbo)
Middensegment koop	39	(85 m² gbo)
Dure huur	39	(110 m² gbo)
Dure koop	39	(110 m² gbo)
Totaal	**390 woningen**	**(85 m² gbo)**
Commercieel		
Overig	700 m² bvo	
Maatschappelijk		
Alles-in-één-school	4.500 m² bvo	

Busgarage



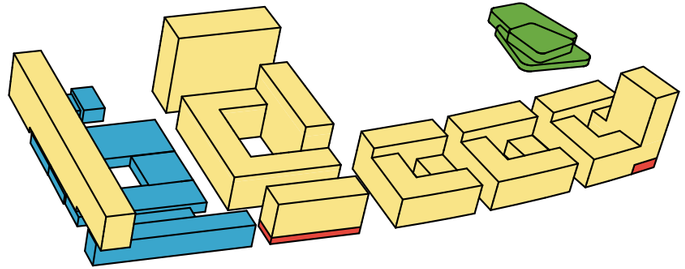
Remise en werkplaats	**18.317 m² bvo** (berekend met SketchUP)
	16.512 m² gbo (Atlas Amsterdam)

OLVG-West



Wonen	**64.302 m² bvo**	
Sociale huur	322	(50 m² gbo)
Middensegment huur	241	(55 m² gbo)
Middensegment koop	80	(55 m² gbo)
Dure huur	80	(70 m² gbo)
Dure koop	80	(70 m² gbo)
Totaal	**803 woningen**	**(55 m² gbo)**
Commercieel		
Overig	1.150 m² bvo	
Maatschappelijk		
Uitbreiding OLVG-West	35.000 m² bvo	
Overig	1.000 m² bvo	
Reade (niet op kaartbeeld)	25.000 m² bvo	

Mercatorpark-West



Wonen	**66.234 m² bvo**	
Sociale huur	331	(50 m² gbo)
Middensegment huur	248	(55 m² gbo)
Middensegment koop	83	(55 m² gbo)
Dure huur	83	(70 m² gbo)
Dure koop	83	(70 m² gbo)
Totaal	**828 woningen**	**(55 m² gbo)**
Commercieel		
Overig	1.800 m² bvo	
Maatschappelijk		
Overig	350 m² bvo	
Creatieve bedrijvigheid	9.000 m² bvo	

Mercatorpark-Oost

Wonen	**39.508 m² bvo**	
Sociale huur	130	(75 m² gbo)
Middensegment huur	96	(85 m² gbo)
Middensegment koop	32	(85 m² gbo)
Dure huur	32	(110 m² gbo)
Dure koop	32	(110 m² gbo)
Totaal	**322 woningen**	**(85 m² gbo)**
Commercieel		
Overig	750 m² bvo	
Maatschappelijk		
Alles-in-één-school	4.500 m² bvo	