

MEMO

T.a.v. F. Bruens
Van F. van Dorresteijn

Bezoekadres:
Gatwickstraat 11
1043 GL Amsterdam
Postadres:
Hoofdweg 76
3067 GH Rotterdam

T +31 (0)88-5152505
E info@cauberg Huygen.nl
W <http://www.cauberg Huygen.nl>

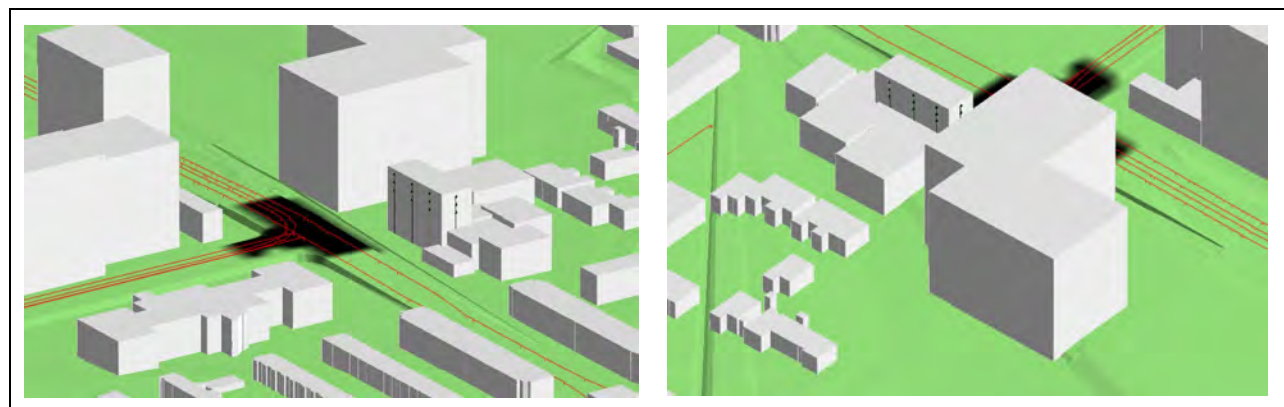
K.V.K. 58792562
IBAN NL71RABO0112075584

Datum	Referentie	Behandeld door	E-mail
11 augustus 2021	07859-54890-03	F.P. van Dorresteijn/LCr	frank.vandorresteijn@cauberg Huygen.nl

Betreft: Parnassusweg 220 in Amsterdam; milieuonderzoeken geluid, stikstof en luchtkwaliteit

Het bestaande, voormalige rechtbankgebouw aan de Parnassusweg 220 in Amsterdam zal worden verbouwd. In het vernieuwde gebouw zal een museum worden gehuisvest. Daarnaast komen er ook een aantal andere functies, zoals een aantal 'artists in residence' verblijfsvoorzieningen in het hoogteaccent. Dit zijn tijdelijke verblijfs- en werkruimtes, niet zijnde hotel- of woonverblijf, voor bijvoorbeeld curatoren in opleiding, kunstenaars, wetenschappers, onderzoekers en onderwijzers die aan het museum verbonden zijn.

In deze memo wordt de stand van zaken van de onderzoeksresultaten van de verschillende milieuonderzoeken omschreven. De berekeningen zijn uitgevoerd op basis van een, bij ons beschikbaar, globaal gebouwvolume, zie figuur 1. Voor de definitieve berekeningen zal tenminste het planontwerp op VO-niveau (plattegronden, gevels en doorsneden) benodigd zijn, dit is nog niet beschikbaar of geleverd.



Figuur 1: 3D-weergaven geluidinvoermodel

Omgevingsgeluid

Het gebouw wordt door geluid belast dat afkomstig is van de Parnassusweg, de Strawinskylaan, de rijksweg A10, de spoorlijn Amsterdam Zuid-Schiphol en de metrolijnen 50-51.

In 2019 is voor gebied Parnas een verkennend onderzoek uitgevoerd van het meest relevante omgevingsgeluid, het wegverkeersgeluid. De berekeningen van het wegverkeersgeluid zijn geactualiseerd, ook zijn de berekeningen uitgevoerd voor spoor- en metrolawaai.

Beknopt samengevat zijn de volgende invoergegevens en uitgangspunten in dit onderzoek van toepassing:

- Berekeningen van de geluidbelastingen L_{den} (day-evening-night) volgens de Standaardrekenmethoden 2 in bijlage III (wegverkeerslawaaai) en bijlage IV (spoorweg- en metrolawaai) van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012.
- Metrolawaai is berekend als spoorweglawaaai, maar op grond van de begripsbepalingen in artikel 1 van de Wet geluidhinder beoordeeld als wegverkeerslawaaai.
- Op de geluidbelastingen door wegverkeerslawaaai is op grond van artikel 110g van de Wet geluidhinder een aftrek toegepast. De waarde van de aftrek is volgens het genoemde Rekenvoorschrift afhankelijk van de rijsnelheid. Gelet op de berekeningsresultaten geldt voor de A10 een aftrekwaarde van 2 dB, voor de omliggende wegen een waarde van 5 dB.
- Verkeersgegevens van de omliggende wegen zijn op 12 juli geleverd door dienst Verkeer & Openbare Ruimte. De gegevens bevatten de prognoses voor 2029 zoals die voor het Verkeersonderzoek Zuidas 2019/2020 zijn gemaakt. In de toekomst zullen de trams worden verplaatst naar de Arnold Schönberglaan, ten zuiden van de A10. In het Verkeersonderzoek Zuidas 2019/2020 is dit als uitgangspunt gehanteerd voor de situatie 2029 ("eindbeeld"). Om die reden komen in de toekomst geen trams op de beschouwde wegvakken.
- De verkeersgegevens van de rijksweg A10 zijn ontleend aan het geluidregister van Rijkswaterstaat.
- De spoorverkeersgegevens zijn ontleend aan het geluidregister van ProRail.
- De metrogegevens zijn ontleend aan het verkeersonderzoek van dienst Stad en Metro. Dit onderzoek is op 5 augustus 2020 door de dienst geleverd. Gehanteerd zijn de metroprognoses van de lijnen 50 en 51 gezamenlijk voor het peiljaar 2032.

De volgende geluidbelastingen zijn berekend:

- De geluidbelastingen op de west- en zuidgevels van het hoogteaccent vanwege de rijksweg A10 bedragen 49-51 dB. De geluidbelastingen op deze gevels zijn hoger dan de in de Wet geluidhinder gestelde voorkeursgrenswaarde van 48 dB, maar niet hoger dan de in de wet gestelde maximale ontheffingswaarde van 53 dB. Op de overige gevels zijn de geluidbelastingen lager dan 48 dB.
- De geluidbelasting op de oostgevel van het hoogteaccent vanwege de Parnassusweg bedraagt 59 dB. De geluidbelasting op deze gevel, als ook die op de noord- en zuidgevel zijn hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, maar niet hoger dan de maximale ontheffingswaarde van 63 dB. Op de westgevel zijn de geluidbelastingen lager dan 48 dB.
- De geluidbelastingen op de oost- en zuidgevels van het hoogteaccent vanwege de Strawinskylaan bedragen 50-52 dB. De geluidbelastingen op deze gevels zijn hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, maar niet hoger dan de maximale ontheffingswaarde van 63 dB. Op de overige gevels zijn de geluidbelastingen lager dan 48 dB.
- De geluidbelasting vanwege de Fred. Roeskestraat bedraagt ten hoogste 43 dB en is daardoor beduidend lager dan de voorkeursgrenswaarde.

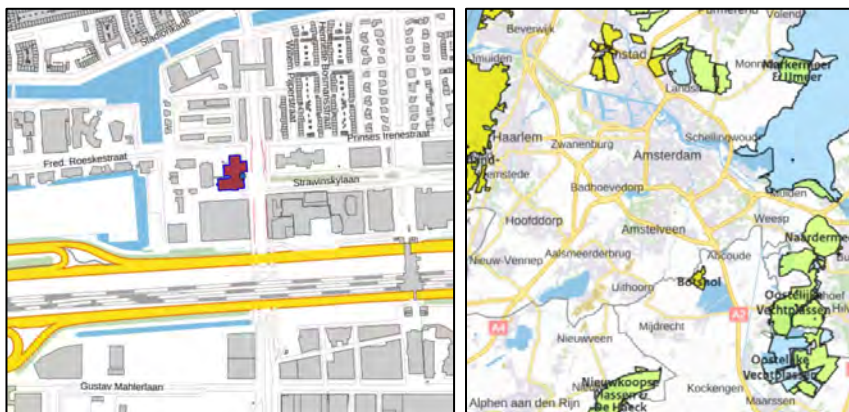
- De geluidbelasting op de oostgevel van het hoogteaccent vanwege de metrolijnen 50-51 (hier te beoordelen als wegverkeerslawaaï) bedraagt 50 dB. De geluidbelasting op deze gevel is hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, maar niet hoger dan de maximale ontheffingswaarde van 63 dB. Op de overige gevels zijn de geluidbelastingen lager dan 48 dB.
- De geluidbelasting van de hoofdspoorweg bedraagt ten hoogste 55 dB. De geluidbelastingen zijn gelijk aan of lager dan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB.
- De gecumuleerde geluidbelasting $L_{VL,cum}$ bedraagt ten hoogste 61 dB. Deze waarde voldoet aan de in het gemeentelijk geluidbeleid gestelde grenswaarde voor gecumuleerde geluidbelastingen van $(63+3=) 66$ dB.

Omdat de verblijfsfuncties niet zijn aan te merken als woonfunctie, is geen formeel onderzoek volgens de Wet geluidhinder nodig. Uit onderzoek blijkt dat, als zou er wel sprake zijn van een woonfunctie, de berekende geluidbelastingen zodanig zijn dat aan de grenswaarden van die wet kan worden voldaan.

Stikstof

Vanwege achtereenvolgens de sloop, aanleg en gebruik van het gebouw treden emissies op van NO_x en NH_3 , die kunnen leiden tot negatieve effecten in Natura 2000-gebieden. In casu betreft het stikstofdepositie.

In figuur 2 is de locatie van de beoogde locatie weergegeven (links) alsmede de ligging daarvan ten opzichte van de omliggende Natura 2000-gebieden (rechts).



Figuur 2: Ligging van de beoogde locatie (links) en de ligging t.o.v. Natura 2000-gebieden (rechts)

Op 1 juli 2021 is de Wet Natuurbescherming aangepast, zodat de stikstofdepositie vanwege de sloop- en aanlegfase zijn vrijgesteld van beoordeling. Daarom is uitsluitend onderzoek noodzakelijk naar de stikstofdepositie vanwege de gebruiksfase.

In de berekening van de gebruiksfase is ervan uitgegaan dat het gehele project aardgasloos wordt uitgevoerd, hierdoor is geen sprake van gebouwgebonden emissies. Daarnaast zijn er geen parkeerplaatsen voor auto's voorzien. In de gebruiksfase is echter wel rekening gehouden met voertuigbewegingen door bijvoorbeeld bezoekers en medewerkers die in de omgeving parkeren. In voormelde gebruiksfase is daarom alleen sprake van emissies door verbrandingsmotoren van voertuigen.

In de berekening is uitgegaan van een worst case situatie. Hierbij is voor de bepaling van de verkeersgeneratie van het plan, uitgegaan van een 'standaard' situatie waarbij wel parkeergelegenheden zijn voorzien. Voor de worst case situatie is uitgegaan van 170 verkeersbewegingen per etmaal, waarvan 160 personenauto's en 10 vrachtwagens. Dit resulteert in 160 lichte voertuigen en 10 zware voertuigen.

Voormelde uitgangspunten zijn verwerkt in Aeries Calculator v2020. Uit de berekening blijkt dat de stikstofdepositie vanwege de gebruiksfase niet hoger is dan 0,00 mol/ha/jaar. Een aanvraag vergunning ingevolge de Wnb kan daarom achterwege blijven.

Luchtkwaliteit

Vanwege de projectie van het plan, is een onderzoek naar de lokale luchtkwaliteit noodzakelijk. Het toetsingskader luchtkwaliteit voor onderhavige plan is vastgelegd in titel 5.2 (luchtkwaliteitseisen) van de Wm. De relevante grenswaarden voor luchtverontreinigende stoffen zijn weergegeven in tabel 1.

Tabel 1: Overzicht grenswaarden luchtkwaliteit

Stof	Norm	2021 en later
NO ₂	Grenswaarde (jaargemiddelde in µg/m ³)	40
PM ₁₀	Grenswaarde (jaargemiddelde in µg/m ³)	40
	Grenswaarde (aantal dagen per jaar dat de 24-uurgemiddeldeconcentratie boven de 50 µg/m ³ mag liggen)	35
PM _{2,5}	Grenswaarde (jaargemiddelde in µg/m ³)	25

De concentraties zijn berekend met de door het Ministerie van I&M goedgekeurde rekenmethode Stacks+ (versie 2020.1) voor het berekenen van de luchtkwaliteit binnen de beïnvloedingssfeer van wegen en inrichtingen. In voorliggend onderzoek is in dit kader gebruik gemaakt met de software-implementatie van de Stacks+ rekenmethode GeoMilieu, versie 2021.

In figuur 3 op de volgende pagina zijn de berekende concentraties van de relevante luchtverontreinigende stoffen grafisch weergegeven.

Uit figuur 3 blijkt dat de berekende concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} ruim lager zijn dan de grenswaarden. Het aspect luchtkwaliteit staat derhalve het plan niet in de weg.



Figuur 3: Rekenresultaten luchtkwaliteit