

Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Bestemmingsplan Wibautstraat 148-150

Gemeente Amsterdam, stadsdeel Oost

Datum: 20 januari 2012

Projectnummer: 110692

INHOUD

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Plangebied	4
1.3	Vormvrije m.e.r.-beoordeling	5
1.4	Actoren	6
1.5	Leeswijzer	6
2	Het bestemmingsplan	7
2.1	Het plan	7
2.2	Noodzaak en behoefte	7
3	Kenmerken van het project	9
3.1	Inleiding	9
3.2	Omvang van het project	9
3.3	De cumulatie met andere projecten	10
4	Kenmerken van het potentiële effect	12
4.1	Inleiding	12
4.2	Verkeer	12
4.3	Luchtkwaliteit	13
4.4	Geluid	15
4.5	Externe Veiligheid	15
4.6	Ecologie	18
4.7	Bodem	19
4.8	Windhinder	19
4.9	Cultuurhistorie en archeologie	19
4.10	Hoogtebeperking Luchthaven Schiphol	19
5	Conclusie	20

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

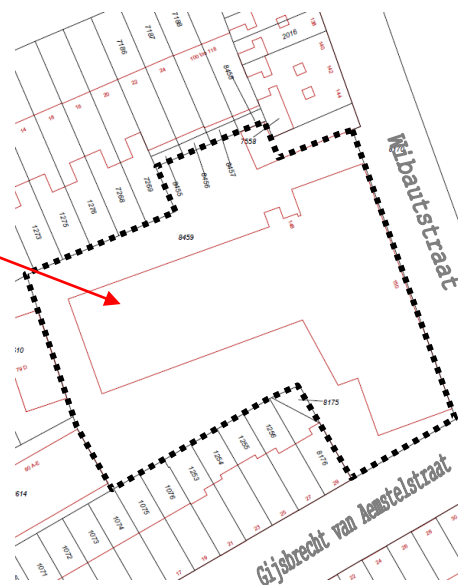
Er is initiatief genomen voor verbetering van de kwaliteit en uitstraling van het gebouw Wibautstraat 148-150 in Amsterdam Oost. Het pand dateert uit de jaren zestig van de vorige eeuw. Van 1965 tot 2007 bood het pand onderdak aan de redacties, drukkerij-ruimte en directie van de Volkskrant. Sinds het vertrek van de Volkskrant is het pand in gebruik als verzamelgebouw voor kunstenaars, bedrijfjes in de creatieve, culturele, ambachtelijke sector („broedplaats”), maatschappelijke dienstverlenende bedrijfjes en horeca. In aansluiting op de verandering van het gebruik die na 2007 heeft plaatsgevonden, is nu het initiatief genomen om het pand een bijpassende multifunctionele bestemming te geven. Op deze wijze wordt een bijdrage geleverd aan het invullen van de gemeentelijke beleidsdoelstellingen voor onder meer horeca, bedrijvigheid en ontwikkeling van de opgave “Wibaut aan de Amstel”. De huidige broedplaats en het huidige lunchcafé/café/restaurant/club behouden hun bestemming en worden aangevuld met een hotel, open werkplekken en meeting rooms. Deze vier functies ondersteunen elkaar en vullen elkaar aan. Om het initiatief voor het multifunctionele gebruik van het bestaande gebouw, planologisch-juridisch mogelijk te maken, is een nieuw bestemmingsplan noodzakelijk. In voorliggend rapport wordt beoordeeld of dit bestemmingsplan een kader stelt voor m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten. Getoetst wordt of er belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn, als gevolg van de voorgenomen veranderingen in het bestaande gebouw, die aanleiding geven tot het nader beoordelen van de vraag of er voor de verlening van de omgevingsvergunning (voorheen milieuvergunning) een m.e.r.-procedure moet worden doorlopen.

1.2 Plangebied

Het plangebied betreft de gronden en bebouwing van Wibautstraat 148-150 in Amsterdam. De plangrens ligt op de kadastrale begrenzing van deze gronden. Aan de oostzijde grenst het plangebied aan de openbare ruimte van de Wibautstraat. Aan de zuidzijde grenst het plangebied gedeeltelijk aan de openbare ruimte en gedeeltelijk aan woonpercelen van de Gijsbrecht van Aemstelstraat. Aan de westzijde grenst het gebied aan een woon-/werklocatie die ontsloten is via de Weesperzijde. Aan de noordzijde grenst het plangebied deels aan de woonpercelen van de Grensstraat en deels aan een woonperceel in de Wibautstraat. Op navolgende afbeelding is de ligging van het plangebied weergegeven.



Ligging plangebied



Plangrens

1.3 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Op grond van het Besluit milieueffectrapportage 1994 is het doorlopen van een m.e.r.-procedure in bepaalde situaties noodzakelijk. Het Besluit m.e.r. 1994 maakt onderscheid naar m.e.r.-plichtige activiteiten en m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten. Onderdeel C van de bijlage bij dit Besluit vermeldt voor welke activiteiten altijd verplicht een MER moet worden opgesteld, voordat een (m.e.r.-plichtig) besluit mag worden genomen. In onderdeel D is vermeld welke activiteiten beoordelingsplichtig zijn. Per 1 april 2011 is het Besluit m.e.r. (uitvoeringswetgeving met betrekking tot de m.e.r.) gewijzigd. De belangrijkste wijziging is dat de drempels voor de m.e.r.-beoordeling (onderdeel D van de bijlage van het Besluit m.e.r.) gewijzigd zijn van absolute in indicatieve waarden. Dit betekent concreet dat het bevoegd gezag zich ervan moet vergewissen of de activiteit, wanneer deze onder de drempelwaarden zit, daadwerkelijk geen belangrijke nadelige milieugevolgen kan hebben, waarbij het in het bijzonder moet worden nagegaan of sprake is van de omstandigheden als bedoeld in bijlage III van de Europese Richtlijn betreffende de milieueffectbeoordeling. Voor deze toets, die een nieuw element is in de m.e.r.-regelgeving, wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gebruikt.

Onderzoeksopzet

Het bevoegd gezag moet uiteindelijk beoordelen of een m.e.r.-procedure dient te worden doorlopen voor het bestemmingsplan. De toetsing van de m.e.r.-beoordeling vindt plaats volgens het nee, tenzij-principe. Dit betekent dat er geen MER hoeft te worden opgesteld, tenzij bij het verlenen van de omgevingsvergunning in de toekomst de vraag aan de orde is of belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu op voorhand niet zijn uit te sluiten. Hierbij wordt dus het toetsingskader van bijlage III van de Europese Richtlijn Milieueffectbeoordeling als uitgangspunt gehanteerd.

Bij het bepalen van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu wordt ingegaan op de volgende onderdelen:

- a de kenmerken van het project;
- b de plaats waar de activiteit wordt verricht;
- c de kenmerken van de gevolgen van het project.

Per onderdeel wordt bekeken of er sprake is van omstandigheden die leiden tot zodanige nadelige milieugevolgen dat het opstellen van een MER noodzakelijk is.

Indien ten aanzien van de bovengenoemde activiteit tot de conclusie wordt gekomen dat er geen m.e.r.-beoordeling behoeft te worden uitgevoerd, hoeft voor het kaderstellende plan, in dit geval het bestemmingsplan Wibautstraat 148-150, geen planMER te worden opgesteld. Zoals in de Nota van Toelichting bij de wijzigingen van het Besluit m.e.r. terecht is opgemerkt is dit niet nodig, omdat er geen aanzienlijke milieueffecten zijn te verwachten. Wel zal in het bestemmingsplan Wibautstraat 148-150 het resultaat van de uitgevoerde toetsing moeten worden opgenomen.

1.4 Actoren

De deelraad van het stadsdeel Oost is bevoegd gezag voor het opstellen van het bestemmingsplan, waarin de uitkomsten van voorliggende toetsing zullen worden meegenomen. Initiatiefnemer is VKG VOF.

1.5 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk volgt in hoofdstuk 2 een beschrijving van het plan waarin een kader wordt gesteld voor de eventuele m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteit. Navolgend wordt ingegaan op de kenmerken van het project, de plaats van het project en de kenmerken van het potentiële effect, ook in relatie tot ontwikkelingen in de omgeving. In hoofdstuk 4 vindt de toetsing van het project plaats. Het rapport wordt afgesloten met een eindconclusie ten aanzien van de noodzaak van een nadere m.e.r.-beoordeling.

2 Het bestemmingsplan

2.1 Het plan

Het bestemmingsplan ziet toe op een gedeeltelijke functieverandering van een bestaand gebouw. De omvang van het plangebied is circa 0,4 hectare. Het plangebied ligt in het gebied dat ook wel wordt aangeduid als “Wibaut aan de Amstel”. Wibaut aan de Amstel is mede door de ontstaansgeschiedenis een gebied met een grote diversiteit en veel contrasten. Behalve woningen zijn er winkels, grote en kleine productiebedrijven, opleidingsinstituten, kerken, zorginstellingen, adviesbureaus en creatieve ondernemers. Het gebied kent een hoge mate van diversiteit en dynamiek. Door de grote verscheidenheid aan functies en bebouwing wordt het weggebied van de Wibautstraat en aanliggende zones gekarakteriseerd als gemengd woonwerkmilieu. Door de goede bereikbaarheid is het gebied zeer geschikt voor economische activiteiten.

Het nieuwe bestemmingsplan voor het bestaande gebouw ziet toe op de volgende functiewijzigingen. In de huidige situatie bevindt zich in het pand een horecavoorziening in de vorm van lunchcafé, café, restaurant en club. De omvang bedraagt circa 540 m2 bvo. Deze horecavoorziening blijft. Het bestemmingsplan ziet toe op een vergroting van deze bestaande horecavoorziening met circa 60 m2 bvo. De bestaande broedplaats en tijdelijke voorziening van de Hogeschool van Amsterdam bedraagt circa 10.000 m2 bvo en wordt gedeeltelijk gewijzigd in een hotel. In de nieuwe situatie is de functionele en programmatische verdeling aldus:

- Horeca in de vorm van lunchcafé, café, restaurant, club: circa 600 m2 bvo.
- Broedplaats en open werkplekken: circa 4.200 bvo.
- Horeca in de vorm van hotel (168 kamers): circa 7.000 m2 bvo.

Behoudens het opvullen van een open ruimte tussen twee bestaande bouwelementen op het dak, vindt er geen uitbreiding plaats van de bestaande bebouwing. De bestaande bouwcontouren veranderen dan ook niet.

2.2 Noodzaak en behoefte

De doelstelling is om het oude Volkskrantgebouw aan de Wibautstraat 148-150 nieuw leven in te blazen door te investeren in de vernieuwing van het pand. Beoogd wordt een verbetering van de kwaliteit en uitstraling van het gebouw door de creatie van een creatieve en inspirerende plek waar reizigers, freelancers, kleine ondernemingen en Amsterdammers samen komen en mengen. Samen delen zij de faciliteiten van het gebouw. Dit levert synergievoordelen op en resulteert in een levendige en gezellige omgeving. Op deze manier zal het VKG een creatieve hotspot vormen in het centrum van Amsterdam. Het geheel zorgt voor een economische impuls voor Amsterdam en met name de omgeving van de Wibautstraat. In de Nota Hotelbeleid 2007-2010 is onder meer de doelstelling opgenomen dat in 2015 in de gemeente Amsterdam 9.000 nieuwe hotelkamers moeten zijn gerealiseerd ten opzichte van 2006. Periodiek wordt onderzocht of de beleidsdoelstellingen worden gehaald. Op basis van de bijgehouden ontwikkelingen, is de huidige verwachting in maart 2011, dat de beleidsdoelstelling voor 67% zal worden gehaald. Op basis hiervan wordt geconcludeerd dat er nog vol-

doende mogelijkheden zijn voor nieuwe hotels. Het plan om een hotel voor een specifieke doelgroep te realiseren in het voormalige Volkskrantgebouw, geeft invulling aan de hotelbeleidsdoelstelling en draagt bij aan het behalen ervan. Inzet is een horeca-concept waarin aansluiting wordt gezocht bij de creatieve, culturele en commerciële elementen van de broedplaats. Met de combinatie van hotel, restaurant-café-club, broedplaats en open werkplekken wordt een eigen markt gecreëerd. Het initiatief zorgt daarmee voor een verbreding van het Amsterdamse hotel product. Ook het plan om ruimte te blijven bieden voor werkgelegenheid (bestaande broedplaats en bestaande horeca) in het voormalige Volkskrantgebouw geeft invulling aan de beleidsdoelstellingen van centrale stad en stadsdeel.

3 Kenmerken van het project

3.1 Inleiding

Het in het vorige hoofdstuk omschreven plan stelt een kader voor activiteiten waarvoor een m.e.r.-beoordeling kan gaan gelden. Deze activiteiten staan centraal in dit hoofdstuk en de navolgende hoofdstukken. In dit hoofdstuk wordt antwoord gegeven op de vraag: "waarover wordt een besluit genomen?".

De kenmerken zijn beschreven aan de hand van de toelichting van het bestemmingsplan Wibautstraat 148-150 en de onderliggende onderzoeken. Er wordt globaal bekeken of er aanleiding is om aan te nemen dat het project zodanige kenmerken heeft, dat deze aanleiding geven tot een nadere beoordeling voor één dan wel meerdere milieuaspecten.

3.2 Omvang van het project

De omvang van het gehele plangebied is 0,4 hectare. In de nieuwe situatie is de functionele en programmatische verdeling aldus:

- Horeca in de vorm van lunchcafé, café, restaurant, club: circa 600 m2 bvo.
- Broedplaats en open werkplekken: circa 4.200 bvo.
- Horeca in de vorm van hotel (168 kamers): circa 7.000 m2 bvo.

De totale omvang van de activiteiten bedraagt derhalve circa 11.800 m2 bvo.

De nieuwe activiteiten die het bestemmingsplan mogelijk maakt, vallen onder categorie 11.2 van onderdeel D van de bijlage van het Besluit m.e.r.. Het gaat hier om „de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen“. In de toelichting op het Besluit m.e.r. staat het volgende over deze categorie:

‘Bij een stedelijk ontwikkelingsproject kan het gaan om bouwprojecten als woningen, parkeerterreinen, bioscopen, theaters, sportcentra, kantoorgebouwen en dergelijke of een combinatie daarvan.’

De relevante drempelwaarden die bij categorie 11.2 horen zijn: de activiteit heeft een oppervlakte van 100 hectare of meer; de activiteit bevat een bedrijfsploeroppervlakte van 200.000 m2 of meer.

De bedrijfsploeroppervlakte van de activiteiten van voorliggend bestemmingsplan bedraagt circa 11.800 m2 ligt ver onder de bovenstaande drempelwaarden van 200.000 m2. Ook de omvang van het plangebied (0,4 hectare) ligt ruim onder de drempelwaarde van 100 hectare. Er geldt dan ook geen MER-plicht. In navolging van de nieuwe wetgeving zal het bevoegd gezag er wel van moeten vergewissen of de activiteit desondanks geen belangrijke nadelige milieugevolgen kan hebben. Hiervoor wordt onder meer gekeken naar samenhang met projecten in de omgeving.

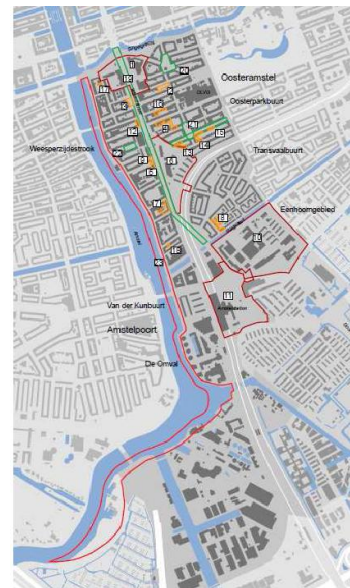
3.3 De cumulatie met andere projecten

De locatie ligt in het gebied “Oosteramstel en Amstelpoort” waarvoor in maart 2010 een beoordeling is uitgevoerd.

Oosteramstel en Amstelpoort - Aanmeldingsnotitie voor beoordeling m.e.r.-plicht Oosteramstel en Amstelpoort (maart 2010)

Voor voorziene opgave(n) in de deelgebieden Oosteramstel en Amstelpoort (zie afbeelding) van de gebiedsopgave ‘Wibaut aan de Amstel’ is in maart 2010 een beoordeling gemaakt of sprake is van belangrijke nadelige gevolgen aan de hand van de volgende drie specifieke punten:

- 1 De kenmerken van de activiteit.
- 2 De plaats waar de activiteit plaatsvindt (bijvoorbeeld: gevoelige gebieden).
Indien de uitbreiding is gepland in of in de nabijheid van een gevoelig gebied en negatieve gevolgen heeft voor dit gebied, is sprake van belangrijke nadelige milieugevolgen. Ook wordt beschouwd of cumulatie van effecten met plannen in de omgeving optreden.
- 3 De kenmerken van belangrijke nadelige gevolgen die de activiteit kan hebben voor het milieu. Hierbij gaat het bij Oosteramstel en Amstelpoort om de aard en omvang van nadelige gevolgen voor de stedelijke leefomgeving (verkeer en vervoer, luchtkwaliteit, geluid en externe veiligheid).



Onderzoeksgebied

Het beoordeelde bouwprogramma in de m.e.r.-beoordeling voor Oosteramstel en Amstelpoort betrof 2.398 woningen en in totaal 76.956 m2 bedrijfsvloeroppervlak in een gebied met omvang van 31 hectare. Onderdelen hierin zijn infrastructuur, openbare ruimte en parkeervoorzieningen (Wibautas en Amsteloever), woningen, studentenwoningen, scholen, kantoren, hotels en bedrijfsruimten. Het initiatief voor het Volkskrantgebouw is destijds niet meegenomen in de beoordeling omdat het toen nog geen concreet project betrof. Gezien het beoordeelde programma in dit gebied geeft de beoordeling wel een goed inzicht in de plaatselijke situatie en de mogelijke effecten van de (her)ontwikkeling van het plangebied Oosteramstel en Amstelpoort:

Het gebied Oosteramstel en Amstelpoort ligt geheel in stedelijke omgeving. De bouwprojecten bestaan uit slooppnieuwbouw en toevoeging door verdichting en bebouwing in reeds bebouwd stedelijk gebied. Er gaat geen landelijk of bijzonder gebied als gevolg van de (bouw)projecten verloren. Uit de beoordeling van de cumulatieve effecten blijkt dat de effecten van de thema's natuur, bodem, windhinder, externe veiligheid, hoogtebeperking Schiphol en cultuurhistorie en archeologie als afwezig of verwaarloosbaar zijn beoordeeld. De effecten van luchtkwaliteit en geluid hangen samen met wegverkeer. Vooral de omwonenden van de grotere verkeerswegen ondervinden effecten van beide thema's. In het plangebied Oosteramstel en Amstelpoort betekent dat vooral de bewoners en gebruikers van bebouwing langs beide zijden van de Wi-

bautstraat en rondom het Prins Bernhardplein het cumulatieve effect van luchtvervuiling en geluidshinder door wegverkeer ondervinden. Door de autonome afname van de verkeersdruk wordt het cumulatieve effect in de toekomst wel minder. De beoordeling resulteert in de conclusie dat de projecten in het gebied Oosteramstel en Amstelpoort geen 'belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu' hebben en dat een Milieu-EffectRapport (MER) niet opgesteld hoeft te worden.

Afweging aan de hand van beoordeling m.e.r.-plicht Oosteramstel en Amstelpoort (maart 2010)

De ontwikkeling die met het bestemmingsplan Wibautstraat 148-150 wordt mogelijk gemaakt, is in de verhouding tot de eerder beoordeelde ontwikkelingen voor Oosteramstel en Amstelpoort klein in omvang. Op basis van de eerdere analyse, is het dan ook aannemelijk dat er geen nadelige gevolgen voor het milieu zullen zijn die maken dat het plan m.e.r.-beoordlingsplichtig is. Ter onderbouwing hiervan is gericht onderzoek verricht naar relevante milieuaspecten zoals verkeer, geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid. Deze onderzoeken zijn mede de input voor de beoordelingen in voorliggend document. De onderzoeksresultaten en bijbehorende onderzoeken worden ook onderdeel van het bestemmingsplan.

4 Kenmerken van het potentiële effect

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt een beeld geschetst van de potentiële effecten van de activiteit. In dit hoofdstuk gaat het om de interactie tussen beide voorgaande hoofdstukken. Hetgeen beschreven is over de kenmerken van het project en de plaats van het project zijn bepalend voor de milieuaspecten die in dit hoofdstuk nader aan de orde worden gesteld. Zoals in hoofdstuk 3 is geconstateerd, ligt het gebied in een omgeving waarvoor geldt dat al eerder een m.e.r.-beoordeling heeft plaatsgevonden, maar waarvoor geldt dat de gedeeltelijke functiewijziging van Wibautstraat 148-150 hierin nog niet is meegenomen. Voor de thans voorgestane gedeeltelijke functiewijziging van Wibaut vindt de beoordeling plaats voor wat betreft milieuaspecten die ook voor “Oosteramstel en Amstelpoort” heeft plaatsgevonden:

- Verkeer;
- Luchtkwaliteit;
- Geluid;
- Externe Veiligheid;
- Natuur;
- Bodem;
- Windhinder;
- Cultuurhistorie en archeologie;
- Hoogtebeperking Luchthaven Schiphol

De vraag die centraal staat is of het project een negatief effect toebrengt aan één van de te toetsen aspecten.

4.2 Verkeer

De verkeersgeneratie van de te onderscheiden situaties is berekend met behulp van de rekentool “Verkeersgeneratie” van het CROW¹. Bij de berekening van de verkeersgeneratie is rekening gehouden met de locatie en stedelijkheidsgraad, respectievelijk centrumlocatie en zeer sterk stedelijk.

Situatie 2007

In het verleden (tot 2007) had het pand een kantoorfunctie met een omvang van circa 11.000 m² bvo. Uitgaande van kengetallen voor kantoorgebruik (30 m² bvo per medewerker) biedt een kantoorfunctie met deze omvang, ruimte aan circa 370 personen. De verkeersgeneratie van destijds is berekend voor een kantoorruimte, administratief zonder baliefunctie. Uit de berekening volgt een verkeersgeneratie van 383 mvt/etmaal.

Huidige situatie

In de huidige situatie wordt de locatie gebruikt door de Hogeschool van Amsterdam door 150 studenten en wordt 10.500 m² bvo van het gebouw gebruikt als broedplaats (circa 210 personen). Dit zijn bedrijfsruimten voor creatieve bedrijven. Op de bovenste

¹ http://www.crow.nl/nl/Online_Kennis_en_tools/Verkeersgeneratie/Rekentool.html

verdieping is de horeca-gelegenheid Canvas (lunchcafé/café/restuarant/discotheek) (560 m2 bvo) gevestigd. Uit de berekening met de CROW-rekentool volgt een verkeersgeneratie van 462 mvt/etmaal.

Toekomstige situatie

In de toekomstige situatie vestigt zich in het Volkskrantgebouw een 3-sterren hotel met 168 kamers. De horeca gelegenheid groeit van 560 naar 600 m2 bvo. De overige 4.200 m2 bvo van het gebouw wordt gebruikt als broedplaats (circa 80 mensen), meeting rooms/werkplekken. Uit de berekening met de CROW-rekentool volgt een verkeersgeneratie van 450 mvt/etmaal.

Effecten ontwikkeling

Uit de berekeningen op basis van de kengetallen die aan de basis liggen van de CROW-rekentool, blijkt dat de huidige gebruiksmogelijkheden van het pand, een iets grotere verkeersaantrekkende werking in zich hebben dan de voorgestane gebruiksmogelijkheden. Er zijn geen grootschalige nadelige effecten in het verkeersbeeld te verwachten als gevolg van de gedeeltelijke gebruikswijziging.

4.3 Luchtkwaliteit

In het gebied rondom het voormalige Volkskrantgebouw aan de Wibautstraat zijn een aantal ontwikkelingen gepland. De individuele ontwikkelingen hebben slechts een beperkte invloed op de luchtkwaliteit, maar de totale ontwikkelingen samen hebben grotere invloed op de luchtkwaliteit. Om te kijken of alle ontwikkelingen samen ook 'NIBM' (Niet In Betekende Mate) zijn, is in 2010 door de gemeente een luchtonderzoek uitgevoerd. Dit luchtonderzoek is verwerkt in de "Aanmeldingsnotitie voor beoordeling m.e.r.-plicht Oosteramstel en Amstelpoort, d.d. maart 2010". In dat onderzoek is geen rekening gehouden met de beoogde ontwikkelingen in het Volkskrantgebouw aan de Wibautstraat 148-150 omdat die op dat moment nog niet concreet waren. Dat onderzoek zag dus toe op de situatie van destijds. In het kader van het nieuwe bestemmingsplan voor deze locatie, wordt nu onderzocht in hoeverre deze aanvullende ontwikkeling, in samenhang met de ontwikkelingen in de omgeving, m.e.r.-beoordelingsplichtig is. Hiervoor wordt aangesloten op de resultaten van het eerdere onderzoek dat in 2010 voor het gebied Oosteramstel en Amstelpoort is uitgevoerd voor de huidige en toekomstige situatie.

In het onderzoek dat in 2010 in het kader van de beoordeling van Oosteramstel en Amstelpoort is uitgevoerd, is onderzoek verricht naar de situatie 2008 als zijnde huidige situatie en de toekomstige situatie in 2015, met en zonder ontwikkelingen. Hierdoor kon worden beoordeeld wat de effecten waren van de ontwikkelingen in dit gebied. In dat onderzoek is de luchtkwaliteit nabij Wibautstraat 148-150 berekend op twee locaties, namelijk ter hoogte van het Spoorviaduct en nabij de Boerhaavestraat. Om te bepalen wat de effecten zijn van de ontwikkeling van het nieuwe bestemmingsplan Wibautstraat 148-150, is op deze twee punten met behulp van het CAR-model (versie 8.1)² berekend hoeveel de luchtkwaliteit (stikstofdioxide en fijn stof), verslechterd ten opzichte van de huidige situatie.

² Deze versie van CAR is ook gebruikt in het onderzoek van de gemeente Amsterdam. Hierdoor zijn de resultaten met elkaar te vergelijken.

Resultaten NO₂

In de onderstaande tabel is de invloed op de concentratie stikstofdioxide op de Wibautstraat in zowel de situatie zonder ontwikkeling in het Volkskrantgebouw als de situatie met de ontwikkelingen in het Volkskrantgebouw weergegeven.

	2008 HS (huidige situatie)	2015 AO (Autonome ontwikkeling)	2015 PL (Plan- ontwikkeling)	2015 verschil (AO-PL)
Norm	60 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	40 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	40 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	1,2 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
Gegevens uit Aanmeldingsnotitie voor beoordeling m.e.r.-plicht				
Wibautstraat bij Boerhaavestraat	43,1	33,8	34	0,2
Wibautstraat bij Spoorviaduct	43,3	33,9	34,1	0,2
Verslechtering van de luchtkwaliteit door de ontwikkeling in het Volkskrantgebouw	0	0	0,1	0,1
Concentraties met de ontwikkelingen rondom en in het Volkskrantgebouw				
Wibautstraat bij Boerhaavestraat	43,1	33,8	34,1	0,3
Wibautstraat bij Spoorviaduct	43,3	33,9	34,2	0,3

Resultaten PM₁₀

In de onderstaande tabel is de invloed op de concentratie fijn stof op de Wibautstraat in zowel de situatie zonder ontwikkeling in het Volkskrantgebouw als de situatie met de ontwikkelingen in het Volkskrantgebouw weergegeven.

	2008 HS (huidige situatie)	2015 AO (Autonome ontwikkeling)	2015 PL (Plan- ontwikkeling)	2015 verschil (AO-PL)
Norm	48 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	40 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	40 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	1,2 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
Gegevens uit Aanmeldingsnotitie voor beoordeling m.e.r.-plicht				
Wibautstraat bij Boerhaavestraat	23,0	21,1	21,1	0,0
Wibautstraat bij Spoorviaduct	23,9	21,1	21,1	0,0
Verslechtering van de luchtkwaliteit door de ontwikkeling in het Volkskrantgebouw	0,0	0,0	0,0	0,0
Concentraties met de ontwikkelingen rondom en in het Volkskrantgebouw				
Wibautstraat bij Boerhaavestraat	23,0	21,1	21,1	0,0
Wibautstraat bij Spoorviaduct	23,9	21,1	21,1	0,0

Effecten ontwikkeling

Bij de toetsing in het kader naar het effect van de ontwikkeling op de luchtkwaliteit (NIBM-toets) moet, naast de ontwikkeling in het Volkskrantgebouw, ook rekening worden gehouden met de ontwikkelingen die nabij het Volkskrantgebouw worden voorgestaan. Uit de bovenstaande resultaten van de berekeningen blijkt dat de verslechtering van de luchtkwaliteit nabij het bestemmingsplangebied, ten gevolge van de ontwikkelingen in deze omgeving (inclusief de ontwikkeling in het Volkskrantgebouw zelf) maximaal 0,3 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ bedraagt voor stikstofdioxide (NO₂). Door de ontwikkelingen in de omgeving (inclusief de ontwikkeling in het Volkskrantgebouw zelf), neemt de concentratie fijn stof (PM₁₀) niet toe. Geconcludeerd wordt dat de ontwikkelingen in het gebied Oosteramstel – Amstelpoort en de ontwikkeling in het Volkskrantgebouw,

niet in betekende mate (NIBM) bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Verder blijkt dat de berekende jaargemiddelde concentratie NO₂, de komende jaren steeds ver beneden de geldende grenswaarde ligt van 60 µg/m³ tussen 2008 en 2015 en 40 µg/m³ in 2015. Ook de jaargemiddelde concentratie fijn stof, welke ook verbeterd over de jaren, voldoet aan de grenswaarde 48 µg/m³ tussen 2008 en 2015 en 40 µg/m³ in 2015.

Wat betreft het aspect luchtkwaliteit is de conclusie dat er geen sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

4.4 Geluid

De mate waarin het geluid, veroorzaakt door het wegverkeer en/of door inrichtingen, het woonmilieu mag belasten, is geregeld in de Wet geluidhinder. De wet stelt dat in principe de geluidbelasting op de gevel van geluidgevoelige bebouwing niet hoger mag zijn dan 48 dB, dan wel een nader vast te stellen hogere waarde. De maximaal toelaatbare geluidsbelasting voor geluidgevoelige bestemmingen is voor wegverkeer 63 dB. Wegen met een snelheidsregime van 30 km/uur hebben op grond van de Wet geluidhinder geen wettelijke onderzoekszone.

Deze locatie ligt alleen in de wettelijke geluidszone van de Wibautstraat en de spoorlijn. In de huidige situatie is de geluidsbelasting van de Wibautstraat relatief hoog. Uit de geluidscontourenkaart van de gemeente Amsterdam is op te maken dat de gevelbelasting ter plaatse van het Volkskrantgebouw als gevolg van het wegverkeer, boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB ligt. Ook voor het geluid van het spoorwegverkeer geldt dat de gevelbelasting boven de voorkeursgrenswaarde ligt (gevelbelasting > 55 dB). Dit maakt deze locatie in beginsel, eerder geschikt voor niet geluidgevoelige bestemmingen dan voor geluidgevoelige bestemmingen.

Effecten ontwikkeling

Zowel in de huidige als in de toekomstige situatie laat het bestemmingsplan geen geluidgevoelige bestemmingen toe. Er zijn voor wat betreft het geluidsaspect dan ook geen nadelige gevolgen voor het milieu.

4.5 Externe Veiligheid

In en rondom het plangebied zijn geen Bevi-inrichtingen en buisleidingen voor transport van gevaarlijke stoffen aanwezig. Het plangebied ligt wel gedeeltelijk binnen het invloedsgebied van een spoorlijn waarover transport van gevaarlijke stoffen is toegestaan.



Invloedsgebied (paars) spoorlijn en ligging plangebied (omcirkeld)

De risico's van en rondom de spoorlijn zijn in de afgelopen jaren al enkele malen door het bevoegd gezag onderzocht en daardoor bekend. Beschikbaar zijn de volgende rapporten van de Dienst Ruimtelijke Ordening van Amsterdam:

- 1 Risico's spoortransport Amsterdam Sloterdijk – Amstel; AVIV; project 04728; d.d. 17 juni 2005;
- 2 Externe veiligheid spoor Parooldriehoek; AVIV; project 091555; d.d. 7 april 2009;
- 3 Externe veiligheid spoor Amstelstation; AVIV; project 091507; d.d. 9 april 2009;
- 4 Notitie GR spoor Amstelstation; AVIV; project 101804; d.d. 3 juni 2010;

De bovenvermelde onderzoeken, en dan met name het onderzoek 'Externe veiligheid spoor Parooldriehoek; AVIV; project 091555; d.d. 7 april 2009', geven voldoende inzicht in de externe veiligheidssituatie in dit gebied om te kunnen bepalen wat de risicosituatie is voor wat betreft het nieuwe bestemmingsplan Wibautstraat 148-150. Voor de analyse van de risicosituatie aan de hand van bovengenoemde onderzoeken zijn een tweetal aspecten van belang, namelijk:

- 1 Welke transporten zijn toegestaan?
- 2 Wat is het effect van de ontwikkeling op de personendichtheid in dit gebied?

Ad 1. Welke transporten zijn toegestaan?

In de studies uit 2009 / 2010 naar het gebied van de parooldriehoek en het Amstelstation zijn berekeningen uitgevoerd voor de huidige situatie (gegevens ProRail voor het jaar 2007) en de toekomstige situatie (gebaseerd op de marktverwachting voor het jaar 2020 opgesteld door ProRail in 2007). Voor de toekomstige situatie is rekening gehouden met de beëindiging van het transport van ammoniak van Geleen naar IJmuiden³ (in tabel 1: 2020a). Daarnaast is een tweede toekomstige situatie beschouwd waarin het transport van brandbaar gas is beëindigd (in tabel 1: 2020b). Er is aangenomen dat het transport voor 33% gedurende de dag en voor 67% gedurende de nacht plaatsvindt. Verder is aangenomen dat het transport van ammoniak richting IJmuiden (huidig transport) in bloktreinen plaatsvindt, het overige transport in bonte treinen. In de verantwoording van het groepsrisico wordt hier nader op ingegaan.

Hoofdcategorie	Stofcat	Voorbeeldstof	2007	2020a	2020b
Brandbaar gas	A	Propan	22	600	0
Toxisch gas	B2	Ammoniak	2400	200	200
	B3	Chloor	0	0	0
Brandbare vloeistof	C3	Pentaan	250	1200	1200
Toxische vloeistof	D3	Acrylnitril	10	200	200
	D4	Acroleïne	10	100	100

Tabel 1. Jaarintensiteit spoortraject Muiderpoort-Duivendrecht

Ad 2. Wat is het effect van de ontwikkeling op de personendichtheid in dit gebied?

In de studies uit 2009 / 2010 naar het gebied van de parooldriehoek en het Amstelstation zijn de huidige en toekomstige bebouwing en de hiermee gepaard gaande aanwezigheid van personen langs het spoor door dRO team WVM cluster GIS in kaart gebracht. In die studies is voor de locatie van de Wibastraat 148-150 nog uitgegaan

³ Definitief akkoord van 19-3-2009 tussen Minister Cramer (Ruimte en Milieu), minister Eurlings (Verkeer en Waterstaat), de provincies Noord-Holland en Limburg en DSM. In convenant is afgesproken dat de ammoniaktransporten uiterlijk per 31-12-2009 definitief worden stopgezet.

van een kantoor-/bedrijfslocatie. Het plan om een deel van het pand te wijzigen in een hotelbestemming was daarin nog niet meegenomen. De gedeeltelijke functiewijziging zorgt voor een verandering van personendichtheden in dit gebied. Overdag zal de personendichtheid in dit gebied afnemen. Dit betekent dat het groepsrisico overdag zal afnemen door de bestemmingswijziging. Dat geldt evenwel niet voor de nachtperiode. Door de komst van een hotel, zullen er in dit gebied in de nachtperiode meer mensen aanwezig zijn dan in de nachtsituatie van een kantoor-/bedrijfsfunctie. Omdat er in de nachtperiode meer mensen aanwezig zijn ten opzichte van de huidige situatie, is te beredeneren dat het groepsrisico door de bestemmingswijziging zal toenemen.

Plaatsgebonden risico

Uit alle onderzoeken die in het verleden zijn uitgevoerd naar het huidige en toekomstige transport van gevaarlijke stoffen over de spoorlijn blijkt dat er rondom het traject Amstelstation – Muiderpoort geen contour aanwezig is voor de grenswaarde van 10^{-6} /jaar. Dit betekent dat het plangebied Wibautstraat 148-150 niet binnen de 10^{-6} contour ligt en dat voldaan wordt aan de wettelijke normering. Nadelig effect is wat het Plaatsgebonden Risico betreft niet aan de orde.

Groepsrisico

Het groepsrisico zal in dit gebied van Amsterdam toenemen als de kantoor-/bedrijfsfunctie van het huidige pand aan de Wibautstraat 148-150 gedeeltelijk wordt gewijzigd in een hotel. De toename van het groepsrisico moet dan ook worden verantwoord. In dat kader is inzicht in het aanwezige risico gewenst. De onderzoeken uit 2009/2010 geven dat inzicht. In de situatie dat het pand aan de Wibautstraat 148-150 nog is gemodelleerd als kantoor-/bedrijfslocatie, geldt voor het groepsrisico in dit gebied het volgende⁴:

Lijn in Grafiek	Transport	Omgeving	Factor t.o.v. OW
	2007	Huidige bebouwing	0.01
	2020a	Huidige bebouwing	5.57
	2020a	Toekomstige bebouwing	8.24
	2020b	Toekomstige bebouwing	0.01

Groepsrisico als factor ten opzichte van de oriëntatiewaarde (OW)

Bovenstaande tabel toont de mate van overschrijding van de oriëntatiewaarde voor de beschouwde situaties. Er is aangegeven hoeveel de berekende frequentie op een bepaald aantal slachtoffers maximaal afwijkt van de oriëntatiewaarde. Een waarde van bijvoorbeeld 0,01 in de huidige situatie betekent dat het berekende GR over de gehele curve voor een zeker aantal slachtoffers 0,01 keer zo klein is dan de oriëntatiewaarde.

In de huidige bebouwingssituatie is het groepsrisico op basis van het gerealiseerde vervoer ongeveer 0,01 keer zo klein als de oriëntatiewaarde. Op basis van het toekomstige transport 2020a wordt de oriëntatiewaarde overschreden als gevolg van de samenstelling van het transport. In de situatie 'toekomstige bebouwing en toekomstig transport 2020a' (exclusief gedeeltelijke functiewijziging Wibautstraat 148-150) neemt het groepsrisico daardoor toe. Dit risico zal als gevolg van de gedeeltelijke functiewijziging van kantoor-/bedrijfsgebouw in hotel, nog iets meer toenemen. Wanneer gerekend wordt met toekomstig transport 2020b (zonder brandbaar gas), neemt het groepsrisico af tot ver onder oriëntatiewaarde. In die situatie zijn er geen grootschalige

⁴ Bron: Externe veiligheid spoor Parooldriehoek; AVIV; project 091555; d.d. 7 april 2009

nadelige effecten te verwachten als gevolg van intensivering van de gebieden rondom de spoorlijn. Amsterdam heeft, op basis van het bestuurlijk akkoord dat de ministers Eurlings en Huizinga op 8 juli 2010 hebben bereikt met bedrijven, gemeenten en provincies, er vertrouwen in dat het basisnet spoor (situatie 2020b) op korte termijn zal worden vastgelegd in regelgeving. In dat geval geldt de berekening volgens de situatie met Basisnet Spoor en ligt het GR dus ruim onder de oriëntatiewaarde. Echter, ook als het basisnet onverhoopt geen doorgang vindt, is Amsterdam van mening dat de ontwikkeling van het gebied rond het spoortraject dat tussen Amstelstation en Muiderpoort ligt, verantwoord kan plaatsvinden. De onderbouwing hiervoor is gebaseerd op het daadwerkelijke huidige vervoer en de mogelijkheden die Amsterdam heeft om zelf de vervoersstroom te beïnvloeden. Wanneer gerekend wordt met toekomstig transport 2020b (zonder brandbaar gas), neemt het groepsrisico af tot ver onder oriëntatiewaarde. Gezien de relatief grote onderschreiding van de oriënterende waarde (factor 0,01), de relatief grote afstand (167 m) en de relatief beperkte toename in de persoonlijkheid, is er geen grootschalig nadelig effect te verwachten als gevolg van de gedeeltelijke functiewijziging.

Effecten ontwikkeling

Wat betreft het aspect externe veiligheid is de conclusie dat er geen sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

4.6 Ecologie

Het plangebied aan de Wibaudstraat ligt in stadsdeel Oost. De directe omgeving van het plangebied wordt gekenmerkt door stedelijke bebouwing. Een verbinding met het buitengebied is niet aanwezig.

Bij gebiedsbescherming is er onderscheid gemaakt tussen de Natuurbeschermingswet 1998 en de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). In de Natuurbeschermingswet 1998 worden Natura 2000-gebieden en beschermde Natuurmonumenten beschermd. De EHS is niet opgenomen in de natuurwetgeving, maar dient bij de planologische afweging te worden meegenomen.

Effecten ontwikkeling

Het plangebied te Amsterdam ligt niet in of nabij een gebied dat is aangewezen in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998. Het dichtstbijzijnde beschermde gebied betreft het Natura 2000-gebied "Markermeer & IJmeer" en ligt op ongeveer 5,0 km afstand van het plangebied. Gezien de grote afstand, kleinschalige karakter van de ingreep en de tussenliggende versturende elementen (woningbouw en wegen), zijn er geen negatieve effecten te verwachten op het Natura 2000-gebied.

Het plangebied ligt bovendien niet in de EHS. Het dichtstbijzijnde gebied aangewezen als EHS ligt op ruim 2 kilometer afstand van het plangebied. Aangezien het beoogde plan betrekking heeft op een relatief klein gebied en tussen het plangebied en de EHS bebouwing en wegen aanwezig zijn, zijn geen negatieve effecten te verwachten op de EHS.

4.7 Bodem

Het plan betreft een gedeeltelijke functionele wijziging van een bestaand gebouw. De voorgestane nieuwe activiteiten in het bestaande gebouw (hotel, kleine uitbreiding van bestaande Club Canvas op de zevende verdieping) zijn geen activiteiten die zorgen voor bodemvervuiling. Ook zijn er geen grondroerende werkzaamheden noodzakelijk voor dit project. Nadelige effecten van de gedeeltelijke functiewijziging op de bodemkwaliteit zijn wat dat betreft dan ook niet verwachten.

4.8 Windhinder

Realisatie van hoogbouw is in dit plan niet aan de orde. Er zijn dan ook geen nadelige effecten te verwachten voor wat betreft het aspect 'windhinder'.

4.9 Cultuurhistorie en archeologie

Het plan betreft een gedeeltelijke functionele wijziging van een bestaand gebouw. Voor de voorgestane nieuwe activiteiten (hotel, kleine uitbreiding van bestaande Club Canvas op de zevende verdieping) zijn geen grondroerende werkzaamheden noodzakelijk. Er vinden geen sloopwerkzaamheden plaats van cultuurhistorisch waardevolle gebouwen en/of gebouwdelen. Het project heeft geen nadelige effecten voor wat betreft de aspecten 'cultuurhistorie' en 'archeologie'.

4.10 Hoogtebeperking Luchthaven Schiphol

Het Luchthavenindelingsbesluit (LIB) Schiphol ziet onder meer toe op hoogtebeperking bij het realiseren van bouwwerken. Het plangebied ligt in een gebied waarvoor de hoogtebeperking is gesteld op 150 meter. Het plan ziet toe op een gedeeltelijke functiewijziging van een bestaand gebouw. De hoogte van dit gebouw bedraagt maximaal 33 meter. Realisatie van hoogbouw is in dit plan niet aan de orde. Er zijn dan ook geen nadelige effecten op de belangen die geborgd worden met het LIB Schiphol.

5 Conclusie

De uitkomst van de in voorgaande hoofdstukken uitgevoerde toetsing is dat zich ten aanzien van de activiteiten die centraal staan in deze vormvrije m.e.r.-beoordeling, geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zullen voordoen. De conclusie is gerechtvaardigd dat een m.e.r. geen meerwaarde heeft en een nadere beoordeling daarover ten tijde van de vergunningverlening niet nodig is. Het opstellen van een planMER voor het bestemmingsplan is daarom niet nodig.