

Nota van beantwoording zienswijze bestemmingsplan Wibautstraat 125-131

Gemeente Amsterdam

8 mei 2014

A. Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan 'Wibautstraat 125-131' heeft met ingang van 13 maart 2014 voor een periode van 6 weken ter visie gelegen. Tijdens deze periode is een ieder in de gelegenheid gesteld om zienswijzen in te dienen. Ook de instanties die bij het vooroverleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening zijn betrokken zijn in de gelegenheid gesteld om een zienswijze in te dienen, maar zij hebben hiervan geen gebruik gemaakt.

In totaal is er 1 zienswijze ontvangen.

B. Zienswijzen

1. Adressant 1 namens www.wibaut.com en www.ademinamsterdam.nl

1.1 Opmerking

De adressant constateert dat in de toelichting van het bestemmingsplan is aangegeven dat er geen knelpunten zijn op het gebied van luchtkwaliteit aangezien in vormvrije m.e.r.-beoordeling uit februari 2012 blijkt dat de verslechtering van de luchtkwaliteit als NIBM is aan te merken. Volgens de adressant is dat geen valide argument en wijst daarbij op diverse rapporten en eigen metingen:

1. Uit het rapport 'Evaluatie Amsterdamse Maatregelen luchtkwaliteit' (DIVV, mei 2013) zou blijken dat de werkelijke uitstoot van dieselauto's flink hoger is dan binnen de normen is toegestaan. Uit de 'Grootschalige Concentratie Kaarten' (RIVM, maart 2013) zou blijken dat de verwachte achtergrondconcentraties NO₂ in Amsterdam in 2015 hoger zal worden. Deze beide ontwikkelingen waren niet bekend ten tijde van de vormvrije m.e.r.-beoordeling, welke daardoor niet meer representatief zou zijn.
2. De Wibautstraat is blijkens een rapport van de Rekenkamer Amsterdam (mei 2011) een 'bijna-knelpunt' op het gebied van NO₂.
3. Uit eigen metingen in de periode oktober 2012-oktober 2013 ter hoogte van het plangebied zou blijken dat het jaargemiddelde NO₂ indertijd 39,8 µgr/m³ bedroeg.
4. Uit de 'Gevoeligheidsanalyse monitoring luchtkwaliteit Amsterdam (DIVV, februari 2013) zou blijken dat het betreffende deel van de Wibautstraat als 'mogelijk knelpunt' wordt beschouwd.

De adressant acht een overschrijding van de stikstofdioxidenorm voor 2015 niet ondenkbaar met gezondheidsschade als gevolg. Maar ook het verder opvullen van de eventuele minimale ruimte onder de norm met nieuwe vervuiling vindt de adressant haaks staan op goede ruimtelijke ordening. Verzocht wordt om alsnog een actueel onderzoek luchtkwaliteit toe te voegen. Indien daaruit blijkt dat de luchtkwaliteit verder verslechtert dan zou het plan aangepast moeten worden of afgeblazen.

Antwoord

Het bestemmingsplan maakt de realisatie van enkele nieuwe functies binnen bestaande bebouwing mogelijk. Deze functies vervangen de huidige functies die volgens het geldende bestemmingsplan zijn toegestaan. Het effect van het plan op de luchtkwaliteit hangt direct samen met de potentiële verkeersaantrekkende werking van het plan ten opzichte van de bestaande (planologische) situatie. In paragraaf 5.5 van de toelichting is nader ingegaan op de verkeersaantrekkende werking ten opzichte van de bestaande (planologische) situatie. De verkeersaantrekkende werking is daarbij bepaald aan de hand van kengetallen voor verkeersgeneratie (ASVV versie 2012). Daaruit blijkt het volgende:

- De maximale planologische invulling volgens het nieuwe bestemmingsplan leidt ten opzichte van het geldende bestemmingsplan niet tot een merkbare toename van het

aantal verkeersbewegingen doordat het aantal verkeersbewegingen nagenoeg gelijk is. Het geldende bestemmingsplan leidt tot 753-1.197 verkeersbewegingen per etmaal terwijl het nieuwe bestemmingsplan leidt tot 786-1.156 verkeersbewegingen per etmaal.

- Indien voor de huidige situatie rekening wordt gehouden met de feitelijke invulling die tot voor kort voor het Trouwgebouw aan de orde was (een ROC) dan blijkt dat het nieuwe bestemmingsplan leidt tot een worst-case toename van 293 tot 353 verkeersbewegingen per etmaal.

Gelet op het voorgaande leidt het nieuwe bestemmingsplan niet of nauwelijks tot extra verkeersbewegingen ten opzichte van de maximale planologische invulling volgens het geldende bestemmingsplan. Planologisch gezien heeft het plan zodoende geen gevolgen voor de luchtkwaliteit.

Indien wordt gekeken naar de gevolgen ten opzichte van de feitelijke invulling dan is er sprake van een lichte toename met maximaal 353 verkeersbewegingen per etmaal. Naar aanleiding van de opmerking van de adressant is door DPA Cauberg-Huygen een berekening uitgevoerd middels het rekenprogramma CAR II, versie 12.0. Op die manier wordt de maximale bijdrage van het plan aan de jaargemiddelde concentratie NO₂ en PM₁₀ op de Wibautstraat inzichtelijk. Uit de berekening blijkt dat een maximale toename van 353 verkeersbewegingen ten opzichte van de feitelijke situatie leidt tot een toename van de jaargemiddelde concentratie NO₂ van minder dan 0,1 µg/m³. Een dergelijke toename is zodanig gering dat er geen betekenis aan hoeft te worden toegekend. Er is zodoende sprake van goede ruimtelijke ordening.

Uit de berekening blijkt verder dan het plan bovendien is aan te merken als 'Niet in Betekenende Mate' (NIBM).

De opmerkingen die in de zienswijze zijn genoemd doen niets aan de voorgaande conclusies af.