

Onderwerp: Vormvrije m.e.r.-beoordeling Woontoren Fibonacci

Datum: 14 juni 2018

Auteur: T. Bremer/ L. Snel/ J. Streppel

Aanleiding

VORM Ontwikkeling B.V. heeft met NS Vastgoed B.V. een overeenkomst afgesloten voor de herontwikkeling van het kavel Panamalaan 11-13. De oude bebouwing op het driehoekige kavel langs de spoorlijn zal grotendeels worden vervangen door een eigentijds en uniek woongebouw. Hiervoor is in opdracht van VORM een schetsplan opgesteld. De ontwikkeling van dit plan past niet in het vigerende bestemmingsplan 'Cruquius' uit 2013. Daarom wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Bij het doorlopen van een bestemmingsplanprocedure dient rekening te worden gehouden met mogelijke verplichtingen op grond van het Besluit milieueffectrapportage.

Met deze notitie wordt invulling gegeven aan de verplichting voor een vormvrije m.e.r.-beoordeling. Voor deze notitie is gebruik gemaakt van de uitgevoerde milieuonderzoeken die bij het bestemmingsplan horen. Aan de hand van deze notitie kan een besluit worden genomen over de eventuele noodzaak voor het doorlopen van een volledige m.e.r.-procedure. Op basis van ervaringen met soortgelijke projecten en de uitgevoerde milieuonderzoeken zijn de kenmerken van de potentiële effecten beschreven.

Toetsingskader

In het Besluit milieueffectrapportage (m.e.r.) is aangegeven welke activiteiten in het kader van het bestemmingsplan planm.e.r.-plichtig, projectm.e.r.-plichtig of m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn. Voor deze activiteiten zijn in het Besluit m.e.r. drempelwaarden opgenomen. Ook wanneer de drempelwaarden niet worden overschreden moet het bevoegd gezag bij de betreffende activiteiten nagaan of mogelijk sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu (in dat geval dient een volledige m.e.r.-procedure doorlopen te worden). Daarbij moet worden gelet op de omstandigheden als bedoeld in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling. Deze omstandigheden betreffen:

- de kenmerken van de projecten;
- de plaats van de projecten;
- de kenmerken van de potentiële effecten.

In onderdeel D van de bijlage van het Besluit m.e.r. (D11.2) is de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject opgenomen. Ten aanzien van woningbouw ligt de drempelwaarde op een aaneengesloten gebied dat 2.000 of meer woningen omvat. Dit bestemmingsplan maakt een woontoren met maximaal 243 woningen mogelijk, en is daarmee niet rechtstreeks planm.e.r.-, projectm.e.r.- of m.e.r.-beoordelingsplichtig. Wel is sprake van een vormvrije m.e.r.-beoordeling (zie volgende alinea).

Sinds 7 juli 2017 is een aanpassing van het Besluit m.e.r. in werking getreden. Hierin is geregeld dat ook voor projecten die zijn opgenomen in onderdeel D van de bijlage, maar die beneden de drempelwaarden vallen, een besluit moet worden genomen of een volledige m.e.r.-procedure nodig is. In dat kader wordt afgewogen of het plan – ondanks dat het ruim onder de drempelwaarde blijft - mogelijk toch belangrijke negatieve milieueffecten heeft, op basis van de eerder genoemde omstandigheden. Dit is een zogenoemde vormvrije m.e.r.-beoordeling. In de volgende paragraaf wordt een beoordeling gegeven van de kenmerken, de plaats en de potentiële effecten van de ontwikkeling.

Beoordeling

Kenmerken van het project

Tussen de Panamalaan en het spoor bevindt zich een groenstrook, waarvan het plangebied de deels verwilderde en deels bebouwde kop vormt. De omvang van het perceel is circa 3.500 m². Aan de noordzijde van het plangebied bevindt zich een oprit vanaf de Panamalaan richting het spoor. Deze oprit wordt gebruikt als oprijplek om NS-materieel het spoor op te rijden (rail-inzet-plaats). Het terrein rond het voormalige wachthuis is lange tijd in gebruik geweest als voedseltuin. Momenteel is het zuidelijk deel verwilderd en het noordelijk deel in gebruik als stalling voor onder andere pony's. Binnen het plangebied bevinden zich drie gebouwen, die allen toebehoren aan de Nederlandse Spoorwegen. Hiervan worden het wachthuis uit 1935 en het bijgebouw tijdelijk bewoond om de intrek van krakers te voorkomen. Het derde gebouw betreft een technische ruimte van de Nederlandse Spoorwegen die nog in gebruik is (relais-station) en in de planontwikkeling zal moeten worden ingepast.

Het plan omvat de sloop van de bestaande bebouwing (met uitzondering van het relaisgebouw van de Nederlandse Spoorwegen) en vervolgens de realisatie van een woontoren met maximaal 243 woningen. Het beoogde gebouw heeft een opvolgend getrappt volume van circa 14 meter, 23 meter, 36 meter en circa 62 meter (begane grond + 18 lagen). Het gebouw benut de driehoekstructuur van het perceel door middel van het creëren van atria. Aan de westzijde wordt het perceel begrensd door het zesdelige spoor, aan de oostzijde door de Panamalaan en aan de zuidzijde door de Cruquiuskade. In de nieuwe bebouwing komen maximaal 243 woningen van minimaal 40 m² inclusief aan het woningbouwprogramma gekoppelde voorzieningen. Uitgaande van woningen in het betaalbare en middeldure (huur) segment wordt op basis van het Amsterdamse parkeerbeleid uitgegaan van een beperkte automobilititeit, uitmondend in een parkeerbehoefte van totaal 30 parkeerplaatsen.

Onderstaand figuur geeft een impressie van het beoogde woongebouw.



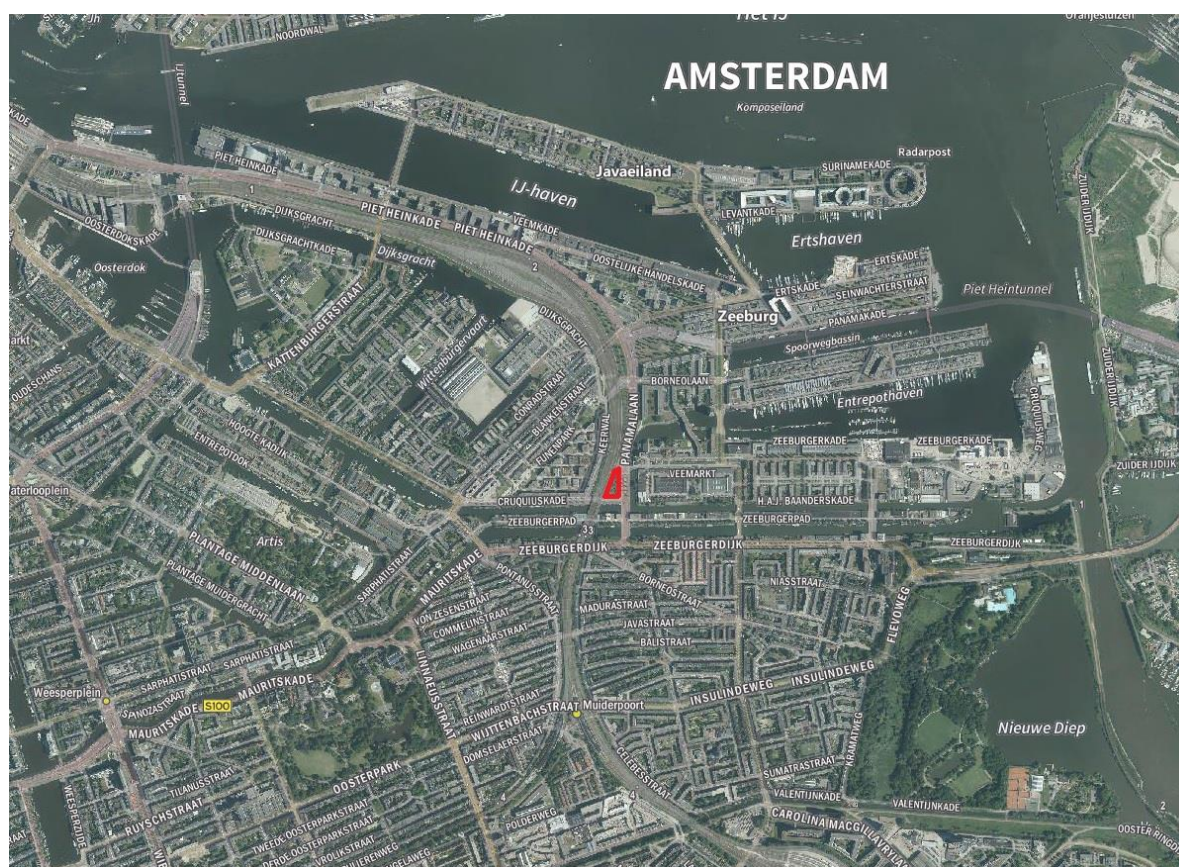
Figuur Impressie beoogde woontoren

In totaal kunnen binnen het plangebied dus maximaal 243 woningen worden gerealiseerd. De omvang ligt daarmee ruim onder de drempelwaarde als vermeld in Besluit m.e.r. (D11.2).

Plaats van het project

De locatie is gelegen in het Oostelijk Havengebied van Amsterdam (stadsdeel Oost). De directe omgeving van het plangebied is divers en bestaat uit verschillende buurten. Aan de oostzijde van het plangebied ligt het Veemarktterrein. Plangebied en Veemarktterrein worden van elkaar gescheiden door de Panamalaan en een watergang. De voormalige Veemarkt is begin jaren tachtig herontwikkeld tot een bedrijventerrein met verspreid enkele woningen in de historische vakwerkhuisen. Het bedrijfsgebruik is divers. Ten noorden van het Veemarktterrein ligt het gebied Entrepot-West, een overwegende woonbuurt met een menging van functies zoals kantoren en bedrijven, maatschappelijke voorzieningen en onderwijsvoorzieningen. Aan de westzijde grenst het plangebied aan het zesdelige spoor van de Nederlandse Spoorwegen. Aan de overzijde van het spoor ligt het woongebied Funenpark. De Cruquiskade met daarachter de Nieuwe Vaart vormt de zuidelijke grens van het plangebied.

In onderstaand figuur is de globale ligging van het plangebied weergegeven. Het plangebied betreft een logische plek voor woningbouw. Het betreft een restgebied in een stedelijke omgeving.



Figuur Ligging plangebied

Indien de ontwikkeling is beoogd in of in nabijheid van een gevoelig gebied en negatieve gevolgen heeft voor dit gebied, kan sprake zijn van belangrijke nadelige milieugevolgen. De herontwikkeling vindt plaats:

- binnen stedelijk gebied;
- op grote afstand (circa 3 kilometer) van gevoelig gebied, zoals Natura 2000-gebied Markermeer en IJmeer (zie onderstaande figuur);
- binnen het invloedsgebied van het spoortraject Duivendrecht – Amsterdam Singelgracht;
- langs een drukke doorgaande weg;
- op een perceel met diverse bodemverontreinigingen;
- op een perceel zonder hoge archeologische (verwachtings)waarden of aardkundige waarden.
- op een perceel dat onderdeel uitmaakt van de ecologische (stads) structuur.

Kenmerken van potentiële effecten

Bij de kenmerken van de milieugevolgen die een activiteit kan hebben gaat het om de aard en omvang van nadelige gevolgen voor woon- en leefmilieu en milieuaspecten. In deze paragraaf worden de belangrijkste milieueffecten van de herontwikkeling beschreven. De effectbeoordeling in dit hoofdstuk is gebaseerd op de analyses en onderzoeken zoals opgenomen in de toelichting bij het bestemmingsplan dat wordt voorbereid. De ontwikkeling betreft geen milieubelastende functie, potentiële milieueffecten van woningbouw op de omgeving zijn verkeersgerelateerd (intensiteiten geluid en luchtkwaliteit), toename van verharding en eventuele wind- of schaduwoverlast en mogelijk effecten op ecologie. Deze aspecten zijn onderzocht. Voor het woningbouwproject zelf zijn ook geluidbelasting en luchtkwaliteit essentieel. Daarnaast wordt ook de invloed van de omgeving op de ontwikkeling getoetst.

Verkeer

De herontwikkeling leidt tot veranderingen op het gebied van verkeer en parkeren. Door de hoogstedelijke ligging van het plangebied en de segmentering (betaalbaar en middeldure huur) van de appartementen in het woongebouw wordt conform het Amsterdamse beleid een beperkt aantal parkeerplaatsen gerealiseerd binnen het plan. Op loop- en fietsafstand zijn bushaltes/ tramhaltes en een treinstation aanwezig. De locatie is dan ook goed ontsloten met openbaar vervoer.

Totaal worden 30 parkeerplaatsen gerealiseerd voor bezoekers (24) en deelauto's (6) voor bewoners. Dit leidt tot een zeer beperkte toename van verkeer op de Cruquiuskade en de Panamalaan van respectievelijk 70 en 50 motorvoertuigen per etmaal, wat overeenkomt met een percentuele verkeerstoename op deze wegen van respectievelijk 1,5% en 0,4%.

Het plan speelt in op zowel openbaar vervoer als fietsgebruik. Er worden mede daarom ook ruime stallingsvoorzieningen voor fietsen in het gebouw gerealiseerd.

Woon- en leefklimaat

Zoals reeds aangegeven is de invloed op de verkeersintensiteiten verwaarloosbaar klein. Dit betekent dat er ook geen effecten zijn te verwachten op de doorstroming, geluidbelasting en luchtverontreiniging in de directe omgeving.

De afstand tot omliggende bedrijvigheid is groter dan de richtafstanden die gelden, zodat deze door de beoogde woningen niet in hun bedrijfsvoering worden belemmerd. Andersom is ter plaatse van de nieuwe woontoren sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege bedrijvigheid.

Ten aanzien van externe veiligheid is de enige risicobron in de omgeving van het plangebied het spoortraject Duivendrecht – Amsterdam Singelgracht. Vanwege de ligging van het plangebied binnen het invloedsgebied van dit traject is een groepsrisicoberekening uitgevoerd. Hieruit volgt dat de oriëntatiewaarde van het groepsrisico niet wordt overschreden. Wel is een verantwoording van het groepsrisico opgesteld waaruit blijkt dat de zelfredzaamheid in het plangebied voldoende is. Ook wordt de bereikbaarheid van het plangebied als voldoende beschouwd.

Ten aanzien van geluid is uitgebreid onderzoek gedaan naar de geluidbelasting op de nieuwe woningen. Door de ligging van het plangebied binnen de geluidszones van verschillende wegen en het spoortraject Amsterdam Muiderpoort – Amsterdam Centraal is akoestisch onderzoek uitgevoerd door Buro Bouwfysica. Uit dit onderzoek blijkt dat hogere waarden voor de nieuwe woningen noodzakelijk zijn. In dat onderzoek is ook aandacht besteed aan mogelijke reflectie van geluid via de nieuwbouw op bestaande woningen. Daarbij is geconcludeerd dat de reflectie geen relevante effect op de geluidsbelasting heeft.

Vanwege de nabijheid van het spoortraject worden de maximaal te verlenen ontheffingswaarden deels ook overschreden en moeten op verschillende plaatsen dove gevels/ vliesgevels worden toegepast. Door het gebouw te voorzien van atria met buitenluchtcondities krijgen alle woningen en daarmee de bewoners evenwel de beschikking over een geluidluwe zijde en mogelijkheden voor (natuurlijke) ventilatie.

Met behulp van de NSL-monitoringstool 2016 (www.nsl-monitoring.nl) die bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit hoort is de luchtkwaliteit ter plaatse van het plan beoordeeld. Hieruit blijkt dat in 2015 de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijn stof direct langs de Cruquiuskade en Panamalaan onder de grenswaarden uit de Wet milieubeheer lagen. De hoogste concentraties bevinden zich ten westen van de Panamalaan, ter hoogte van het voormalige wachtershuis dat is gelegen binnen het plangebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bedragen hier 28,8 µg/m³ voor NO₂, 21,1 µg/m³ voor PM₁₀ en 12,9 µg/m³ voor PM_{2,5}. De planontwikkeling zelf is zo klein dat deze valt onder de noemer niet in betekenende mate', zodat er geen invloed te verwachten is van de planontwikkeling op deze waarde.

Met betrekking tot het woon- en leefklimaat is verder nog van belang:

- uit onderzoek (bezonningsstudie Fibonacci gebouw) blijkt dat de beoogde ontwikkeling geen significante schaduwwerking geeft in de omgeving; er is alleen enige schaduw in de (vroege) ochtenduren op de woonbebouwing ten westen van de nieuwbouw.
- het onderzoek dat is uitgevoerd naar windhinder toont aan dat er alleen beperkt effecten zijn direct bij het nieuwe gebouw, maar geen onverantwoorde situaties ontstaan. Door bijvoorbeeld de entrees terugliggend in de gevels te maken kan ook daar een verantwoord (wind) klimaat worden bereikt.

Belangrijke nadelige gevolgen voor het woon- en leefklimaat kunnen op grond van bovenstaande worden uitgesloten.

Natuur

Het plangebied ligt niet in een Natura 2000-gebied of Natuurnetwerk Nederland. Op circa 3 kilometer afstand bevindt zich het Natura 2000-gebied Markermeer en IJmeer. Gelet op de aard van het project, de ligging in een hoogstedelijke omgeving en de afstand tot natuurgebieden, zijn effecten op natuurgebieden uit te sluiten.



Figuur Ligging plangebied (geel) ten opzichte van Natuurnetwerk Nederland

Qua stikstofdepositie genereert het plan geen problemen door de afstand tot stikstofgevoelige gebieden. De impact blijft heel lokaal en stikstofdepositie is geborgd in het PAS.

Wel ligt het plangebied in de ecologische structuur van de gemeente Amsterdam. Het gebouw en de omgeving zullen daarom natuurinclusief worden ontwikkeld en ingericht, zodat soorten die voorkomen in dit deel van de ecologische hoofdstructuur gebruik kunnen blijven maken van het gebied. Ten opzichte van de huidige situatie kan daarbij nog winst in biodiversiteit worden behaald aangezien de nieuwe inrichting meer divers kan worden dan de huidige verwilde eenzijdige situatie.

Het plangebied kan verder van betekenis zijn voor soorten die in de stedelijke omgeving aanwezig zijn, zoals vleermuizen en vogels met jaarrond beschermde nesten (huismus, gierzwaluw). Daarom is uitgebreid (veld)onderzoek uitgevoerd. Hieruit blijkt dat het gebied op dit moment vooral betekenis heeft voor mussen en daarvoor een ontheffing van de Wet natuurbescherming noodzakelijk is. Ter voorbereiding daarop is al een natuurtoets opgesteld waarin ook de uitgangspunten voor natuurinclusief bouwen zijn opgenomen. Uitgaande van een natuurinclusieve ontwikkeling worden nadelige gevolgen voor natuur uitgesloten en kan juist een verbetering van de biodiversiteit op de locatie worden bereikt.

Cultuurhistorie en archeologie

Het plangebied bevindt zich ten oosten van de binnenstad van Amsterdam. De binnenstad is aangewezen als UNESCO gebied. Uit de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage blijkt dat de nieuwe woontoren vanuit het UNESCO-gebied nauwelijks waarneembaar is. Ook past het plan goed binnen de gemeentelijke visies met betrekking tot hoogbouw in het gebied. Ten slotte valt het plangebied net buiten het invloedsgebied van de molenbiotoop rond windmolen 'De Gooyer', gelegen 470 m ten westen van het plangebied.

Het plangebied is niet aangeduid als een gebied met een archeologische verwachting op vondsten. Belangrijke nadelige gevolgen voor cultuurhistorische waarden of archeologische waarden kunnen worden uitgesloten.

Bodem en water

Uit verschillende bodemonderzoeken blijkt dat binnen het plangebied diverse verontreinigingen zijn geconstateerd. Bij de bouw dient daarom rekening te worden gehouden met sanering van de verontreinigde grond. Door de afvoer van de verontreinigde grond verbetert de bodemkwaliteit van het plangebied na realisatie van het plan.

De huidige situatie bestaat deels uit onverhard terrein dat lange tijd in gebruik is geweest als voedseltuin. Momenteel is de tuin verwilderd. Door de toename aan oppervlakteverharding is watercompensatie aan de orde. De benodigde compensatie is berekend op circa 200 m² oppervlaktewater. De aanleg van oppervlaktewater is binnen het plangebied niet mogelijk. Daarom zal water op een efficiënte en innovatieve manier worden opgevangen en opgeslagen. Bij alternatieve berging gaat het om een bergingscapaciteit van 140 m³. Om hier aan te voldoen en ook om water langer vast te houden in het gebied, wordt gezocht naar oplossingen op de daktuinen van het gebouw in combinatie met (ondergrondse) berging in de zone tussen het gebouw en het spoor.

Bij de realisatie van het plan wordt geen gebruik gemaakt van uitlogende materialen. Belangrijke nadelige gevolgen op het gebied van bodem en water kunnen worden uitgesloten.

Vanuit bodem en water worden geen negatieve effecten voor de omgeving verwacht. Eventuele sanering van vervuilde bodem kan juist een positieve bijdrage hebben.

Mitigerende maatregelen

In de voorgaande sectorale analyses zijn verschillende randvoorwaarden benoemd die in acht dienen te worden genomen met het oog op de mogelijke milieugevolgen. Daarbij gaat het in het bijzonder om de realisatie van mitigerende maatregelen voor de huismus, dove gevels en een atrium ten behoeve van een aanvaardbaar akoestisch klimaat en alternatieve vormen voor waterberging. Andere mitigerende maatregelen zijn niet aan de orde.

Bij het ontwerpen van het gebouw is uitgegaan van het beperken van de energievraag, het gebruik van duurzame energie en het zo efficiënt mogelijk gebruiken van energie. Het maximale wordt gedaan om aan de energiedoelstellingen te voldoen.

Cumulatie

In de directe omgeving van de beoogde herstructurering vinden geen ontwikkelingen plaats die in samenhang met de ontwikkelingen binnen het plangebied kunnen leiden tot relevante cumulatie van milieugevolgen. Wel vindt meer oostelijk de herontwikkeling van de oude havengebieden van Amsterdam plaats, waarbij industrie grotendeels plaatsmaakt voor woningbouw. Onder meer op Cruquius en op het Zeeburgereiland. Er is, mede gelet op de beperkte effecten van het onderhavige plan, geen relevante samenhang in milieueffecten. Hierbij is zowel gekeken naar mogelijke cumulatie van milieueffecten bij bestaande woningen en natuur als naar de invloed van het toevoegen van 243 woningen binnen mogelijke effectafstanden van andere nieuwe ontwikkelingen. Voor de grootschalige ontwikkelingen in de omgeving zijn hiervoor de aanmeldingsnotitie Transformatie Cruquiusgebied (juni 2017) en de Notitie reikwijdte en detailniveau MER Zeeburgereiland (2016) betrokken.

Conclusie

Gelet op de aard en omvang van het project, de plaats hiervan in stedelijk gebied en de kenmerken van de potentiële effecten kan op voorhand worden geconcludeerd dat er hiermee geen belangrijke negatieve milieugevolgen aan de orde zijn die een milieueffectrapportage rechtvaardigen. Na het nemen van enkele mitigerende maatregelen heeft de toevoeging van 243 woningen op een locatie tegen het centrum van Amsterdam geen belangrijke nadelige milieugevolgen en geen invloed op de gezondheid in de omgeving van het plangebied. Het doorlopen van een m.e.r.-procedure is niet nodig.

Literatuurlijst

- Goudappel Coffeng, Fibonacci Amsterdam; Verkeerskundige onderbouwing, 7 juni 2018
- Bureau Bouwfysica, Akoestisch onderzoek 'Fibonacci te Amsterdam', 16 mei 2018
- Rho Adviseurs voor Leefruimte, Kwantitatieve risicoanalyse spoortraject Duivendrecht – Amsterdam Singelgracht, 18 april 2018
- Brandweer Amsterdam – Amstelland, Advies Externe Veiligheid bestemmingsplan Woontoren Fibonacci in Amsterdam Oost, 11 april 2017
- Peutz, Trillingprognose, 29 mei 2017
- Civic Public Architecture, bezonningsstudie, 7 juni 2018
- Peutz, Onderzoek naar het windklimaat met behulp van CFD, 14 juni 2018
- Rho Adviseurs voor Leefruimte, Natuurtoets bestemmingsplan Fibonacci, 24 april 2018
- Grondslag (in opdracht van Stichting Bodemsanering NS), Verkennend bodemonderzoek, 4 november 2010
- Dienst Milieu en Bouwtoezicht, beoordeling bodemonderzoek Grondslag, 28 december 2010
- Rho Adviseurs voor Leefruimte, Watertoets bestemmingsplan 'Woontoren Fibonacci' (onderdeel van bestemmingsplan), 14 juni 2018