



Commissie voor de
milieueffectrapportage

De Hallen – Tramremise te Amsterdam

Advies voor de m.e.r.-beoordeling

6 september 2011 / rapportnummer 2565-41



1. Beoordeling van de Beoordelingsnotitie

Stadsdeel West van de gemeente Amsterdam wil de oude tramremise tussen de Kinkerstraat en het Bellamyplein herontwikkelen. In het gebouw moeten zaken een plek krijgen zoals:

- binnenstedelijk werk;
- horeca;
- commerciële voorzieningen;
- maatschappelijke voorzieningen;
- culturele voorzieningen;
- recreatieve voorzieningen.

Om dit mogelijk te maken zal de stadsdeelraad een bestemmingsplan vaststellen. Het project kan beschouwd worden als een 'stedelijk ontwikkelingsproject' zoals omschreven in categorie D11.2 van de bijlage bij het Besluit m.e.r. De omvang van het project ligt ruim onder de indicatieve drempelwaarden in het Besluit m.e.r. (2000 woningen of 200.000 m² bedrijfsvloeroppervlakte). Daarom is een formele m.e.r.-beoordeling niet verplicht. Wel moet het bevoegd gezag (Stadsdeel West van de gemeente Amsterdam) in een 'vormvrije m.e.r.-beoordeling' bepalen of het project kan leiden tot belangrijke nadelige milieugevolgen.¹

Voor eerdere plannen om de tramremise te herontwikkelen is in 2006-2007 al een m.e.r.-procedure doorlopen. In het kader van die procedure heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage² (verder: 'de Commissie') een advies voor richtlijnen voor het MER en een toetsingsadvies over het MER en de aanvulling daarop gegeven.³ Omdat de huidige plannen substantieel gewijzigd zijn ten opzichte van de plannen uit 2006 heeft Stadsdeel West de Commissie gevraagd een 'second opinion' te geven over de Beoordelingsnotitie⁴ die is opgesteld ten behoeve van de m.e.r.-beoordeling. De algemene conclusie in de Beoordelingsnotitie is dat de herontwikkeling van de tramremise geen belangrijke nadelige milieueffecten teweeg zal brengen. Derhalve is er volgens het Stadsdeel geen aanleiding om (opnieuw) een MER op te stellen.

De Commissie heeft getoetst of de conclusie dat het voornemen niet tot belangrijke negatieve milieugevolgen kan leiden, terecht is, gelet op:

- de kenmerken van het project;
- de plaats van het project;
- de kenmerken van de mogelijke gevolgen.

Op basis van de toegezonden stukken kan de Commissie (nog) **niet** uitsluiten dat het voornemen tot belangrijke negatieve milieugevolgen kan leiden. Zij kan dus (nog) **niet** bevestigen of de conclusie juist is dat geen m.e.r. hoeft te worden doorlopen. De informatie die hiervoor

¹ Het Stadsdeel kiest er evenwel voor om de formele procedure te doorlopen. Inhoudelijk maakt dit geen verschil.

² Voor informatie over de m.e.r.-beoordelingsprocedure en de Commissie m.e.r. wordt verwezen naar bijlage 1.

³ De Hallen Amsterdam Oud-West, Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport, 15 februari 2007 / rapportnummer 1849-62 en De Hallen Amsterdam Oud-West, Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop, 23 oktober 2007 / rapportnummer 1849-103. Zie ook www.commissiemer.nl

⁴ Beoordelingsnotitie milieueffectrapportage De Hallen - Tramremise te Amsterdam, 15 juli 2011.

ontbreekt betreft de emissies (met name geluid) van de in de tramremise te vestigen activiteiten en functies op de omgeving. Hiervoor ontbreekt nog een expliciete omschrijving van de toe te laten activiteiten en functies waaruit duidelijk wordt wat de maximale emissie vanuit het voornemen kan zijn. De enkele zin op pagina 29 van de beoordelingsnotitie

“bedrijven met een milieuzonering...zijn ook niet gepland als onderdeel van het programma van het project De Hallen”

is hiervoor onvoldoende.

Verder merkt de Commissie op dat het verwarrend is dat in de achtergrondrapportages is uitgegaan van twee sterk verschillende verkeersmodellen.

De Commissie heeft, behalve de Beoordelingsnotitie, tevens een eerste concept van het voorontwerpbestemmingsplan⁵ betrokken bij haar beoordeling.⁶ Dit concept-voorontwerp bevatte alleen de toelichting en nog niet de regels en de verbeelding. De resultaten van diverse milieuonderzoeken (waaronder het geluids- en luchtonderzoek), die op het substantieel gewijzigde voornemen⁷ van toepassing zijn, zijn van latere datum. Derhalve kan de Commissie (nog) niet beoordelen wat er precies in het bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt en of dit overeenkomt met de in de Beoordelingsnotitie beschreven effecten.⁸

2. Toelichting op het oordeel

2.1 Programma en reikwijdte m.e.r.-beoordeling

Het totale plan ‘de Hallen’ bestaat uit verschillende onderdelen. Een deel van het gebied (waar eerst het stadsdeelkantoor stond) wordt woningbouw en een deel van het gebied (waar de tramremise blijft staan) krijgt een gemengde bestemming. De Beoordelingsnotitie is niet helemaal consequent over de vraag of deze m.e.r.-beoordeling nu wordt uitgevoerd voor alleen de tramremise of voor het gehele plan. In de samenvatting en par. 1.3 wordt alleen verwezen naar de herontwikkeling van de tramremise. Bij de toetsing aan drempelwaarden voor m.e.r.-beoordeling wordt echter ook gekeken naar het aantal te ontwikkelen woningen. Voor de m.e.r.-beoordeling moeten de gevolgen van het maximaal mogelijke programma voor het totale plan ‘de Hallen’ beschouwd worden. In de achtergrondrapporten bij de beoordelingsnotitie en het concept-voorontwerp-bestemmingsplan wordt in totaal rekening gehouden met 370 woningen, 23.600 m² bedrijfsvloeroppervlakte en 870 parkeerplaatsen.⁹ Gelet op de fysieke capaciteit in combinatie met de monumentale status van de tramremise, acht de Commissie deze uitgangspunten realistisch.

⁵ Bestemmingsplan De Hallen-Tramremise, Stadsdeel West, 1^e concept, 16 februari 2011.

⁶ Voor een totaal overzicht van de bestudeerde stukken, zie bijlage 1 bij dit advies.

⁷ Eerdere milieu-onderzoeken waren gebaseerd op het voornemen zoals dat in 2006 was gepresenteerd.

⁸ waarbij wordt uitgegaan van 370 woningen, 23.600 m² bedrijfsvloeroppervlakte en 870 parkeerplaatsen.

⁹ In de beoordelingsnotitie wordt in paragraaf 1.5 een totale *bruto* vloeroppervlakte van circa 120.000 m² genoemd, maar deze lijkt betrekking te hebben op het totaal aan bedrijfsvloeroppervlak plus het totale oppervlak van woningen.

De omvang van het programma is voor beide onderdelen overigens beperkt ten opzichte van het plan waarvoor in 2006/2007 een m.e.r.-procedure is doorlopen. Voor dat plan is destijds voldoende aannemelijk gemaakt dat er geen knelpunten zouden ontstaan. Voor de effecten op bodem en grondwater zijn de huidige plannen aanmerkelijk minder ingrijpend. In de m.e.r.-beoordeling is uitgegaan van een scenario met de grootste verkeersdruk en afgeleide effecten. De Commissie acht de berekeningen daarom voldoende voor een realistisch beeld van deze effecten.

2.2 Verkeersmodel, geluids- en luchtrapportages

Bij de m.e.r.-beoordeling zijn zowel achtergrondrapporten uit 2010 als uit 2011 gevoegd. Het valt op dat in de lucht- en geluidsrapportage van eind 2010¹⁰ is uitgegaan van andere verkeerscijfers dan in de verkeersstudie en de daarop gebaseerde lucht- en geluidsonderzoeken van medio 2011¹¹. De autonome ontwikkeling van het verkeer in het studiegebied is volgens de rapportages van eind 2010 aanzienlijk hoger. Volgens het oude model zou de autonome ontwikkeling op de Kwakerstraat bijvoorbeeld leiden tot circa 5100 verkeersbewegingen; volgens het nieuwe model 700. Voor de Overtoom gaat het om 20.415 ten opzichte van 12.715 verkeersbewegingen.

Het Stadsdeel heeft laten weten dat in het rapport uit 2011 is uitgegaan van de nieuwe verkeerscijfers van DIVV. Deze hebben een vernieuwde versie van GENMOD in gebruik genomen. Daarin zijn nieuwe toekomstprognoses opgenomen (geactualiseerd beleid) en is het model geijkt met recente verkeerstellingen, dus actueler dan de oude verkeerscijfers. Deze verkeerscijfers (zonder plannen bij De Hallen) zijn aanzienlijk lager dan destijds gebruikt voor Nieuwbouw Zuid en Nieuwbouw Noord. Overigens wordt in beide modellen een afname van de verkeersintensiteiten naar de toekomst toe voorzien.

De Commissie merkt op dat de verschillen tussen de modellen wel heel erg groot zijn. Een nadere onderbouwing voor dit grote verschil acht de Commissie voor de vaststelling van het bestemmingsplan gewenst.

2.3 Verkeer

De berekeningen aangaande verkeer en parkeren zijn correct uitgevoerd. De Commissie onderschrijft op basis van de cijfers in de verkeersstudie dan ook de conclusie dat de toename van verkeer niet tot grote problemen zal leiden. Dit wordt onderstreept doordat de gemeente in de toelichting op het concept-voorontwerp bestemmingsplan aangeeft dat zij bedrijven wil ondersteunen bij het maken van een mobiliteitsplan, teneinde het vervoer per auto te minimaliseren.

¹⁰ Luchtkwaliteit Nieuwbouw-Noord, Rapportage in het kader van Titel 5.2 Wm, 1 oktober 2010 en Akoestisch onderzoek Bestemmingsplan De Hallen, onderzoek geluidsbelasting, 21 oktober 2010.

¹¹ Luchtkwaliteitonderzoek De Hallen-tramremise, Rapportage in het kader van Titel 5.2 Wm, 11 juni 2011 en Akoestisch onderzoek Bestemmingsplan De Hallen, onderzoek geluidsbelasting, 4 juni 2011.

Op basis van de oude, (hogere) verkeerscijfers lijkt het mogelijk dat op de Overtoom, als gevolg van het extra verkeer door het initiatief, knelpunten in de verkeersafwikkeling ontstaan. Op basis van de nieuwe cijfers lijken geen ernstige knelpunten te verwachten. Voor de overige straten in de omgeving is, ook op basis van de oude (hogere) verkeerscijfers, aan te nemen dat het initiatief niet tot ernstige verkeershinder zal leiden. Al met al acht de Commissie de conclusie gerechtvaardigd dat niet te verwachten is dat het voornemen tot grote knelpunten in de verkeersafwikkeling zal leiden.

2.4 Geluid

In alle geluidsrapportages wordt uitsluitend ingegaan op de geluidsbelasting van mogelijke gevoelige locaties binnen de herontwikkeling van de Hallen ('geluid van buiten naar binnen')¹². De berekende geluidsniveaus zijn weliswaar boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, maar ruim onder de maximale ontheffingswaarde van 63 dB. Voor eventuele geluidsgevoelige nieuwe functies binnen de Hallen moet een hogere waarden-procedure worden doorlopen wanneer ze aan een weg zijn gelegen die onder het regiem van de Wgh valt.

De rapportage gaat niet in op mogelijke geluidsinvloed van de te vestigen activiteiten binnen de Hallen op de woonomgeving ('geluid van binnen naar buiten'). Activiteiten als horeca, evenementen en het gebruik van luchtbehandelingsinstallaties en dergelijke kunnen veel geluid emitteren. Uit de beoordeelde stukken blijkt evenmin welke activiteiten precies in het nieuwe bestemmingsplan zullen worden toegestaan en/of welke (maximale) geluidsemisies hieruit kunnen voortkomen. Op p. 29 van de Beoordelingsnotitie wordt aangegeven dat de regulering van evenementen niet in het bestemmingsplan zal worden opgenomen maar via de algemene politieverordening (APV) zal verlopen.

De gemeente Amsterdam heeft een beleidskader Evenementen vastgesteld, waarin wordt aangegeven dat er per evenement digitaal een aanvraag kan worden gedaan; het bevat geen voorwaarden voor de maximale milieubelasting als gevolg van evenementen. Ook met betrekking tot evenementen is derhalve geen expliciete duidelijkheid gegeven over het maximale aantal evenementen, de tijdstippen en de bijbehorende toelaatbare emissies.

Ten slotte wordt evenmin aandacht besteed aan de eventuele akoestische consequenties van de extra verkeersbelasting als gevolg van de ontwikkeling van de Hallen.

De Commissie concludeert daarom dat op basis van de voorliggende stukken nog niet volledig valt te beoordelen of de ontwikkeling van de tramremise op het gebied van geluid belangrijke nadelige milieugevolgen kan veroorzaken voor de omgeving. Zij adviseert daarom voorafgaand aan het besluit een kwalitatieve beschouwing van de cumulatie van milieugevolgen op het gebied van geluid op te stellen en deze beschouwing te betrekken bij de besluitvorming.

¹² Respectievelijk voor het plandeel Woningbouw Zuid (2009), plandeel Woningbouw Noord (2010) en voormalige tramremise (2011).

2.5 Luchtkwaliteit

Uit de rekenresultaten is af te leiden dat voor de onderzochte wegen de jaargemiddelde luchtconcentraties licht omhoog gaan, maar allemaal ruim onder de wettelijke grenswaarden blijven. De Commissie onderschrijft de conclusie dat de ontwikkeling wat betreft luchtkwaliteit zonder meer toelaatbaar is. De Commissie adviseert om bij de uitwerking van het project wel expliciet aandacht te besteden aan de in- en uitritten van de ondergrondse parkeergarages. Hier kunnen lokaal hoge concentraties van NO₂ en PM₁₀ optreden.

BIJLAGE 1: Projectgegevens reikwijdte en detailniveau MER

Initiatiefnemer: het college van burgemeester en wethouders van gemeente Amsterdam

Bevoegd gezag: de stadsdeelraad van stadsdeel West, gemeente Amsterdam

Besluit: Vaststellen van een bestemmingplan

Categorie Besluit m.e.r.: Stadsproject, D11.2

Activiteit: Herontwikkeling van een oude tramremise ten behoeve van vestiging van onder meer binnenstedelijk werk, horeca, commerciële voorzieningen, maatschappelijke voorzieningen, culturele voorzieningen, recreatieve voorzieningen.

Bijzonderheden: Voor eerdere plannen om de tramremise te herontwikkelen is in 2006–2007 al een m.e.r.-procedure doorlopen. In het kader van die procedure heeft de Commissie geadviseerd over richtlijnen voor het MER het MER en de aanvulling daarop getoetst. Omdat de huidige plannen substantieel gewijzigd zijn ten opzichte van de plannen uit 2006 heeft Stadsdeel West de Commissie gevraagd een ‘second opinion’ te geven over de Beoordelingsnotitie die is opgesteld ten behoeve van de m.e.r.-beoordeling.

Procedurele gegevens:

adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 20 juli 2011

advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 6 september 2011

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. De werkgroepsamenstelling bij dit project is als volgt:

ing. J.A. Janse

ing. msc. L.M. de Jong

drs. R.J. van Kerckhoff

drs. G. Korf (werkgroepsecretaris)

drs. J.G.M. van Rhijn (voorzitter)

Werkwijze Commissie bij advies reikwijdte en detailniveau:

In dit advies geeft de Commissie aan welke onderwerpen naar haar mening behandeld dienen te worden in het MER en met welke diepgang. De Commissie neemt hierbij de hierna genoemde informatie die van het bevoegde gezag is ontvangen, als uitgangspunt. Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie www.commissiener.nl

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advisering:

- Beoordelingsnotitie milieueffectrapportage De Hallen – tramremise te Amsterdam, gemeente Amsterdam, 15 juli 2011;
- Luchtkwaliteitsonderzoek De Hallen tramremise. Rapportage in het kader van Titel 5.2 Wm, Oranjewoud, 11 juli 2011;

- Akoestisch onderzoek bestemmingsplan De Hallen Stadsdeel Oud-West te Amsterdam, onderzoek geluidsbelasting, M+P Raadgevende Ingenieurs, 13 augustus 2009;
- Akoestisch onderzoek bestemmingsplan De Hallen, Tramremise, Stadsdeel West te Amsterdam, onderzoek geluidsbelasting, M+P Raadgevende Ingenieurs, 4 juni 2011;
- Verkeersonderzoek De Hallen – tramremise, Oranjewoud, 11 juli 2011;
- Luchtkwaliteit Nieuwbouw-Noord. Rapportage in het kader van Titel 5.2 Wm, Oranjewoud, 1 oktober 2010;
- Akoestisch onderzoek Bestemmingsplan De Hallen, Plandeel Noord, Stadsdeel Oud-West te Amsterdam, onderzoek geluidsbelasting, M+P Raadgevende Ingenieurs, 21 oktober 2010;
- Bestemmingsplan De Hallen, tramremise, stadsdeel West, Van Riezen en Partners, 16 februari 2011 (eerste concept).

De Commissie heeft geen zienswijzen of adviezen via bevoegd gezag ontvangen.

Advies voor de m.e.r.-beoordeling De Hallen – Tramremise te Amsterdam

Stadsdeel West van de gemeente Amsterdam wil de oude tramremise tussen de Kinkerstraat en het Bellamyplein herontwikkelen. Het project kan beschouwd worden als een 'stedelijk ontwikkelingsproject'. Het Stadsdeel doorloopt de procedure voor m.e.r.-beoordeling om te zien of het project kan leiden tot aanzienlijke milieugevolgen

ISBN: 978-90-421-3351-8



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E mer@eia.nl

w www.commissiemer.nl

