



Gemeente Amsterdam
Ingenieursbureau

Advies

Aanmeldingsnotitie voor beoordeling m.e.r.-plicht Oosteramstel en Amstelpoort

Auteur

P.Zwart

Opdrachtgever




Projectbureau Wibaut aan de Amstel

Projectnummer

20535

Status

Definitief

Documentnummer 50988			
autorisatie	naam	paraaf	datum
opstelling	P. Zwart		17-3-10
controle	R. van Doorn		18-3-10
vrijgave	P.Zwart		18-3-10

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1.	Oosteramstel en Amstelpoort	5
1.2.	Doel van deze notitie	6
2	M.e.r.-beoordelingsprocedure.....	7
2.1.	m.e.r.-beoordelingsplicht	7
2.2.	m.e.r. beoordeling (aanmeldingsprocedure)	8
2.3.	Oosteramstel en Amstelpoort m.e.r-plichtig?	9
3	Algemene gegevens	11
3.1.	Betrokken partijen.....	11
3.2.	Soort Activiteit.....	11
3.3.	Plaats van activiteit.....	13
3.4.	Tijdsplanning.....	14
4	Toetsing aan de 3 criteria	15
4.1.	Kenmerken van de activiteit	15
4.2.	Plaats van de activiteit.....	15
4.3.	Effecten op het milieu	16
4.3.1.	Verkeer	16
4.3.2.	Luchtkwaliteit	18
4.3.3.	Geluid	23
4.3.4.	Externe veiligheid	29
4.3.5.	Natuur	33
4.3.6.	Bodem	33
4.3.7.	Windhinder.....	33
4.3.8.	Cultuurhistorie en archeologie.....	35
4.3.9.	Hoogtebeperking Luchthaven Schiphol.....	36
4.3.10.	<i>Cumulatie van effecten</i>	37
5	Samenvatting en Conclusie	39
6	Literatuur	43
	Bijlage 1 Programma Oosteramstel en Amstelpoort	
	Bijlage 2: Variant 3 van het windklimaatonderzoek uit Actualisatie windklimaatonderzoek Amstelstation van 18 augustus 2009	

1 Inleiding

1.1. Oosteramstel en Amstelpoort

Het plangebied Oosteramstel en Amstelpoort is ruwweg gelegen tussen de Amstel en Beuken-, Nobel-, en Gooiseweg en Mauritsgracht en Amstel (zie figuur 1). Het gebied bestaat uit grootschalige infrastructuur zoals de Wibautstraat en de Gooiseweg, en projecten zoals Amstelcampus en Parooldriehoek en de Transvaalbuurt.

Het plangebied bestaat uit 2 deelgebieden: Oosteramstel en Amstelpoort

De gemeente Amsterdam wil meer waarde creëren in het gebied Wibaut aan de Amstel. Dit gebied kan een veel grotere rol spelen als een volwaardige zuidoostelijke entree van het centrumgebied in de metropool Amsterdam. De Amstel en het groen zijn belangrijke identiteitsdragers en essentieel voor de profilering van het gebied. Investeren in de openbare ruimte is een belangrijke succesfactor voor Wibaut aan de Amstel. Met de herstructurering van de Wibautstraat Noord (Mauritskade tot Ringvaart) wordt een stevige start gemaakt voor het opwaarderen van de buitenruimte. Bijzondere aandacht is er daarbij voor de Amstel als levensader voor de stad. Het programma Amsteloever beoogt de potenties van het water, de waterkant en het zicht op de rivier beter te benutten. Belangrijk is ook dat het economisch vestigingsklimaat impulsen krijgt door transformatie of herpositionering van verouderde bedrijventerreinen. We zien in deze zuidoostelijke poort van Amsterdam tot slot een verschuiving van kantoorgebruik naar onderwijsfuncties. Ook zullen er steeds meer sterk gemengde vormen van wonen en (creatieve/kleinschalige/-ambachtelijke) bedrijvigheid en voorzieningen ontstaan.

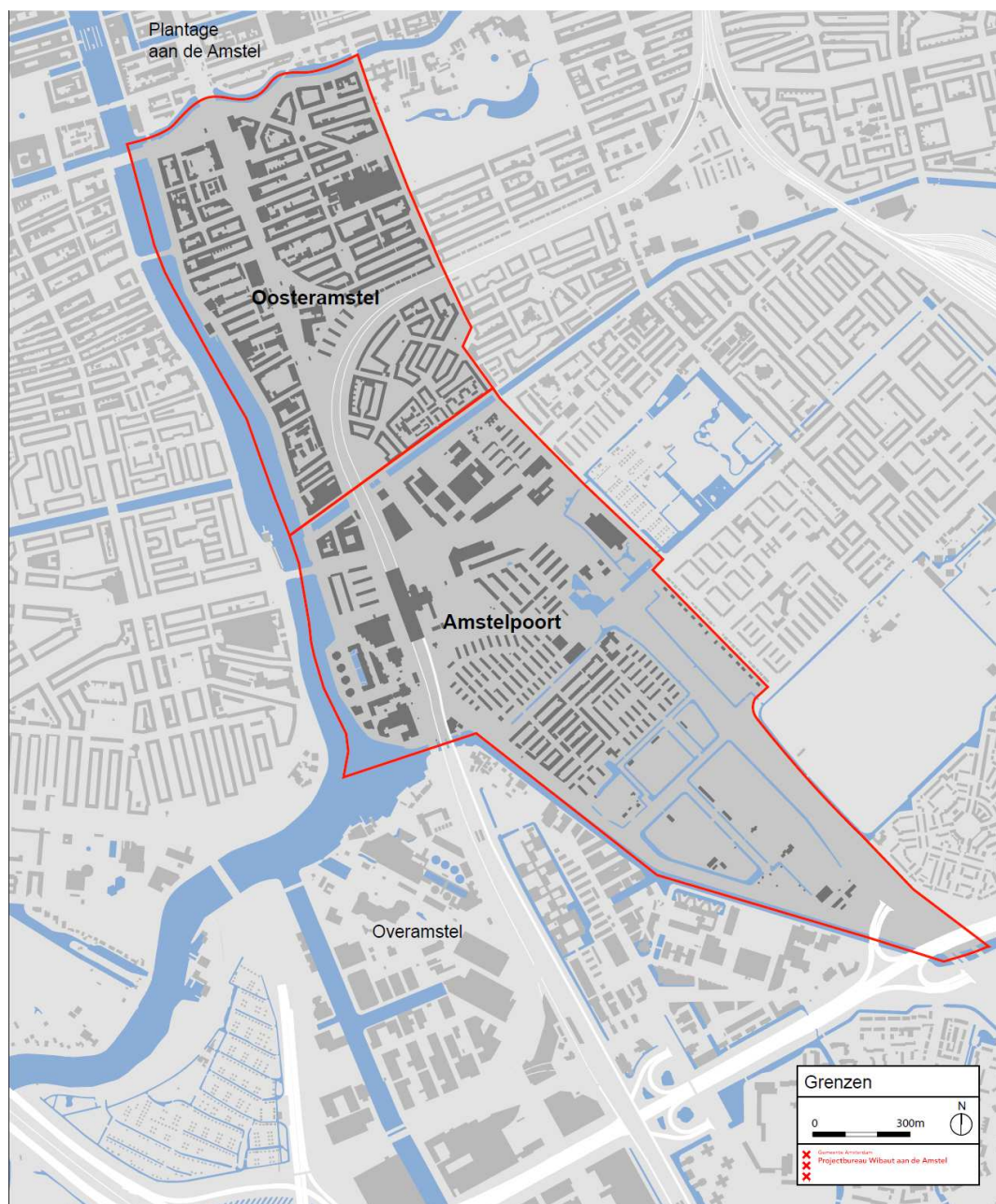
Om deze doelstelling te bereiken kent Wibaut aan de Amstel vele projecten, groot en klein. De grote infrastructurale- en openbare ruimte projecten zoals de herprofilering van de Wibautas en de herinrichting van de Amsteloever zijn al eerder genoemd. Tot 2016 worden in totaal 1361 extra woningen en 819 extra studentenwoningen¹ gebouwd en 2150 parkeerplaatsen toegevoegd. Verder worden commerciële en niet-commerciële voorzieningen gerealiseerd. Onderwijsgebouwen en drie hotels maken daar deel van uit. In bijlage 1 worden tevens de aantallen van sloopnieuwbouw vermeldt.

Een groot deel van dit bouwprogramma komt voor rekening van de volgende grote bouwprojecten:

Deelgebied Oosteramstel	Deelgebied Amstelpoort
Amstelcampus	Amstelstation en omgeving
Parooldriehoek	Eenhoorngebied

In hoofdstuk 3 worden deze projecten verder behandeld.

¹ Inclusief 10% planmarge resp. in totaal 1498 extra woningen en 901 extra studentenwoningen



Figuur 1: Het Plangebied Oosteramstel en Amstelpoort

1.2. Doel van deze notitie

Doel van de notitie is om informatie over mogelijke, relevante milieugevolgen van de plannen van het project Oosteramstel en Amstelpoort in hun samenhang te verzamelen, te interpreteren en te presenteren, zodat het bevoegd gezag een oordeel kan geven over de noodzaak van een m.e.r.-procedure.

Opbouw van dit rapport

In dit rapport komen achtereenvolgens aan de orde:

- De m.e.r.-beoordeling (hoofdstuk 2);
- De algemene gegevens, soort en plaats van de activiteit (hoofdstuk 3)
- De potentiële milieueffecten (hoofdstuk 4)
- Samenvatting en conclusie (hoofdstuk 5).

2 M.e.r.-beoordelingsprocedure

2.1. m.e.r.-beoordelingsplicht

Niet voor alle nieuwe activiteiten hoeft een m.e.r.-procedure gevolgd te worden. De verplichting tot het toepassen van een m.e.r.-procedure ontstaat als de voorgenomen activiteit vermeld is in het Besluit milieueffectrapportage 1994 én voldoet aan de vermelde drempelwaarden én de aangewezen besluiten. 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 (zie NB onderaan tekst). Voor dergelijke activiteiten moet het bevoegd gezag beoordelen of op basis van 'belangrijke nadelige gevolgen die de voorgenomen activiteit voor het milieu kan hebben', een m.e.r.-procedure noodzakelijk is. Uitgangspunt van de m.e.r.-beoordeling is het 'nee, tenzij'-principe. Dat wil zeggen dat alleen een milieueffectrapport (MER) hoeft te worden opgesteld, wanneer er omstandigheden zijn die (waarschijnlijk) leiden tot belangrijke nadelige milieugevolgen.

De lijst van activiteiten in de onderdelen C en D bestaat uit vier kolommen (zie tabel 1). De eerste kolom bevat een omschrijving van de m.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteiten. De tweede kolom vermeldt eventuele drempelwaarden: alleen wanneer de omvang van een activiteit gelijk is aan deze drempelwaarde of deze overstijgt, is bij onderdeel C sprake van m.e.r.-plicht en bij onderdeel D sprake van m.e.r.-beoordelingsplicht.(zie NB onderaan tekst). In kolom drie staan de plannen waarvoor een plan-MER moet worden opgesteld. In de vierde kolom zijn de besluiten aangewezen waarvoor een besluit-MER wordt opgesteld. Alleen als aan de omschrijvingen uit de kolommen 1, 2 en 4 wordt voldaan, is sprake van m.e.r.-plicht resp. m.e.r.-beoordelingsplicht.

NB Ingebrekestelling (Europese Commissie vs Nederlandse Staat)

Op 15 oktober 2009 heeft het Europese Hof van Justitie de Europese Commissie in het gelijkgesteld over een procedure, waar het Nederlandse systeem van drempelwaarden aan de orde is gesteld. De drempelwaarden in het Besluit m.e.r. 1994 mogen niet als juridisch harde, absolute grens gehanteerd worden. Voor het project Oosteramstel en Amstelpoort speelt dit niet. Zoals we later zullen zien overschrijdt het project een drempelwaarde en is daarmee m.e.r. - beoordelingsplichtig.

	Kolom 1 activiteiten	Kolom 2 Gevallen (=drempelwaarde)	Kolom 3 Plannen	Kolom 4 Besluiten
11.1 Onderdeel C	De bouw van woningen	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een aaneengesloten gebied en: 1) 2.000 of meer woningen omvat buiten de bebouwde kom, of 2) 4.000 of meer woningen omvat binnen de bebouwde kom	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in artikel 3.1 van die wet.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1 van die wet dat in de bouw voorziet.
11.1 Onderdeel D	De bouw van woningen	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat binnen de bebouwde kom.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in artikel 3.1 van die wet.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1 van die wet dat in de bouw voorziet.
11.2 Onderdeel D	De uitvoering van een stadsproject, met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.	1/ een oppervlak van 100 ha of 2/ meer een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m ² of meer	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in artikel 3.1 van die wet.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1 van die wet dat in de bouw voorziet.

Tabel 1: Activiteiten 11.1 en 11.2 uit bijlage van Besluit m.e.r. 1994

2.2. m.e.r. beoordeling (aanmeldingsprocedure)

Namens Stadsdeel Oost-Watergraafsmeer is projectbureau Wibaut aan de Amstel de initiatiefnemer. Stadsdeel Oost-Watergraafsmeer is ook het bevoegd gezag voor het projectbesluit. Omdat Stadsdeel Oost-Watergraafsmeer en projectbureau Wibaut aan de Amstel beide onderdeel uitmaken van de juridische eenheid Gemeente Amsterdam, zijn de initiatiefnemer en het bevoegd gezag strikt juridisch gezien dezelfde (nl. Gemeente Amsterdam). Indien het bevoegd gezag zelf initiatiefnemer is, geeft art 7.8d van de Wet

milieubeheer de voorschriften omtrent de te volgen procedure van het m.e.r.-beoordelingsbesluit.

Het bevoegd gezag neemt in zo vroeg mogelijk stadium een beslissing over de vraag of, vanwege bijzondere omstandigheden waaronder de activiteiten worden ondernomen een MER moet worden gemaakt. Deze beoordelingsprocedure kent geen inspraak vooraf. Het bevoegd gezag neemt de beslissing na overleg met de instanties die bij of krachtens de wet moeten worden betrokken bij de voorbereiding van het betrokken besluit.

Het besluit van het bevoegd gezag over de noodzaak al dan niet een MER te maken dient tenminste bekendgemaakt te worden door een kennisgeving in de Staatscourant. Het beoordelingsbesluit is zoals reeds vermeld een voorbereidingshandeling waartegen geen rechtsmiddelen openstaan. Tegen dit besluit kan men pas opkomen in de procedure waaraan de mer-beoordeling is gekoppeld. In dit geval is dat (via zienswijze/bezwaren) in de procedure tot vaststelling van een projectbesluit of bestemmingsplan.

In de m.e.r.-beoordelingsprocedure wordt de voorgenomen activiteit beoordeeld op het voorkomen van belangrijke nadelige milieugevolgen. Deze aspecten zijn hier toegelicht.

Belangrijke nadelige gevolgen

Of er sprake is van belangrijke nadelige gevolgen wordt beoordeeld aan de hand van drie specifieke punten, die hier kort worden toegelicht.

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).

2.3. Oosteramstel en Amstelpoort m.e.r.-plichtig?

Oosteramstel en Amstelpoort bestaan uit een aantal activiteiten. Binnenkort zullen deze plannen vertaald worden naar bestemmingsplanniveau. Daarbij is de vraag aan de orde, of er voor Oosteramstel en Amstelpoort een m.e.r.-procedure uitgevoerd moet worden.

De (her)ontwikkeling van het plangebied Oosteramstel en Amstelpoort omvat de volgende onderdelen:

- Infrastructuur, openbare ruimte en parkeervoorzieningen (Wibautas en Amsteloever);
- Woningen;
- Studentenwoningen;
- Scholen (Hogeschool van Amsterdam/Amstelcampus en enkele basisscholen);
- Kantoren;
- Hotels;
- Bedrijfsruimten.

In bijlage 1 is een totaaloverzicht van het totale bouwprogramma Oosteramstel en Amstelpoort weergegeven. In onderstaande tabel 2 is het totaal aantal woningen vermeld.

Voor de beoordeling van de m.e.r.-(beoordelings)plicht is de toevoeging van aantal (studenten)woningen van belang.

Object	Eenheid	Totale toevoeging (extra nieuwbouw)	Totale toevoeging (extra nieuwbouw) +10% planmarge
Woningen	aantal	1361	1497
Studenten woningen	aantal	819	901
Som		2180	2398

Tabel 2 Extra nieuwe woningaantallen.

Deelgebieden/projecten	Oppervlak (ha)	Extra Bedrijfsvloeroppervlak (m ²)
Eenhoorn	12	6.424
Parooldriehoek	7,5	4.100
Amstelcampus	3	13.600
Amstelstation	7,6	31.250
Kleine projecten	<1	21.582
Som	31	76.956

Tabel 3: Oppervlak en extra bedrijfsvloeroppervlak in Oosteramstel en Amstelpoort

De volgende voor Oosteramstel en Amstelpoort relevante activiteiten zijn in het Besluit m.e.r. 1994 beschreven:

De bouw van woningen (cat.11.1 onderdeel D)

Oosteramstel en Amstelpoort voorziet in de bouw van 1361 extra woningen en extra 819 studentenwoningen. Zonder onderscheid te maken tussen woningen en studentenwoningen² betekent dit dat in totaal 2180 woningen aan het plangebied Oosteramstel en Amstelpoort toegevoegd wordt. Indien nog een planmarge van 10% plus rekening wordt gehouden, komt het totaal aan extra toegevoegde woningen op 2398 stuks. Op basis van de genoemde drempelwaarden uit bijlage D van het Besluit m.e.r. 1994, onderdeel 11.1 (van 2000 tot 4000 woningen) geldt voor Oosteramstel en Amstelpoort de m.e.r.-beoordelingsplicht.

De uitvoering van een stadsproject (cat.11.2 onderdeel D)

Uit tabel 3 blijkt dat het totale oppervlak (ca 31 ha) ruim onder de drempelwaarde ligt. De deelgebieden liggen midden in stedelijk gebied en dus ook niet in de nabijheid bijzondere (natuur)gebieden.

Het totale bedrijfsvloeroppervlak van de deelprojecten is met ca 77.000 m² ruim minder dan de drempelwaarde bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m².

Op basis van de genoemde drempelwaarden uit bijlage D van het Besluit m.e.r. 1994, onderdeel 11.2 geldt voor Oosteramstel en Amstelpoort geen m.e.r.-beoordelingsplicht.

Resumerend: Op basis van de genoemde drempelwaarden uit bijlage D van het Besluit m.e.r. 1994, onderdeel 11.1 geldt voor Oosteramstel en Amstelpoort de m.e.r.-beoordelingsplicht.

² RvS uitspraak 200800791/1 van 20 mei 2009

3 Algemene gegevens

3.1. Betrokken partijen

Bevoegd gezag

Op basis van de Verordening op de Stadsdelen is de stadsdeelraad van het stadsdeel Oost voor besluiten over projectbesluiten of bestemmingsplannen in stadsdeel Oost het bevoegd gezag. Hiermee is de stadsdeelraad van het stadsdeel tevens het bevoegd gezag inzake de m.e.r.-beoordeling. Op basis van de meldingsnotitie neemt de stadsdeelraad van het stadsdeel de uiteindelijke beslissing of voor de voorgenomen activiteit al dan niet een MER moet worden opgesteld.

Initiatiefnemer

Namens de centrale stad en stadsdeel Oost treedt het projectbureau Wibaut aan de Amstel op als projecttrekker/initiatiefnemer.

Adres:

Projectbureau Wibaut aan de Amstel
Postbus 1104
1000 BC Amsterdam

3.2. Soort Activiteit

Herprofilering Wibautstraat

De Wibautas is een van de belangrijkste routes binnen Amsterdam, een grote verkeersader van de IJtunnel tot aan het Amstelstation. De uitgangspunten van de herprofilering Wibautas zijn het creëren van een rustiger straatbeeld door scheiding van verkeerssoorten, verwijderen van overbodige en rommelig ogende obstakels, eenheid in bestratingmateriaal, grotere sociale veiligheid, hogere verkeersveiligheid, verfraaiing door middel van het planten van bomen en de toepassing van duurzame materialen bij straatmeubilair en realiseren van een betere doorstroming van verkeer. Het huidige profiel van 2 x 2 rijbanen blijft ongewijzigd.

Herinrichting van Amsteloever

Een van de plannen voor de toekomst is de herinrichting van de Amsteloever. Dit in samenspraak met bewoners. Uitgangspunten voor de herinrichting zijn behoud van de woonfunctie op het water, het openbaar toegankelijk maken van de oever, het versterken van de water - land relatie om de Amstel daadwerkelijk te ervaren, het verhogen van de groene recreatieve verblijfs waarde met respect voor de woonfunctie en het autoluw maken van de Weesperzijde.

Amstelcampus

Aan de kop van de Wibautstraat, rond het kruispunt met de Mauritskade, bouwt Hogeschoolschool van Amsterdam een stadscampus voor circa 75% van haar studenten.

Een stadscampus is een compacte combinatie van gebouwen en openbare ruimten midden in de stad. Naast de hoofdfunctie onderwijs is er ook ruimte voor diverse functies zoals ontmoeting en horeca (café, kantine, zithoeken, restaurant, broodjeszaak, pleinen), wonen (studentenhuisvesting) en ondersteunende bedrijvigheid (winkels, copyshop, boekhandel, bank/pinautomaat). Daarnaast is er ruimte voor sport, cultuur en welzijn. Ook de toegankelijke openbare ruimte (binnen- en buitenpleinen, openbare straat) maakt deel uit van de stadscampus.

Parooldriehoek

Het plangebied van de Parooldriehoek bevindt zich rond de metro-uitgang Wibautstraat, waar nu onder andere de Parooltoren en het Volkskrantgebouw staan, evenals 120 sociale huurwoningen van Het Oosten aan de Platanenweg.

De huidige planopzet is om vooral woningen te realiseren, een hotel met café en restaurant en een beperkt aanbod van commerciële ruimten.

Amstelstation en omgeving

De plannen omvatten woningen, winkels, een hotel, kantoren en een geheel vernieuwde openbare ruimte. De nieuwe Julianalaan komt op de plek waar nu nog de tram rijdt. Rondom het stationsgebouw komen 4 gebouwen. 2 woon-, hotel en/of werktorens van resp. 100 m en 85 m hoog en 2 lagere woon- en winkelgebouwen langs de Bertrand Russellstraat voor een geleidelijke overgang naar het Julianapark.

De start van de bouw van de 100 m toren (hotel- en wonen) is gepland in 2014. De bouw van de 85 m toren start in 2016. De bouw van de overige gebouwen is gepland in 2015.

Eenhoorngebied

Het Eenhoorngebied ligt tussen de Wibautstraat, Ringdijk, Nobelweg en Gooiseweg, en grenst aan het plangebied van het Amstelstation. Het Eenhoorngebied krijgt extra woningen, studentenwoningen, bedrijfsruimten, een hotel en een nieuw schoolgebouw en een verbeterde openbare ruimte.

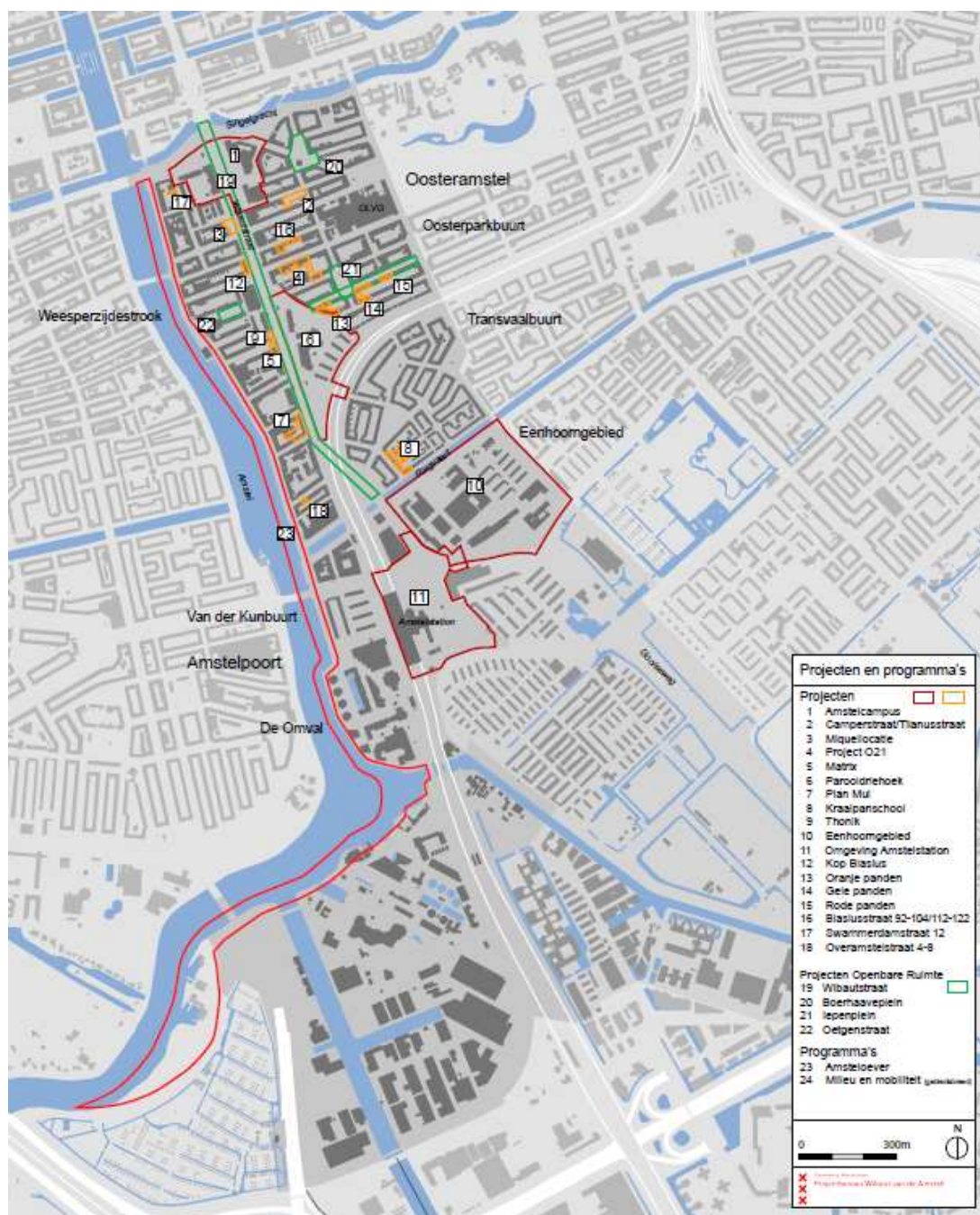
Kleine projecten

Verder maken verschillende kleine projecten vooral in de vorm van sloopnieuwbouw deel uit van Oosteramstel en Amstelpoort. Zie figuur 2 voor de locaties.

In bijlage 1 is een overzicht van het totale bouwprogramma weergegeven.

3.3. Plaats van activiteit

In figuur 2 zijn de locaties van de plannen binnen het plangebied Oosteramstel en Amstelpoort weergegeven.



Figuur 2: Schematische weergave van projectlocaties Oosteramstel en Amstelpoort

3.4. Tijdsplanning

Het projectbureau Wibaut aan de Amstel streeft er naar om in het jaar 2015 in de directe omgeving van de Wibautstraat 280.000 m² bvo aan bouwprogramma te hebben gerealiseerd. De daadwerkelijke bouwwerkzaamheden zullen voor de vier grote projecten als Amstelcampus, Parooldriehoek, Eenhoorn en Amstelstation naar verwachting niet eerder van start gaan dan na 2012. Pas vanaf 2013 zullen deze projecten naar verwachting delen van het nieuwbouwprogramma gaan opleveren. Voor het jaar 2013 zullen geen projecten worden opgeleverd met uitzondering van een aantal kleinere projecten. Voor een overzicht van het gehanteerde nieuwbouwprogramma, sloopprogramma en feitelijk toegevoegd programma voor het jaar 2015 wordt verwezen naar bijlage 1.

Op basis van de huidige projectplanning wordt er na 2015 alleen nog met de bouw van nieuwbouw gestart in het gebied De Eenhoorn. Men is voornemens nog 73.500 m² bvo te realiseren en ten behoeve van deze nieuwbouw 36.976 m² bvo te slopen. De oplevering van meerdere gebouwen vindt wel plaats na 2015, bijvoorbeeld ter plaatse van het Amstelstation.

4 Toetsing aan de 3 criteria

4.1. Kenmerken van de activiteit

Aard en omvang van de activiteit

Binnen het plangebied Oosteramstel en Amstelpoort staat de herprofilering van de Wibautstraat en de herinrichting van de Amsteloever op het programma. Het binnen het plangebied te realiseren bouwprogramma betreft woningen, kantoren, bedrijfsruimten, schoolgebouwen, hotels en commerciële en niet-commerciële voorzieningen en (ondergrondse) parkeerplaatsen. Het bouwprogramma bestaat uit vervanging en toevoeging. In tabel 2 zijn de aantallen extra toe te voegen woningen en studentenwoningen weergegeven.

In bijlage 1 is een overzicht van het programma weergegeven.

4.2. Plaats van de activiteit

Dit criterium spitst zich toe op de vraag of de activiteit of delen ervan in juridische bijzondere gebieden plaatsvinden zoals Ecologische Hoofd Structuur (EHS)–gebieden e.d. Tevens moet beschouwd worden of cumulatie van effecten met plannen in de omgeving optreden.

Het gebied Oosteramstel en Amstelpoort ligt geheel in een stedelijke omgeving. De bouwprojecten bestaan uit sloopnieuwbouw (= vervanging of transformatie van bestaande bebouwing) en toevoeging door verdichting van bebouwing in reeds bebouwd stedelijk gebied. Er gaat geen landelijk of bijzonder gebied als gevolg van de (bouw)projecten verloren.

De Amsteloever is in de deelkaart “Groen en water 2010” van Structuurplan “Kiezen voor Stedelijkheid” als parkstrook aangeduid. De ambities voor de Amsteloever houden een herstel tot versterking van de relatie groen en water in. De ambities passen binnen de kaders van de Hoofdgroenstructuur van de gemeente Amsterdam en pogen deze te versterken.

Binnen het gebied Oosteramstel en Amstelpoort loopt een spoorlijn waarover gevaarlijk stoffentransport plaatsvindt. In paragraaf 4.3 4 Externe veiligheid wordt hier verder aandacht aan besteed.

De plannen Oosteramstel en Amstelpoort zijn geclusterd omdat het gewenst is om de samenhang van deze plannen in dit gebied te borgen. De cumulatie van effecten heeft vooral betrekking op de verkeerseffecten en daarmee samenhangend luchtkwaliteit en geluid. In de volgende paragraaf concentreert deze notitie zich vooral op deze aspecten.

4.3. Effecten op het milieu

De potentiële milieueffecten van het voornemen worden in deze paragraaf beschreven, zodat op basis daarvan kan worden vastgesteld of een m.e.r.-procedure noodzakelijk is. Voor (onderdelen van) Oosteramstel en Amstelpoort is milieuonderzoek uitgevoerd, waarvan de relevante resultaten en conclusies in deze paragraaf worden behandeld. De belangrijkste milieueffecten in een stedelijke omgeving zoals Oosteramstel en Amstelpoort ontstaan door de toename van het verkeer en betreffen geluidbelasting en luchtkwaliteit. Herinrichting van deelgebieden van Oosteramstel en Amstelpoort leidt tot een toename van verkeersbewegingen, wat kan leiden tot hogere geluidsniveaus en een verslechtering van de luchtkwaliteit.

4.3.1. Verkeer

In de "Verkeersstudie (2009) Wibaut aan de Amstel - fase 1: verkenning naar groei van het autoverkeer" van 8 oktober heeft dIvV een verkenning uitgevoerd naar de verkeerskundige effecten van de plannen rondom de Wibautas/binnen het plangebied Oosteramstel en Amstelpoort. De studie richt zich met name op de ontwikkeling van het autoverkeer. Hoeveel extra autoverkeer is er als gevolg van de planontwikkeling te verwachten op wegen zoals de Wibautstraat en de Gooiseweg?

De plannen voor Oosteramstel en Amstelpoort bestaan voor een deel uit vervanging van bestaande woningen, kantoren en andere gebouwen. Per saldo wordt circa 300.000 m² bruto vloeroppervlak (bvo) aan de huidige situatie toegevoegd. Tot 2016 zal de toename circa 280.000 m² bruto vloeroppervlak bedragen.

Dit resulteert in een toename van ruim 3500 inwoners. Het aantal arbeidsplaatsen neemt met 1825 toe; Het totale aantal studenten in de Amstelcampus en Eenhoorn bedraagt circa 20.000.

	Aantal Extra Inwoners	Aantal Extra arbeidsplaatsen	Aantal Extra arbeidsplaatsen winkels	Aantal Extra studenten
Amstelcampus	94	976	4	19.800
Parooldriehoek	1.115	-450	145	0
Eenhoorn	1.317	-103	15	294
Amstelstation	805	964	143	-
Overige kleine projecten	230	81	50	0
Totaal	3.561	1.468	357	20.094

Tabel 5. Overzicht van de toename aan inwoners, arbeidsplaatsen en studenten tot 2016 ten gevolge van de geplande Bouwprogramma (verschil planontwikkeling en autonome ontwikkeling)

Op basis van inwoneraantallen, aantal arbeidsplaatsen en de voorzieningen (zoals de Amstelcampus) is berekend hoeveel verplaatsingen er in het gebied zullen aankomen en vertrekken. Per etmaal blijkt het te gaan om een toename van 41.000 verplaatsingen (aankomsten en vertrekken tezamen) met de auto, fiets en OV. Het merendeel van deze verplaatsingen worden gemaakt door studenten. Van het totaal aantal verplaatsingen in het etmaal vinden 8600 extra verplaatsingen zich met de auto plaats.

Hoeveel extra autoverkeer naar verwachting waar komt te rijden, is te lezen in tabel 6. In tabel 6 zijn die straten in de directe omgeving van het projectgebied opgenomen waar het door het bouwprogramma gegenereerde verkeer naar verwachting op komt te rijden.

Voor meer details wordt verwezen naar de onderliggende verkeersstudie.

Wegtracé	2008 HS ³	2015 AO ⁴	2015 PL ⁵	2015 PL-AO ⁶
Weesperplein tussen Mauritskade en Sarphatistaat	24450	21600	21650	50
Stadhouderskade tussen Amstel en Hemonystraat	23000	21550	22000	450
Ceintuurbaan tussen Amstedijk en Van Woustraat	12550	11450	12600	1150
Mauritskade ter plaatse van de Torontobrug	29950	25050	26050	1000
Mauritskade tussen Wibautstraat en 's Gravesandestraat	16800	15400	15950	550
Wibautstraat bij Boerhaavestraat	29150	24500	25450	950
Wibautstraat bij Spoorviaduct	29400	24850	25750	900
Wibautstraat tussen Ringdijk en Prins Bernhardplein	40450	34400	36300	1900
Prins Bernhardplein noordwestzijde	13500	11750	12050	300
Prins Bernhardplein zuid-westzijde	18500	17100	18150	1050
Prins Bernhardplein tussen Julianaplein en Gooiseweg	24050	21050	22200	1150
Prins Bernhardplein tussen gooiseweg en Wibautstraat	26950	23550	24100	550
Prins Bernhardplein doorsteek Wibautstraat Gooiseweg	18650	15700	16500	800
Mr Treublaan tussen Prins Bernhardplein en Amstel	21200	18700	19500	800
Hugo de Vrieslaan tussen Julianaplein en de Gooiseweg	14000	6900	6900	0
Overzichtsweg	15250	15000	15550	550
Spaklerweg tussen Weespertrekvaart en Ouderkerkerdijk	15000	15050	15750	700
Spaklerweg tussen toegangsweg NUON en Van Marwijk kooystraat	15100	17250	17750	500
Gooiseweg tussen Prins Bernhardplein en op-afrif Kamerlingh Onneslaan	50750	45050	45900	850
Gooiseweg tussen A10 en op-afrif Kamerlingh Onneslaan	41800	36600	38250	1650

Tabel 6. Overzicht van de gehanteerde verkeersintensiteiten⁷ voor 2008 tot 2016 (bron DIVV; 8 oktober 2009).

³ HS= huidige situatie (de verkeerscijfers van 2007 worden gebruikt voor 2008)

⁴ AO= Ingeschatte autonome ontwikkeling

⁵ PL= Ingeschatte planontwikkeling

⁶ PL-AO= verschil PL en AO= toename verkeer ten gevolge van gepland bouwprogramma

⁷ Gemiddeld aantal motorvoertuigen per etmaal

In het verkeersrapport is de conclusie: De verkeersberekeningen zijn gebruikt om een indicatie te geven van het effect van Oosteramstel en Amstelpoort op de verkeersafwikkeling van de Wibautstraat, een belangrijke corridor. Het totale verkeersvolume in de Wibautstraat/Gooiseweg en omgeving ligt in 2015 lager dan de huidige situatie.

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

4.3.2. Luchtkwaliteit

Wettelijk kader

In november 2007 is de Wet luchtkwaliteit 2007 van kracht geworden. In grote lijnen geeft de wet aan dat een project gerealiseerd mag worden als:

1. Het project niet leidt tot overschrijdingen van grenswaarden voor schadelijke stoffen of
2. Het project de luchtkwaliteit niet, of 'niet in betekenende mate', verslechtert.

Een 'niet in betekenende mate' verslechtering is een verslechtering van de luchtkwaliteit die kleiner is dan 3% van de grenswaarde. Deze nieuwe waarde hangt samen met het van kracht worden van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Toekomstige plansituatie

Uitkomsten van het luchtkwaliteitberekeningen

Jaargemiddelde stikstofdioxideconcentratie

In tabel 7 zijn de resultaten weergegeven van de berekening van de jaargemiddelde stikstofconcentratie voor de jaren 2008 en 2015 op basis van het CAR II model versie 8.1. De jaargemiddelde concentratie voor het jaar 2015 is berekend voor twee situaties; bij autonome ontwikkeling en voor de situatie dat er in het jaar 2015 280.000 m² bvo is gerealiseerd overeenkomstig het geplande bouwprogramma van het projectbureau Wibaut aan de Amstel.

De rekenresultaten laten zien dat de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide de komende jaren tussen 2008 en 2015 naar verwachting sterk zal verminderen en dat in 2015 de concentratie ver beneden de norm van 40 microgram per kubieke meter komt te liggen. De hoogst verwachte concentraties voor het jaargemiddelde voor stikstofdioxide in 2015 worden geconstateerd ter plaatse van de Centuurbaan en is gelijk aan 37,1 microgram per kubieke meter.

Wegtracé	2008 HS⁸	2015 AO⁹	2015 PL¹⁰	2015 verschil PL-AO¹¹
Norm	60 (µg/m³)	40 (µg/m³)	40 (µg/m³)	1,2
Weesperplein tussen Mauritskade en Sarphatistaat	39,4	31,2	31,2	0,0
Stadhouderskade tussen Amstel en Hemonystraat	44,2	35,3	35,4	0,1
Ceintuurbaan tussen Amsteldijk en Van Woustraat	45,7	36,3	37,1	0,8
Mauritskade ter plaatse van de Torontobrug	40,7	31,9	32,1	0,2
Mauritskade tussen Wibautstraat en 's Gravesandestraat	39,6	31,3	31,4	0,1
Wibautstraat bij Boerhaavestraat	43,1	33,8	24,0	0,2
Wibautstraat bij Spoorviaduct	43,3	33,9	34,1	0,2
Wibautstraat tussen Ringdijk en Prins Bernhardplein	45,9	36,0	36,5	0,5
Prins Bernhardplein noordwestzijde	34,5	26,9	27,0	0,1
Prins Bernhardplein zuid-westzijde	35,4	27,8	28,1	0,3
Prins Bernhardplein tussen Julianaplein en Gooiseweg	36,3	28,1	28,4	0,3
Prins Bernhardplein tussen gooiseweg en Wibautstraat	37,8	29,3	29,4	0,1
Prins Bernhardplein doorsteek Wibautstraat Gooiseweg	40,3	30,9	31,3	0,4
Mr Treublaan tussen Prins Bernhardplein en Amstel	44,2	34,9	35,1	0,2
Hugo de Vrieslaan tussen Julianaplein en de Gooiseweg	38,1	27,7	27,7	0,0
Overzichtsweg	34,2	27,2	27,3	0,1
Spaklerweg tussen Weespertrekvaart en Ouderkerkerdijk	33,8	26,6	26,7	0,1
Spaklerweg tussen toegangsweg NUON en Van Marwijk Kooystraat	32,4	27,3	27,5	0,2
Gooiseweg tussen Prins Bernhardplein en op-afrim Kamerlingh Onneslaan	37,3	29,1	29,2	0,1
Gooiseweg tussen A10 en op-afrim Kamerlingh Onneslaan	35,1	27,4	27,5	0,1

Tabel 7. Jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide

Jaar- en daggemiddelde fijn stofconcentratie

Jaargemiddelde concentratie fijn stof

In tabel 8 zijn de resultaten weergegeven van de berekening van de jaargemiddelde fijn stof voor het jaar 2015 op basis van het CAR II model versie 8.1.

De jaargemiddelde concentratie is berekend voor twee situaties; bij autonome ontwikkeling en voor de situatie dat er in het jaar 2015 280.000 m² bvo is gerealiseerd overeenkomstig het geplande bouwprogramma van het projectbureau Wibaut aan de Amstel. Ter informatie is ook de jaargemiddelde concentratie fijn stof berekend voor het jaar 2007.

De rekenresultaten laten zien dat de jaargemiddelde concentratie fijn stof de komende jaren tussen 2008 en 2015 naar verwachting sterk zal verminderen en dat vanaf 2008

⁸ HS= luchtkwaliteit huidige situatie (gebruikmakend van verkeerscijfers behorende bij het jaar 2007)

⁹ AO= luchtkwaliteit autonome ontwikkeling

¹⁰ PL= luchtkwaliteit planontwikkeling

¹¹ PL-AO= verslechtering luchtkwaliteit ten gevolge van gepland bouwprogramma

de concentratie al beneden de geldende grenswaarde vanaf 2011 ligt. De absolute daling tussen 2008 en 2015 is geringer dan bij de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide.

De hoogst verwachte concentratie voor het jaargemiddelde voor fijn stof in 2015 is berekend op de Ceintuurbaan en is gelijk aan 21,7 microgram per kubieke meter, ruimschoots onder de jaargemiddelde grenswaarde voor fijn stof van 40 microgram per kubieke meter.

Daggemiddelde concentratie fijn stof

In tabel 9 zijn de resultaten weergegeven van de berekening van de daggemiddelde fijn stof voor het jaar 2015 op basis van het CAR II model versie 8.1. In de tabel is weergegeven het verwachte aantal dagen dat de grenswaarde van de daggemiddelde concentratie fijn stof wordt overschreden. Dit is gedaan voor twee situaties; bij autonome ontwikkeling en voor de situatie dat er in het jaar 2015 280.000 m² bvo is gerealiseerd overeenkomstig het geplande bouwprogramma van het projectbureau Wibaut aan de Amstel. Ter informatie is ook de jaargemiddelde concentratie fijn stof berekend voor het jaar 2008.

De rekenresultaten laten zien dat het aantal overschrijdingsdagen de komende jaren tussen 2008 en 2015 naar verwachting sterk zal verminderen en dat al vanaf 2008 het berekende aantal overschrijdingsdagen beneden de norm van 35, geldend vanaf 2011, ligt. De hoogst verwachte aantal overschrijdingsdagen van de daggemiddelde concentratie fijn stof in 2015 wordt geconstateerd op de Ceintuurbaan en is gelijk aan 17 dagen.

Voor meer details wordt verwezen naar het onderliggende luchtkwaliteitsrapport.

Wegtracé	2008 HS¹⁰	2015 AO¹¹	2015 PL¹²	2015 PL-AO¹³
norm	48 (µg/m³)	40 (µg/m³)	40 (µg/m³)	1,2
Weesperplein tussen Mauritskade en Sarphatistaat	22,7	20,4	20,4	0,0
Stadhouderskade tussen Amstel en Hemonystraat	24,2	21,4	21,4	0,0
Ceintuurbaan tussen Amsteldijk en Van Woustraat	24,5	21,6	21,7	0,1
Mauritskade ter plaatse van de Torontobrug	23,1	20,6	20,7	0,1
Mauritskade tussen Wibautstraat en 's Gravesandestraat	22,8	20,6	20,7	0,1
Wibautstraat bij Boerhaavestraat	23,9	21,1	21,1	0,0
Wibautstraat bij Spoorviaduct	23,9	21,1	21,1	0,0
Wibautstraat tussen Ringdijk en Prins Bernhardplein	24,1	20,7	20,8	0,1
Prins Bernhardplein noordwestzijde	20,3	18,4	18,4	0,0
Prins Bernhardplein zuid-westzijde	20,5	18,5	18,6	0,1
Prins Bernhardplein tussen Julianaplein en Gooiseweg	20,7	18,6	18,6	0,0
Prins Bernhardplein tussen gooiseweg en Wibautstraat	21,0	18,8	18,8	0,0
Prins Bernhardplein doorsteek Wibautstraat Gooiseweg	21,7	19,1	19,2	0,1
Mr Treublaan tussen Prins Bernhardplein en Amstel	22,8	20,0	20,0	0,0
Hugo de Vrieslaan tussen Julianaplein en de Gooiseweg	21,3	18,5	18,5	0,0
Overzichtsweg	20,5	18,6	18,7	0,1
Spaklerweg tussen Weespertrekvaart en Ouderkerkerdijk	20,3	18,4	18,5	0,1
Spaklerweg tussen toegangsweg NUON en Van Marwijk kooystraat	20,0	18,6	18,6	0,0
Gooiseweg tussen Prins Bernhardplein en op-afrit Kamerlingh Onneslaan	21,3	18,9	19,0	0,1
Gooiseweg tussen A10 en op-afrit Kamerlingh Onneslaan	20,7	18,6	18,6	0,0

Tabel 8: Jaargemiddelde concentratie fijn stof (met de aftrek van zeezout)

Wegtracé	2008 HS¹⁰	2015 AO¹¹	2015 PL¹²
Grenswaarde	75 (µg/m³)	50 (µg/m³)	50 (µg/m³)
norm voor aantal dagen overschrijding van de grenswaarde	35	35	35
Weesperplein tussen Mauritskade en Sarphatistaat	20	13	13
Stadhouderskade tussen Amstel en Hemonystraat	25	16	16
Ceintuurbaan tussen Amsteldijk en Van Woustraat	26	16	17
Mauritskade ter plaatse van de Torontobrug	21	14	14
Mauritskade tussen Wibautstraat en 's Gravesandestraat	20	14	14
Wibautstraat bij Boerhaavestraat	24	15	15
Wibautstraat bij Spoorviaduct	24	15	15
Wibautstraat tussen Ringdijk en Prins Bernhardplein	25	14	14
Prins Bernhardplein noordwestzijde	13	8	8
Prins Bernhardplein zuid-westzijde	13	9	9
Prins Bernhardplein tussen Julianaplein en Gooiseweg	14	9	9
Prins Bernhardplein tussen gooiseweg en Wibautstraat	15	9	9
Prins Bernhardplein doorsteek Wibautstraat Gooiseweg	17	10	10
Mr Treublaan tussen Prins Bernhardplein en Amstel	20	12	12
Hugo de Vrieslaan tussen Julianaplein en de Gooiseweg	16	9	9
Overzichtsweg	14	9	9
Spaklerweg tussen Weespertrekvaart en Ouderkerkerdijk	13	8	9
Spaklerweg tussen toegangsweg NUON en Van Marwijk Kooystraat	12	9	9
Gooiseweg tussen Prins Bernhardplein en op-afrit Kamerlingh Onneslaan	16	10	10
Gooiseweg tussen A10 en op-afrit Kamerlingh Onneslaan	14	9	9

Tabel 9. Aantal keer overschrijding grenswaarde voor de daggemiddelde concentratie fijn stof (met aftrek van zeezout)

Conclusie

Uit het luchtkwaliteitsrapport van IBA blijkt dat de luchtkwaliteit de komende jaren tussen 2007 en 2015 sterk verbetert ondanks het geplande bouwprogramma Oosteramstel en Amstelpoort.

Verder blijkt dat in de periode 2008 tot en met 2015 de berekende jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide steeds ver beneden de geldende grenswaarde ligt van 60 microgram per kubieke meter tussen 2008 en 2015 en 40 microgram per kubieke meter in het jaar 2015. De hoogste jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide in 2015 is berekend op de Ceintuurbaan en is gelijk aan 37,1 microgram per kubieke meter. Dit is in de situatie dat de bouwplannen worden gerealiseerd.

De jaargemiddelde concentratie fijn stof, welke ook verbetert over de jaren, voldoet in 2008 reeds aan de grenswaarde van 2011 van 40 microgram per kubieke meter. Dit

geldt ook voor het aantal overschrijdingsdagen. Deze ligt in 2008 reeds onder de gestelde norm voor 2011 van 35 dagen .

Het antwoord op de vraag of het nieuwbouwprogramma op enig moment leidt tot een in betekenende mate verslechtering van de luchtkwaliteit op de wegen binnen het . De realisatie van het bouwprogramma leidt in 2015 tot een berekende verslechtering van de luchtkwaliteit. De verslechtering is maximaal 0,8 microgram per kubieke meter voor stikstofdioxide en 0,1 microgram per kubieke meter voor fijn stof. Omdat ten gevolge van de bouwfasering het niet de verwachting is dat ergens in het studiegebied tussen 2013 en 2015 de verslechtering van de planontwikkeling groter is dan 1,2 microgram per kubieke meter, typeert de Wet luchtkwaliteit 2007 de planontwikkeling als NIBM. Dientengevolge is de planontwikkeling tot en met 2015 in overeenstemming met de Wet luchtkwaliteit 2007.

Tot slot leidt de beperkte toevoeging van bouwprogramma na 2015 in de Eenhoorn (36.976 m² bvo) ook niet tot knelpunten inzake de Wet luchtkwaliteit.

Resumerend: Op basis van bovenstaande kan worden geconcludeerd dat de uitvoering van de plannen van het project Oosteramstel en Amstelpoort volgens de huidige fasering in overeenstemming is met de Wet luchtkwaliteit 2007.

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

4.3.3. Geluid

Verschillende geluidsbronnen zijn binnen het plangebied van invloed. De belangrijkste bronnen van geluidshinder binnen het Plangebied Oosteramstel en Amstelpoort zijn het wegverkeer en railverkeer.

Wet en regelgeving geluidshinder

Geluidshinder wegverkeer

Volgens de Wet geluidshinder geldt voor alle nieuw te bouwen geluidsgevoelige bestemmingen (zoals woningen en scholen) een voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Wanneer deze waarde wordt overschreden en geluidsbepalende maatregelen niet mogelijk zijn of niet voldoende effect hebben, mogen er hogere maximaal toelaatbare waarden voor geluid vastgesteld worden. De maximaal toelaatbare geluidsbelasting/ontheffingswaarde voor woningen en scholen is 63 dB. Is de geluidsbelasting hoger, dan zijn speciale maatregelen nodig zoals "dove" gevels of voorzetgevels. Voor kantoren (geen geluidsgevoelige bestemming) geldt er voor de geluidsbelasting op de gevel geen maximaal toelaatbare ontheffingswaarde. Wel dient de binnenwaarde (geluidsbelasting binnenin het gebouw als gevolg van wegverkeer) onder de 40 dB te blijven. Vanuit wettelijk oogpunt leidt een geluidsbelasting hoger dan de genoemde maximaal toelaatbare ontheffingswaarde tot directe beperking van mogelijke ontwikkelingen.

Railverkeer

In het Besluit geluidshinder geldt voor alle nieuw te bouwen geluidsgevoelige bestemmingen (zoals woningen en scholen) bij railverkeer een voorkeursgrenswaarde van 55 dB. Wanneer deze waarde wordt overschreden en geluidsbeperkende maatregelen niet mogelijk zijn of niet voldoende effect hebben, mogen er hogere maximaal toelaatbare ontheffingswaarden voor geluid vastgesteld worden. De maximaal toelaatbare ontheffingswaarde voor woningen en scholen is 68 dB.

Is de geluidsbelasting hoger, dan zijn speciale maatregelen nodig zoals "dove" gevels of voorzetgevels. Voor kantoren (geen geluidsgevoelige bestemming) geldt er voor de geluidsbelasting op de gevel geen maximaal toelaatbare ontheffingswaarde. Wel dient de binnenwaarde (geluidsbelasting binnenin het gebouw als gevolg van wegverkeer) onder de 40 dB te blijven. Vanuit wettelijk oogpunt leidt een geluidsbelasting hoger dan de genoemde maximaal toelaatbare ontheffingswaarde tot directe beperking van mogelijke ontwikkelingen.

Gemeentelijk beleid: stille zijden

Het gemeentelijk geluidbeleid is dat woningen waarvoor hogere grenswaarden worden vastgesteld *in principe* dienen te beschikken over een stille zijde. Een woning met een dove gevel dient te allen tijde een stille zijde te hebben. Een stille zijde wordt gedefinieerd als een gevel (of geveldeel) die niet rechtstreeks wordt belast met een geluidsniveau boven de voorkeursgrenswaarde.

Wegverkeerlawaai

Huidige situatie

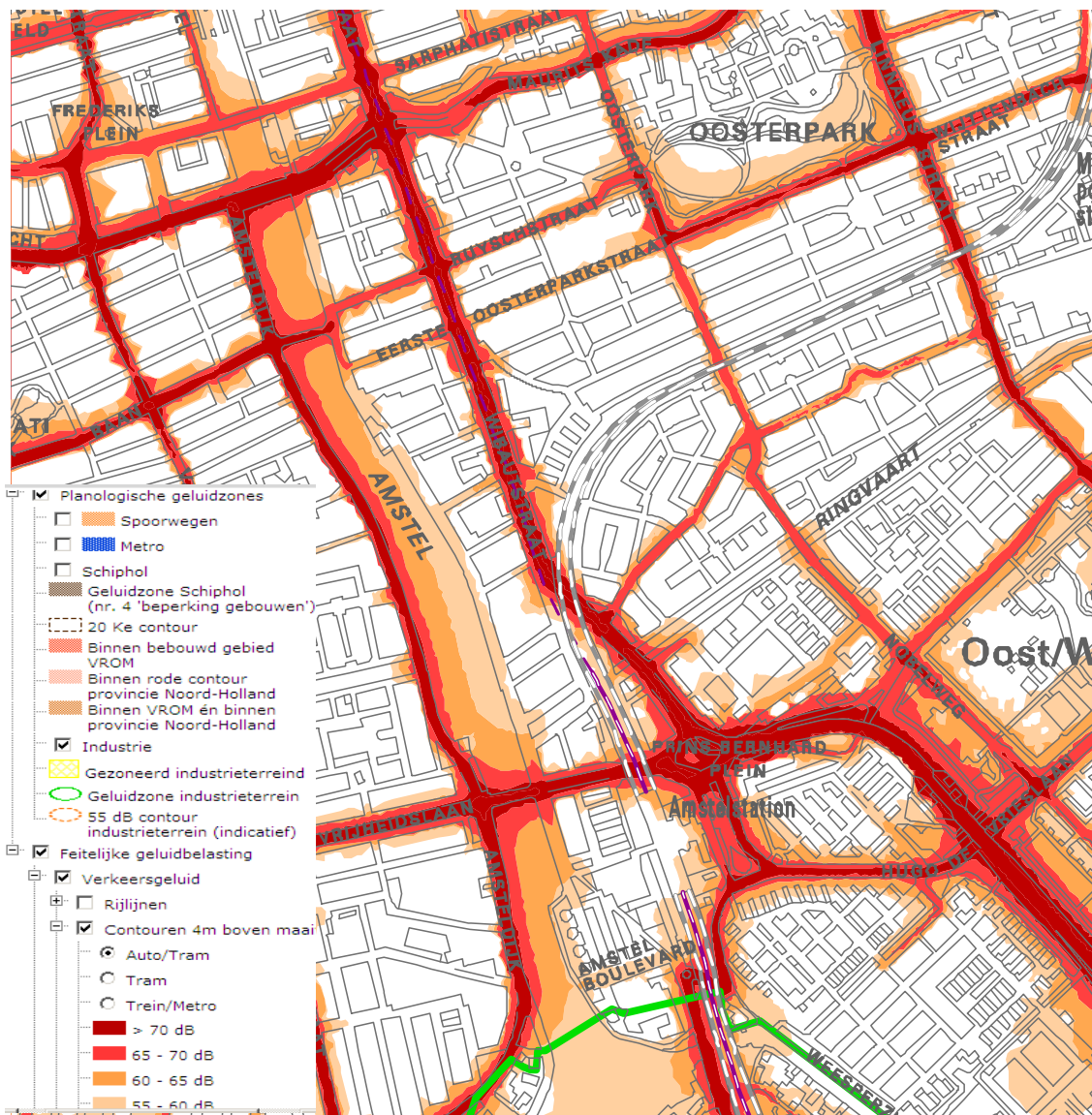
In figuur 3 is geluidsbelasting voor de huidige situatie door het wegverkeer binnen het plangebied Oosteramstel en Amstelpoort weergegeven.

Uit de bovenstaande figuur blijkt dat de geluidsbelasting langs de grote doorgaande wegen ruim boven de voorkeurswaarden liggen. Op en langs de wegen worden veelvuldig de contouren van 65-70 dB en hoger berekend. De geluidsbelasting in de huidige situatie als gevolg van de Wibautas, Prins Bernhardplein, Hugo de Vrieslaan en Mauritskade is hoog.

Toekomstige plansituatie

De autonome verkeersdruk zal afnemen (zie tabel 6). In de toekomstige situatie zal de verkeersdruk op de Wibautstraat, Mauritskade, Prins Bernhardplein en Hugo de Vrieslaan als gevolg van de plannen wel minder afnemen. De verwachting is dat in de toekomst auto's stiller worden. De geluidsbelasting binnen het plangebied zal door de autonome afname van de verkeersdruk en stillere auto's in de toekomst afnemen.

De geluidsbelasting binnen het plangebied zal afnemen, maar zeker nog boven de voorkeursgrenswaarde liggen. In tegenstelling tot luchtkwaliteit geldt de systematiek van Wet geluidshinder per bouwplan. Bij een matige overschrijding van de voorkeurswaarde is een ontheffing hogere waarden mogelijk. Het effect van een hogere geluidsbelasting op de gevels kan tot een acceptabele grens binnen de woningen worden teruggebracht, door bij de realisatie van de bouwplannen een andere indeling van het gebruik van de gebouwen te hanteren en/of beschermingsmaatregelen als dove gevels bij de woningen te treffen.



Figuur 3: Geluidscontouren door wegverkeer, huidige situatie (bron Atlas Amsterdam)

Ter illustratie van bovengenoemde wordt voor de bouwplannen Amstelcampus en Amstelstation en Eenhoorn ingezoomd op enkele te nemen geluidsmaatregelen e/of aandachtspunten als gevolg van het wegverkeer:

- De nieuwbouw van de Amstelcampus bestaat uit een Onderwijsgebouw Wibaut met een gedeelte met de functie onderwijs en een gedeelte met de functie kantoren en Studentwoningen Wibaut.

De geluidsbelasting op de noord-, zuid-, en westgevel gevels van het onderwijsgebouw is hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Aangezien in deze gevels echter geen te openen delen aanwezig zullen zijn, en daarmee deze gevels als “dove” gevels zijn te classificeren, hoeft de geluidsbelasting op deze gevels niet te worden getoetst aan de geluidsgrenswaarden. Dit houdt in dat geen ontheffing nodig is om het onderwijsgedeelte te

realiseren. De karakteristieke geluidwering van de uitwendige scheidingsconstructie dient nog wel te voldoen aan de eisen van het Bouwbesluit.

De geluidsbelasting op het kantoorgedeelte van het onderwijsgebouw hoeft als niet-geluidsgevoelig object niet getoetst te worden aan de grenswaarden van de Wet geluidshinder.

De geluidsbelasting op de gevels van de studentenwoningen aan de van Musschenbroekstraat is overal lager dan de voorkeursgrenswaarde.

Binnen de Amstelcampus is een tweetal semiopenbare binnenhoven gelegen: Het Kohnstammhof en het Wibauthof. Hinderlijke akoestiek binnen de hoven kan beperkt worden door waar mogelijk geluidsabsorberende materialen in de gevels toe te passen, harde vlakke wanden te voorkomen en door te variëren in de gevelopbouw. Daarnaast moeten de verblijfsposities en hoofdlooproutes binnen de hoven zo ver mogelijk van de (bestaande) woningen liggen.

- Voor de nieuwbouw rondom het Amstelstation blijkt dat op veel plaatsen in het plan de voorkeurswaarden van 48 dB worden overschreden. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt echter nergens overschreden. Maatregelen zoals dove gevels of gebouwgebonden geluidschermen zijn wat betreft het wegverkeerslawaaï voor de woningen niet nodig.

- De bouwplannen voor kavel B van het plan Eenhoorn bestaan voor het grootste deel uit woningbouw en verder uit 2500 m² BVO voor kantoren en voorzieningen. De woningen bevinden zich binnen de geluidzones van wegen (Wibaut- en Nobelstraat) en spoorwegen.

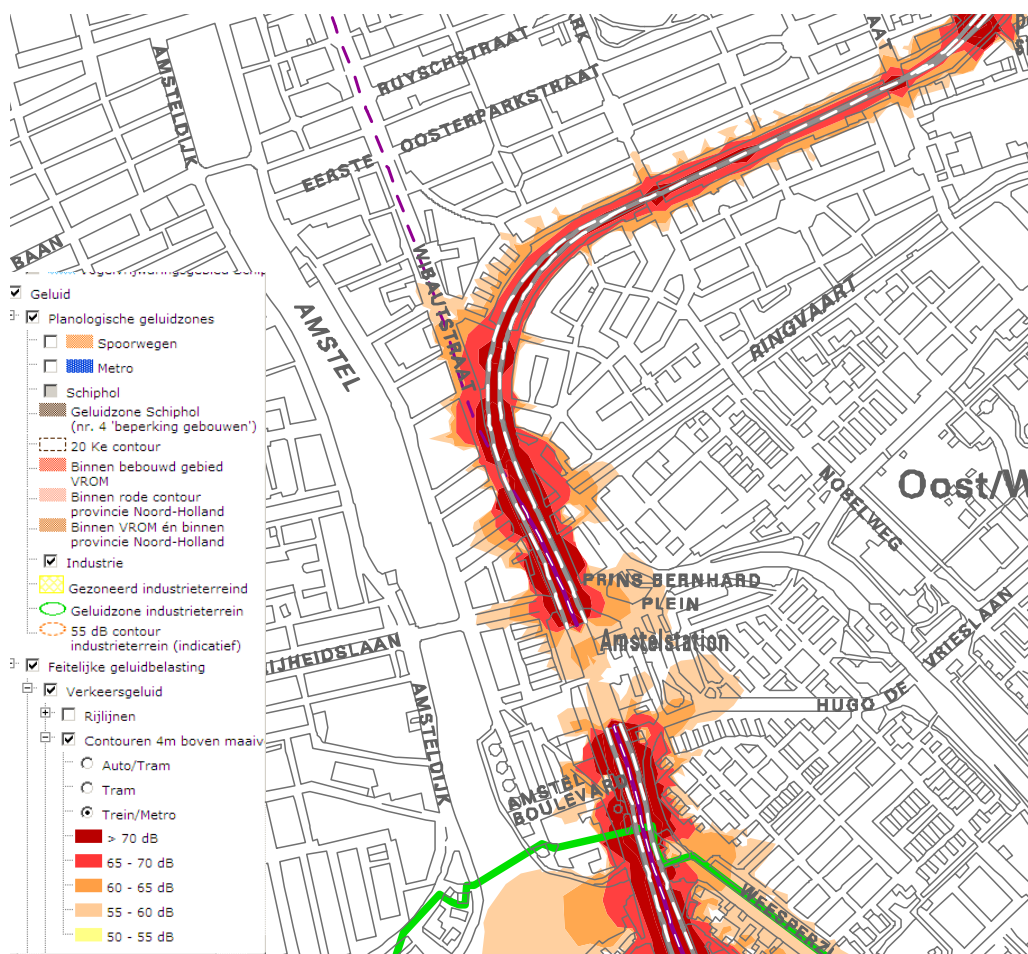
Bij 10 woningen is de geluidsbelasting als gevolg van het wegverkeer op de Wibautstraat hoger dan de voorkeurswaarde. De maximale ontheffingswaarden van 63 dB wordt niet overschreden. Doordat bij alle woningen een stille zijde wordt gerealiseerd, is de geluidshinder beperkt. Het wegverkeer op de Nobelstraat leidt niet tot overschrijdingen van de voorkeurswaarde. Daar waar de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, dienen hogere waardeontheffingen te worden aangevraagd.

Voor meer details van de akoestisch aspecten van de plannen wordt verwezen naar de onderliggende akoestische onderzoeksrapporten.

Railverkeer

Huidige situatie

In figuur 4 is de geluidsbelasting in de huidige situatie door railverkeer weergegeven. Langs het weergegeven spoortraject is de geluidsbelasting veelvuldig hoog. Op en langs het spoor zijn ruime contouren van 65- 70 dB en boven 70 dB berekend. De geluidsbelasting is hoog direct langs het spoor



Figuur .4 Contouren geluidsbelasting door railverkeer, huidige situatie (bron Atlas Amsterdam) Planbijdrage railverkeer

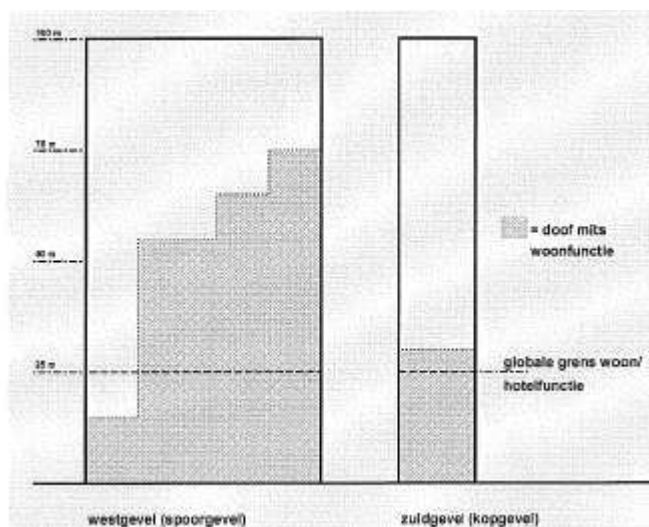
Oosteramstel en Amstelpoort heeft, in vergelijking met het wegverkeer, geen invloed op de intensiteit/het gebruik van het spoor, en daarmee op de geluidshinder van het railverkeer. Wel worden er bij de realisatie van de deelprojecten meer geluidsgevoelige bestemmingen binnen de invloedssfeer van het railverkeer gebouwd.

Op zich hoeft een hoge geluidsbelasting ter plaatse geen onoverkomelijk probleem te vormen voor de realisatie van bouwplannen. Zoals al boven bij Geluidshinder wegverkeer vermeldt geldt in tegenstelling tot luchtkwaliteit de systematiek van Wet geluidhinder per bouwplan en is een hogere waarde-ontheffing mogelijk bij een matige overschrijding van de voorkeurswaarde.

Het effect van een hogere geluidsbelasting op de gevels kan tot een acceptabele grens binnen de woningen worden teruggebracht, door bij de realisatie van de bouwplannen een andere indeling van het gebruik van de gebouwen te hanteren en/of beschermingsmaatregelen als dove gevels of gebouwgebonden geluidschermen bij de woningen te treffen.

Ter illustratie van bovengenoemde wordt voor de bouwplannen Amstelstation en Parooldriehoek ingezoomd op enkele te nemen geluidsmaatregelen en/of aandachtspunten als gevolg van het wegverkeer:

Voor de nieuwbouw rondom het Amstelstation blijkt dat op veel plaatsen in het plan de voorkeurswaarden voor woningen van 48 dB als gevolg van het spoorweglawaai worden overschreden. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt echter nergens overschreden, uitgezonderd de westgevel (zijde spoorweg) en een deel van de zuidgevel (kopgevel) van de woon- en hoteltoeren. Deze gevels dienen bij de bestemming woning als dove gevel te worden uitgevoerd of te worden voorzien van een gebouwgebonden geluidsscherm. Voor niet-geluidsgevoelige bestemmingen op deze verdiepingen zoals kantoor en hotel speelt dit niet. In figuur 5 zijn de dove gevels van de woon- en hoteltoeren weergegeven.



Figuur 5 : Locaties dove gevel woon- en hoteltoeren bij woonfunctie

Op basis van de cumulatieve geluidsbelasting van weg- en spoorweglawaai hoeven geen bijzondere maatregelen te worden getroffen.

Voor de meeste woningen dient een ontheffing hogere grenswaarde te worden aangevraagd. Conform het gemeentelijk geluidbeeld dienen deze woningen in principe te beschikken over een stille zijde. Stille zijden zijn voor een deel van de woningen direct aanwezig vanwege het ontwerp met binnenhoven. Voor verschillende woningen zonder "natuurlijke" stille zijden zijn aanvullende maatregelen nodig zoals een (gebouwgebonden) geluidsscherm, galerijschermen met een geluidsabsorberend plafond of serremaatregelen.

Het plan Amstelstation is op geluidsgebied inpasbaar door de woningen van dove gevels en/of de genoemde maatregelen voor stille zijden te voorzien.

- Voor de Parooldriehoek is duidelijk dat voor de realisatie van woningen in ieder stedenbouwkundig ontwerp enkele knelpunten opgelost moet worden vanwege de

Wibautstraat en de spoorweg aan de andere zijde van het terrein. Eventueel wordt langs de Wibautstraat en/of de spoorlijn zoveel mogelijk niet-geluidsgevoelige objecten (hotel en commerciële voorzieningen, e.d.) gerealiseerd waardoor de geluidsbelasting voor achterliggende woongebieden vermindert. Maar ook met dove gevels, of gebouwgebonden geluidschermen kan het geluidsknelpunt opgelost worden.

- De bouwplannen voor kavel B van het plan Eenhoorn bestaan voor het grootste deel uit woningbouw en verder uit 2500 m² BVO voor kantoren en voorzieningen. De woningen bevinden zich binnen de geluidzones van wegen (Wibaut- en De Nobelstraat) en spoorwegen.

Bij 11 woningen is de geluidsbelasting als gevolg van het spoorwegverkeer hoger dan de voorkeurswaarde. Doordat bij alle woningen een stille zijde wordt gerealiseerd, is de geluidshinder beperkt. Overigens wordt de maximale ontheffingswaarden van 63 dB niet overschreden. Daar waar de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, dienen hogere waardeontheffingen te worden aangevraagd.

Voor alle onderzoekslocaties geldt dat nergens in het bouwplan kavel 1 Eenhoorn de gecumuleerde geluidsbelasting meer dan 3 dB hoger is dan de hoogste van de maximaal toelaatbare ontheffingswaarden. Bij 9 woningen is zowel sprake van overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van wegverkeerlawaai als spoorwegverkeerlawaai.

Resumerend:

De geluidsbelasting op de geplande woningen binnen Oosteramstel en Amstelpoort zijn in sommige gevallen hoger dan de voorkeurswaarde. Maar door in de ontwerpen voorzieningen zoals dove gevels en maatregelen voor stille zijden zoals geluidschermen en galerijschermen op te nemen, kan de geluidsbelasting tot een acceptabel niveau worden teruggebracht. De bouwplannen binnen Oosteramstel en Amstelpoort zijn met hogere waarde-ontheffingen en met eventuele aanpassingen in de ontwerpen in principe binnen de kaders van de Wet geluidshinder te realiseren.

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

4.3.4. Externe veiligheid

Het transport van gevaarlijke stoffen brengt risico's met zich mee door de mogelijkheid dat bij een ongeval gevaarlijke lading kan vrijkomen. Het risico voor omwonenden wordt gevat onder het begrip externe veiligheid. Voor het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor, de vaarwegen en per aardgasbuisleiding is een risiconormering vastgesteld.

Een combinatie van verschillende aspecten is bepalend voor het risiconiveau voor specifieke trajecten van transportroutes:

- de omvang van de vervoersstroom, die bepalend is voor de kans op ongevallen met effecten op de omgeving;
- de soort van gevaarlijke stoffen, die bepalend is voor de effecten op de omgeving;
- de veiligheid, die bepalend is voor de kans op ongevallen;

- het aantal mensen langs de route, dat bepalend is voor het mogelijk aantal dodelijke slachtoffers.

Plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR)

Het externe veiligheidsbeleid maakt een onderscheid tussen plaatsgebonden risico en groepsgebonden risico.

Het plaatsgebonden risico (PR) biedt burgers in hun woonomgeving een minimum beschermingsniveau tegen gevaarlijke stoffen. Deze basisnorm bepaalt dat het risico om te overlijden aan een ongeluk met een gevaarlijke stof voor omwonenden niet hoger mag zijn dan één op de miljoen (10⁻⁶). Dat betekent dat een omwonende van bijvoorbeeld een gevaarlijke fabriek maximaal maar één per 1 miljoen jaar mag overlijden door een ongeluk in die fabriek. Het plaatsgebonden risico is de kans dat een persoon die een jaar lang permanent op een plaats aanwezig is, overlijdt als gevolg van een ongeluk. Uit een overzicht van PR blijkt overigens dat deze norm op dit moment nog niet overal in Nederland wordt gehaald.

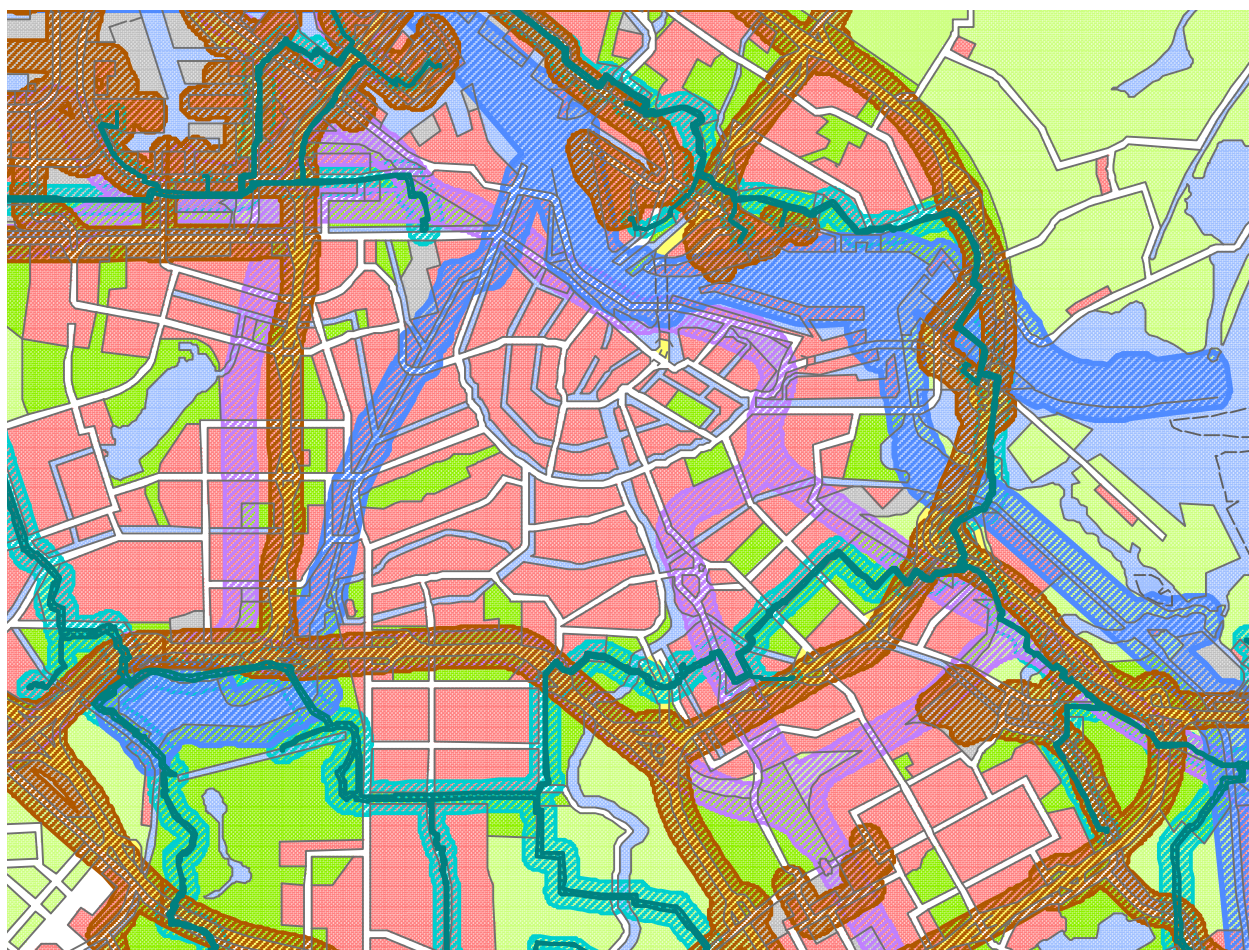
Het groepsrisico (GR) legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers. Het risico geeft aan hoe groot de kans is dat bij een ongeval bij een risicolocatie 10, 100 of 1000 slachtoffers tegelijk vallen. Dit risico is daardoor een maatstaf voor de verwachte omvang van een ramp. Voor het groepsrisico geldt een oriëntatiewaarde. Dit is geen norm, maar een ijkpunt. De oriëntatiewaarde houdt in dat het bevoegd gezag in situaties daarboven gemotiveerd kan afwijken. De oriëntatiewaarde wordt uitgedrukt in een risicocurve.

In het veiligheidsplan “Fysieke Veiligheid” van december 2004 wordt aangegeven dat het streven van Amsterdam is om, daar waar het in alle redelijkheid mogelijk is, te voldoen aan de richtwaarden voor het groepsrisico.

Relevantie voor plangebied Oosteramstel en Amstelpoort

Binnen het plangebied Oosteramstel en Amstelpoort vindt geen gevaarlijke stoffentransport over de weg, het water of per aardgasbuisleiding plaats (zie figuur 6). Wel worden gevaarlijke stoffen over het spoor door het plangebied vervoert. Dit speelt bij de deelgebieden Parooldriehoek en Amstelstation en omgeving vanwege de spoorverbinding tussen Muiderpoort en het Amstelstation.

Op 3 februari 2010 hebben de Amsterdamse wethouders voor de Haven en de Ruimtelijke Ordening afgesproken dat het in de toekomst mogelijk moet zijn om dit aantal van 600 ketelwagens over de route emplacement Westhaven-Centraal station- Muiderpoortstation- Amstelstation- Duivendrecht en verder, te vervoeren. De eis was echter dat dit gebeurd in zgn. blok- of “warme-BLEVE-vrije” treinen, waar de ketelwagens met brandbaar gas niet direct gekoppeld zijn aan ketelwagens brandbare vloeistoffen. Omdat de ketelwagens brandbaar gas alle uit het Westelijk Havengebied afkomstig zijn, namelijk van de containerterminal ACT (voorheen Ceres), heeft de wethouder voor de Haven dit toegezegd, en bovendien is er landelijk ook een soortgelijk convenant met de containerbedrijven in de maak.



Figuur 6: Risicozones Infrastructuur Vaarwegen (blauw), Wegen (bruin), Spoor (paars) aardgasleidingen (petrol/groen) (bron Atlas Amsterdam).

Bloktreinen brandbaar gas leveren een veel lager Groepsrisico op dan bonte treinen. Aanvullend is op basis van de uitgangspunten van de Externe veiligheidsrapporten Parooldriehoek en Amstelstation en de uitgangspunten van het ministerie voor basisnet spoor voor deze situatie met bloktreinen door DMB het GR opnieuw uitgerekend. Dat levert een aanzienlijk verlaging van het GR op.

Plaatsgebonden risico

Voor zowel Parooldriehoek als Amstelstation blijkt uit de berekeningen dat in toekomstige situatie het plaatsgebonden risico overall onder $1.0 \cdot 10^{-6}/\text{jr}$ blijft. Het plaatsgebonden risico vormt geen belemmering voor de nieuwbouwplannen.

Groepsrisico

Uiterlijk 31 december 2009 worden de ammoniaktransporten tussen IJmuiden en Geleen gestopt. Op dit moment rekt Rijkswaterstaat voor 2020 met 600 containers brandbaar gas per jaar over het spoor via Centraal Station- Muiderpoort – Amstelstation. In onderstaande tabellen zijn de uitkomsten voor het groepsrisico met de verschillende uitgangspunten weergegeven.

Jaar	Omgeving Amstelstation	Transport Ketelwagens brandbaar gas	Samenstelling ketelwagens	Factor t.o.v. Oriëntatiewaarde
2007	Huidige bebouwing	22	Bonte trein	0,02
2020	Huidige bebouwing	600	Bonte trein	2,48
2020	Toekomstige bebouwing	600	Bonte trein	3,42
2020	Toekomstige bebouwing	600	Bloktrein	0,162

Tabel 10: Groepsrisico Amstelstation als factor tov Oriëntatiewaarde

In de huidige bebouwingssituatie is het groepsrisico op basis van het gerealiseerde vervoer ongeveer 0.02 keer zo klein als de oriëntatiewaarde. Bij vervoer in bonte treinsamenstelling zou in het jaar 2020 bij de huidige bebouwingssituatie de oriëntatiewaarde door de toename van het gevaarlijk transport met brandbaar aanzienlijk worden overschreden. Hetzelfde geldt in 2020 bij uitvoering van de bouwplannen van de Amstelstation en omgeving. Wanneer gerekend wordt bij uitvoering van de Amstelstation en omgeving met toekomstig transport in 2020 in bloktreinsamenstelling, stijgt het groepsrisico licht maar blijft ruim onder de oriëntatiewaarde.

Jaar	Omgeving Parooldriehoek	Transport ketelwagens brandbaar gas	Samenstelling ketelwagens	Factor t.o.v. Oriëntatiewaarde
2007	Huidige bebouwing	22	Bonte trein	0,01
2020	Huidige bebouwing	600	Bonte trein	5,57
2020	Toekomstige bebouwing	600	Bonte trein	8,24
2020	Toekomstige bebouwing	600	Bloktrein	0,28

Tabel 11: Groepsrisico Parooldriehoek als factor tov Oriëntatiewaarde

In de huidige bebouwingssituatie is het groepsrisico op basis van het gerealiseerde vervoer ongeveer 0.01 keer zo klein als de oriëntatiewaarde. Bij vervoer in bonte treinsamenstelling zou in het jaar 2020 bij de huidige bebouwingssituatie de oriëntatiewaarde door de toename van het gevaarlijk transport met brandbaar aanzienlijk worden overschreden. Hetzelfde geldt in 2020 bij uitvoering van de bouwplannen van de Parooldriehoek. Wanneer gerekend wordt bij uitvoering van de Parooldriehoek met toekomstig transport in 2020 in bloktreinsamenstelling, stijgt het groepsrisico licht maar blijft ruim onder de oriëntatiewaarde.

Voor meer details wordt verwezen naar de onderliggende Externe veiligheidsrapportages en memo DMB.

Doordat het vervoer van brandbaar gas over het spoor in 2020 in bloktreinsamenstelling wordt uitgevoerd, wordt voor beide bouwplannen bij de groei van het transport van brandbaar gas tot 600 ketelwagens in 2020 nog ruim voldaan aan de oriëntatiewaarde.

Doordat het groepsrisico voor beide bouwplannen bij gevaarlijk transport in bloktrein samenstelling licht stijgt, dient het bevoegd gezag de bouwplannen te motiveren waarom de bouwplannen doorgang kunnen vinden. In het stedenbouwkundig ontwerp van het gebied dienen afdoende mogelijkheden voor personen binnen de invloedssfeer

van het spoortracé zijn opgenomen om zich bij een ramp of zwaar ongeval in veiligheid te kunnen brengen (= zelfredzaamheid). Dit wil zeggen voldoende vluchtwegen/ontsluitingswegen. Daarbij worden er geen niet-zelfredzame functies zoals ziekenhuizen, bejaardentehuizen, verpleegtehuizen, (kleuter-)scholen etc. binnen het gebied in de invloedssfeer van het spoorwegtracé gerealiseerd.

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

4.3.5. Natuur

Het plangebied Oosteramstel en Amstelpoort ligt geheel in een stedelijke omgeving. De bouwprojecten bestaan uit sloopnieuwbouw (= vervanging of transformatie van bestaande bebouwing) en toevoeging door verdichting van bebouwing in reeds bebouwd stedelijk gebied. Er gaat geen landelijk of bijzonder gebied als gevolg van de (bouw)projecten verloren.

De Amsteloever is in de deelkaart "Groen en water 2010" van Structuurplan "Kiezen voor Stedelijkheid" als parkstrook aangeduid. De ambities voor de Amsteloever houden een herstel tot versterking van de relatie groen en water in. De ambities passen binnen de kaders van de Hoofdgroenstructuur van de gemeente Amsterdam en pogen deze te versterken. De herinrichting van de Amsteloever zal een positief effect op de natuur hebben.

De conclusie is dat Oosteramstel en Amstelpoort, ten aanzien van het aspect natuur, geen belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu heeft en er dus geen bijzondere omstandigheden zijn.

4.3.6. Bodem

De geplande activiteiten zoals de bouw van woningen en voorzieningen hebben geen nadelige gevolgen voor de kwaliteit van de bodem. Conform de zorgplicht van de Wet bodembescherming zullen de activiteiten zodanig worden uitgevoerd dat geen verontreiniging van de bodem optreedt.

Voor zover in het plangebied ernstige bodemverontreinigingshaarden voorkomen zullen deze overeenkomstig de vereisten van de Wet bodembescherming worden gesaneerd.

De conclusie is dat Oosteramstel en Amstelpoort, ten aanzien van het aspect bodem, geen belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu heeft en er dus geen bijzondere omstandigheden zijn.

4.3.7. Windhinder

Vanwege de geplande hogere bebouwing rondom het Amstelstation is een windklimaatonderzoek uitgevoerd.

Het onderzoek laat zien dat rondom de geplande bebouwing enkele gebieden aanwezig zijn waar sprake is van een slecht windklimaat. Het betreft voornamelijk het

windklimaat rondom blok D (= het 100 m hoge gebouw) als mede het windklimaat bij de gebouwhoek van de hoogbouw van blok A.(= het 85 m hoge gebouw bij het Prins Bernhardplein). In een slecht windklimaat ervaart men regelmatig overmatige windhinder.

Voor verschillende varianten van de bebouwingsituatie is onderzocht of nog een slecht windklimaat optrad. In de bebouwingsituatie van variant 3 (zie bijlage 2) is geen slecht windklimaat te verwachten. Variant 3 houdt in dat

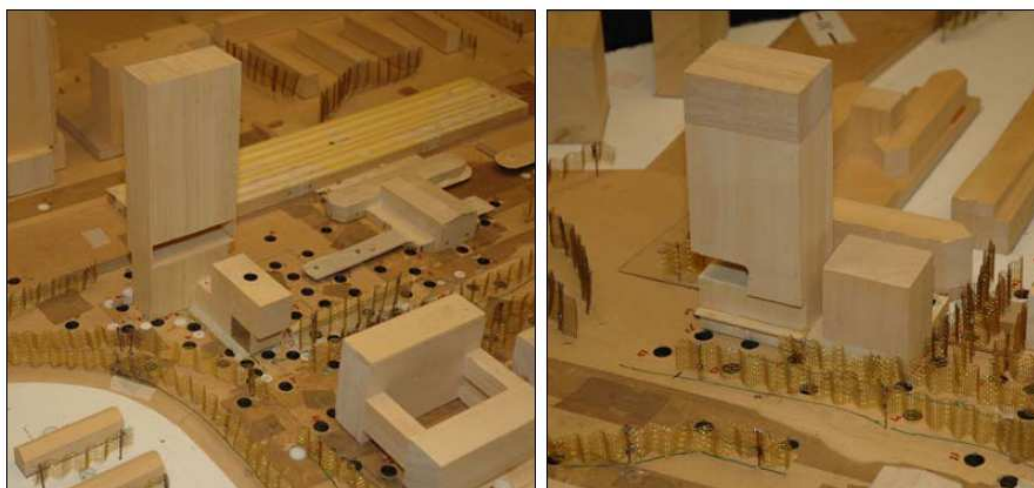
1/in de hoogbouw van blok D een opening is gemaakt ter grootte van 3 bouwlagen
2/ ook in de hoge toren van blok A is een opening aangebracht maar dan over de helft van de oppervlak van 3 bouwlagen (zie onderstaande figuur).

Voor meer details wordt verwezen naar het rapport Actualisatie windklimaat onderzoek Amstelstation van 18 augustus 2009.

Als gevolg van de geprojecteerde nieuwbouw hoeft bij de bestaande bebouwing geen windhinder verwacht te worden.

Indien variant 3 als referentiekader bij de verdere uitwerking van de stedenbouwkundige plannen wordt gehanteerd, kan windhinder afdoende worden voorkomen.

De conclusie is dat Oosteramstel en Amstelpoort , ten aanzien van het aspect windklimaat, geen belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu heeft en er dus geen bijzondere omstandigheden zijn.



Maquettefoto blok D

Maquettefoto blok A

Figuur 8; maquettefoto's blok D en A met aanpassingen uit variant 3.

4.3.8. Cultuurhistorie en archeologie

Inleiding

Cultuurhistorie omvat vele aspecten zoals het archeologisch erfgoed, (archeologische) monumenten, landschappelijke elementen en structuren, stedenbouwkundige structuren en delen van de infrastructuur. Het binnen een plangebied aanwezige cultuurhistorische erfgoed moet worden behouden en vormt de basis voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

De Monumentenwet 1988 biedt bescherming aan monumenten en stads- en dorpsgezichten. Per 1 september 2007 is de wijziging van de Monumentenwet ten behoeve van de archeologische monumentenzorg 1988 (Wet op de archeologische monumentenzorg) in werking getreden. Daarin is bepaald dat de gemeenteraad bij de vaststelling van een bestemmingsplan en bij de bestemming van de in het plan begrepen grond, rekening houdt met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten. Dat betekent dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan niet alleen rekening moet worden gehouden met bekende monumenten, maar ook met de omstandigheid dat in bepaalde terreinen nog archeologische resten in de bodem kunnen worden aangetroffen.

De Cultuurhistorische Waardenkaart Noord-Holland (CHW-kaart) geeft een overzicht van de (inter)nationale, regionale en bovenlokale cultuurhistorische waarden in Noord-Holland. De waardenstellingen van de CHW-kaart zijn bedoeld als algemene indicaties die per specifiek plangebied nadere invulling en precisering behoeven.

Het Amsterdamse archeologiebeleid is gebaseerd op het principe dat bij bodemverstorende (bouw)activiteiten altijd een nadere waardestelling nodig is van de aanwezige archeologische verwachting in de vorm van een bureauonderzoek. Dit bureauonderzoek behelst een specificatie van eventuele archeologische waarden binnen een specifiek plangebied en een advies met betrekking tot het daarbij behorende beleid.

In het kader van een bestemmingsplan of projectbesluit zal onderzoek moeten plaatsvinden of archeologische en cultuurhistorische waarden aanwezig zijn. Het archeologisch en cultuurhistorisch erfgoed zal ook via de bestemmingsregeling beschermd moeten worden. Door middel van bureau- en/of inventariserend veldonderzoek dient aan te worden gegeven of er archeologische waarden in het geding zijn.

Toekomstige plansituatie

Het plangebied is sterk verstedelijkt gebied. De verdichting binnen het plangebied Oosteramstel en Amstelpoort wordt vooral door de vervanging en inbreiding gerealiseerd.

In de Cultuurhistorische Waardenkaart Noord-Holland (CHW-kaart) worden geen Rijks en provinciale monumenten binnen het plangebied aangegeven. Ter plaatse van de bouwlocaties binnen het plangebied bevinden zich geen monumenten.

De kaart "Ophooggeschiedenis Amsterdam, perioden van ophoging" van DMB geeft aan dat de plangebied tussen 1900 en 1944 is opgehoogd. In het verleden is op de meeste bouwlocaties binnen het plangebied de grond voor bouwrijpmaken en bouwactiviteiten

ernstig geroerd. Een mooi voorbeeld is de plaats waar nu de Amstelcampus wordt gebouwd. In de zestiger jaren werd hier het inmiddels gesloopte Wibauthuis gebouwd. Daarvoor bevond zich op deze plek het kopstation Weesperplein met spoorwegemplacement.

Als beleid geldt dat in dit soort ophogingsgebieden bij grondroerende werkzaamheden die dieper gaan dan 2,00 meter onder maaiveld en met een oppervlakte groter dan 500 m² een Inventariserend Veldonderzoek (IVO) wordt opgenomen. Het IVO kan worden gevolgd door een Archeologische Opgraving (AO). Voor deze onderzoeken is een PvE (Programma van Eisen) vereist waarin de onderzoeksvragen en de kwaliteitseisen worden vastgelegd. Vooralnog wordt ervan uit gegaan dat geen grondverzet voor bouwactiviteiten dieper dan 2,00 meter onder maaiveld ter plaatse van de bouwlocaties plaatsvindt. Voorafgaand aan de bouwwerkzaamheden is dat geval een archeologisch veldonderzoek niet nodig. Wel geldt een meldingsplicht in geval tijdens de uitvoering van bouwwerkzaamheden archeologische sporen en of vondsten worden aangetroffen.

Mocht lokaal wel dieper dan 2 meter graven worden dan zal contact met Bureau Monumenten en Archeologie opgenomen moeten worden.

Conclusie

Door het ontbreken van monumenten ter plaatse van de bouwlocaties, de historie van het plangebied (ophogingsgebied) , bouwen op reeds bebouwd terrein en geen grondverzet dieper dan 2m onder maaiveld is de conclusie dat plangebied Oosteramstel en Amstelpoort , ten aanzien van het aspect cultuurhistorie en archeologie geen belangrijke negatieve gevolgen heeft en er dus geen bijzondere omstandigheden zijn.

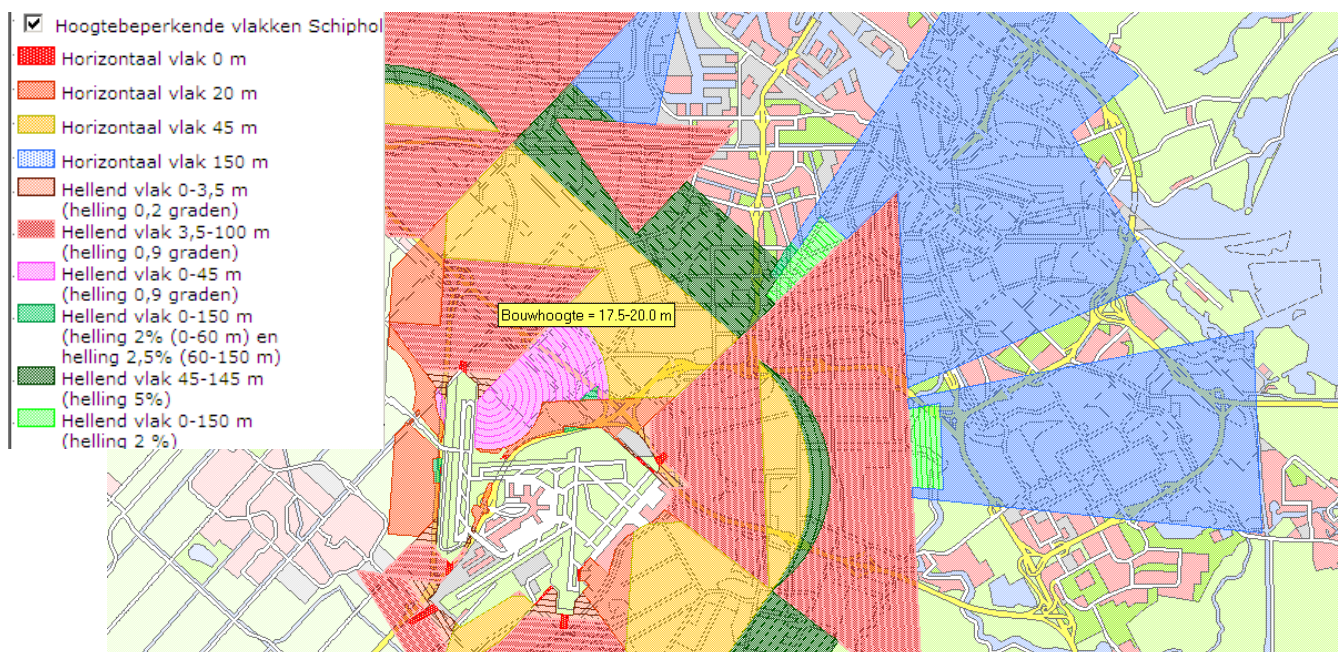
4.3.9. Hoogtebeperking Luchthaven Schiphol

Het *Luchthavenindelingsbesluit (LIB) Schiphol* bevat omschrijvingen van gebieden waar sprake is van een beperking van het gebruik. Het betreft onder andere een hoogtebeperking bij het realiseren van bouwwerken. In onderstaande figuur zijn de hoogtebeperkingen voor bouwwerken rondom Schiphol weergegeven.

Het plangebied Oosteramstel en Amstelpoort ligt in een van de blauw gemarkeerde vlakken. D.w.z. dat er voor bouwen in het plangebied Oosteramstel en Amstelpoort een hoogtebeperking van 150 m geldt. De geplande bouwwerken in plangebied Oosteramstel en Amstelpoort zijn aanzienlijk minder hoog. De gebouwen van 85 m resp. 100m hoogte bij het Amstelstation zijn de hoogste binnen het plangebied.

De lokale hoogtebeperking vormt geen enkel obstakel voor de bouwactiviteiten binnen plangebied Oosteramstel en Amstelpoort.

De conclusie is dat voor Oosteramstel en Amstelpoort het aspect hoogtebeperking Schiphol geen belangrijke negatieve gevolgen inhoudt en er dus geen bijzondere omstandigheden zijn.



Figuur :9 Hoogtebeperking Schiphol

4.3.10. Cumulatie van effecten

In de voorgaande paragrafen zijn de effecten per thema beschreven. In deze paragraaf wordt nagegaan in welke mate cumulatie van effecten van de verschillende thema's optreedt. Het betreft de optelling van effecten die inwerken op dezelfde locatie. Het is een kwalitatieve benadering van de optelling. Een kwantitatieve benadering is niet mogelijk omdat het in wezen appels met peren optellen is. De focus ligt op de thema's luchtkwaliteit en geluid. De effecten van de thema's natuur, bodem, windhinder, externe veiligheid, hoogtebeperking Schiphol en cultuurhistorie en archeologie in de voorgaande paragrafen als afwezig of verwaarloosbaar beoordeeld.

De effecten van luchtkwaliteit en geluid hangen samen met wegverkeer. Vooral de omwonenden van de grotere verkeerswegen ondervinden de 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 Wibautstraat en rondom het Prins Bernhardplein ondergaan het cumulatieve effect van luchtvervuiling en geluidshinder door wegverkeer. Door de autonome afname van de verkeersdruk wordt het cumulatieve effect in de toekomst wel enigszins af.

Definitief
Versie 1.5
17 maart 2010
Docnr. 50988

Gemeente Amsterdam
Ingenieursbureau

Aanmeldingsnotitie voor beoordeling m.e.r-plicht Oosteramstel en Amstelpoort

5 Samenvatting en Conclusie

De gemeente Amsterdam wil meer waarde creëren in het gebied Oosteramstel en Amstelpoort. Dit gebied kan een veel grotere rol spelen als een volwaardige zuidoostelijke entree van het centrumgebied in de metropool Amsterdam. Met de herstructurering van Wibautstraat Noord (Mauritskade tot Ringvaart) wordt een stevige start gemaakt voor het opwaarderen van de buitenruimte. Belangrijk is ook dat het economisch vestigingsklimaat impulsen krijgt door transformatie of herpositionering van verouderde bedrijventerreinen. We zien in deze zuidoostelijke poort van Amsterdam tot slot een verschuiving van kantoorgebruik naar onderwijsfuncties. Ook zullen er steeds meer sterk gemengde vormen van wonen en (creatieve/kleinschalige/-ambachtelijke) bedrijvigheid en voorzieningen ontstaan.

Om deze doelstelling te bereiken kent Oosteramstel en Amstelpoort vele projecten, groot en klein. In totaal worden 1361 extra woningen, 819 extra studentenwoningen gebouwd. Verder worden commerciële en niet-commerciële voorzieningen gerealiseerd. Onderwijsgebouwen en drie hotels maken daar deel van uit.

Doel van deze notitie is om informatie over mogelijke, relevante milieugevolgen van de plannen van het project Oosteramstel en Amstelpoort in hun samenhang te verzamelen te interpreteren, en te presenteren, zodat het bevoegd gezag een oordeel kan geven over de noodzaak van een m.e.r.-procedure

Dit hoofdstuk geeft een samenvatting van de belangrijkste bevindingen, gevolgd door een conclusie.

Verkeer

Het programma van Oosteramstel en Amstelpoort leidt tot een toename van 41.000 verplaatsingen per etmaal. Met de Amsterdamse omrekenfactoren resulteert dit in 8.600 extra motorvoertuigen per etmaal. De verkeersberekeningen zijn gebruikt om een indicatie te geven van het effect van Oosteramstel en Amstelpoort op de verkeersafwikkeling van de Wibautstraat, een belangrijke corridor. Het totale verkeersvolume in de Wibautstraat/Gooiseweg en omgeving ligt in 2015 lager dan de huidige situatie.

Luchtkwaliteit

Met als uitgangspunt de huidige fasering van de plannen is de uitkomst van de CAR II berekening dat tot 2015 voor de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide en de jaargemiddelde concentratie fijn stof nergens een verslechtering in betekenende mate optreedt.

Tot slot leidt de beperkte toevoeging van bouwprogramma na 2015 in de Eenhoorn (36.976 m² bvo) ook niet tot knelpunten inzake de Wet luchtkwaliteit.

Op basis van bovenstaande kan worden geconcludeerd dat de plannen van het project Oosteramstel en Amstelpoort volgens de huidige fasering in overeenstemming is met de Wet luchtkwaliteit 2007.

Geluid

De geluidsbelasting op de geplande woningen binnen Oosteramstel en Amstelpoort zijn in sommige gevallen hoger dan de voorkeurswaarde. Maar door in de ontwerpen voorzieningen zoals dove gevels en maatregelen voor stille zijden zoals geluidschermen en galerijschermen op te nemen, kan de geluidsbelasting tot een acceptabel niveau worden teruggebracht. De bouwplannen binnen Oosteramstel en Amstelpoort zijn met hogere waarde-ontheffingen en met eventuele aanpassingen in de ontwerpen in principe binnen de kaders van de Wet geluidshinder te realiseren.

Externe veiligheid

Bij de bouwplannen van Amstelstation en omgeving en Parooldriehoek speelt het aspect externe veiligheid als gevolg van het vervoer per spoor van gevaarlijke stoffen. Voor beide nieuwbouwplannen vormt het plaatsgebonden risico geen belemmering.

Voor het groepsrisico is de hoeveel ketelwagens brandbaar gas per jaar zullen worden vervoerd van belang en in welke samenstelling de ketelwagens brandbaar gas vervoerd worden. Bij een toename van 600 ketelwagens brandbaar gas per jaar over het spoor in een zogeheten bonte treinsamenstelling wordt de oriëntatiewaarde bij de toekomstige bebouwing overschreden. Op 3 februari j.l. hebben de Amsterdamse wethouders voor de Haven en de Ruimtelijke Ordening afgesproken dat het in de toekomst mogelijk moet zijn om dit aantal van 600 ketelwagens over de route emplacement maar met de eis dat dit gebeurd in zgn. blok- of "warme-BLEVE-vrije" treinen, waar de ketelwagens met brandbaar gas niet direct gekoppeld zijn aan ketelwagens brandbare vloeistoffen. Doordat het vervoer van brandbaar gas over het spoor in 2020 in bloktreinsamenstelling wordt uitgevoerd, wordt voor beide bouwplannen bij de groei van het transport van brandbaar gas tot 600 ketelwagens in 2020 ruim voldaan aan de oriëntatiewaarde.

Natuur

Het plangebied Oosteramstel en Amstelpoort ligt geheel in een stedelijke omgeving. De bouwprojecten bestaan uit sloopnieuwbouw (= vervanging of transformatie van bestaande bebouwing) en toevoeging door verdichting van bebouwing in reeds bebouwd stedelijk gebied. Er gaat geen landelijk of bijzonder gebied als gevolg van de (bouw)projecten verloren.

De Amsteloever is in de deelkaart "Groen en water 2010" van Structuurplan "Kiezen voor Stedelijkheid" als parkstrook aangeduid. De ambities voor de Amsteloever houden een herstel tot versterking van de relatie groen en water in . De ambities passen binnen de kaders van de Hoofdgroenstructuur van de gemeente Amsterdam en pogen deze te versterken. De herinrichting van de Amsteloever zal een positief effect op de natuur hebben.

Bodem

De geplande activiteiten zoals de bouw van woningen en voorzieningen hebben geen nadelige gevolgen voor de kwaliteit van de bodem. Conform de zorgplicht van de Wet bodembescherming zullen de activiteiten zodanig worden uitgevoerd dat geen verontreiniging van de bodem optreedt.

Voor zover in het plangebied ernstige bodemverontreinigingshaarden voorkomen zullen deze overeenkomstig de vereisten van de Wet bodembescherming worden gesaneerd.

Windhinder

Vanwege de geplande hoge bebouwing rondom het Amstelstation is een windklimaatonderzoek uitgevoerd. Het onderzoek liet zien dat bij de oorspronkelijke bouwplannen rondom de geplande bebouwing enkele gebieden aanwezig zijn waar sprake is van een slecht windklimaat. Door enkele aanpassingen in het ontwerp (variant 3) kan de windhinder afdoende worden voorkomen. Deze variant 3 dient als referentiekader bij de verdere uitwerking van de stedenbouwkundige plannen te worden gehanteerd,

Archeologie

Door het ontbreken van monumenten ter plaatse van de bouwlocaties, de historie van het plangebied (ophogingsgebied), bouwen op reeds bebouwd terrein en geen grondverzet dieper dan 2 m onder maaiveld op de bouwlocaties is de conclusie dat plangebied Oosteramstel en Amstelpoort, ten aanzien van het aspect cultuurhistorie en archeologie geen belangrijke negatieve gevolgen heeft en er dus geen bijzondere omstandigheden zijn.

Hoogtebeperking Schiphol

Het *Luchthavenindelingsbesluit (LIB) Schiphol* bevat omschrijvingen van gebieden waar sprake is van een beperking van het gebruik. Het betreft onder andere een hoogtebeperking bij het realiseren van bouwwerken. Voor het plangebied Oosteramstel en Amstelpoort geldt een hoogtebeperking van 150 m geldt. De geplande bouwwerken in plangebied Oosteramstel en Amstelpoort zijn aanzienlijk minder hoog. De gebouwen van 85 m resp. 100 m hoogte bij het Amstelstation zijn de hoogste binnen het plangebied. De lokale hoogtebeperking vormt geen enkel obstakel voor de bouwactiviteiten binnen plangebied Oosteramstel en Amstelpoort.

Cumulatie van effecten

In de voorgaande paragrafen zijn de effecten per thema beschreven. In deze paragraaf wordt nagegaan in welke mate cumulatie van effecten van de verschillende thema's optreedt. Het betreft de optelling van effecten die inwerken op dezelfde locatie. Het is een kwalitatieve benadering van de optelling. Een kwantitatieve benadering is niet mogelijk omdat het in wezen appels met peren optellen is. De focus ligt op de thema's luchtkwaliteit en geluid. De effecten van de thema's natuur, bodem, windhinder, externe veiligheid, hoogtebeperking Schiphol en cultuurhistorie en archeologie in de voorgaande paragrafen als afwezig of verwaarloosbaar beoordeeld.

De effecten van luchtkwaliteit en geluid hangen samen met wegverkeer. Vooral de omwonenden van de grotere verkeerswegen ondervinden de 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 Wibautstraat 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 enigszins af.

Overall Conclusie

Op basis van deze aanmeldingsnotitie en het onderliggende onderzoek is de conclusie dat er geen sprake is van “belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu”. Een MilieuEffectRapport hoeft niet opgesteld te worden.

6 Literatuur

1. Verkeersstudie (2009) Wibaut aan de Amstel – fase 1: verkenning naar groei van het autoverkeer, dIVV, versie 4; 10 september 2009.
2. Onderzoek Luchtkwaliteit Wibaut aan de Amstel, studie naar het effect van het bouwprogramma in relatie tot de Wet luchtkwaliteit 2007, IBA, 23 oktober 2009.
3. Onderzoek Geluidsbelasting, M+P.S. Dijs, Ontwikkeling Stadscampus Wibaut te Amsterdam, rapportnummer M+P.SDOW.04.3.1, Aalsmeer, 7 september 2004.
4. Onderzoek Geluidsbelasting, Ontwikkeling Parooldriehoek te Amsterdam, Actualisatie Wet geluidhinder en verkeersgegevens, M+P, 17 juli 2007.
5. Externe veiligheid spoor Parooldriehoek, Adviesgroep AVIV, 7 april 2009.
6. Externe veiligheid spoor Amstelstation, Adviesgroep AVIV, 9 april 2009.
7. Memo DMB van 1 feb 2010; Spoorvervoer brandbare gassen haven en risico's ter hoogte van ruimtelijke plannen.
8. Actualisatie windklimaatonderzoek Amstelstation Amsterdam; Peutz;, rappnr. WA 196-1-RA, d.d. 18 augustus 2009.
9. Akoestisch onderzoek plan Eenhoorn te Amsterdam, Caubergh-Huygn, ref. 20091414-06, 22 januari 2010.
10. Akoestisch onderzoek inzake de geluidsbelasting op de uitwendige scheidingsconstructie ten gevolge van het wegverkeer, Amstelcampus te Amsterdam. Locatie Wibaut Nieuwbouw Wibaut Onderwijsgebouw en Wibaut studentenwoningen; Peutz, rappnr. SAA 735-3, d.d. 30 oktober 2009.
11. Amstelstationgebied Amsterdam; tussenrapportage geluid, Ter vangning van ons rapport met, ref. 20080055-02, Cauberg-Huygen , ref. 2008055-03, 31 juli 2009.

Definitief
Versie 1.5
17 maart 2010
Docnr. 50988

Gemeente Amsterdam
Ingenieursbureau

Aanmeldingsnotitie voor beoordeling m.e.r-plicht Oosteramstel en Amstelpoort

Bijlage 1

Overzichtstabel van bouwprogramma's

Definitief
Versie 1.5
17 maart 2010
Docnr. 50988

Gemeente Amsterdam
Ingenieursbureau

Aanmeldingsnotitie voor beoordeling m.e.r-plicht Oosteramstel en Amstelpoort

	Eenhoorn		Amstelstation		Amstelcampus		Parooldriehoek		Kleine projecten		Totaal
Nieuwbouw Realisatie periode voor 2015 in BVO											
	83.281	woningen	44.000	Woningen	5.000	woningen	70.600	woningen	zie blad kleine projecten		
	23.540	studentenwoningen	18.250	Kantoren	12.600	studenten woningen	2.800	Creatieve kantoren			
	1.900	kantoren	4.500	Winkels	3.000	sporthal	12.160	Hotel			
	8.223	voorzieningen	1.750	Dienstverlening	92.700	onderwijs	7.240	retail dagelijks			
	5.597	hotel	6.500	Hotel	11.000	onderwijs					
	1.500	school									
Vervangingsbouw in BVO											
	11.061	woningen			0	Gewoon kantoor: Wibaut huis	10.000	Woningen			
	13.103	studentenwoningen			13.000	Gewoon kantoor: Singelgrachtgebouw	13.100	gewone kantoor (paroolkantoor)			
	7.632	kantoren			300	Maatschappelijke voorziening Jaco	7.500	gewone kantoor (Trouwgebouw)			
	7.471	postkantoor maatschappelijk			2.500	Sporthal Wibaut					
	0	politiebureau maatschappelijk			15.700	onderwijs kohlstamm					
	0	gevonden voorwerpen maatschappelijk			53.700	Wibauthuis leegstaand					
	0	kunstenaarsgarage bedrijfsruimte									
	0	Al Maarif									

Toe te voegen programma	Eenhoorn		Amstelstation		Amstelcampus		Parooldriehoek		Kleine projecten		Totaal
BVO(m2)	84.774		75.000		39.100		62.200		18.805		279.879
extra woningen (st)	533		350		36		465		-22		1361
extra studentenwoningen(st)	294		0		525		0		0		819
arbeidsplaatsen	-152		1.107		736		-305		131		1.518
inwoners	1.317		805		94		1.115		230		3.560
studenten	294		0		19.800		0		0		20.094
parkeerplaatsen	621		693		203		526		209		2.252

gehanteerde kentallen	BVO per arbeidsplaats		
hotel			125
retail thematisch			50
retail dagelijks			50
maatschappelijk			35
leisure			125
onderwijs			125
woningen		2,3 inwoners/125 m2	
studentenwoningen		1 student/ 40 m2	
creatieve bedrijven	50		
gewone bedrijven	80		
creatieve kantoren	20		
gewone kantoren	30		
broedplaats	150		
cultuur	125		
horeca (zonder hotel)	50		

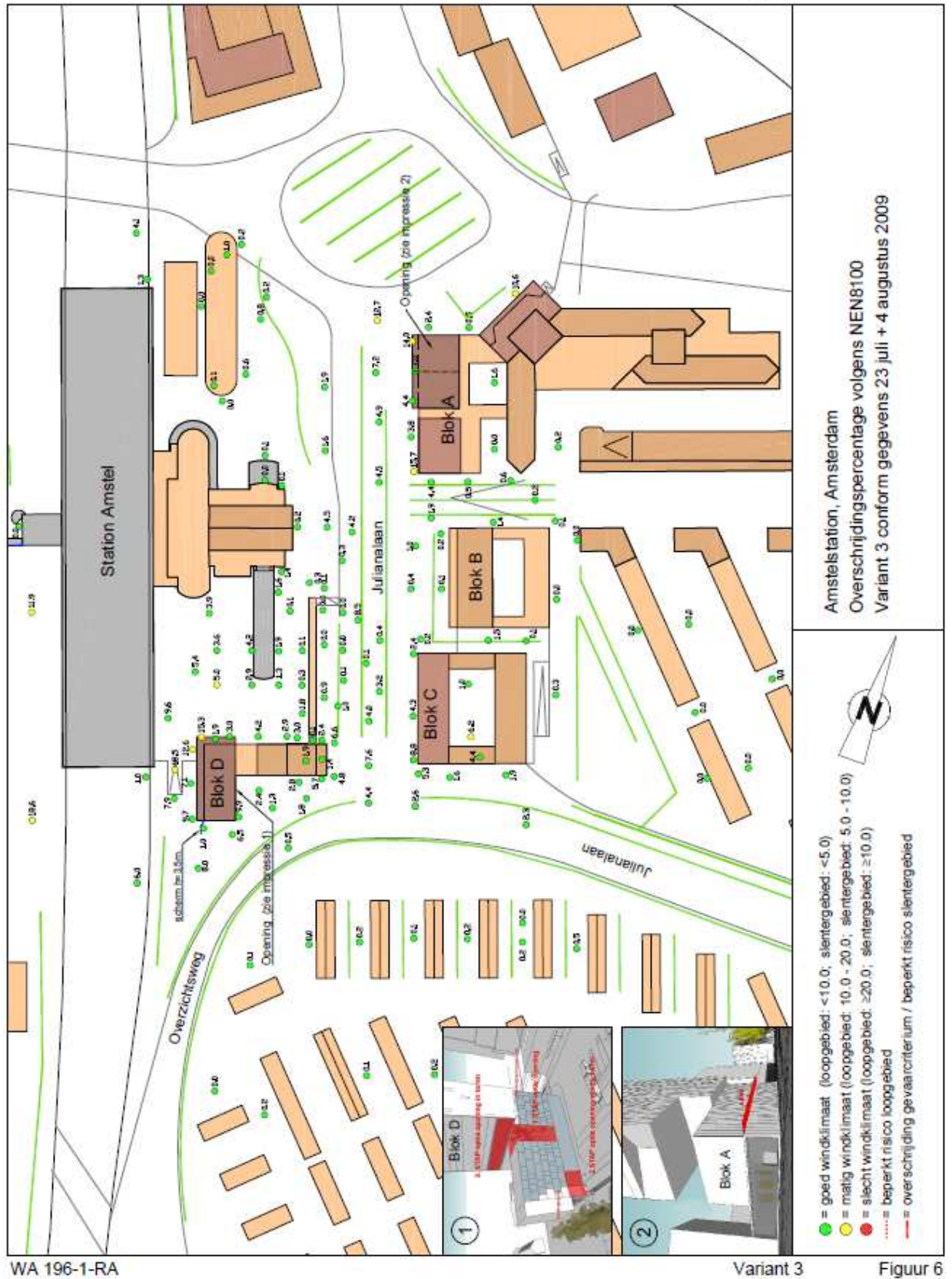
Tabel A : Programma Oosteramstel en Amstelpoort

Bijlage 2:
Variant 3 van het windklimaatonderzoek uit Actualisatie
windklimaatonderzoek Amstelstation van 18 augustus 2009.

Definitief
Versie 1.5
17 maart 2010
Docnr. 50988

Gemeente Amsterdam
Ingenieursbureau

Aanmeldingsnotitie voor beoordeling m.e.r-plicht Oosteramstel en Amstelpoort



Definitief
Versie 1.5
17 maart 2010
Docnr. 50988

Gemeente Amsterdam
Ingenieursbureau

Aanmeldingsnotitie voor beoordeling m.e.r-plicht Oosteramstel en Amstelpoort

Colofon

Aanmeldingsnotitie beoordeling m.e.r.-plicht Oosteramstel en Amstelpoort

Tekst

Gemeente Amsterdam
Ingenieursbureau

Niets uit deze uitgave mag worden overgenomen zonder bronvermelding.
Gemeente Amsterdam,
Ingenieursbureau
Weesperstraat 430
Postbus 12693
1100 AR Amsterdam