

Bezoekadres
Weesperstraat 430
1018 DN Amsterdam

Postbus 12693
1100 AR Amsterdam
Telefoon 020 251 1111
Fax 020 251 1199
www.iba.amsterdam.nl



Gemeente Amsterdam Ingenieursbureau

Advies

Opsteller	Goedgekeurd en vrijgegeven	Paraaf	Datum

Notitie

Datum 30 oktober 2012
Projectnummer 20820
Documentnummer 178192/alx
Behandeld door P. Zwart
Doorkiesnummer 020 251 1212
E-mail pzwart@iba.amsterdam.nl

Onderwerp Actualisatie m.e.r.-beoordeling Oosteramstel en Amstelpoort van maart 2010

§1 Inleiding

Op 21 september 2010 is de aanmeldingsnotitie voor beoordeling m.e.r.-plicht Oosteramstel en Amstelpoort voorgelegd aan de stadsdeelraad. De raad heeft besloten op basis van deze m.e.r. beoordeling geen MER op te stellen. Aanvullend heeft de raad besloten elke twee jaar de aanmeldingsnotitie voor beoordeling m.e.r.-plicht te actualiseren.

Om aan dit besluit te voldoen is deze notitie opgesteld. Deze actualisatie valt samen met de voorbereiding van de twee bestemmingsplannen voor het Eenhoorngebied. De actualisatie wordt gelijktijdig met de bestemmingsplannen aan de raad voorgelegd.

Noodzaak actualisatie

Voorafgaand aan het opstellen van een nieuwe aanmeldingsnotitie is nagegaan of deze noodzakelijk is door te inventariseren:

- 1/ in welke mate veranderingen in wet- en regelgeving relevant zijn;
- 2/ veranderingen in het programma Wibaut aan de Amstel dit nodig maken e/of
- 3/ actualisatie van milieuraapporten tot andere uitkomsten aanleiding geven.

§2 Veranderingen in het programma Oosteramstel en Amstelpoort

In vergelijking met het programma van de MER-beoordeling van maart 2010 zijn de volgende veranderingen te melden bij Oosteramstel en Amstelpoort ¹:

¹ Bron: e-mail Paul Wolfs dd. 8 oktober 2012 18:10 RE; planning MER-beoordeling

Deelgebied	Toevoeging woonprogramma 2010	Actuele toevoeging woonprogramma (2012)	Saldo toevoeging
Parooltoren	465 won.	0	-465 woningen
Amstelstation	350 woningen in Stedenbouwkundig Plan opgenomen	374 in het bestemmingsplan is een bandbreedte van 3.000 m ² = 24 won. opgenomen	+ 24 woningen
Amstelcampus	525 woningen	279 won.	-246 woningen
Kopprojecten	Saldo sloop/nieuwbouw = ca. 13 won.	Saldo sloop nieuwbouw = ca. 33 won.	ca. 20 won.
Eenhoorngebied	827	779	-48 won.
Saldo Oosteramstel en Amstelpoort Totaal	2180	1465	-715 won

Tabel 2.1: Verschil in het oude ne nieuwe woonprogramma Oosteramstel en Amstelport

Deelgebieden/projecten	Oppervlak (ha)	Extra Bedrijfsvloeroppervlak (m ²)
Eenhoorn	12	6.424
Parooldriehoek	0	0
Amstelcampus	3	13.600
Amstelstation	7,6	0 tot 7.300
Kleine projecten	<1	21.582
Som	22,6	41.606 tot 48.906
Drempelwaarde categorie Stadsproject 11.2 onderdeel D	100	200.000

Tabel 2.2: Oppervlak en extra bedrijfsvloeroppervlak in Oosteramstel en Amstelport

§3 Veranderingen in wet- en regelgeving

Besluit m.e.r. en de drempelwaarden

Een belangrijk nieuw element in het Besluit m.e.r.. is het (in feite) indicatief maken van de gevalsdefinities (de drempelwaarden in kolom 2 in de D-lijst). Dit betekent dat het bevoegd gezag meer moet doen dan onder de oude regelgeving. Kon vroeger worden volstaan met de mededeling in het besluit dat de omvang van de activiteit onder de drempelwaarde lag en dus geen m.e.r. (-beoordeling) noodzakelijk was, onder de nu geldende regeling moet een motivering worden gegeven.² Deze motivering moet zijn gebaseerd op een toets die qua inhoud (dat wil zeggen: op basis van dezelfde criteria)

² In de m.e.r.beoordeling maart 2010 wordt onderaan blz 7 in een "NB" de ingebrekestelling van de Europese Commissie vs Nederlandse Staat over dit onderwerp aangestipt.

aansluit bij m.e.r.-beoordeling, de diepgang kan echter anders zijn en er zijn geen vormvereisten.

De consequentie van de nieuwe regeling is dat in elk besluit of plan dat betrekking tot heeft op activiteiten die voorkomen op de D-lijst aandacht moet worden besteed aan milieueffecten.

Dat kan zijn in de vorm van een motivering dat belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten (en er dus geen m.e.r.-beoordeling) is uitgevoerd), of in de vorm van een beschrijving van de resultaten van m.e.r.-beoordeling).

Conclusie: Voor het programma Oosteramstel en Amstelpoort is in het verleden een m.e.r.-beoordeling uitgevoerd. De uitkomst van de m.e.r.-beoordeling was destijds dat er geen sprake van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu was. Ondanks dat tegenwoordig het woningbouwprogramma onder de drempelwaarde van 2000 woningen van categorie 11.1 Besluit m.e.r. onderdeel D ligt, dient nagegaan te worden of de eerdere m.e.r.-beoordeling nog actueel, nog geldig is.

Destijds lagen de waarden aan oppervlak en bedrijfsvloeroppervlak van het programma Oosteramstel en Amstelpoort ruim onder de drempelwaarden van categorie 11.2 onderdeel D Besluit m.e.r. "Het uitvoeren stadsproject". Daarom bestond op basis van deze categorie geen m.e.r.-beoordelingsplichtig. Met de huidige relatieve drempelwaarden wordt deze categorie ook meegenomen in de actualisatie m.e.r.-beoordeling. Het oppervlak van de categorie stadsproject speelt vooral bij het thema natuur. Het bedrijfsvloeroppervlak van de categorie stadsproject is feitelijk al verwerkt in de verkeerscijfers. Deze verkeerscijfers werken verder door in de thema's luchtkwaliteit en geluid. Het bedrijfsvloeroppervlak en het oppervlak aan woningen komen terug in de hoogte van de nieuwbouw, oftewel in de thema's windhinder en hoogbouw. De beschouwing van de categorie woningbouw is integraal ook de beschouwing voor de categorie "Het uitvoeren van een stadsproject". Bij een programma waarbij woningbouw en kantoor –en bedrijfsruimten gecombineerd worden, overlappen deze 2 categorieën woningbouw en stadsproject elkaar wat betreft milieueffecten. Oftewel in §4 zijn de conclusie geldig voor beide categorieën.

Luchtkwaliteit en derogatie NO₂

In 2009 heeft de Europese Commissie Nederland derogatie voor de jaargemiddelde concentratie van stikstofdioxide verleend op basis van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht. Nederland moet nu uiterlijk 1 januari 2015 aan de grenswaarde voor stikstofdioxide hebben voldaan. Tot genoemde data geldt een tijdelijk verhoogde grenswaarde van 60 micro/m³ voor de jaargemiddelde concentratie van stikstofdioxide.

Tot slot zijn er door het RIVM in maart 2012 nieuwe achtergrondwaarden en emissiefactoren gepubliceerd voor de verschillende rekenjaren in de luchtkwaliteitsmodellen.

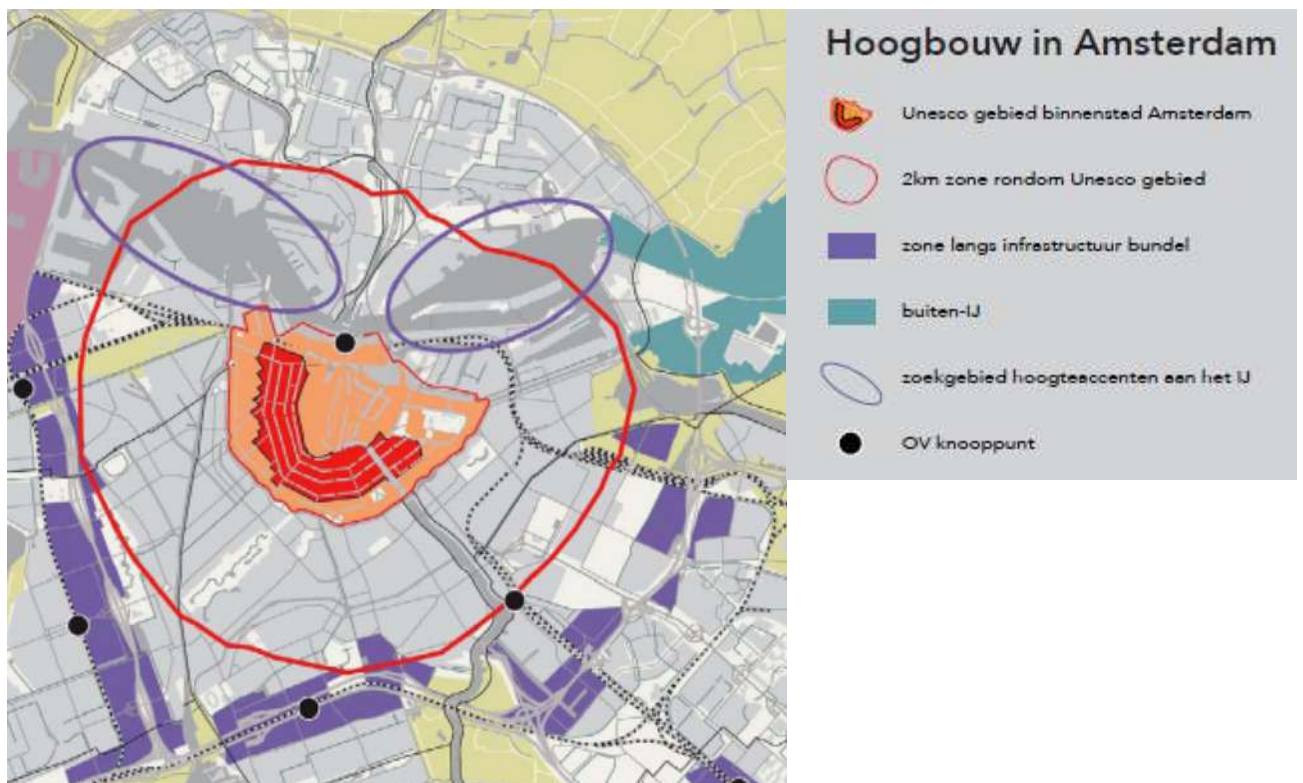
Hoogbouw en Unesco-gebied (kerngebied en bufferzone)

Voor verschillende gebieden in de stad gelden verschillende maximale bouwhoogten. Voor een gebouw dat hoger wordt dan de geldende bouwhoogte moet een Hoogbouw Effect Rapportage worden opgesteld. Hiermee kan worden aangetoond dat een hoogbouwplan acceptabel en verantwoord is en op positieve wijze bijdraagt aan het metropolitische landschap van Amsterdam.

Zulke gebieden voor het programma Oosteramstel en Amstelpoort zijn de Amsterdamse binnenstad die de status van beschermd stadsgezicht heeft en de grachtengordel op de Werelderfgoedlijst staat.

Een belangrijk aspect van het hoogbouwbeleid is de bescherming van de bijzondere kwaliteiten van het Unesco-gebied, zie figuur 3.1 hoogbouwkaart. Schaalbreuk of aantasting van weefsel of typologie zijn hier niet acceptabel. In dit gebied is maximaal middelhoogbouw toegestaan, alsmede hogere bebouwing voor zover passend binnen de per heden vigerende bestemmingsplannen, een en ander met inachtneming van de her-procedure.

Hoogbouwplannen binnen, maar ook buiten de Singelgracht, die zichtbaar worden vanuit het 'werelderfgoed', moeten worden beoordeeld op effecten op het erfgoed. Uitgangspunt is dat – daar waar het historisch gelaagde stadsbeeld tot een geheel, een eenheid 'vergroeid' is geraakt – dit niet door nieuwe bebouwing, afwijkend in maat en schaal, mag worden aangetast.



Figuur 3.1: Hoogbouw in Amsterdam(bron Structuurvisie Amsterdam 2040)

Op 17 februari 2011 is de Structuurvisie Amsterdam 2040 door de gemeenteraad vastgesteld. In de Structuurvisie is voor de volgende gebieden nabij het Unesco-gebied een Hoogbouweffectrapportage verplicht gesteld.

- Middelhoogbouwinitiatieven vanaf 22,50 meter of 25% hoger dan hun directe omgeving in het Unesco-gebied
- Hoogbouwinitiatieven vanaf 30 meter of tweemaal de hoogte in hun directe omgeving binnen de op de hoogbouwkaart aangegeven 2 km-zone rondom het Unesco-gebied. In deze zone geldt de zichtbaarheid van hoogbouw vanuit het Unesco-gebied van de Rembrandttoren op 2 kilometer afstand van dat gebied als bovengrens voor de toelaatbare hoogte.
- Hoogbouwinitiatieven vanaf 30 meter buiten die zone, maar binnen één van de hierboven genoemde 'gebieden van bijzondere waarden'.
- Hoogbouwinitiatieven vanaf 30 meter in de randen van de groene scheggen.
- Hoogbouwinitiatieven vanaf 40 meter in het Buiten-IJ.
- Hoogbouwinitiatieven vanaf 60 meter elders, met uitzondering van de stimuleringsgebieden (op de hoogbouwkaart paars aangeduid).

§4 Toetsing geldigheid van m.e.r.-beoordeling maart 2010 anno oktober 2012

Voor de toetsing van de m.e.r.-beoordeling Oosteramstel en Amstelpoort van maart 2010 worden de effecten van de veranderingen op de uitkomst de eerdere beoordeling van de 3 criteria in Hoofdstuk 4 van de m.e.r.-beoordeling nagegaan:

A/ Kenmerken van de activiteit

De aard van de activiteit is in vergelijking met beschrijving in de m.e.r.-beoordeling maart 2010 niet gewijzigd, Wel is de omvang van de activiteit gewijzigd. Het aantal toe te voegen woningen is met 715 woningen omlaag gegaan naar 1465 woningen.

B/ Plaats van de activiteit

Het gebied blijft in hoofdzaak onveranderd in vergelijking met beschrijving in de m.e.r.-beoordeling maart 2010 gewijzigd: alleen bouwplangebied Parooldriehoek is afgefallen.

Binnen het gebied Oosteramstel en Amstelpoort loopt een spoorlijn waarover gevaarlijk stoffentransport mag plaatsvinden. Met het vervallen van de Parooldriehoek speelt het gevaarlijk stoffentransport over het spoor alleen nog bij het bouwplan Amstelstation.

C/ Effecten op het milieu

Verkeer

Het eerdere verkeersonderzoek fase 1 van 2009 is in de rapportage Verkeersonderzoek Wibaut aan de Amstel; fase 2; 27 augustus 2010/definitief door DIVV verder uitgediept.

In het verkeersrapport fase 1 was 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.

Om de verkeersontwikkeling specifiek op de Wibautcorridor te bekijken en de robuustheid hiervan voor de toekomst te testen is in het verkeersonderzoek fase 2 ook met het generieke verkeersmodel (GenMod) nog een aparte run gedaan.

Belangrijkste conclusie uit verkeersonderzoek fase 2 voor wat betreft de corridorfunctie op de Wibautstraat is dat met de groene golf en de voldoende opstelcapaciteit op kruispunten door de herinrichting de doorstroming in 2022 niet onder druk komt te staan. Dit zowel op basis van de uitkomsten met het lokale model, als met het generieke model.

Het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets nemen sterk toe. In de toekomst kan wat betreft langzaam verkeer en voor- en natransport van het OV bij de Amstelcampus en bij het Amstelstation een knelpunt ontstaan.

Bij het Amstelstation is de afwikkelingsnelheid en de doorstroming van het Openbaar Vervoer op het Hoofdnet OV ter plaatse van de kruising Julianalaan/Hugo de Vrieslaan/Overzichtsweg een aandachtspunt.

Wat het aspect verkeer betreft is de eerdere conclusie uit de m.e.r.-beoordeling "dat er geen sprake is van "belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu" nog geldig.

Luchtkwaliteit

Naar aanleiding van de nieuwe achtergrondwaarden en emissiefactoren in de luchtkwaliteitsmodellen door het RIVM in maart 2012 en het doorstromingsonderzoek³ is het luchtkwaliteitonderzoek op 27 juli 2012 door IBA geactualiseerd.

Uit de nieuwe luchtkwaliteitsberekeningen blijkt dat de gewijzigde emissiefactoren en achtergrondwaarden en het stagnerend verkeer op de Overzichtsweg niet leiden tot overschrijdingen van de normen. Ook draagt het geplande programma⁴ nog steeds niet in betekenende mate bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. De eerdere conclusie in de m.e.r.-beoordeling maart 2010 met betrekking tot luchtkwaliteit blijft geldig. Het bijgestelde programma Wibaut aan de Amstel is nog steeds in overeenstemming met de Wet Luchtkwaliteit 2007.

Geluid

De eerdere conclusie in de m.e.r.-beoordeling maart 2010 met betrekking tot geluid blijft geldig.

³ Uit het doorstromingsonderzoek blijkt er een wachtrij van >275 m te ontstaan op de Overzichtsweg. Dit houdt in dat ter hoogte van de Overzichtsweg rekening gehouden moet worden met Stagnerend verkeer in plaats van met Normaal verkeer.

⁴ In dit onderzoek is nog gerekend met het "oude" programma met de Parooldriehoek.

“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

Het aspect externe veiligheid als gevolg van het vervoer per spoor van gevaarlijke stoffen speelt alleen nog bij het bouwplan van Amstelstation en omgeving door het vervallen van het bouwplan Parooldriehoek.

De conclusies voor het bouwplan Amstelstation en omgeving in de m.e.r.-beoordeling maart 2010 met betrekking tot Externe veiligheid blijven geldig. “Voor het nieuwbouwplan Amstelstation en omgeving vormt het plaatsgebonden risico geen belemmering”.

Natuur

Het plangebied Oosteramstel en Amstelpoort ligt geheel in een stedelijke omgeving. Dit geldt voor zowel voor de woningbouwcategorie 11.1 als uitvoering van het stadsprojectcategorie 11.2. Ook het afgevalen bouwplangebied Parooldriehoek is een stedelijke gebied.

De eerdere conclusie in de m.e.r.-beoordeling maart 2010 met betrekking tot natuur blijft geldig.

“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 eerdere conclusie in de m.e.r.-beoordeling maart 2010 met betrekking tot bodem blijft geldig.

“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.”

Water

Binnen het plangebied Oosteramstel en Amstelpoort geldt binnen veel deelgebieden geen wateropgave. In deze deelgebieden is geen sprake van een toename aan

verhard oppervlak. Uitzonderingen zijn het Eenhoorngebied en Omgeving Amstelstation. In het Eenhoorngebied neemt het percentage verhard oppervlak door de nieuwe plannen af. Kortom hier speelt ook geen wateropgave. De plannen voor Omgeving Amstelstation betekenen wel een toename van het percentage verhard oppervlak. De verhardingtoename in de Omgeving Amstelstation wordt gecompenseerd door extra oppervlaktewater te realiseren in het aangrenzende Prins Bernhardpark.

De conclusie in deze actualisatienotitie wat betreft water is dat het programma Oosteramstel en Amstelpoort geen belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu heeft en er dus geen bijzondere omstandigheden zijn.”

Windhinder

Wat betreft hoogbouw zijn er in de huidige plannen 2 wijzigingen in vergelijking met de plannen beoordeeld in de m.e.r.-beoordeling maart 2010:

- 1/ in het plangebied Eenhoorn wordt een hoogbouwproject tot 65 m mogelijk.
- 2/ rondom het Amstelstation wordt een van de geplande hoge gebouwen (blok A) lager (van 85 m naar 45 m)⁵.

Uit het windtunnelonderzoek van 31 mei 2012 voor de toren binnen het gebied Eenhoorn blijkt dat in het onderzoeksgebied nergens sprake is van een slecht windklimaat. Het gevaarcriterium wordt ook op geen der meetpunten overschreden. Ten opzichte van het eerder uitgevoerde windtunnelonderzoek omgeving Amstelstation van 2009 blijkt uit het geactualiseerde windtunnelonderzoek van 2012 dat de nieuwe situatie met een lager blok A een vergelijkbare windsituatie te verwachten. In het algemeen een goed te beoordelen windklimaat. Ter hoogte van gebouwhoeken wordt het windklimaat plaatselijk als matig beoordeeld. De conclusie in deze actualisatienotitie wat betreft windhinder blijft dezelfde als in m.e.r.-beoordeling maart 2010: “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.”

Archeologie

De eerdere conclusie in de m.e.r.-beoordeling maart 2010 met betrekking tot archeologie blijft geldig.

“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

⁵ IN het Windtunnelonderzoek plan omgeving Amstelstation van 21 februari 2012 .

De eerdere conclusie in de m.e.r.-beoordeling maart 2010 met betrekking tot Hoogtebeperking Schiphol blijft geldig.

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

Hoogbouw en Unesco-gebied

Het Eenhoorngebied valt net in de zone van 2 km rondom het Unesco-gebied gelegen. Hierdoor is hoogbouw alleen toegestaan als onder meer is voldaan aan het zichtbaarheids criterium (landschappelijke inpassing) zoals omschreven is bij de Hoogbouweffectrapportageprocedure. De conclusies uit de Hoogbouw Effectrapportage Eenhoorngebied kavel 9 mei 2012 zijn:

- Hoogbouw aan de rand van het Eenhoorngebied past goed in de stedenbouwkundige structuur van het gebied.
- De hoogbouw verdicht het gebied rond het Amstelstation en past hierbij goed in de structuurvisie Amsterdam 2040.
- De hoogbouw zal verder een geringe impact op de stad hebben, en niet zichtbaar zijn vanuit UNESCO gebied.

Omgeving Amstelstation ligt niet binnen de grens van de UNESCO-Werelderfgoed Grachtengordel Amsterdam. Het plangebied ligt wel aan de rand van de 2 kilometer zone rondom het UNESCO-gebied. De Hoogbouw Effectrapportage Stedenbouwkundig plan Omgeving Amstelstation 29 maart 2012 laat zien dat de geplande bebouwing voldoet aan de regel uit de structuurvisie: Vanuit het gebied gekenmerkt als werelderfgoed mag een gebouw niet hoger lijken dan de gemiddelde bebouwing.

De conclusie is dat Oosteramstel en Amstelpoort, ten aanzien van het aspect Hoogbouw versus Beschermd Unesco-gebied, geen belangrijke negatieve gevolgen voor het “milieu” heeft en er dus geen bijzondere omstandigheden zijn.

Cumulatie van effecten

De eerdere conclusie in de m.e.r.-beoordeling maart 2010 met betrekking tot Cumulatie van effecten blijft geldig. Het betreft de optelling van effecten die inwerken op dezelfde locatie. De focus ligt op de thema's luchtkwaliteit en geluid.. 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 bovenstaande actualisatie en het onderliggende nieuwe onderzoek is de conclusie in deze notitie dat er bij het programma Wibaut aan de Amstel (onveranderd) geen sprake is van “belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu”.

De m.e.r.-beoordeling Oosteramstel en Amstelpoort van maart 2010 is in combinatie met deze actualisatienotitie nog steeds actueel als m.e.r.-beoordeling.