

De Hallen Amsterdam Oud-West

**Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
en de aanvulling daarop**

23 oktober 2007 / rapportnummer 1849-103

1. INLEIDING EN OORDEEL OVER HET MER

In het gebied 'De Hallen' in Amsterdam Oud-West ligt de voormalige tramremise van het Gemeentelijk Vervoer Bedrijf (GVB). De Stichting Culturele Hoofdstad Amsterdam (SCHA) heeft het voornemen deze voormalige tramremise te transformeren in een centrum voor cultuur. Er zullen diverse culturele voorzieningen worden gevestigd, waaronder een bioscoop. Daarnaast worden onder andere ondergrondse parkeerruimte en een nieuw stadsdeelkantoor gebouwd. Voor de parkeerkelders en de bioscoop is een vrijstelling ex art. 19 WRO van het bestemmingsplan nodig (door de Stadsdeelraad te verlenen).

Omdat verwacht wordt dat het cultureel centrum in zijn totaliteit meer dan 500.000 bezoekers per jaar zal krijgen wordt voor dit project (inclusief het voor het cultureel centrum bestemde deel van de parkeergarage) een milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen¹.

Tijdens de toetsing van het milieueffectrapport (MER) heeft de Commissie met het bevoegd gezag en de initiatiefnemer overlegd over mogelijke tekortkomingen van het MER. Naar aanleiding van dit overleg heeft de Commissie aangegeven dat aanvullende informatie nodig was over:

- parkeren en verkeer;
- luchtkwaliteitsberekeningen;
- effecten op bodem en water.

Door de initiatiefnemer is over deze onderwerpen een aanvulling op het MER aangeleverd.

De Commissie is van oordeel dat **de benodigde informatie voor de vrijstelling van het bestemmingsplan in het MER en de aanvulling aanwezig** is. In hoofdstuk 2 wordt het oordeel van de Commissie nader toegelicht.

De Commissie adviseert de aanvulling op het MER bij het vrijstellingsbesluit ter inzage te leggen. Tevens adviseert de Commissie bij de terinzagelegging aan te geven welke bronnen gebruikt zijn voor de verkeerscijfers².

2. AANVULLINGEN

2.1 Parkeren en verkeer

MER

Het MER geeft geen inzicht in de parkeerproblematiek. Een parkeerbalans ontbreekt. Hierdoor kan ook de omvang van het 'tweede orde effect'³ niet kwantitatief uit het MER afgeleid worden.

Het MER geeft ook geen kwantitatieve invulling aan de I/C waarden. Deze kwantificering is nodig voor een goede beoordeling van de verkeerseffecten en als basis voor de luchtkwaliteitsberekeningen.

¹ Voor technische informatie over de m.e.r.-procedure zie bijlage 1.

² In inspraakreactie 5, van de bewonersvereniging 'Rond de Hallen' wordt gesteld dat de verkeerscijfers niet overeenkomen met de cijfers uit de gemeentelijke jaarrapportage luchtkwaliteit.

³ 'Tweede orde-effect': de autonome verkeersaantrekkende werking van een parkeervoorziening

Aanvulling

De aanvulling gaat uitgebreid in op de onderbouwing van de parkeercijfers en geeft voldoende inzicht in en onderbouwing voor de te verwachten omvang van het 'tweede orde-effect'. De I/C waarden zijn in de aanvulling gekwantificeerd, waarmee een goede beoordeling van verkeerseffecten mogelijk is.

2.2 Luchtkwaliteit

MER

De I/C waarden zijn nodig om te bepalen of er congestie plaatsvindt. Bij de berekeningen voor luchtkwaliteit is uitgegaan van normaal stadsverkeer. Bij I/C verhoudingen boven de 0,8 is de kans op congestie hoog. Bij congestie verandert de emissie van fijnstof en NO₂.

De beoordelingscriteria voor luchtkwaliteit, zoals gegeven op p. 61 van het MER, zijn niet kwantitatief. Het is onvoldoende helder wat een 'duidelijke' afname of toename is. Daarnaast geldt, dat in overschrijdingssituaties ook een geringe toename al ongewenst kan zijn.

Het is niet duidelijk waarom in het MER is afgeweken van de vaste afstanden van 5 of 10 m vanuit de weg-as, zoals aangegeven in het Meet- en rekenvoorschrift Luchtkwaliteit. Door het gebruik van verschillende afstanden zijn de verschillen tussen de tabellen met PM₁₀ en NO₂ ook moeilijk te vergelijken.

Voor alle onderzochte straten is gebruik gemaakt van hetzelfde Amersfoort-coördinaat. Het is mogelijk dat er bij het gebruik maken van afzonderlijke coördinaten per weg andere achtergrondconcentraties aanwezig zijn. Indien niet, dan moet in het MER duidelijk –en onderbouwd- worden aangegeven dat in dit hele gebied dezelfde achtergrondconcentratie geldt.

In het MER is gewerkt met CAR versie 6.0. Bij de uitgifte van CAR versie 6.0 is al aangekondigd dat het programma nog enkele tekortkomingen bevatte, en dat een update snel zou volgen. Deze is inmiddels beschikbaar in de vorm van CAR versie 6.1. In deze versie zijn enkele belangrijke wijzigingen doorgevoerd, met name over de gewijzigde emissiefactoren voor NO₂ en de concentraties hiervan op een bepaalde afstand ten opzichte van de weg. Hoewel versie 6.1 ten tijde van het opstellen van het MER nog (net) niet algemeen beschikbaar was, heeft de Commissie geadviseerd voor het besluit de informatie beschikbaar te maken, die uit de nieuwste versie verkregen kan worden.

Aanvulling

In de aanvulling worden de I/C waarden van de omliggende straten aangegeven. Hiermee wordt tevens voldoende onderbouwd waarom is uitgegaan van normaal (doorstromend) stadsverkeer bij de berekeningen voor de luchtkwaliteit.

De aanvulling geeft voldoende onderbouwing voor de gehanteerde afstanden vanuit de weg-as en het gebruik van hetzelfde Amersfoort-coördinaat bij de luchtkwaliteitsberekeningen. Voor de aanvulling zijn nieuwe berekeningen van de jaargemiddelde concentraties NO₂ gemaakt, gebruikmakend van CAR versie 6.1.1, waarbij de specifieke Amersfoort-coördinaten per weg(deel) zijn gehanteerd. Hieruit blijkt dat er geen overschrijdingen van grenswaarden zijn te verwachten.

2.3

Bodem en water

MER

In het MER wordt aangegeven dat van de af te voeren grond ongeveer 200 m³ verontreinigd is met mobiele componenten. Niet duidelijk wordt, of er nog mobiele verontreinigingen in het plangebied achter blijven. Hoewel er een saneringsplan bestaat, wordt in het MER niet duidelijk gemaakt waar en op welke diepte de grond verontreinigd is, om welke verontreinigingen het gaat, wat wordt afgegraven en wat achterblijft. Evenmin wordt duidelijk wat de motivatie is voor de stelling dat de (ernstige) bodemverontreiniging geen risico's oplevert, terwijl er wel mobiele verontreinigingen geconstateerd zijn.

Op p. 69 van het MER wordt aangegeven dat door de ondergrondse parkeergarages en de werf een verandering in de grondwaterstanden van maximaal 0,10 m. zal plaatsvinden. Er wordt echter ook aangegeven dat het effect tijdens de aanlegfase door het aanleggen van damwanden relatief groot is; er is niet gekwantificeerd hoe groot. Dit suggereert dat de damwanden een (tijdelijke) sterkere verhoging (en elders verlaging) van de grondwaterspiegel zullen veroorzaken. Op p. 78 staat, dat het verwijderen van de damwanden na de bouwfase een mma-maatregel is en dus kennelijk in het voorkeursalternatief niet zal plaatsvinden. Dit roept de vraag op, of er nu wel of niet een tijdelijke verhoging of verlaging van de grondwaterstand plaatsvindt, en hoe groot die dan is.

Op p.69 van het MER wordt vermeld dat nog nader onderzoek zal plaatsvinden naar de effecten op de grondwaterstanden en de kans dat weerstandsbiedende lagen in de ondergrond worden doorboord. De Commissie is van mening dat deze effecten in het MER beschreven moeten worden.

Aanvulling

Uit de aanvulling blijkt dat er verontreinigingen voorkomen in de bovenlaag van 0-3 meter onder maaiveld, in de laag daaronder van 3-6 meter onder maaiveld en in het grondwater. Lokaal gaat het om ernstige verontreiniging (zware metalen, PAK, minerale olie). Er zal gesaneerd worden in de geest van 'Doorstart A-5'. Deze procedure wordt vooral gevolgd als men wil afwijken van volledige verwijdering van de verontreiniging. Leidend voor deze sanering is het verwijderen van risico's. In de volgende paragraaf wordt echter vermeld dat in de Beschikking voor de bodemsanering wordt gemotiveerd waarom de verontreiniging niet risicovol is. Daarmee wordt onduidelijk of er nu wel of niet gesaneerd zal worden.

- De Commissie adviseert vóór besluitvorming helderheid te verschaffen over het al dan niet uitvoeren van saneringswerkzaamheden

Uit de aanvulling blijkt dat opstuwning van grondwater alleen van belang is in de directe omgeving van de parkeergarage en beperkt kan worden door aanleg van drainage. Tijdens de aanleg wordt de grondwaterstand gemonitord en eventueel worden maatregelen getroffen. De stalen damwand, die twee afsluitende lagen doorboort, wordt na de aanlegfase verwijderd. Het probleem van eventuele lekkage wordt onderkend en heeft de aandacht; eventueel worden de doorboringen afgedicht met bentoniet.

BIJLAGE 1: Projectgegevens

Initiatiefnemer: SCHA / Burgfonds De Hallen B.V.

Bevoegd gezag: Gemeenteraad Amsterdam, Stadsdeel Oud-West

Besluit: Vrijstelling van het bestemmingsplan ex art. 19 WRO.

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C 10.1

Activiteit: Transformatie van een voormalige tramremise tot een cultureel centrum (toeristische / recreatieve voorziening met naar verwachting meer dan 500.000 bezoekers per jaar)

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieumomstandigheden of te onderzoeken alternatieven. Een lijst van de insprekers wordt gegeven in bijlage 2.

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure in het Amsterdams stadsblad: 13 december 2006

aanvraag richtlijnenadvies: 13 december 2006

ter inzage legging startnotitie: 14 december 2006

richtlijnenadvies uitgebracht: 15 februari 2007

richtlijnen vastgesteld: 17 april 2007

kennisgeving MER in het Amsterdams stadsblad: 1 augustus 2007

aanvraag toetsingsadvies: 9 juli 2007

ter inzage legging MER: 3 augustus 2007

toetsingsadvies uitgebracht: 23 oktober 2007

Bijzonderheden:

Tijdens de toetsing heeft de Commissie geconstateerd dat in het MER de volgende informatie ontbrak:

- inzicht in de parkeerproblematiek;
- kwantificering van de I/C waarden;
- kwantitatieve beoordelingscriteria voor luchtkwaliteit;
- onderbouwing van de gehanteerde methoden bij de berekeningen voor de luchtkwaliteit;
- informatie over bodemverontreinigingen die achterblijven na sanering;
- beschrijving van de effecten op de grondwaterstand tijdens de aanleg;
- informatie over de effecten op de grondwaterstanden en de kans dat weerstandsbiedende lagen in de ondergrond worden doorboord.

Door initiatiefnemer is op 10 oktober 2007 aanvullende informatie aangeleverd waarin deze vragen beantwoord worden.

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de (vooraf) gestelde eisen. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de eventuele tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een voldoende plaats te geven bij de besluitvorming. Is dat naar haar mening niet het geval dan signaleert de Commissie dat er sprake is van een zogenoemde 'essentiële tekortkoming'. De Commissie adviseert dan dat die informatie

alsnog beschikbaar komt, alvorens het besluit wordt genomen. Overige tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. Deze werkwijze impliceert dat de Commissie zich in het advies tot hoofdzaken beperkt en niet ingaat op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

ir. J.J. Cuijpers
dr.ir. J. Hoeks
ing. S. Jak
ing. J.A. Janse
drs. G. Korf (secretaris)
drs. J.G.M. van Rhijn (voorzitter)

BIJLAGE 2: Lijst van inspraakreacties en adviezen

1. B. Ernst, Amsterdam
2. J. Dijkhuis, Amsterdam
3. M.J.M. Nieuwenhuis, Amsterdam
4. E. Rozeboom, Amsterdam
5. Bewonersvereniging rond de Hallen, Amsterdam
6. M. Borsjes, Amsterdam
7. K.J.H. Bohncke, Amsterdam
8. B. Bergman, Amsterdam
9. F. Putters, Amsterdam
10. M. Schraa namens Bewonersvereniging Overtoom, Amsterdam
11. J.J. Hellingwerf, Amsterdam
12. P.W. Schuurink, Amsterdam
13. J.C Roozeboom en S.E. Hermans, Amsterdam
14. A. van den Bergh, Amsterdam
15. Eigenaren panden Bellamystraat 22, 24 en 26, Amsterdam
16. Fietsersbond Amsterdam, Amsterdam
17. W. Wisman, Amsterdam
18. P.C. Daame, Amsterdam
19. A. Jozsa, Amsterdam
20. M. Sleutelberg Kuijpers, Amsterdam
21. M. Noppers, Amsterdam
22. A. Berkhout, Amsterdam

**Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
De Hallen Amsterdam Oud-West en de aanvulling daarop**

In het gebied 'De Hallen' in Amsterdam Oud-West ligt de voormalige tramremise van het Gemeentelijk Vervoer Bedrijf. De Stichting Culturele Hoofdstad Amsterdam (SCHA) heeft het voornemen deze voormalige tramremise te transformeren in een centrum voor cultuur. Er zullen diverse culturele voorzieningen worden gevestigd, waaronder een bioscoop.

Dit maakt deel uit van een stedenbouwkundig plan waarin ook 314 woningen, een (ondergrondse) nieuwe stadswerf, ondergrondse parkeerruimte en een nieuw stadsdeelkantoor worden voorzien. Omdat verwacht wordt dat het cultureel centrum in zijn totaliteit meer dan 500.000 bezoekers per jaar zal krijgen is voor dit project een m.e.r.-procedure doorlopen.

ISBN: 978-90-421-2183-6