

Aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordeling Uitbreiding Grand Hotel Krasnapolsky



Grand Hotel Krasnapolsky

maart 2008
definitief

Aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordeling

Uitbreiding Grand Hotel Krasnapolsky

dossier : B5977-01.001
registratienummer : MD-MK20080084
versie : 1

Grand Hotel Krasnapolsky

maart 2008
definitief

INHOUD**BLAD**

1	INLEIDING	2
1.1	Aanleiding	2
1.2	Doel van deze notitie	2
1.3	Opbouw van dit rapport	2
2	M.E.R.-BEOORDELING ALGEMEEN	3
2.1	M.e.r.-plicht en m.e.r.-beoordelingsplicht	3
3	DE CRITERIAPUNTEN	8
3.1	Kenmerken van het project	8
3.2	De potentiële milieueffecten	10
4	MOGELIJKE MILIEUGEVOLGEN	11
4.1	Verkeer	11
4.2	Geluid	12
4.3	Geluid vanuit de inrichting	13
4.4	Luchtkwaliteit	14
4.5	Geur	15
4.6	Externe veiligheid	17
4.7	Bodem en water	20
4.8	Cultuurhistorie en archeologie	22
4.9	Conclusie m.e.r.-beoordeling	25
5	COLOFON	27

BIJLAGE 1	VERKEERSGEGEVENS DIENST IVV
BIJLAGE 2	VERKEERSGEGEVENS GRAND HOTEL KRASNAPOLSKY
BIJLAGE 3	GELUIDEMISSIE NIEUWBOUW HOTEL KRASNAPOLSKY
BIJLAGE 4	INPUT CAR-II MODEL t.b.v. LUCHTBEREKENINGEN
BIJLAGE 5	LUCHTKWALITEIT t.g.v. UITBREIDING GRAND HOTEL KRASNAPOLSKY
BIJLAGE 6	WETTELIJK KADER LUCHTKWALITEIT
BIJLAGE 7	ONDERBOUWING BEZOEKERSAANTALLEN

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Het Grand Hotel Krasnapolsky in Amsterdam wordt ingrijpend verbouwd en gerenoveerd. Door de beoogde efficiëntere indeling, toename van aantal kamers en zaalcapaciteit, zal naar verwachting het aantal bezoekers toenemen. Volgens een eerste inschatting van betrokkenen zal het om een toename van circa 400.000 bezoekers per jaar gaan, waardoor er een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt.

1.2 Doel van deze notitie

Doel van het milieu-onderzoek is om op objectieve wijze milieu-informatie over de uitbreiding van het Grand Hotel Krasnapolsky te verzamelen en te presenteren, zodat het bevoegd gezag een oordeel kan geven over de noodzaak om een m.e.r. - procedure te doorlopen.

1.3 Opbouw van dit rapport

In dit rapport komen achtereenvolgens aan de orde:

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

2 M.E.R.-BEOORDELING ALGEMEEN

2.1 M.e.r.-plicht en m.e.r.-beoordelingsplicht

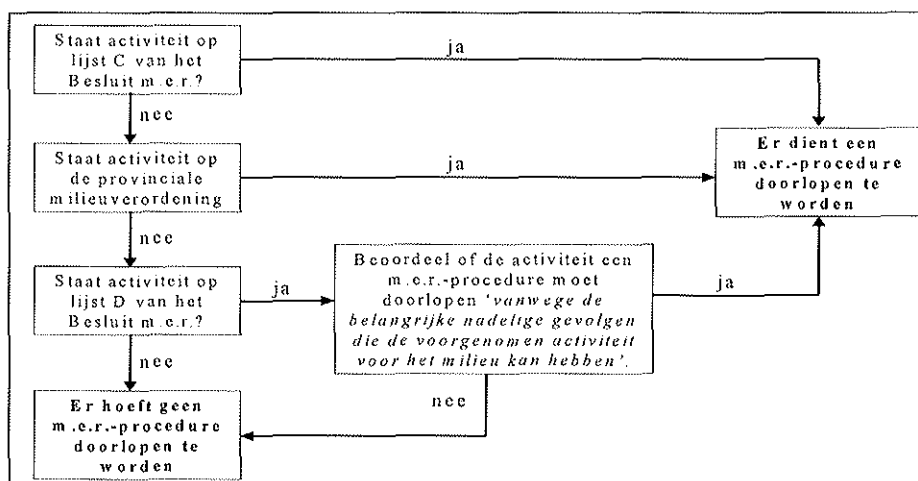
Niet voor alle nieuwe activiteiten hoeft een m.e.r.-procedure gevolgd te worden. De verplichting tot het toepassen van een m.e.r.-procedure ontstaat als de voorgenomen activiteit vermeld is in het Besluit milieueffectrapportage 1994 en voldoet aan de vermelde drempelwaarden en de aangewezen besluiten.

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. 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 sinds oktober 2006 uit vier kolommen. 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 sprake van m.e.r.- (beoordelings)plicht.

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 indien aan de omschrijvingen uit de kolommen 1, 2 en 4 wordt voldaan, is sprake van m.e.r.- (beoordelings)plicht. Ook is het mogelijk dat een activiteit op grond van de provinciale milieuverordening m.e.r.-plichtig is. In afbeelding 2.1 treft u op hoofdlijnen de stappen aan om te bepalen of er sprake is van m.e.r.- (beoordeling)plicht.



Afbeelding 2.1. Stappen m.e.r.-beoordelingsplicht op hoofdlijn

Bron: DHV 2007

Nieuwe methodiek m.e.r.-beoordeling

In de Wet milieubeheer (Wm) is sinds 12 oktober 2005 opgenomen dat activiteiten die m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn, conform een nieuwe methodiek beoordeeld moeten worden. In tegenstelling tot de "oude" systematiek, waarbij voor de activiteit werd beoordeeld of er sprake was van "bijzondere omstandigheden", waardoor er voor die activiteit een MER gemaakt moet worden. De beoordeling geschiedt aan de hand van drie criteria. In artikel 7.8b lid 4 Wm wordt een verwijzing gemaakt naar deze criteria.

De drie criteria zijn, conform 'bijlage III van de EEG-richtlijn milieubeoordeling', als volgt:

- Kenmerken van het project
- Plaats van het project
- Kenmerken van het potentiële effect van het project.

De m.e.r.-beoordelingsprocedure

Op basis van deze aanmeldingsnotitie, de toelichting op het Besluit m.e.r. 1994 en de methodiek beschreven in de door VROM opgestelde handleiding 'Afwegen en oordelen, een handreiking voor de m.e.r.-beoordelingsplicht (1999)' wordt de feitelijke beoordeling uitgevoerd. Hierbij dient tevens te worden aangesloten op de wijziging van de m.e.r.-beoordelingsprocedure¹ en de recente toevoeging van kolom 3 (plan-m.e.r.) in het Besluit m.e.r.

Het is aan het bevoegd gezag om te bepalen of er sprake is van een noodzaak tot het opstellen van een milieueffectrapport. De beslissing om al dan niet een MER op te stellen moet bekend worden gemaakt². Bekendmaking geschiedt door ter inzage legging, en indien is beslist dat voor de activiteit geen m.e.r.-procedure hoeft te worden doorlopen, kennisgeving in de Nederlandse Staatscourant. Tevens dient de beslissing ter inzage te worden gelegd.

De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State³ heeft geoordeeld dat een m.e.r.-beoordelingsbeslissing moet worden aangemerkt als een beslissing inzake de procedure ter voorbereiding van een besluit. Sindsdien is door de Raad van State aan deze lijn vastgehouden. Een en ander betekent dat op grond van artikel 6:3 van de Algemene wet bestuursrecht tegen de m.e.r.-beoordelingsbeslissing geen rechtstreeks bezwaar of beroep mogelijk is, tenzij deze beslissing de belanghebbende, los van het voor te bereiden besluit, rechtstreeks in zijn belang treft⁴. Eventuele bezwaren kunnen derhalve kenbaar worden gemaakt in het kader van de bestemmingsplanprocedure.

Wanneer het bevoegd gezag besluit dat een m.e.r.-procedure moet worden doorlopen, start de procedure vervolgens met het opstellen van een startnotitie. De informatie die tijdens deze m.e.r.-beoordeling boven tafel is gekomen, kan hierbij gebruikt worden.

¹ Wetswijziging van de Wet milieubeheer van 12 oktober 2005

² Art. 7.8d., lid 4 sub a t/m c Wet milieubeheer.

³ ABRvS 13 juli 2000, nr. E03.97.1292 (AB 2000, nr. 37 en Jurisprudentie Milieurecht 13 januari 2001, nr.5

⁴ Een derde kan in bepaalde gevallen ook als belanghebbende zoals bedoeld in art. 1:2 van de Algemene wet bestuursrecht worden beschouwd. Dit volgt onder andere uit een uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS 10 juni 1999, AB 1999, nr.444), waarin geoordeeld is dat een natuurlijk persoon in beginsel tot de categorie belanghebbenden behoort indien de werking van het betreffende besluit hem, doordat hij woont in de directe omgeving van het onderwerp van het besluit, rechtstreeks in zijn belangen treft.

Uitbreiding Grand Hotel Krasnapolsky m.e.r.-plichtig?

De uitbreiding van het Grand Hotel Krasnapolsky bestaat uit een aantal onderdelen. De vraag hierbij is of er voor (delen van) de uitbreiding een m.e.r.-procedure uitgevoerd moet worden.

	Omschrijving	Bestaande situatie	Gewenste situatie na realisatie Masterplan
1	Aantal hotelkamers	468 inclusief 36 appartementen	ca 624 inclusief 36 appartementen Toelichting: Het mogelijke aantal te realiseren hotelkamers wordt op dit moment definitief overlegd met de afdeling Stedenbouw van de Gemeente Amsterdam en Welstand.
2	Aantal vierkante meter horeca	496 vierkante meter excl. keukens 1147 vierkante meter incl. keukens	920 vierkante meter excl. keukens 1590 vierkante meter incl. keukens
3	Aantal vierkante meter zalen	1800 vierkante meter	3300 vierkante meter Toename m.n. door verdubbeling van de capaciteit van de Grand Ballroom van 500 naar 1200 vierkante meter en uitbreiding van de ontbijtcapaciteit.
4	Aantal parkeerplaatsen	150 parkeerplaatsen in bovengrondse garage	130 parkeerplaatsen in ondergrondse garage
5	Aantal leveranciersingangen	slechts 1 leveranciersingang aan de Oudezijds Voorburgwal waar van dagelijks vanaf 06.30 uur gebruik van gemaakt wordt met overlast voor direct omwonenden	1 extra leveranciersingang in Warmoesstraat waarbij er geen/nauwelijks overlast is naar omwonenden en het overlast aan de Oudezijds Voorburgwal aanzienlijk teruggebracht kan worden. Deze leveranciersingang wordt gesitueerd tegenover huidige leveranciersingang van de Bijenkorf en zal gedeeltelijk (via kleine busjes/vrachtauto's) zelfs inpandig kunnen plaatsvinden.
6	Totaal aantal bezoekers (=Hotel+horeca+zalen)	volgens huidige gebruiksvergunning: a. 839 gasten in logeerverblijfsinrichting b. 1600 gasten in zalen/horeca	volgens nieuwe Masterplan: a. 1164 in logeerverblijfsinrichting b. 3500 in zalen/horeca

Afbeelding 2.2 : Overzicht bestaande situatie en uitbreidingsplannen Grand Hotel Krasnapolsky

Gebaseerd op de hierboven aangeleverde gegevens van Grand Hotel Krasnapolsky betekent dit dat de toename van het aantal extra bezoekers als volgt is:

Logeerverblijven ⁵		
Huidig	Na uitbreiding	Toename
468	624	156
Gasten logeerverblijven		
Huidig	Na uitbreiding	Toename
839	1164	325
incl. correctie ervaringscijfer uitgaande van 85% bezetting à 1,2 gast per logeerverblijf		
Gasten zalen/horeca		
Huidig	Na renovatie	Toename
1600	3500	1900
Totaal gasten zalen/horeca		760
		40%
Totaal aantal extra bezoekers per dag		1085
Dagen per jaar		365
		396.025
		extra bezoekers per jaar

Afbeelding 2.3: berekening aantal bezoekers per jaar

De berekening geeft weer dat door de uitbreiding **minder dan 500.000 bezoekers per jaar** extra worden verwacht ten opzichte van de situatie nu. Op grond van bijlage C van het Besluit m.e.r. 1994 geldt op basis van de genoemde drempelwaarden **geen m.e.r.-plicht**. Wel worden er **meer dan 250.000 bezoekers per jaar** extra verwacht ten opzichte van de situatie nu. Op grond van bijlage D van het Besluit m.e.r. 1994 geldt op basis van de genoemde drempelwaarden een **m.e.r.-beoordelingsplicht**.

De volgende voor dit project relevante activiteiten zijn in het Besluit m.e.r. 1994 beschreven:

Cat.	Activiteit	Gevallen	Plannen	Besluiten
Cat. 10.1, onderdeel D, Besluit m.e.r. 1994	De aanleg, wijziging of uitbreiding van één of meer recreatieve of toeristische voorzieningen	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1) 250.000 bezoekers of meer per jaar, 2) een oppervlakte van 25 hectare of meer, of 3) een oppervlakte van 10 hectare of meer in een gevoelig gebied	Het plan, bedoeld in de artikelen 2a, 4a, 7, 10, 11, eerste lid, en 36c van de Wet op de Ruimtelijke Ordening	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 11 eerste lid WRO, dan wel artikel 10 WRO dat in de wijziging of uitbreiding voorziet.

Afbeelding 2.4: Overzicht van de genoemde activiteit en de daarbij behorende drempelwaarden (gevallen), plannen en besluiten

⁵ Inclusief 36 appartementen.

Deze aanmeldingsnotitie wordt voor de activiteit zoals beschreven in het Besluit m.e.r. 1994, bijlage D onderdeel 10.1, opgesteld. Indien het bevoegd gezag naar aanleiding van deze aanmeldingsnotitie vindt dat de uitbreiding van het Grand Hotel Krasnapolsky *belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu* kan hebben, dient de m.e.r.-procedure doorlopen te worden. De m.e.r.-beoordeling wordt gekoppeld aan de art. 19 lid 1 WRO-procedure.

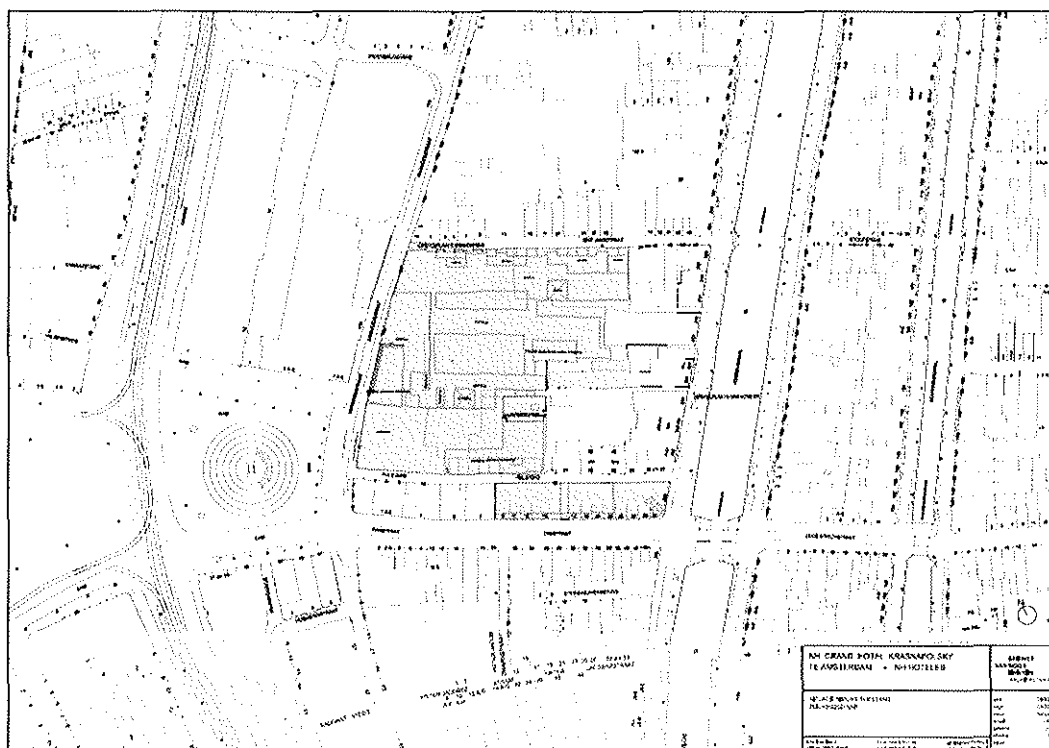
3 DE CRITERIAPUNTEN

3.1 Kenmerken van het project

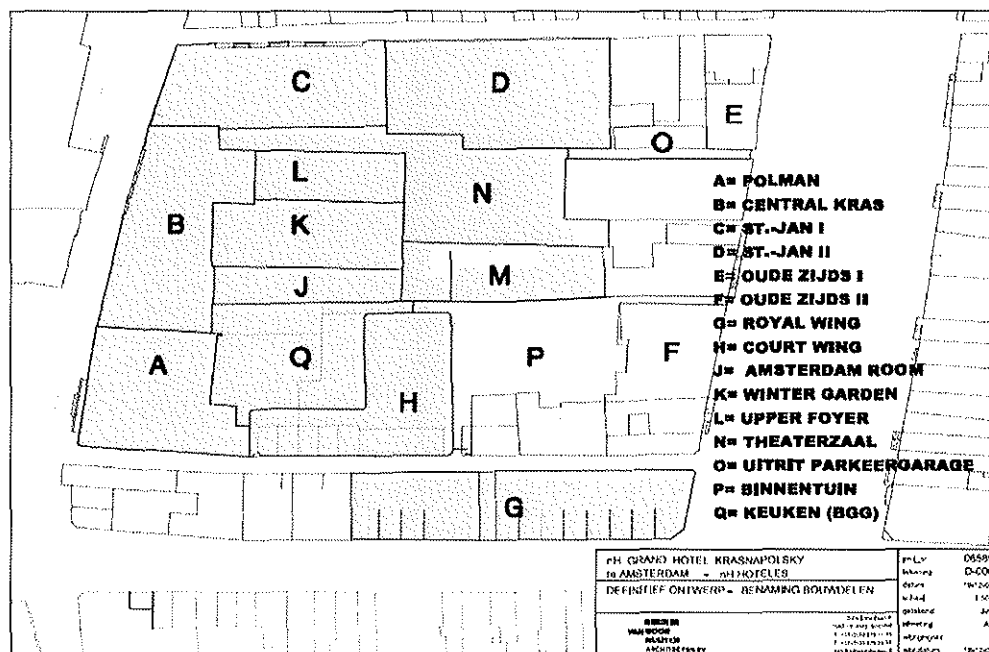
Aard en omvang

Het Grand Hotel Krasnapolsky beslaat het grootste deel van het bouwblok, gelegen tussen de Dam, de Damstraat, de Oudezijds Voorburgwal, de Sint Annenstraat en de Warmoesstraat. Het hotel telt nu ruim 460 hotelkamers. Het beschikt over een aantal restaurants, een vergadercentrum en een monumentale wintertuin. Ook beschikt het over een bovengrondse parkeergarage welke is gelegen aan de Sint Jansstraat.

In de nieuwe situatie wordt het aantal hotelkamers uitgebreid, het aantal vierkante meters horeca en zalen uitgebreid, komt er een leveranciersingang bij en zal de bovengrondse parkeergarage verdwijnen. Hiervoor in de plaats komt een ondergrondse parkeergarage.



Afbeelding 3.1: Situatie nieuwe toestand (grijs aangegeven, conform aanvraag bouwvergunning)



Abbeelding 3.2: Definitief ontwerp – benaming bouwdeelen (aanvraag bouwvergunning)

Samenhang met andere projecten

Vanwege het verkeer (verkeersaantrekkende werking) is er een relatie met andere projecten en activiteiten in het gebied. Deze zijn echter meegenomen in de verkeersmodellen.

Gebruik van natuurlijke hulpbronnen

Er zal een WKO (Warmte Koude Opslag) worden gerealiseerd.

Productie van afvalstoffen

Afvalstoffen worden gescheiden en gekoeld opgeslagen.

Verontreiniging en hinder

Er komt 1 extra leveranciersingang in de Warmoesstraat waarbij er geen/nauwelijks overlast is naar omwonenden en de overlast aan de Oudezijds Voorburgwal aanzienlijk teruggebracht kan worden. Deze leveranciersingang wordt gesitueerd tegenover de huidige leveranciersingang van de Bijenkorf en zal gedeeltelijk (via kleine busjes/vrachtauto's) zelfs inpandig kunnen plaatsvinden. Hierdoor is er minder hinder zoals in de oude situatie het geval was⁶.

Gevaarlijke stoffen en ongevalrisico

⁶ Op dit moment laden en lossen alle dagelijkse leveranciers achter op de Oudezijds Voorburgwal met overlast voor de bewoners achter op de gracht. Met grote partijen, congressen en/of beurzen wordt er een aantal keren per jaar gebruik gemaakt van de congresentree aan de Warmoesstraat. Er staan dan veel auto's (busjes) en de parkeergarage is moeilijk bereikbaar.

De opslag van brandbare en agressieve stoffen is nu gesitueerd bij de leveranciersingang en deze komt in de geplande situatie in een aparte ruimte bij de nieuwe werkplaats van de Technische Dienst. Ook de schoonmaakmiddelen zullen hier worden gesitueerd. Deze wordt verplaatst van de opslagplek naast de linnenkamer in de oude douche- en toiletruimte naar deze plek. Tevens komt er een kleine dagvoorraad ten behoeve van dagelijks gebruik van de spoelkeuken en housekeeping. Het butaangas blijft in de geplande situatie op dezelfde situatie gesitueerd. Ten behoeve van het geplande zwembad komt er een opslagplaats voor chemicaliën bij de werkplaatsen van de Technische Dienst.

Er is een calamiteitenplan⁷ van mei 2007, dat bestaat uit een brandplan, een ontruimingsplan en een EHBO-plan met veiligheidsinstructies en waarin is aangegeven hoe te handelen in geval van een calamiteit.

3.2 De potentiële milieueffecten

In de vorige paragrafen is aangegeven hoe het project eruit ziet, de omvang ervan en waar het wordt gerealiseerd in de gemeente Amsterdam. Aan de hand hiervan zijn de potentiële milieueffecten beschreven in hoofdstuk 4.

Het project is op grond van het aantal bezoekers m.e.r.-beoordelingsplichtig. Voor deze activiteit kunnen de volgende potentiële milieueffecten als mogelijk belangrijk nadelig genoemd worden:

- verkeersaantrekkende werking,
- geluidshinder,
- effecten op de luchtkwaliteit,
- geurhinder,
- effecten op de externe veiligheid,
- effecten op bodem en water,
- gevolgen met betrekking tot cultuurhistorie en archeologie.

⁷ Een calamiteit is een gebeurtenis, waardoor ernstige verstoring van de algemene veiligheid is ontstaan, waarbij het leven en de gezondheid van vele personen of grote materiële belangen in gevaar zijn en waarbij een gecoördineerde bestrijding door diensten en organisaties van verschillende disciplines wordt vereist.

4 MOGELIJKE MILIEUGEVOLGEN

4.1 Verkeer

Uitgangspunten

Door de Afdeling Verkeersonderzoek van de gemeente Amsterdam, dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (IVV) zijn op 6 februari 2008 verkeersgegevens aangeleverd van de relevante wegvakken. Dit betreffen de huidige (2007) en de toekomstige (2015) verkeersgegevens. In **bijlage 1** zijn de verkeersgegevens van IVV opgenomen

De tendens in de door de IVV geleverde verkeersgegevens is dat het verkeer in 2015 afneemt ten opzichte van de huidige situatie (2007). Gemiddeld genomen nemen de intensiteiten op de relevante wegvakken met ongeveer een kwart af. Dit wordt onder andere veroorzaakt door:

- De Noord-Zuid lijn waardoor het gebruik van het openbaar vervoer gaat toenemen en er minder autoverkeer zal rijden;
- Het plan "Voorrang voor een gezonde stad". Hierin staan verkeersmaatregelen beschreven ter verbetering van de luchtkwaliteit in Amsterdam en met de uitvoering ervan zullen de verkeersintensiteiten afnemen.

Door Krasnapolsky zijn gegevens aangeleverd van het verkeer dat van en naar Krasnapolsky rijdt in de huidige en toekomstige situatie. Hierbij is voor de toekomst een beeld gegeven van de situatie met en zonder uitvoering van de renovatie plannen.

In de toekomstige autonome situatie (zonder uitvoering van de renovatieplannen) zal het aantal motorvoertuigen dat Krasnapolsky bezoekt minder zijn dan in de huidige situatie. Deze tendens komt overeen met het algemene verkeersbeeld van IVV. In **bijlage 2** zijn de verkeersgegevens van Krasnapolsky opgenomen.

De afname van de verkeersaantrekkende werking van Krasnapolsky wordt onder andere verklaard door:

- Krasnapolsky gaat zich meer richten op internationale gasten die minder met eigen vervoer zullen komen.
- Gunstige ontwikkeling hierbij is de Noord-Zuid lijn waardoor een rechtstreekse verbinding met de RAI ontstaat. Veel congresgasten zullen hiermee gaan reizen omdat dit goedkoper is en het vooral ook sneller is in reistijd.
- Het aantal parkeerplaatsen neemt na uitbreiding af, waardoor ook het aantal geparkeerde personenwagens zal afnemen.
- Krasnapolsky gaat zich inspannen om de gasten nog meer te informeren via brochures en de website over de goede bereikbaarheid per trein en tram zoals dat nu ook al wordt gedaan.

Er vindt waarschijnlijk wel een lichte stijging plaats van het aantal middelzware vrachtwagens van bedrijven die opbouwen voor congressen (voor stands, podium, audiovisueel, decor, bloemen etc). De verwachting is dat deze stijging beperkt blijft tot gemiddeld één voertuig per uur per etmaal.

De levering van goederen vindt plaats met vrachtwagens die ook tegelijkertijd andere hotels voorzien. Het aantal ritten hiervoor neemt naar verwachting eerder af dan toe omdat de vrachtwagens efficiënter ingericht en ingezet gaan worden. Dit past ook in het beleid van Amsterdam om het vrachtverkeer in de binnenstad te beperken.

Intensiteiten voor de meest relevante wegvakken

Voor de berekening van de gegevens van Krasnapolsky naar etmaalintensiteiten voor de weekdag, is uitgegaan van factor 12 (daguur) 5 (avonduur) en 7 (nachtuur). Dit is gebaseerd op de aangeleverde IVV gegevens voor de verschillende daguren en de etmaalintensiteiten. Met deze factoren komt de berekening nagenoeg overeen met de aangeleverde IVV gegevens.

Op basis van wat in de uitgangspunten beschreven is, vinden op de meest relevante wegvakken de volgende ontwikkeling in verkeersintensiteiten plaats door renovatie van Krasnapolsky:

Wegvak	Omschrijving	Etmaalintensiteiten (weekdag) ⁸		Effect	
		2015 Autonoom	2015 Na uitbreiding	Int.	Proc.
1	Rokin (Beurspoortje -Dam)	3750	3792	42	101%
2	Damrak (Dam-Beursplein)	4600	4649	49	101%
3	Damrak (Beursplein-Oude Brugsteeg)	5850	5910	60	101%
4	Dam (Rokin-Nes)	1300	1348	48	104%
5	Warmoesstraat (Damstraat-St. Jansstraat)	500	544	44	109%
6	Warmoesstraat (St. Jansstraat-Papenbrugsteeg)	800	885	85	111%
7	Beursplein (Damrak-Papenbrugsteeg)	1600	1671	71	104%
8	Papenbrugsteeg (Beursplein-Warmoesstraat)	800	858	58	107%
9	Oudezijds Voorburgwal (Damstraat-St. Jansstraat)	850	861	11	101%
10	Damstraat (Nes-Oudezijds Voorburgwal)	1300	1353	53	104%

Uit de tabel blijkt dat de groei ten gevolge van de renovatie van Krasnapolsky, voor de etmaalintensiteiten op een weekdag neerkomt op een toename van gemiddeld genomen 2% ten opzichte van de autonome situatie. Dit is een groei die in de marges van de totale verkeersintensiteiten ligt en op basis van de gehanteerde rekenmodellen ruim binnen de betrouwbaarheidsmarges van deze modellen.

In de categorie lichte motorvoertuigen is het taxivervoer ook meegerekend.

Conclusie

Door de renovatie van Krasnapolsky, zal ten opzichte van de autonome toekomstige situatie een zeer beperkte toename van het verkeer op de relevante wegvakken in de directe omgeving van het Krasnapolsky plaats vinden. Gezien de ontwikkeling van de verkeersintensiteiten in de autonome situatie ten opzichte van de huidige situatie, is de verwachting dat de renovatie van Krasnapolsky geen nadelige invloed heeft op de verkeerssituatie in en de bereikbaarheid van het gebied.

4.2 Geluid

Voor een MER is het voor het inzichtelijk maken van de geluideffecten gebruikelijk om aan te geven op welke locaties de verschillen meer dan 1 dB bedragen. Bij een verkeerstoename van 30% of een verkeersafname van 20% ten opzichte van de referentiesituatie zal dat het geval zijn.

⁸ Dit betreft de etmaalgemiddelde voor een gemiddelde weekdag waarbij een optelling is gemaakt van de motoren, het lichte verkeer en het vrachtverkeer.

Om deze toe- of afname te bepalen is gekeken naar het verschil in verkeersintensiteiten tussen uitbreiding van Grand Hotel Krasnapolsky en de autonome ontwikkeling (als het hotel niet wordt uitgebreid).

Effecten van het voornemen

Uit de verschilanalyse van de verkeersintensiteiten (zie bijlagen 1 en 2) blijkt dat het verkeer ten gevolge van de uitbreiding van Grand Hotel Krasnapolsky marginaal toeneemt ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Op basis hiervan kan worden gesteld dat het geluideffect ten gevolge van de uitbreiding van Grand Hotel Krasnapolsky minder dan +1 dB bedraagt.

Conclusie

De toename van het verkeer na uitbreiding van Grand Hotel Krasnapolsky ten opzichte van de autonome ontwikkeling is marginaal. Hiermee zijn de geluideffecten zeer beperkt en minder dan 1 dB.

4.3 Geluid vanuit de inrichting

Op basis van de geleverde tekeningen is een inventarisatie van de relevante geluidbronnen gemaakt. De relevante geluidbronnen bij Grand Hotel Krasnapolsky betreffen:

- Luchtkasten en afzuigingen. Dit betreffen dezelfde bronnen als bij het aspect geur zijn beschouwd.
- Muziek van de bijeenkomstfuncties.

Luchtkasten en afzuigingen

Op de verschillende daken zijn lucht afzuigkasten geplaatst die de keukens ventileren en via de daken naar de buitenlucht emitteren. De parkeergarage is voorzien van een ventilatie systeem, ook hierbij wordt de lucht op het dak naar de buitenlucht geëmitteerd.

In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de bestaande en nieuwe situatie.

Bestaande Situatie.

Emissiebron	Emissiepunt	Debiet (m ³ /uur)
Luchtkast Afwaskeuken	2 ^o verdieping	7.632
Luchtkast Keuken boven Reflet	5 ^o verdieping	3.000
Luchtkast Centrale Keuken	2 ^o verdieping	24.167
Luchtkast Keuken Japans restaurant	6 ^o verdieping	3.000
Emissiepunt parkeergarage	6 ^o verdieping	Ca. 52.000

Nieuwe situatie.

Emissiebron	Emissiepunt	Debiet (m ³ /uur)
Klein Kras	6 ^o verdieping	3.000
Hoofdkeuken	6 ^o verdieping	27.700
Ventilatie systeem met restaurant / lounge en patisserie keukens	6 ^o verdieping	Ca. 90.000
Parkeergarage	6 ^o verdieping	Ca. 52.000

Het aantal geluidbronnen zal minder worden in de nieuwe situatie door bundeling van emissiepunten. Daarnaast komen alle geluidbronnen op het dak te staan waardoor minder geluid wordt uitgestraald naar de lager gelegen woningen.

Muziek van de bijeenkomstfuncties

De bijeenkomst functies betreffende feest- en conferentiezalen. In deze zalen is muziek. Door Peutz is een onderzoek hiernaar uitgevoerd in het rapport "Nieuwbouw Hotel Krasnapolsky te Amsterdam; Geluidemissie", kenmerk H 2906-10, d.d. 11 januari 2008 [zie bijlage 3]. Uit dit rapport blijkt dat aan de geluidnormen in het besluit "Horeca-, sport- en recreatie-inrichtingen milieubeheer" wordt voldaan.

Conclusie

Gesteld kan worden dat de geluidssituatie na uitbreiding van Grand Hotel Krasnapolsky niet zal verslechteren.

4.4 Luchtkwaliteit

Toetsing op individueel projectniveau in drie stappen⁹

Conform de Wlk bestaat de eerste stap uit toetsing op individueel projectniveau of het plan in de nieuwe situatie aan de norm voldoet. Is er sprake van een overschrijding, dan is de tweede stap in de toetsing vaststellen wat de bijdrage is vanwege het te nemen besluit op de luchtkwaliteit. Als de bijdrage kleiner is dan 1%¹⁰ van de jaargemiddelde grenswaarde, dan is dit toegestaan.

Een eventuele derde stap is saldering. Als de bijdrage groter is dan 1% van de jaargemiddelde grenswaarde en het plan geen onderdeel uitmaakt van het NSL, kan het besluit alleen doorgaan als uit een eventuele derde stap blijkt dat de luchtkwaliteit als gevolg van het plan per saldo niet verslechtert. Een dergelijke saldering kan gebaseerd zijn op een door het plan optredend effect, of toepassing van een met het plan samenhangende maatregel.

Wet Luchtkwaliteit (Wlk)

In de Wet luchtkwaliteit (Wlk) zijn normen (grenswaarden, plandrempels en alarmdrempels¹¹) voor concentraties van stoffen in de buitenlucht opgenomen. De Wet geeft normen voor zeven stoffen, te weten zwaveldioxide (SO₂), stikstofdioxide (NO₂), stikstofdioxide (NO_x), zwevende deeltjes (fijn stof, afgekort PM₁₀), benzeen (C₆H₆), koolmonoxide (CO) en lood (Pb).

De concentraties van stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) zijn in de Nederlandse situatie het meest kritisch ten opzichte van de grenswaarden.

Naast een toetsing van de jaargemiddelde toetsingswaarde is er sprake van een toetsing van een termijn gemiddelde waarde die een aantal malen per jaar mag worden overschreden. Voor stikstofdioxide ligt de jaargemiddelde waarde veelal kritischer dan de uurgemiddelde waarde. Het uurgemiddelde stikstofdioxide wordt in de Nederlandse situatie nauwelijks overschreden. Voor fijn stof is echter de etmaalgemiddelde toetsingswaarde kritischer dan de jaargemiddelde toetsingswaarde.

Rekenmethode

Deze lokale wegen vallen op basis van art. 9 van het Meet- en rekenvoorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit binnen het toepassingsbereik van standaardrekenmethode 1. Voor het bepalen van de

⁹ In bijlage 6 is het wettelijk kader voor luchtkwaliteit uitvoerig geschetst.

¹⁰ Dit is een tijdelijke grens, geldend totdat het NSL in werking treedt. Vanaf dan geldt een grens van 3%.

¹¹ Alarmdrempels zijn bedoeld voor acute overschrijdingssituaties (bijv. door calamiteiten of meteorologische omstandigheden en dus niet relevant bij toetsing van plannen of ontwikkelingen).

luchtkwaliteit langs deze wegen wordt gebruik gemaakt van het CAR II-model, versie 6.1.1. Dit model is geaccrediteerd voor het uitvoeren van luchtkwaliteitberekeningen op basis van standaardrekenmethode 1.

Effecten van het voornemen

Ten behoeve van de aanmeldingsnotitie wordt eerst alleen de toekomstige situatie van Grand Hotel Krasnapolsky na uitbreiding beschouwd. Indien in deze situatie geen sprake is van een overschrijding van de grenswaarden dan stelt de Wet luchtkwaliteit geen aanvullende eisen en is verder onderzoek niet noodzakelijk.

In bijlage 4 is input van het CAR II-model weergegeven. In totaal zijn tien relevante wegvakken beschouwd. In de aangeleverde gegevens van IVV zijn deze wegvakken aangegeven (zie bijlage 1).

Uit de resultaten (zie bijlage 5) blijkt dat ten gevolge van de uitbreiding van Grand Hotel Krasnapolsky geen overschrijdingen van de grenswaarden plaatsvinden. Hierbij is het peiljaar 2010 (met verkeersgegevens van 2015) en 2015 beschouwd.

Op basis van deze resultaten stelt de Wet luchtkwaliteit geen aanvullende eisen aan de uitbreiding van Grand Hotel Krasnapolsky. Aangezien ver voor PM_{2,5} nog geen rekenmodellen beschikbaar zijn, is er in dit stadium geen inzicht in de concentraties PM_{2,5}.

Conclusie

Uit het onderzoek naar luchtkwaliteit blijkt geen overschrijding van grenswaarden ten gevolge van dit voornemen.

4.5 Geur

Bij Grand Hotel Krasnapolsky kan geur vrijkomen bij de bereiding van etenswaren in de verschillende keukens en bij stationair draaiende motoren / verkeersbewegingen van auto's in de parkeergarage.

Op de verschillende daken zijn lucht afzuigkasten geplaatst die de keukens ventileren en via de daken naar de buitenlucht emitteren. De parkeergarage is voorzien van een ventilatie systeem, ook hierbij wordt de lucht op het dak naar de buitenlucht geëmitteerd.

De geuremissie van de centrale keuken naast kantoren, de keuken boven Reflet en het Japanse restaurant kan getypeerd worden als 'aangenaam', de lucht van de afwaskeuken kan geparfumeerd zijn door het gebruik van afwasmiddelen. De geur van de parkeergarage is afkomstig van verbrandingsemissies van auto's.

Grand Hotel Krasnapolsky is voornemens om de capaciteit uit te breiden met meer kamers en meer vergaderruimtes. Dit betekent dat de bestaande keukens zullen worden gewijzigd / vervangen of worden verwijderd en er nieuwe keukens voor in plaats komen met meer capaciteit. In de nieuwe situatie zal sprake zijn van een hoofdkeuken, restaurant/lounge, pastisserie keukens en Klein Kras. Het aantal parkeerplekken zal van 150 naar 130 worden gereduceerd.

In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de bestaande en nieuwe situatie.

Huidige situatie

Emissiebron	Emissiepunt	Debiet (m ³ /uur)
Luchtkast Afwaskeuken	2 ^e verdieping	7.632
Luchtkast Keuken boven Reflet	5 ^e verdieping	3.000
Luchtkast Centrale Keuken	2 ^e verdieping	24.167
Luchtkast Keuken Japans restaurant	6 ^e verdieping	3.000
Emissiepunt parkeergarage	6 ^e verdieping	Ca. 52.000

Nieuwe situatie na uitbreiding

Emissiebron	Emissiepunt	Debiet (m ³ /uur)
Klein Kras	6 ^e verdieping	3.000
Hoofdkeuken	6 ^e verdieping	27.700
Ventilatie systeem met restaurant / lounge en patisserie keukens	6 ^e verdieping	Ca. 90.000
Parkeergarage	6 ^e verdieping	Ca. 52.000

Afbeelding 4.2: Overzicht emissiepunten

Effecten van het voornemen

Ten gevolge van de uitbreiding zal een toename plaats vinden van de geuremissie omdat er meer kamers zijn en meer congresruimten zodat de keukens intensiever gebruikt zullen worden. Een verbetering van de geursituatie is echter dat emissie van geur niet meer op de tweede en vijfde verdieping plaats vindt maar hoger namelijk de 6^e verdieping. Voor de verspreiding van de geur is dit een gunstige ontwikkeling.

Hier komt bij dat de lucht meer is verdund (zie debieten) en dit geeft ook een gunstig effect naar de omgeving. In de nieuwe situatie geeft het ventilatiesysteem met restaurant / lounge nauwelijks geur omdat hier geen etenswaren worden bereid. Enkel bij dit emissiepunt wordt dit nog in de patisserie keukens uitgevoerd maar door menging van de overige lucht wordt de geur sterk verdund. Tijdens de bouw is er sprake van een gereduceerd Hotel 'Klein Kras'. Een aangepaste keukenvoorziening zal worden ingericht op de lokatie van het voormalig restaurant. Klein Kras zal minder intensief worden gebruikt waardoor de geuremissie op dit punt af zal nemen. De afzuiging zal niet worden gewijzigd.

Het aantal parkeerplekken in de parkeergarage zal worden gereduceerd wat een gunstig effect heeft op de geurontwikkeling. De parkeergarage wordt namelijk naast bezoekers ook door bewoners in de buurt gebruikt. Er zullen meer bezoekers met het openbaar vervoer naar Grand Hotel Krasnapolsky komen.

Conclusie

Overall kan gesteld worden dat de geursituatie niet zal verslechteren omdat de emissies op de 6^e verdieping naar de buitenlucht zullen worden geëmitteerd.

4.6 Externe veiligheid

Externe veiligheid gaat over de risico's van opslag, productie, gebruik en vervoer van gevaarlijke stoffen voor de omgeving. De volgende risicobronnen worden onderscheiden:

- Inrichtingen, o.a. tankstations met LPG
- Transport van gevaarlijke stoffen via de weg, per buisleiding, spoor, over het water.

Het beleid voor inrichtingen is vastgelegd in het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (Bevi). Daarnaast zijn in het zogenaamde RRGs de risico's van inrichtingen inzichtelijk gemaakt. Het beleid voor vervoer van gevaarlijke stoffen is beschreven in de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen.

Het huidige externe veiligheidsbeleid maakt gebruik van de volgende begrippen (zie kader):

- Het plaatsgebonden risico (PR).
- Het groepsrisico (GR).
- Verantwoording groepsrisico.

Plaatsgebonden risico: Risico op een plaats buiten een transportroute, uitgedrukt als een kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd langs een transportroute zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een incident met het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het plaatsgebonden risico PR 10^{-6} per jaar wordt als grenswaarde gehanteerd.

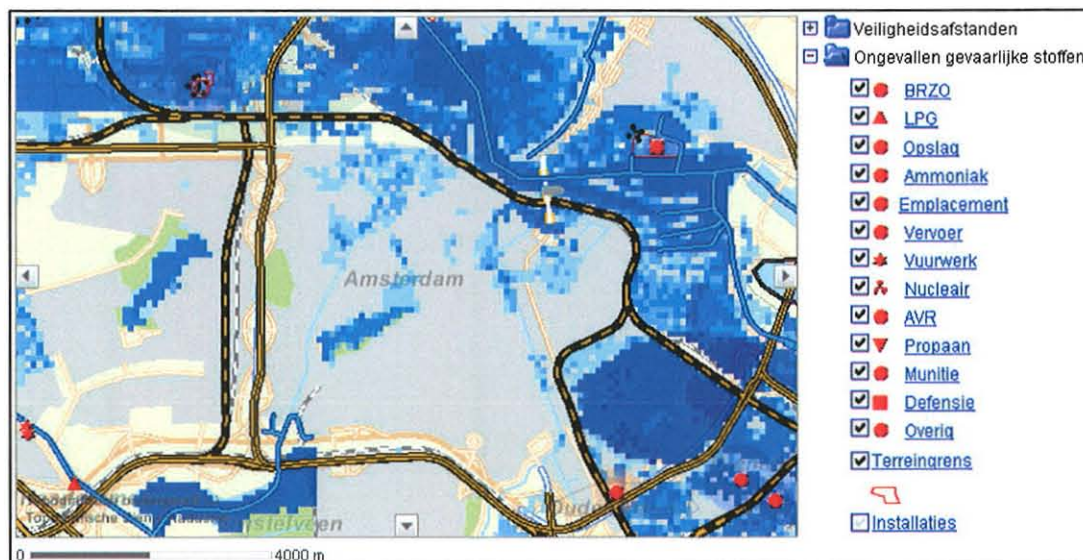
Groepsrisico: Cumulatieve kansen per jaar dat een aantal personen overlijdt als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een transportroute en een ongewoon voorval op die transportroute waarbij een gevaarlijke stof is betrokken.

Risicovolle inrichtingen

Volgens de risicokaart van de provincie Noord-Holland bevinden zich in de omgeving van het plangebied "Grand Hotel Krasnapolsky" geen risicovolle inrichtingen. Zie afbeelding 7.2 voor de risicokaart in de omgeving van het plangebied.

Conclusie

In de nabijheid van het Grand Hotel Krasnapolsky bevinden zich geen risicovolle inrichtingen. Opslag van gevaarlijke stoffen binnen inrichtingen is daarom vanuit externe veiligheid bezien niet relevant voor de renovatie van het Grand Hotel Krasnapolsky.



Afbeelding 7.2: Risicokaart van het plangebied Grand Hotel Krasnapolsky

Buisleidingen

Conform de Risicoatlas buisleidingen bevinden zich in het gebied nabij het hotel geen buisleidingen voor het transport van K1 en K2 vloeistoffen. Volgens de Gasunie geldt dit ook voor hoge druk aardgastransportleidingen. Hieruit kan worden opgemaakt dat zich in de nabijheid van het Grand Hotel Krasnapolsky geen buisleidingen bevinden waarin transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt.

Conclusie

Het transport van gevaarlijke stoffen per buisleiding is vanuit externe veiligheid bezien niet relevant voor de renovatie van het Grand Hotel Krasnapolsky. In de nabijheid van het plangebied bevinden zich geen buisleidingen waardoor transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt.

Spoor

Op een afstand van 1400 meter bevindt zich de spoorlijn Amsterdam West havengebied – Weesp waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. De spoorlijn is op een afstand van meer dan 200 meter gelegen vanaf het plangebied en vormt daardoor geen externe veiligheidsrisico voor het plangebied.

Conclusie

De spoorlijn is op een afstand van meer dan 200 meter gelegen vanaf het plangebied. Het transport over het spoor is daarom vanuit externe veiligheid bezien niet relevant voor de renovatie van het Grand Hotel Krasnapolsky.

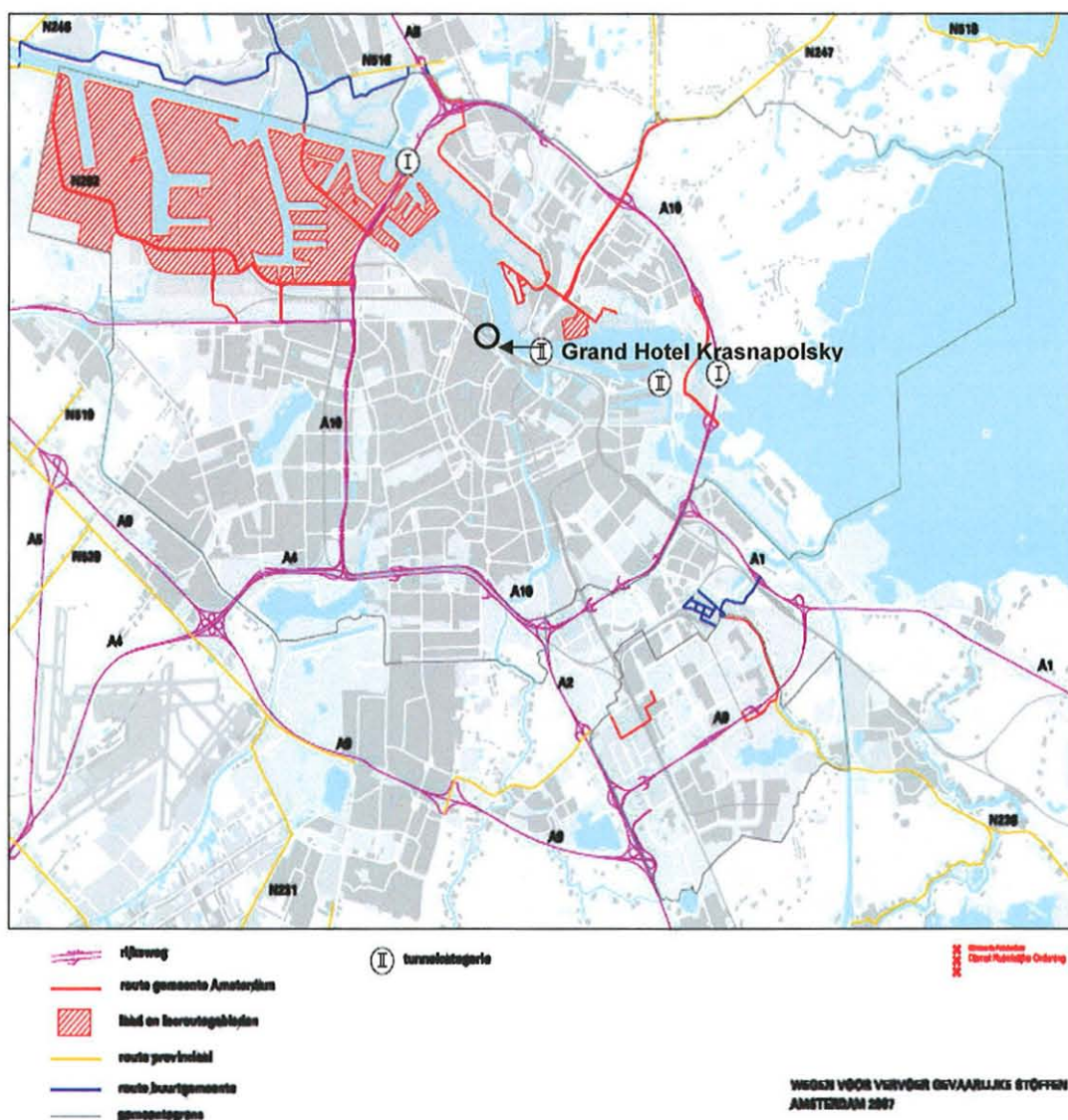
Weg

Vervoer van gevaarlijke stoffen in Amsterdam mag uitsluitend over wegen die speciaal daarvoor zijn aangewezen door de gemeente Amsterdam. De gemeente wijst alleen wegen aan waar gevaarlijk transport veilig plaats kan vinden. Zie voor ligging wegen afbeelding 7.3.

Zoals in afbeelding 7.3 is weergegeven bevindt zich rondom het plangebied op een afstand van minimaal 3500 meter de rijksweg A10. Over de A10 vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. De A10 is op een

afstand van meer dan 200 meter gelegen vanaf het plangebied en vormt daardoor geen externe veiligheidsrisico voor het plangebied.

Daarnaast heeft de Amsterdam een routing vervoer gevaarlijke stoffen vastgesteld voor gemeentelijke wegen. Zie de rode lijn in onderstaand figuur voor de vastgestelde routes. Uit afbeelding 7.3 kan worden opgemaakt dat de routingwegen op een afstand van meer dan 200 meter vanaf het hotel gelegen zijn en vormen daardoor geen extern veiligheidsrisico voor het plangebied.



Afbeelding 7.3: Routes vervoer gevaarlijke stoffen gemeente Amsterdam (Bron: www.amsterdam.nl)

Conclusie

De A10 en de routingwegen vervoer gevaarlijke stoffen zijn op een afstand van meer dan 200 meter gelegen vanaf het plangebied. Het transport over de weg is daarom vanuit externe veiligheid bezien niet relevant voor de renovatie van het Grand Hotel Krasnapolsky.

4.7 Bodem en water

Er zijn oriënterende sonderingen in de bodem gemaakt rondom de locatie. In week 8 a.s. wordt gestart met een verkennend bodemonderzoek en de installatie van peilbuizen. Er is een oriënterend fundering- en bouwputadvies opgesteld.

Met de watertoets moet nog gestart worden. Hiermee kan pas worden gestart als de peilbuizen zijn geïnstalleerd en een paar keer zijn gepeild.

De watertoets is één van de instrumenten om de plaats van water in ruimtelijke plannen te waarborgen. Het is een verzamelnaam voor het proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van de waterhuishoudkundige aspecten.

Effecten van het voornemen op de lokale (grond)waterhuishouding

Als gevolg van de nieuwbouw kan de lokale grondwaterstand zich beperkt wijzigen. Hierbij spelen een tweetal effecten een belangrijke rol:

- Toename verhard oppervlak:

Een toename van het verhard oppervlak leidt lokaal tot een afname van de hoeveelheid infiltrerend regenwater. Hierdoor kan lokaal verdroging optreden. Daarnaast wordt door overheden vaak de wens geuit dat een eventuele toename van het verhard oppervlak wordt gecompenseerd door het terugbrengen van een gelijke hoeveelheid open water of een andere vorm van waterberging (bijvoorbeeld ondergrondse kratjes).

Ter plaatse van de geplande nieuwbouw is in de huidige situatie reeds verhard oppervlak aanwezig. Naar verwachting zal derhalve geen wijziging in de grondwaterstand plaatsvinden ten gevolge van afname van infiltratie. Aangezien geen netto toename van het verhard oppervlak plaatsvindt is het naar verwachting niet noodzakelijk extra waterberging te creëren.

- Barrièrewerking:

Een constructie onder de grondwaterspiegel beïnvloedt het stromingspatroon van het grondwater. 'Bovenstreams' van de constructie kan de grondwaterstand verhogen, terwijl 'benedenstreams' de grondwaterstand kan verlagen. Dit wordt 'barrièrewerking' genoemd. In het gebied zijn reeds ondergrondse objecten aanwezig, waardoor dit effect zich naar verwachting reeds voordoet. Momenteel is niet bekend of de nieuwbouw zal leiden tot verhoging en/of verlaging van de grondwaterstand. Op en rondom de projectlocatie worden de grondwaterstanden in de peilbuizen opgenomen. Aan de hand hiervan zal door Fugro onderzoek worden gedaan naar de effecten van de nieuwbouw op de lokale grondwaterstand.

Conclusie

Ter plaatse van de geplande nieuwbouw is in de huidige situatie reeds verhard oppervlak aanwezig. Naar verwachting zal derhalve geen wijziging in de grondwaterstand plaatsvinden ten gevolge van afname van infiltratie. Aangezien geen netto toename van het verhard oppervlak plaatsvindt is het naar verwachting niet noodzakelijk extra waterberging te creëren.

Momenteel is niet bekend of de nieuwbouw zal leiden tot verhoging en/of verlaging van de grondwaterstand. Op en rondom de projectlocatie worden de grondwaterstanden in de peilbuizen opgenomen. Aan de hand hiervan zal door Fugro onderzoek worden gedaan naar de effecten van de nieuwbouw op de lokale grondwaterstand.

4.8 Cultuurhistorie en archeologie

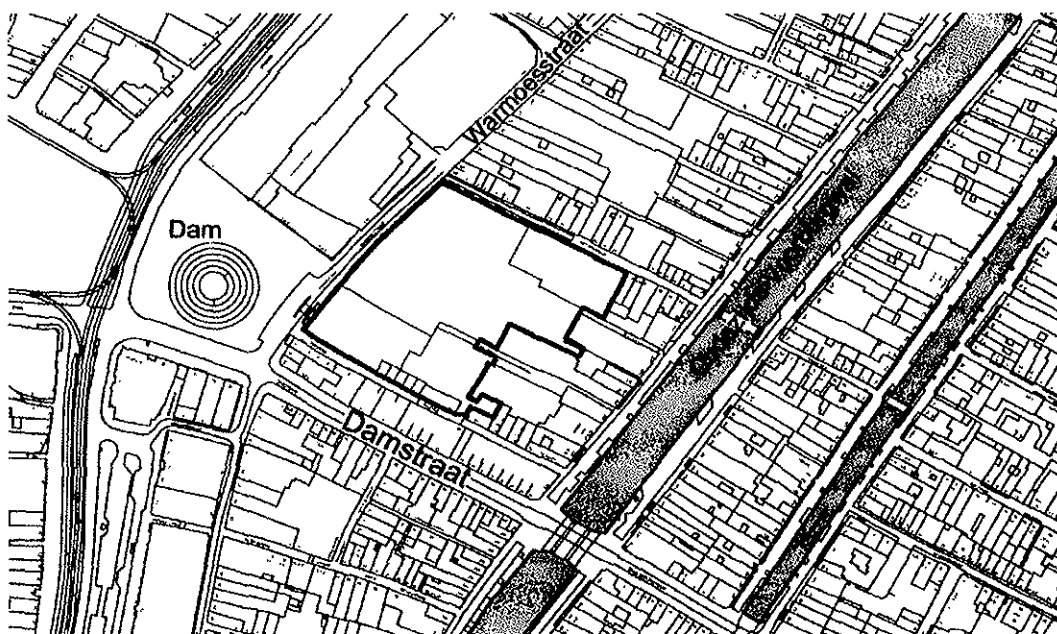


Legenda

- Orde 1
 Rijks- of gemeentelijke monumenten
- Orde 2
 Bouwwerken van voor 1940 die vanwege hun hoge architectonische kwaliteit, hun plaats in de stedenbouwkundige structuur en/of als toonaangevend element in de gevelwand een belangrijke bijdrage leveren aan het stadsbeeld.
- Orde 3
 Bouwwerken van voor 1940 van wisselende architectonische kwaliteit, die voor wat schaal en detaillering betreft passen in de gevelwand, maar geen architectonische of stedenbouwkundige meerwaarde hebben.
- V
 Te vervangen gebouwen en te bebouwen gaten
- N
 Nieuwbouw van na 1940
- Ensembles en seriebouw

Waarderingskaart

Het plangebied ligt direct achter het oudste bebouwingslint aan de Oude Zijde van Amsterdam, de Warmoesstraat. Deze is ontstaan als een, door ophogingen aaneengesloten, rij terpen op de oostelijke oever van de Amstel. Het plangebied bevindt zich aan de oostzijde van de Warmoesstraat, waar de 14^{de}-eeuwse parcellering zich uitstrekte tot aan de stadswal, de Oudezijds Voorburgwal. De langgerekte percelen tussen Warmoesstraat en stadswal werden in de loop van de 14^{de} eeuw in de breedte gesplitst. Om de achterterreinen te kunnen bereiken, werden er na demping van oude perceelsslotten stegen aangelegd. De Sint Jansstraat is een dergelijke steeg. Op gemiddeld 3 m + NAP ligt de top van een plaatselijk 3 m dik pakket van Hollandveen. Dit wordt afgedekt door antropogene ophogingslagen en afvaldeposities die bijna tot aan het huidige maaiveld (ca. 2 m+ NAP) reiken.



Afbeelding 6.1: Aanduiding plangebied

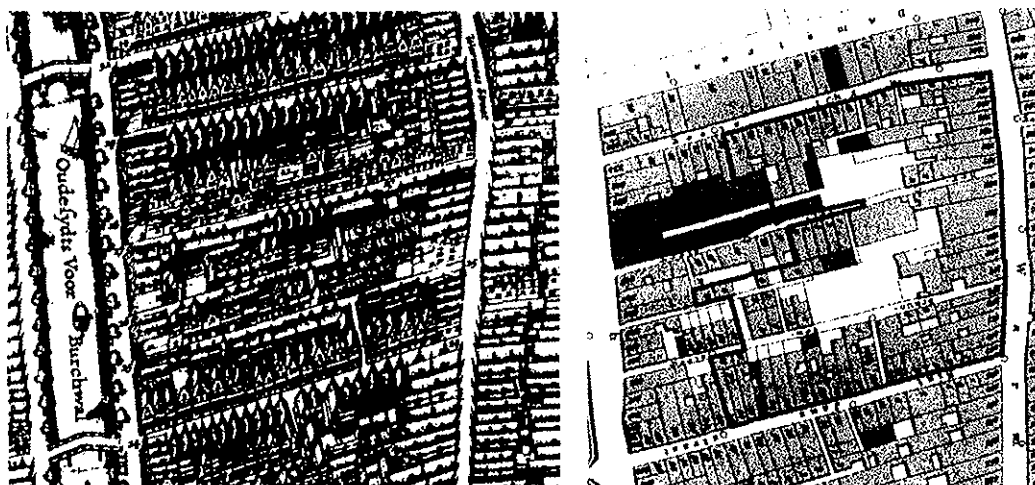
Cultuurhistorische inventarisatie

Op de Cultuurhistorische Waardenkaart (CHW) van de provincie Noord-Holland valt het plangebied binnen AMK terrein 14.611 (terrein van hoge archeologische waarden). Op dit terrein zijn sporen te verwachten van de ontwikkeling van de historische kern van Amsterdam vanaf de late middeleeuwen. Er bevinden zich ook enkele archeologische vindplaatsen in de directe omgeving: DAM, WA9, WA10, WA12, JA, JA2. In een 20 m brede zone aan de noordzijde van het plangebied is in 1959 en 1966 archeologisch onderzoek verricht (WA13 en JA) naar ophogingspakketten vanaf de 13^{de} eeuw en drie gebouwplattegronden (van ieder 10 x 6 m) uit de 14^{de} eeuw. De funderingen bestonden uit ronde houten leggers met op regelmatige afstand daarop gespijkerde planken die dienst deden als poeren. De percelen stonden loodrecht op de Sint Janssteeg. De locatie Dam 5-7 (DAM, 1989) had een vergelijkbare bewoningsgeschiedenis. Na ophoging in de vroege 13^{de} eeuw is het terrein in de periode 1275-1350 bebouwd. Hiervan resteerde een op de Warmoesstraat georiënteerde gebouwplattegrond, bestaande uit een roosterfundering van eikenhouten gordingen, volgeheid met elzen en berken.

Ten behoeve van een meer specifieke waardestelling is het plangebied nader vergeleken met waarderingen in het informatiesysteem van BMA en is het voorliggende historisch topografisch onderzoek

uitgevoerd. De archeologische verwachting komt voort uit de combinatie van bodemkundige informatie, historisch topografische analyse en archeologisch onderzoek.

Historisch kaartmateriaal waar vanuit gegaan is zijn de stadsplattegrond van Cornelis Antonisz (1544), Balthasar Florisz van Berckenrode (1625), het kadastrale minuutplan (1832) en de kaart uit de buurtatlas van Loman (1876). Deze kaarten tonen de dichte bebouwing langs de Warmoesstraat tussen de Pijlsteeg en Sint Jansstraat. In de 20^{ste} eeuw is de parcellering gewijzigd. De percelen Warmoesstraat 167-199 zijn samengevoegd tot Warmoesstraat 167-171/Dam 9 en de tussenliggende Schoutensteeg en Servetsteeg zijn ingekort.



Afbeelding 6.2: de locatie op v.l.n.r. de historische kaart van Balthasar Florisz van Berckenrode (1625) en de buurtatlas van Loman (1876)

Subrecente verstoringen (en evt. ophogingen)

De bovenste lagen onder het huidige maaiveld (ca. 2 m + NAP) zijn doorgaans verstoord tot ca. 0,50 m diepte. Daaronder beginnen antropogene ophogingslagen en afvaldeposities die tot het veen reiken. Dit betekent dat eventuele archeologische sporen of vondsten zich in principe op een diepte van 0,50 m onder het huidige maaiveld bevinden. Voor de 20 m brede noordelijke zone (langs de Sint Jansstraat) geldt dat hier bij nieuwbouw in 1959 en 1966 het bodemarchief tot gemiddeld 1,40 m + NAP is verstoord.

Effecten van het voornemen

In het bouwplan zijn drie rijksmonumenten opgenomen, namelijk:

- *Het restaurant, Reflet*
Dit restaurant wordt in overleg met Monumentenzorg op bescheiden wijze aangepast aan de nieuwe indeling en de (vloer) afwerking wordt verbeterd.
- *De Wintertuin*
Deze moet gedemonteerd en verwijderd worden omdat hieronder een grote kelder komt t.b.v. installaties. Deze demontage heeft overigens al eerder plaatsgevonden. Vervolgens wordt de Wintertuin gereconstrueerd.
- *Het energiegebouw*
Dit gebouw blijft zo goed als ongewijzigd. Voor de monumentale bouwdelen wordt een aparte Monumentenvergunning aangevraagd.

Op basis van historisch topografisch kaartmateriaal en de resultaten van voorgaand archeologisch onderzoek bestaat voor de locatie Krasnapolsky een hoge archeologische verwachting. Hier zijn sporen te verwachten van 13^{de} eeuwse ophoging en bebouwing, beer- en waterputten uit de 14^{de} t/m 19^{de} eeuw. Deze categorie sporen kent een dicht verspreidingspatroon. Opgravingen aan de Warmoesstraat, Sint Jansstraat en Dam hebben aangetoond dat op vergelijkbare vindplaatsen sprake was van een hoge mate van gaafheid en conservering van de archeologische resten.

Conclusie

Voor het plangebied geldt een hoge waarde vanwege een dichte verspreiding van archeologische sporen die samenhangen met de vroegste ophoging en bebouwing in Amsterdam. Tengevolge van het voornemen zullen deze sporen worden aangetast. Als beleid geldt dat bij grondroerende werkzaamheden over een oppervlak groter dan 50 m² en dieper dan 0,50 m onder maaiveld in de bouwplanvorming een Inventariserend Veldonderzoek (IVO) wordt opgenomen. Het IVO kan afhankelijk van de resultaten worden gevolgd door een Archeologische Opgraving (AO). Voor alle onderzoeken is een PvE (Programma van Eisen) vereist waarin de onderzoeksvragen de kwaliteitseisen worden vastgelegd.

4.9 Conclusie m.e.r.-beoordeling

Uit deze notitie blijkt dat de effecten ten gevolge van de voorgenomen activiteit beperkt zullen zijn en dat er dus geen sprake zal zijn van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu op grond van artikel 7.8b, eerste en vierde lid, Wet milieubeheer. Voor het opstellen van een MER bestaat daarom geen aanleiding.

Hieronder is per aspect nog eens samengevat wat de conclusies zijn:

Verkeer

Door de renovatie van Krasnapolsky, zal ten opzichte van de autonome toekomstige situatie een zeer beperkte toename van het verkeer op de relevante wegvakken in de directe omgeving van het Krasnapolsky plaatsvinden. Gezien de ontwikkeling van de verkeersintensiteiten in de autonome ontwikkeling ten opzichte van de huidige situatie, is de verwachting dat de renovatie van Krasnapolsky geen nadelige invloed heeft op de verkeerssituatie in het gebied en de bereikbaarheid van het gebied.

Verkeerslawaai

De toename van het verkeer na uitbreiding van Grand Hotel Krasnapolsky is ten opzichte van de autonome ontwikkeling marginaal. Hiermee zijn de geluideffecten zeer beperkt en minder dan 1 dB.

Geluid vanuit de inrichting

Het aantal geluidbronnen zal minder worden in de nieuwe situatie door bundeling van emissiepunten. Daarnaast komen alle geluidbronnen op het dak te staan waardoor minder geluid wordt uitgestraald naar de lager gelegen woningen. Ook blijkt dat muziek tijdens bijeenkomsten als feesten en conferenties aan de geluidnormen voldoet. Gesteld kan worden dat de geluidssituatie na uitbreiding van Grand Hotel Krasnapolsky niet zal verslechteren.

Luchtkwaliteit

Uit de resultaten (zie bijlage 4) blijkt dat ten gevolge van de uitbreiding van Grand Hotel Krasnapolsky geen overschrijdingen van de grenswaarden plaatsvinden. Hierbij is het peiljaar 2010 (met verkeersgegevens van 2015) en 2015 beschouwd.

Geur

Overall kan gesteld worden dat de geursituatie niet zal verslechteren omdat emissies op de 6^e verdieping naar de buitenlucht zullen worden geëmitteerd.

Externe Veiligheid

De A10 en de routingwegen vervoer gevaarlijke stoffen zijn op een afstand van meer dan 200 meter gelegen vanaf het plangebied. Het transport over de weg is daarom vanuit externe veiligheid bezien niet relevant voor de renovatie van het Grand Hotel Krasnapolsky.

Bodem en water

Ter plaatse van de geplande nieuwbouw is in de huidige situatie reeds verhard oppervlak aanwezig. Naar verwachting zal derhalve geen wijziging in de grondwaterstand plaatsvinden ten gevolge van afname van infiltratie. Aangezien geen netto toename van het verhard oppervlak plaatsvindt is het naar verwachting niet noodzakelijk extra waterberging te creëren.

Momenteel is niet bekend of de nieuwbouw zal leiden tot verhoging en/of verlaging van de grondwaterstand. Op en rondom de projectlocatie worden de grondwaterstanden in de peilbuizen opgenomen. Aan de hand hiervan zal door Fugro onderzoek worden gedaan naar de effecten van de nieuwbouw op de lokale grondwaterstand.

Cultuurhistorie en archeologie

Voor het plangebied geldt een hoge waarde vanwege een dichte verspreiding van archeologische sporen die samenhangen met de vroegste ophoging en bebouwing in Amsterdam. Tengevolge van het voornemen zullen deze sporen worden aangetast. Als beleid geldt dat bij grondroerende werkzaamheden over een oppervlak groter dan 50 m² en dieper dan 0,50 m onder maaiveld in de bouwplanvorming een Inventariserend Veldonderzoek (IVO) wordt opgenomen. Het IVO kan afhankelijk van de resultaten worden gevolgd door een Archeologische Opgraving (AO). Voor alle onderzoeken is een PvE (Programma van Eisen) vereist waarin de onderzoeksvragen de kwaliteitseisen worden vastgelegd.

5 COLOFON

Opdrachtgever	: Grand Hotel Krasnapolsky
Project	: Aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordeling uitbreiding NH Hoteles Grand Hotel Grand Hotel Krasnapolsky
Dossier	: B5977-01.001
Omvang rapport	: 27 pagina's
Auteur	: Drs. Yolanda van Zwieten, Mr. Annemiek Maatman MBA
Bijdrage	: Ing. Niels Haenen, ing. Ramon Nieborg, drs. ing. Robert van der Waall; drs. M. Kerssemeeckers
Projectleider	: Mr. Annemiek Maatman MBA
Projectmanager	: Drs. M. de Sain
Datum	: maart 2008
Naam/Paraaf	:

DHV B.V.

Ruimte en Mobiliteit

Laan 1914 nr. 35

3818 EX Amersfoort

Postbus 1132

3800 BC Amersfoort

T (033) 468 20 00

F (033) 468 28 01

E info@dhv.nl

www.dhv.nl

BIJLAGE 1 Verkeersgegevens dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (IVV)

Bezoekadres
Nieuwevaart 5-9
1018 AA Amsterdam

Postbus 95089
1090 HB Amsterdam
Telefoon 020 556 5000
Fax 020 556 5700
www.lvv.amsterdam.nl



Gemeente Amsterdam
Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer

Retouradres: DIVV, Postbus 95089, 1090 HB Amsterdam

DHV B.V.
Ruimte en Mobiliteit
T.a.v. de heer R. Nieborg
Postbus 1132
3800 BC AMERSFOORT

Datum 6 februari 2008
Ons kenmerk
Uw kenmerk B5977-01.001 Krasnapolsky
Behandeld door Mevrouw E. van der Borg
Kamernummer 2.48
Doorkiesnummer (020) 556 5261
Faxnummer (020) 556 5704
E-mail verkeersonderzoek@ivv.amsterdam.nl
Kopie de heren A. Brand en R. Hoes, BOAG BV, Postbus 8595, 3009 AN Rotterdam
Onderwerp wegverkeergegevens rond het project "Krasnapolsky"

Geachte heer Nieborg,

Hierbij ontvangt u de aangevraagde wegverkeergegevens rond het project "Krasnapolsky" te Amsterdam. Deze verkeersgegevens zijn gebaseerd op de "Verkeersstudie Binnenstad" verricht voor het stadsdeel Amsterdam Centrum in december 2006. Deze gegevens zijn geschikt voor berekeningen van zowel luchtkwaliteit als geluidhinder.

De socio-economische gegevens voor de jaren 2005, 2010, 2015 en 2020 zijn conform de opgave van de Dienst Ruimtelijke Ordening van de gemeente Amsterdam. In het verkeersmodel maken wij gebruik van zones (gebieden) waarin socio-economische gegevens (o.a. arbeidsplaatsen, inwoners) voor de jaren 2005, 2010, 2015 en 2020 bepalen hoeveel (auto)verkeer per zone wordt gegenereerd. Wij kunnen per zone zien welke ontwikkelingen plaatsvinden in het aantal arbeidsplaatsen en inwoners. In de zone waarin hotel Krasnapolsky is gesitueerd, is geen toe- of afname in het aantal inwoners en arbeidsplaatsen te zien voor de jaren 2015 en 2020. Wij verwachten tussen 2015 en 2020 geen noemenswaardige wijzigingen in de verkeersintensiteiten in het gebied waarin hotel Krasnapolsky is gelegen.

Prognose situatie 2015

De verwachting is dat in 2015 de Noord/Zuidlijn in gebruik is genomen. Er is binnen de gemeente nog geen besluit genomen welke tramlijnen terugkeren op het traject Centraal Station-Muntplein na het in gebruik nemen van de Noord/Zuidlijn. Derhalve leveren wij het maximale aantal trambewegingen zoals die in de huidige situatie bekend is.

De gegevens die worden verstrekt, zijn gemiddelden. Voor alle verstrekte gegevens waarvan een absolute zekerheid van de cijfers wordt verlangd, geldt dat bij een betrouwbaarheid van 99% zeker een marge moet worden gehanteerd van 20%. Zelfs voor de feitelijke tellingen in de actuele situatie is bij een zelfde betrouwbaarheid van 99% een marge van 20% van toepassing.

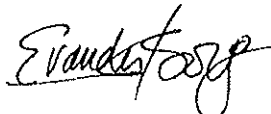
In 2015 zijn twee infrastructurele wijzigingen in het gebied waarin hotel Krasnapolsky is gelegen. Ten eerste is het wegvak Dam/Paleisstraat voor autoverkeer afgesloten. Hierdoor rijden in 2015 minder motorvoertuigen over het Rokin en Damrak. Ten tweede zal de Prins Hendrikkade ter hoogte van het Damrak voor het autoverkeer zijn afgesloten, met andere woorden vanaf het Damrak richting Centraal Station kan men alleen nog rechts afslaan.

Van de volgende wegen leveren wij de verkeersintensiteiten voor de huidige situatie en prognose situatie 2015:

1. Rokin (Beurspoortje-Dam)
2. Damrak (Dam-Beursplein)
3. Damrak (Beursplein-Oude Brugsteeg)
4. Dam (Rokin-Nes)
5. Warmoesstraat (Damstraat-Sint Jansstraat)
6. Warmoesstraat (Sint Jansstraat-Papenbrugsteeg)
7. Beursplein (Damarak-Papenbrugsteeg)
8. Papenbrugsteeg (Beursplein-Warmoesstraat)
9. Oudezijds Voorburgwal (Damstraat-Sint Jansstraat)
10. Damstraat (Nes-Oudezijds Voorburgwal).

De verkeersgegevens zijn onderverdeeld naar werkdag- en wekdaggemiddelden (gemiddeld daguur, avonduur en nachtuur). Er is een onderverdeling gemaakt naar motoren (MO), licht verkeer (LV), middelzwaar vrachtverkeer (MV) en zwaar vrachtverkeer (ZV). Wij leveren voor de gemiddelde werkdag (inclusief bus) de etmaalgemiddelden ten behoeve van berekeningen van de luchtkwaliteit.

Met vriendelijke groet,



Els van der Borg
Afdeling Verkeersonderzoek

Jaar		werkdaggemiddelde						werkdaggemiddelde						werkdaggemiddelde							
Huidige situatie		Gemiddeld daguur t.b.v. geluidberekeningen						Gemiddeld avonduur t.b.v. geluidberekeningen						Gemiddeld nachtuur t.b.v. geluidberekeningen							
nr	Omschrijving	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	Wegdektype	Max.snelheid
1	Rokin (Beurspoortje-Dam)	5	434	16	5	2	57	2	269	1	0	1	23	0	83	3	1	6	9	dab	50
2	Damrak (Dam-Beursplein)	4	319	12	4	2	47	2	198	1	0	1	19	0	61	2	1	6	8	dab	50
3	Damrak (Beursplein-Oude Brugsteeg)	5	426	16	5	2	47	2	264	1	0	1	19	0	81	3	1	6	8	dab	50
4	Dam (Rokin-Nes)	2	155	5	2	0	0	1	80	0	0	0	0	0	25	1	0	0	0	klinkers	30
5	Warmoesstraat (Damstraat-Sint Jansstraat)	1	51	2	0	0	0	0	27	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	dab	30
6	Warmoesstraat (Sint Jansstraat-Papenbrugsteeg)	1	74	2	1	0	0	0	39	0	0	0	0	0	12	0	0	0	0	dab	30
7	Beursplein (Damrak-Papenbrugsteeg)	1	127	4	1	0	0	1	66	0	0	0	0	0	21	1	0	0	0	dab	30
8	Papenbrugsteeg (Beursplein-Warmoesstraat)	1	74	2	1	0	0	0	39	0	0	0	0	0	12	0	0	0	0	dab	30
9	Oudezijds Voorburgwal (Damstraat-Sint Jansstraat)	1	134	4	1	0	0	1	69	0	0	0	0	0	22	1	0	0	0	klinkers	30
10	Damstraat (Nes-Oudezijds Voorburgwal)	2	183	6	2	0	0	1	95	0	0	0	0	0	30	1	0	0	0	dab	30

Jaar		weekgemiddelde						weekgemiddelde						weekgemiddelde						gemiddelde weekdag incl. bus								
Huidige situatie		Gemiddeld daguur t.b.v. geluidberekeningen						Gemiddeld avonduur t.b.v. geluidberekeningen						Gemiddeld nachtuur t.b.v. geluidberekeningen						Eemaal gemiddelden t.b.v. de berekening luchtkwaliteit								
nr	Omschrijving	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MVT	VRV	% VRV	MV	% MV	ZV	% ZV	bus	% Bus
1	Rokin (Beurspoortje-Dam)	4	376	12	4	2	53	2	248	1	0	1	21	1	91	2	1	5	8	6600	290	4.4%	165	2.5%	55	0.8%	75	1.1%
2	Damrak (Dam-Beursplein)	3	276	9	3	2	44	2	182	1	0	1	17	0	67	2	1	5	7	4850	235	4.8%	120	2.5%	40	0.8%	75	1.5%
3	Damrak (Beursplein-Oude Brugsteeg)	4	368	12	4	2	44	2	243	1	0	1	17	1	90	2	1	5	7	6450	290	4.4%	160	2.5%	50	0.8%	75	1.1%
4	Dam (Rokin-Nes)	2	134	4	1	0	0	1	74	0	0	0	0	0	28	1	0	0	0	2200	65	2.9%	50	2.2%	15	0.7%	0	0.0%
5	Warmoesstraat (Damstraat-Sint Jansstraat)	1	44	1	0	0	0	0	25	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	750	20	2.9%	15	2.2%	5	0.7%	0	0.0%
6	Warmoesstraat (Sint Jansstraat-Papenbrugsteeg)	1	64	2	1	0	0	0	36	0	0	0	0	0	13	0	0	0	0	1050	30	2.9%	25	2.2%	10	0.7%	0	0.0%
7	Beursplein (Damrak-Papenbrugsteeg)	1	110	3	1	0	0	1	61	0	0	0	0	0	23	0	0	0	0	1800	55	2.9%	40	2.2%	15	0.7%	0	0.0%
8	Papenbrugsteeg (Beursplein-Warmoesstraat)	1	64	2	1	0	0	0	36	0	0	0	0	0	13	0	0	0	0	1050	30	2.9%	25	2.2%	10	0.7%	0	0.0%
9	Oudezijds Voorburgwal (Damstraat-Sint Jansstraat)	1	115	3	1	0	0	1	64	0	0	0	0	0	24	0	0	0	0	1900	55	2.9%	40	2.2%	15	0.7%	0	0.0%
10	Damstraat (Nes-Oudezijds Voorburgwal)	2	158	4	1	0	0	1	87	0	0	0	0	0	33	1	0	0	0	2600	75	2.9%	60	2.2%	20	0.7%	0	0.0%

De gegevens die worden verstrekt, zijn gemiddelden. Voor alle verstrekte gegevens waarvan een absolute zekerheid van de cijfers wordt verlangd, geldt dat bij een betrouwbaarheid van 99% zeker een marge moet worden gehanteerd van 20%. Zelfs voor de feitelijke tellingen in de actuele situatie is bij een zelfde betrouwbaarheid van 99% een marge van 20% van toepassing.

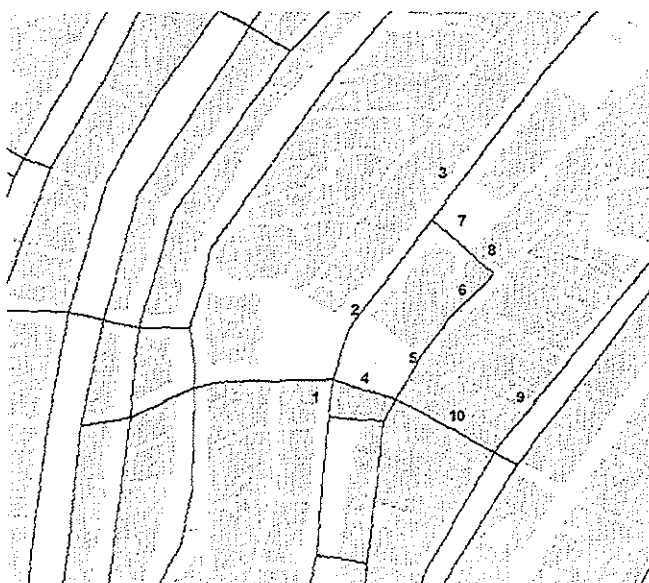
Jaar		werkdaggemiddelde						werkdaggemiddelde						werkdaggemiddelde							
Prognose 2015		Gemiddeld daguur t.b.v. geluidberekeningen:						Gemiddeld avonduur t.b.v. geluidberekeningen:						Gemiddeld nachtuur t.b.v. geluidberekeningen:							
nr	Omschrijving	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	Wegdektype	Max.snelheid
1	Rokin (Beurspoortje-Dam)	3	244	9	3	2	57	1	151	1	0	1	23	0	46	2	1	6	9	dab	50
2	Damrak (Dam-Beursplein)	3	302	11	3	2	47	2	187	1	0	1	19	0	57	2	1	6	8	dab	50
3	Damrak (Beursplein-Oude Brugsteeg)	4	383	14	4	2	47	2	238	1	0	1	19	0	73	3	1	6	8	dab	50
4	Dam (Rokin-Nes)	1	91	3	1	0	0	0	47	0	0	0	0	0	15	0	0	0	0	klinkers	30
5	Warmoesstraat (Damstraat-Sint Jansstraat)	0	33	1	0	0	0	0	17	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	dab	30
6	Warmoesstraat (Sint Jansstraat-Papenbrugsteeg)	1	55	2	1	0	0	0	28	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	dab	30
7	Beursplein (Damrak-Papenbrugsteeg)	1	113	4	1	0	0	1	59	0	0	0	0	0	19	1	0	0	0	dab	30
8	Papenbrugsteeg (Beursplein-Warmoesstraat)	1	55	2	1	0	0	0	28	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	dab	30
9	Oudezijds Voorburgwal (Damstraat-Sint Jansstraat)	1	60	2	1	0	0	0	31	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	klinkers	30
10	Damstraat (Nes-Oudezijds Voorburgwal)	1	90	3	1	0	0	0	47	0	0	0	0	0	15	0	0	0	0	dab	30

Jaar		weekgemiddelde						weekgemiddelde						weekgemiddelde						gemiddelde weekdag incl. bus								
Prognose 2015		Gemiddeld daguur t.b.v. geluidberekeningen:						Gemiddeld avonduur t.b.v. geluidberekeningen:						Gemiddeld nachtuur t.b.v. geluidberekeningen:						Etnaal gemiddelden t.b.v. de berekening luchtkwaliteit:								
nr	Omschrijving	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MVT	VRV	% VRV	MV	% MV	ZV	% ZV	bus	% Bus
1	Rokin (Beurspoortje-Dam)	2	211	7	2	2	53	1	139	0	0	1	21	0	51	1	0	5	8	3750	195	5.3%	90	2.5%	30	0.8%	75	2.0%
2	Damrak (Dam-Beursplein)	3	261	8	3	2	44	2	172	1	0	1	17	0	64	1	1	5	7	4600	225	4.9%	115	2.5%	35	0.8%	75	1.6%
3	Damrak (Beursplein-Oude Brugsteeg)	4	331	11	3	2	44	2	219	1	0	1	17	1	81	2	1	5	7	5850	285	4.6%	145	2.5%	45	0.8%	75	1.3%
4	Dam (Rokin-Nes)	1	78	2	1	0	0	0	43	0	0	0	0	0	16	0	0	0	0	1300	40	2.9%	30	2.2%	10	0.7%	0	0.0%
5	Warmoesstraat (Damstraat-Sint Jansstraat)	0	29	1	0	0	0	0	16	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	500	15	2.9%	10	2.2%	5	0.7%	0	0.0%
6	Warmoesstraat (Sint Jansstraat-Papenbrugsteeg)	1	47	1	0	0	0	0	26	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	800	25	2.9%	15	2.2%	5	0.7%	0	0.0%
7	Beursplein (Damrak-Papenbrugsteeg)	1	98	3	1	0	0	1	54	0	0	0	0	0	20	0	0	0	0	1600	50	2.9%	35	2.2%	10	0.7%	0	0.0%
8	Papenbrugsteeg (Beursplein-Warmoesstraat)	1	47	1	0	0	0	0	26	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	800	25	2.9%	15	2.2%	5	0.7%	0	0.0%
9	Oudezijds Voorburgwal (Damstraat-Sint Jansstraat)	1	52	1	0	0	0	0	29	0	0	0	0	0	11	0	0	0	0	850	25	2.9%	20	2.2%	5	0.7%	0	0.0%
10	Damstraat (Nes-Oudezijds Voorburgwal)	1	78	2	1	0	0	0	43	0	0	0	0	0	16	0	0	0	0	1300	40	2.9%	30	2.2%	10	0.7%	0	0.0%

De gegevens die worden verstrekt, zijn gemiddelden. Voor alle verstrekte gegevens waarvan een absolute zekerheid van de cijfers wordt verlangd, geldt dat bij een betrouwbaarheid van 99% zeker een marge moet worden gehanteerd van 20%. Zelfs voor de feitelijke tellingen in de actuele situatie is bij een zelfde betrouwbaarheid van 99% een marge van 20% van toepassing.

Legenda					
Afkortingen	omschrijving	periode	Afkortingen	omschrijving	periode
MVT=MO+LV+VRV	motorvoertuigen	24 uur	MV	middel zwaar vrachtverkeer	24 uur
VRV=MV+ZV	vrachtverkeer	24 uur	MV-GDU	middel zwaar vrachtverkeer	gemiddeld dag uur
MO	motoren	24 uur	MV-GNU	middel zwaar vrachtverkeer	gemiddeld nacht uur
MO-GDU	motoren	gemiddeld dag uur	MV-GAU	middel zwaar vrachtverkeer	gemiddeld avond uur
MO-GNU	motoren	gemiddeld nacht uur	ZV	zwaar vrachtverkeer	24 uur
MO-GAU	motoren	gemiddeld avond uur	ZV-GDU	zwaar vrachtverkeer	gemiddeld dag uur
LV	licht verkeer	24 uur	ZV-GNU	zwaar vrachtverkeer	gemiddeld nacht uur
LV-GDU	licht verkeer	gemiddeld dag uur	ZV-GAU	zwaar vrachtverkeer	gemiddeld avond uur
LV-GNU	licht verkeer	gemiddeld nacht uur	dab	dicht asfaltbeton	
LV-GAU	licht verkeer	gemiddeld avond uur	dad	dunne geluidsreducerend asfaltdeklaag	
			sma	steen mastiek asfalt	
			zoab	zeer open asfaltbeton	

Wegvaknummers project "Krasnapolsky" – huidige situatie



Wegvaknummers project "Krasnapolsky" – 2015



De gegevens die worden verstrekt, zijn gemiddelden. Voor alle verstrekte gegevens waarvan een absolute zekerheid van de cijfers wordt verlangd, geldt dat bij een betrouwbaarheid van 99% zeker een marge moet worden gehanteerd van 20%. Zelfs voor de feitelijke tellingen in de actuele situatie is bij een zelfde betrouwbaarheid van 99% een marge van 20% van toepassing.

BIJLAGE 2 Verkeersgegevens Grand Hotel Krasnapolsky

NH Grand Hotel Krasnapolsky Verkeersgegevens

Gemeentegegevens
NH inschattingen met renovatie
NH inschattingen zonder renovatie

Gegevens Gemeente Amsterdam, Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer
Prognose 2015, weeggemiddelde

Wegnr	Wegvak	Gem. Daguur				Gem. Avonduur				Gem. Nachtuur			
		LV	MV	ZV	bus	LV	MV	ZV	bus	LV	MV	ZV	bus
1	Rokin (Beurspoortje-Dam)	211	7	2	2	139	0	0	1	51	1	0	5
		11	1	1	0	7	0	0	0	1	1	0	0
		9	1	0	0	5	0	0	0	1	1	0	0
2	Damrak (Dam-Beursplein)	261	8	3	2	172	1	0	1	64	1	1	5
		8	1	0	0	5	0	0	0	1	1	0	0
		6	0	0	0	4	0	0	0	1	0	0	0
3	Damrak (Beursplein-Oude Brugsteeg)	331	11	3	2	219	1	0	1	81	2	1	5
		10	1	0	0	7	0	0	0	2	1	0	0
		7	1	0	0	4	0	0	0	1	0	0	0
4	Dam (Rokin-Nes)	78	2	1	0	43	0	0	0	16	0	0	0
		8	1	0	0	4	0	0	0	2	0	0	0
		5	1	0	0	3	0	0	0	1	0	0	0
5	Warmoesstraat (Damstr-St. Janstr)	29	1	0	0	16	0	0	0	6	0	0	0
		6	1	0	0	3	0	0	0	1	0	0	0
		3	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0
6	Warmoesstraat (St. Janstr-Papenburgsteeg)	47	1	0	0	26	0	0	0	10	0	0	0
		19	1	0	0	10	0	0	0	2	0	0	0
		14	1	0	0	7	0	0	0	1	0	0	0
7	Beursplein (Damrak-Papenburgsteeg)	98	3	1	0	54	0	0	0	20	0	0	0
		15	1	0	0	8	0	0	0	2	0	0	0
		11	1	0	0	5	0	0	0	1	0	0	0
8	Papenburgsteef (Beursplein-Warmoesstr)	47	1	0	0	26	0	0	0	10	0	0	0
		9	0	0	0	5	0	0	0	1	0	0	0
		6	0	0	0	3	0	0	0	1	0	0	0
9	Oudezijds Voorburgwal (Damstr-St. Janstr)	52	1	0	0	29	0	0	0	11	0	0	0
		3	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0
		2	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0
10	Damstraat (Nes-Oudezijds Voorburgwal)	78	2	1	0	43	0	0	0	16	0	0	0
		2	0	0	0	13	0	0	0	2	0	0	0
		1	0	0	0	6	0	0	0	1	0	0	0

BIJLAGE 3 Geluidemissie nieuwbouw hotel Krasnapolsky

Rapport

Betreft: Nieuwbouw Hotel Krasnapolsky te Amsterdam, Geluidemissie

Rapportnummer: H 2906-10

Datum: 11 januari 2008

Ref.: JFW/JKu/JMu/H 2906-10-RA

1. Inleiding

In Amsterdam is de gedeeltelijke nieuwbouw van Grand Hotel Krasnapolsky geprojecteerd. Onderdeel van deze nieuwbouw vormen een aantal bijeenkomstfuncties, waaronder feest- en conferentiezalen. Op grond van het besluit "Horeca-, sport- en recreatie-inrichtingen milieubeheer" mag de geluidsintensiteit 's nachts ten gevolge van muziek in de bijeenkomstfuncties, ten hoogste 30 dB(A) bedragen op de gevel van naburige woningen.

In het voorliggende document zal ten behoeve van de aanvraag bouwvergunning beschouwd worden in hoeverre met het voorliggende ontwerp aan de gestelde eisen voldaan wordt of voldaan kan worden.

2. Situatie

Het onderhavige project omvat de sloop van gedeelten van het bestaande Hotel Krasnapolsky met aansluitende nieuwbouw. In de uiteindelijke situatie zullen binnen het complex onder meer hotelkamers en bijeenkomstfuncties aanwezig zijn.

In de geprojecteerde nieuwbouw zijn meerder bijeenkomstfuncties geprojecteerd waarin naar verwachting hogere geluidsniveaus worden gerealiseerd.

Het merendeel van de bijeenkomstfuncties (de wintertuin, ontbijtzalen en conferentiezalen) is op de begane grond en de eerste verdieping aan de binnenzijde van het pand gelegen.

Enkele bijeenkomstfuncties grenzen wel aan de openbare ruimte. Dit zijn de lounges, het restaurant en de grote feestzaal ('Main Hall'). De lounges en het restaurant grenzen aan de Dam en de Warmoesstraat. De grote feestzaal grenst aan de Sint-Janstraat.

Lid ONRI
ISO-9001: 2000 gecertificeerd

Peutz bv
Paleisringel 2, Postbus 696
2700 AR Zoetermeer
Tel. (079) 347 03 47
Fax (079) 361 49 85
info@zoetermeer.peutz.nl
www.peutz.nl

Peutz bv
Lindenlaan 41, Molenhoek
Postbus 68, 6585 ZH Mook
Tel. (024) 357 07 07
Fax (024) 358 51 50
info@mook.peutz.nl
www.peutz.nl

Peutz bv
L. Springergaan 37, Groningen
Postbus 7, 9700 AA Groningen
Tel. (050) 520 44 88
Fax (050) 526 31 78
info@groningen.peutz.nl
www.peutz.nl

Peutz GmbH
Düsseldorf, Bonn
info@peutz.de
www.peutz.de

Peutz SARL
Paris, Lyon
info@peutz.fr
www.peutz.fr

Peutz bv
London
info@peutz.co.uk
www.peutz.co.uk

Daidalos Peutz bvba
Lauven
Info@daidalospeutz.be
www.daidalospeutz.be

Köhler Peutz Geveltechiek bv
Zoetermeer
info@gevel.com
www.gevel.com

Oprachten worden aangevraagd en uitgevoerd volgens de 'Regeling van de verhouding tussen opdrachtgever en adviseur' (ingebouwd in de RVOI-2001).
Ingeschreven KvK onder nummer 12028033. BTW identificatienummer NL004933837B01

3. Beoordeling

De geluidsemisatie in de bijeenkomstfuncties grenzend aan de binnenzijde van het hotelcomplex dient vanuit de bedrijfsvoering reeds zodanig laag te zijn dat in de aangrenzende hotelkamers geen overlast ontstaat. Daarnaast wordt het geluid vanuit deze bijeenkomstfuncties afgeschermd door de omringende hoogbouw van het hotel zelf. De geluidsemisatie vanuit de aan de binnenzijde van het complex gelegen bijeenkomstfuncties naar woningen in de omgeving zal derhalve zeer gering zijn, en zeker onder het criterium van $L_{Aeq}=30$ dB(A) 's nachts liggen. Deze bijeenkomstfuncties zijn derhalve als niet kritisch te beschouwen.

In de bijeenkomstfuncties aan de Damzijde van het pand zullen vanwege het gebruik als lounge en restaurant geen hoge geluidsniveaus (naar verwachting ten hoogste circa 70-75 dB(A) in de nacht) gerealiseerd worden. Deze bijeenkomstfuncties zijn gelegen achter een gesloten gevel die grenst aan de Dam respectievelijk tegenover bedrijfsruimten aan de Warmoesstraat gelegen is. De dichtstbijzijnde woningen zijn derhalve op enige afstand en zeker niet direct tegenover de betreffende gevel gelegen. De geluidsemisatie vanuit de bijeenkomstfuncties aan de zijde van de Dam en Warmoesstraat wordt derhalve als niet-kritisch beschouwd, met betrekking tot het criterium van $L_{Aeq}=30$ dB(A) 's nachts op de gevel van woningen.

De grote feestzaal, de 'Main hall' is grenst aan de gevel aan de Sint-Jansstraat. Deze zaal is als doos-in-doos constructie uitgevoerd. Deze constructie staat toe om in de nacht een geluidsniveau tot 95 dB(A) te produceren zonder dat overlast in het hotel ontstaat. Er wordt dan ook van uit gegaan dat 95 dB(A) het maximale geluidniveau is dat geproduceerd zal worden.

Gezien de geringe breedte van de Sint-Janstraat dient het geluidsniveau ten gevolge van activiteiten in de grote feestzaal, voor de gevel van het hotel ten hoogste 30 dB(A) te bedragen. Derhalve is een reductie van het geluidniveau tussen de zaal en de voorzijde van de gevel van 65 dB(A) vereist.

Tussen de zaal zelf en de gevel aan de Sint-Janstraat is een spouw ('gang') met aan weerszijden beglazing voorzien. Deze spouw zal voorzien worden van geluidabsorberend materiaal, zodat een reductie van 5 dB(A) in de spouw gerealiseerd wordt. De overige 60 dB(A) geluidsreductie wordt door middel van de twee glazen scheidingsconstructies gerealiseerd te worden. Deze reductie wordt gerealiseerd door aan weerszijden van de spouw een dubbele akoestische beglazingslaag aan te brengen. De exacte materialisatie en dimensies van beide beglazingslagen worden nader bepaald.

4. Samenvatting

In Amsterdam is de gedeeltelijke nieuwbouw van Grand Hotel Krasnapolsky geprojecteerd. In het hotel zijn ook diverse bijeenkomstfuncties, zoals restaurants,

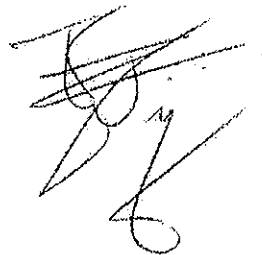
(feest)zalen en conferentieruimten, geprojecteerd. Op grond van het besluit "Horeca-, sport- en recreatie-inrichtingen milieubeheer" mag de geluidsintensiteit 's nachts ten gevolge van muziek in de bijeenkomstfuncties, ten hoogste 30 dB(A) bedragen op de gevel van naburige woningen. Ten behoeve van de aanvraag bouwvergunning is beoordeeld in hoeverre met het voorliggende ontwerp aan de genoemde eis kan worden voldaan.

De bijeenkomstfuncties die aan de binnenzijde van het complex zijn gelegen (onder meer de wintertuin, ontbijtzalen en conferentiezalen) worden door de andere bouwdelen van het hotel afgeschermd van de omgeving. De geluidsemisatie vanuit deze bijeenkomstfuncties is derhalve als niet kritisch te beschouwen.

In de bijeenkomstfuncties (lounge, restaurant) grenzend aan de Dam en Warmoesstraat worden activiteiten ontplooid, die geen buitengewoon hoge geluidsintensiteiten veroorzaken. Daarnaast is de ligging zodanig dat deze tegenover de Dam, respectievelijk bedrijfsruimten aan de Warmoesstraat zijn gelegen. Hierdoor zijn geen woningen in de directe omgeving gelegen. De bijeenkomstfuncties grenzend aan de Dam en Warmoesstraat zijn derhalve niet als kritisch te beschouwen wat betreft de geluidsemisatie naar de omgeving.

De grote feestzaal grenst aan de Sint-Janstraat. Vanwege het te verwachten geluidsniveau in de zaal alsmede de geringe afstand tot woningen, is deze zaal wel als kritisch te beschouwen. Tussen Sint-Janstraat en de zaal zijn twee glazen wanden met hiertussen een brede spouw ('gang') gelegen. Met deze constructie kan voldoende geluidsreductie gerealiseerd worden om aan de gestelde eis van een maximale geluidintensiteit van 30 dB(A) op de gevel van woningen te voldoen. De exacte materialisatie en dimensionering van de beglazingslagen wordt nader bepaald.

Zoetermeer,



Dit rapport bestaat uit:
3 pagina's

BIJLAGE 4 Input CAR II - model t.b.v. luchtberekeningen

Gebruiker	Ramon Nieborg
Bedrijf	DHV
Gemeente/Plaats	Amersfoort

Plaats	Straatnaam	X [m]	Y [m]	Intensiteit [mvVetm]	Fractie licht	Fractie middel zwaar	Fractie zwaar	Fractie autobus	Aantal parkeer-bewegingen	Snelheidstype	Wegtype	Bomenfactor	Afstand tot wegas [m]	Fractie stagnatie
1	Rokin (Beurspoortje-Dam)	121340	487275	4876	0,944	0,029	0,009	0,018	0	Stagnerend stadsverkeer	3a	1	10	0
2	Damrak (Dam-Beursplein)	121355	487350	4698	0,949	0,027	0,009	0,015	0	Stagnerend stadsverkeer	3a	1	10	0
3	Damrak (Beursplein-Oude Brugsteeg)	121400	487420	5940	0,952	0,029	0,007	0,012	0	Stagnerend stadsverkeer	3a	1	10	0
4	Dam (Rokin-Nes)	121380	487300	1410	0,963	0,026	0,009	0,002	0	Stagnerend stadsverkeer	4	1	10	0
5	Warmoesstraat (Damstr-St. Janstr)	121430	487320	574	0,954	0,042	0	0,004	10	Stagnerend stadsverkeer	4	1	5	0
6	Warmoesstraat (St. Janstr-Papenburgsteeg)	121670	487390	1060	0,973	0,023	0,003	0,001	0	Stagnerend stadsverkeer	3b	1	5	0
7	Beursplein (Damrak-Papenburgsteeg)	121510	487445	1842	0,966	0,026	0,008	0,001	0	Stagnerend stadsverkeer	3b	1	5	0
8	Papenburgsteef (Beursplein-Warmoesstr)	121470	487470	909	0,979	0,016	0,004	0,001	0	Stagnerend stadsverkeer	3b	1	5	0
9	Oudezijds Voorburgwal (Damstr-St. Janstr)	121565	487280	887	0,981	0,014	0,004	0,001	0	Stagnerend stadsverkeer	3a	1	5	0
10	Damstraat (Nes-Oudezijds Voorburgwal)	121465	487260	1369	0,97	0,018	0,011	0,001	0	Stagnerend stadsverkeer	3a	1	5	0

BIJLAGE 5 Luchtkwaliteit t.g.v. uitbreiding Grand Hotel Krasnapolsky

Gebruiker	Ramon Nieborg
Bedrijf	DHV
Gemeente/Plaats	Amersfoort

Jaartal	2010
Meteorologische conditie	Meerjarige meteorologie

Legenda:

Geen overschrijding
Overschrijding grenswaarde
Overschrijding plandrempel

Schalingsfactor emissiefactoren

Personenauto's	1
Middelzwaar vervoer	1
Zwaar verkeer	1
Autobusverkeer	1

Plaats	Straatnaam	NO2 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]				PM10 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]				Benzaen [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]		SO2 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]		CO [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]		BaP [ng/m^3]		
		Jaargemid delde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandrempel	Jaargemid delde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandrempel	Jaargemid delde	Jm achtergrond	Jaargemid delde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen 24 uursgemid delde	98-Perctiel 8h	98-Perctiel achtergrond	Jaargemid delde	Jm achtergrond
1	Rokin (Beerspoortje-Dam)	36,3	32,4	0	0	29,0	28,2	27	27	1,3	1,2	2,7	2,7	0	965,8	903,9	0,3	0,3
2	Damrak (Dam-Beersplein)	36,0	32,4	0	0	28,9	28,2	27	27	1,3	1,2	2,7	2,7	0	963,6	903,9	0,3	0,3
3	Damrak (Beersplein-Oude Brugsteeg)	36,8	32,4	0	0	29,1	28,2	27	27	1,3	1,2	2,7	2,7	0	979,5	903,9	0,3	0,3
4	Dam (Rokin-Nes)	33,8	32,4	0	0	28,5	28,2	25	25	1,2	1,2	2,7	2,7	0	928,6	903,9	0,3	0,3
5	Warmoesstraat (Damstr-St. Janstr)	33,2	32,4	0	0	28,4	28,2	25	25	1,2	1,2	2,7	2,7	0	917,9	903,9	0,3	0,3
6	Warmoesstraat (St. Janstr-Papenburgsteeg)	33,8	32,4	0	0	28,5	28,2	25	25	1,2	1,2	2,7	2,7	0	931,4	903,9	0,3	0,3
7	Beersplein (Damrak-Papenburgsteeg)	35,0	32,4	0	0	28,7	28,2	26	26	1,3	1,2	2,7	2,7	0	951,5	903,9	0,3	0,3
8	Papenburgsteef (Beersplein-Warmoesstr)	33,6	32,4	0	0	28,4	28,2	25	25	1,2	1,2	2,7	2,7	0	927,5	903,9	0,3	0,3
9	Oudezijds Voorburgwal (Damstr-St. Janstr)	33,1	32,4	0	0	28,3	28,2	25	25	1,2	1,2	2,7	2,7	0	919,4	903,9	0,3	0,3
10	Damstraat (Nes-Oudezijds Voorburgwal)	33,6	32,4	0	0	28,4	28,2	25	25	1,2	1,2	2,7	2,7	0	927,7	903,9	0,3	0,3

Gebruiker	Ramon Nieborg
Bedrijf	DHV
Gemeente/Plaats	Amersfoort

Legenda:

Geen overschrijding
Overschrijding grenswaarde
Overschrijding plandrempel

Jaartal	2015
Meteorologische conditie	Meerjarige meteorologie

Schalingsfactor emissiefactoren

Personenauto's	1
Middelwaar vervoer	1
Zwaar verkeer	1
Autobusverkeer	1

Plaats	Straatnaam	NO ₂ [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]				PM ₁₀ [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]				Benzeen [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]		SO ₂ [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]		CO [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]		BaP [ng/m^3]		
		Jaargemid delde	Jm achtergron d	# Overschrij dingen grenswaar de	# Overschrij dingen plandremp el	Jaargemid delde	Jm achtergron d	# Overschrij dingen grenswaar de	# Overschrij dingen plandremp el	Jaargemid delde	Jm achtergron d	Jaargemid delde	Jm achtergron d	# Overschrij dingen 24 uursgemid delde	98- Percentiel 8h	98- Percentiel achtergron d	Jaargemid delde	Jm achtergron d
1	Rokin (Beurspoortje-Dam)	31,7	28,7	0	0	27,3	26,8	22	22	1,3	1,2	2,6	2,6	0	939,9	903,9	0,3	0,3
2	Damrak (Dam-Beursplein)	31,5	28,7	0	0	27,3	26,8	22	22	1,3	1,2	2,6	2,6	0	938,6	903,9	0,3	0,3
3	Damrak (Beursplein-Oude Brugsteeg)	32,1	28,7	0	0	27,4	26,8	22	22	1,3	1,2	2,6	2,6	0	947,9	903,9	0,3	0,3
4	Dam (Rokin-Nes)	29,8	28,7	0	0	27,0	26,8	21	21	1,2	1,2	2,6	2,6	0	918,2	903,9	0,3	0,3
5	Warmoesstraat (Damstr-St. Janstr)	29,3	28,7	0	0	26,9	26,8	21	21	1,2	1,2	2,6	2,6	0	912,1	903,9	0,3	0,3
6	Warmoesstraat (St. Janstr-Papenburgsteeg)	29,8	28,7	0	0	27,0	26,8	21	21	1,2	1,2	2,6	2,6	0	919,9	903,9	0,3	0,3
7	Beursplein (Damrak-Papenburgsteeg)	30,7	28,7	0	0	27,1	26,8	21	21	1,3	1,2	2,6	2,6	0	931,6	903,9	0,3	0,3
8	Papenburgsteef (Beursplein-Warmoesstr)	29,6	28,7	0	0	26,9	26,8	21	21	1,2	1,2	2,6	2,6	0	917,6	903,9	0,3	0,3
9	Oudezijds Voorburgwal (Damstr-St. Janstr)	29,3	28,7	0	0	26,9	26,8	21	21	1,2	1,2	2,6	2,6	0	912,9	903,9	0,3	0,3
10	Damstraat (Nes-Oudezijds Voorburgwal)	29,6	28,7	0	0	27,0	26,8	21	21	1,2	1,2	2,6	2,6	0	917,7	903,9	0,3	0,3

BIJLAGE 6 Wettelijk kader Luchtkwaliteit

De Nederlandse wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit in de buitenlucht, is opgenomen in de Wet luchtkwaliteit (Wlk) middels de Wet van 11 oktober 2007 tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) (Stb 414, 2007). Deze wet is op 15 november 2007 (Stb. 2007, 434) in werking getreden en vervangt het 'Besluit luchtkwaliteit 2005'. Deze wet is de Nederlandse implementatie van de EU-richtlijnen voor luchtkwaliteit. Hieronder vallen de volgende AMvB's en Ministeriele Regelingen:

- AMvB niet in betekenende mate bijdragen (StB 440, 2007)
- Regeling niet in betekenende mate bijdragen (SC 218, 2007),
- Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (SC 220, 2007)
- Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007 (SC 218, 2007).
- *AMvB Gevoelige bestemmingen (in voorbereiding)*,
- *AMvB Gebiedsafbakening Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (in voorbereiding)*,
- *Smogregeling (in voorbereiding)*.

De Wlk heeft een limitatieve lijst van te toetsen besluiten. Artikel 8.19 Wet milieubeheer meldingen, Verkeersbesluiten en WRO Artikel 11 en 15 (uitwerkingsbesluiten onder een bestemmingsplan) zijn uitgezonderd van toetsing¹². Op basis van de Wlk zijn plannen die niet in betekenende mate (nibm) bijdragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit vrijgesteld van toetsing. Plannen die wel in betekenende mate bijdragen moeten individueel getoetst worden aan de Wlk. Vanaf het moment van inwerkingtreding van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) kan er ook op programmaniveau getoetst worden. De verwachting is dat het NSL vanaf medio 2009 in werking zal treden.

Bijdragen "niet in betekenende mate" (nibm)

Plannen die niet in betekenende mate bijdragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit, kunnen in overschrijdingssituaties conform de Wlk toch gerealiseerd worden (Wlk; art. 5.16, lid 1 sub c). Hiervoor wordt een tijdelijke grens¹³ gehanteerd van 1% van de jaargemiddelde grenswaarde voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Dit betekent dat voor NO₂ en PM₁₀ planbijdragen zijn toegestaan van maximaal 0,4 µg/m³ in situaties waarin de jaargemiddelde concentraties de grenswaarde overschrijden. In de Regeling nibm is voor verschillende categorieën projecten (woningen en kantoren) de kwantitatieve projectomvang voor het voldoen aan nibm benoemd.

Toetsing op individueel projectniveau

Plannen waarvan niet aannemelijk gemaakt kan worden dat ze nibm zijn, moeten individueel getoetst worden aan de Wlk. Wanneer de grenswaarden en plandrempels uit de Wlk worden overschreden op een locatie, zijn maatregelen vereist. Bij een lichte verslechtering is compensatie met een maatregel mogelijk via de saldobenadering (Wm; art. 5.16, lid 1 sub b2). De eisen die aan de saldering gesteld worden zijn opgenomen in de Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007.

Verwachte ontwikkelingen regelgeving luchtkwaliteit (Europese regelgeving)

Eind november 2007 is er Europese overeenstemming bereikt over een nieuwe Richtlijn met betrekking tot luchtkwaliteit. Het gevolg van deze overeenstemming is dat er een derogatie-periode opgenomen is in de concept EU-Richtlijn voor het voldoen aan de normen voor fijn stof (PM₁₀) tot 2011 en stikstofdioxide (NO₂) tot 2015.

¹² De achterliggende gedachte is dat het bovenliggende verkeersplan of bestemmingsplan wel is getoetst aan het Wlk. Dit is echter lang niet altijd het geval.

¹³ De tijdelijke grens geldt totdat het NSL definitief in werking is getreden, naar alle waarschijnlijkheid medio 2009. Vanaf inwerkingtreding van het NSL wordt een grens van 3% gehanteerd.

De verwachting is dat Nederland de derogatie voor de diverse agglomeraties en zones met overschrijdingen inderdaad zal verkrijgen¹⁴. Als derogatie verkregen wordt, kan het NSL doorgang vinden. Naar verwachting zal het NSL medio 2009 in werking treden. Vanaf die periode kunnen ook de grotere ibm-projecten, die zijn aangemeld in het NSL doorgang vinden en de nibm-projecten tot 3% bijdrage. Daarnaast worden er met de nieuwe Richtlijn normen voor de fijn stof fractie PM_{2,5} ingesteld. Vanaf 2015 geldt er voor PM_{2,5} een grenswaarde voor de jaargemiddelde grenswaarde van 25 µg/m³. Daarnaast moeten de achtergrondconcentraties van PM_{2,5} in 2015 voldoen aan een grenswaarde van 20 µg/m³.

Bijdrage van natuurlijke bronnen

Concentraties die zich van nature in de lucht bevinden en die niet schadelijk zijn voor de gezondheid van de mens en haar milieu, worden bij het beoordelen van de luchtkwaliteit voor zwevende deeltjes (PM10) buiten beschouwing gelaten. Er is voor de fractie fijn stof afkomstig van zeezout in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit per gemeente een reductie vastgesteld voor de jaargemiddelde concentraties en het etmaalgemiddelde aantal dagen overschrijding. Er is sprake van een correctie achteraf van gemeten en berekende waarden. De correctie voor zeezout als natuurlijke bron van fijn stof zal in de nieuwe EU Richtlijn worden opgenomen

Een vergelijkbare correctiebepaling geldt met betrekking tot concentraties van fijn stof die worden veroorzaakt door overige natuurlijke bronnen. Welke bronnen en reducties dit betreft is nog niet bekend.

Standaard toetsingslocatie

Bij het vaststellen van de effecten op de luchtkwaliteit van de het Art. 19, lid 1 WRO is het van belang op welke toetsingslocaties de effecten worden bepaald. In de Wlk wordt aangegeven dat de luchtkwaliteit in zijn algemeenheid moet worden beschouwd. Er wordt in het toetsingskader van de Wlk geen onderscheid gemaakt in bijvoorbeeld meer of minder gevoelige bestemmingen. Zoals hiervoor aangegeven is er wel is er een AMvB in voorbereiding waarin in regels worden opgenomen ten aanzien van gevoelige bestemmingen. Op dit moment is niet bekend wanneer de AMvB in werking zal treden en wat de exacte regels zullen zijn.

In de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 is aangegeven dat de luchtkwaliteit representatief moet zijn voor een gebied van ten minste 200 m². De standaard rekenafstanden bedragen:

- NO₂ op maximaal 5 meter van de wegrand;
- PM10 op maximaal 10 meter van de wegrand.

Dit artikel laat de mogelijkheid onverlet om dichterbij de wegrand de gevolgen voor de luchtkwaliteit te bepalen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de situatie dat er bebouwing dichterbij de wegrand aanwezig is. Van deze maximale afstanden uit de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 mag alleen gemotiveerd worden afgeweken.

Met het in werking treden van de nieuwe Europese richtlijn (naar verwachting in mei 2008) wordt de toetsingsafstand zowel voor PM10 en NO₂ 10 meter van de wegrand¹⁵. Daarnaast voorziet de nieuwe richtlijn in een bepaling dat er geen metingen naar de luchtkwaliteit plaats hoeven te vinden in gebieden waar geen mensen mogen verblijven.

¹⁴ Of Nederland aanspraak mag maken op deze derogatieperiode is afhankelijk van de onderbouwing dat al het redelijkerwijs mogelijke gedaan is om aan de normen te voldoen. Nederland gebruikt het NSL-document als onderbouwing bij het derogatieverzoek.

¹⁵ Waarschijnlijk is het mogelijk daar in NL al op te anticiperen zodra de EU Richtlijn van kracht is.

BIJLAGE 7 Onderbouwing bezoekersaantallen

DHV B.V.

NH Grand Hotel Krasnapolsky

Onderbouwing toename aantallen bezoekers n.a.v. uitbreiding/wijziging voor MER-Beoordelingsplicht

Hotel :	Huidig aantal kamers	468 (incl 36 appartementen)		
	Nieuw aantal kamers	624 (incl 36 appartementen)		
	Toename	156		
	Gemiddelde bezetting	85%		
	Gemiddeld aantal gasten per kamer	1,2		
	Aantal hotelgasten huidig	477,36	Aantal hotelgasten toegestaan volgens huidige vergunning	: 839
	Aantal hotelgasten nieuw	<u>636,48</u>	Aantal hotelgasten toegestaan nieuw	: <u>1164</u>
		159,12		325
	Voor MER-beoordeling is berekend:	325 bezoekers extra x 365 dagen = 118.625 extra bezoekers per jaar		

DHV B.V.

Congres-	Huidige aantal vierkante meters	1800		
gasten	Nieuw aantal vierkante meters	3300		
	Toename	1500		
	Gemiddelde zaalbezetting	40%		
	Aantal gasten gemiddeld nu per dag	475	Aantal gasten toegestaan volgens huidige vergunning :	1600
	Aantal gasten gemiddeld nieuw per dag	<u>870</u>	Aantal gasten toegestaan nieuw :	<u>3500</u>
		395	Toename	1900
			Toename uitgaande van 40% bezetting	760
	Voor MER-beoordeling is berekend:	760 bezoekers extra x 365 dagen = 277.400 extra bezoekers per jaar		

DHV B.V.

Totale toename aantal gasten is berekend op $118.625 + 277.400 = 395.725$

Hierbij is, om extra conservatief te berekenen uitgegaan van:

- a. in het hotel is uitgegaan van de maximale aantallen hotelgasten zoals vermeld op de vergunning; in de praktijk ligt dit aantal per dag bijna de helft lager
- b. geen enkele congresgast overnacht in het hotel (dit zou minimaal 50% moeten zijn)
- c. mbt zaalbezetting is gerekend met een verhoging t.o.v. de huidige bezetting in de zalen van 26 naar 40% tov 2007
- d. mbt zaalbezetting is gerekend met een verhoging t.o.v. de totale gemiddelde zaalbezetting van alle NH hotels in de stad van 25 naar 40% tov 2007
- e. bij de congresgasten is uitgegaan van de maximale bezetting zoals vermeld op de vergunning; in de praktijk ligt dit aantal per dag bijna de helft lager

M.a.w. zelfs in deze uiterst conservatieve berekening blijven we ver onder de toegestane groei en is een MER-plicht niet van toepassing.

Banquet Meeting Rooms Occupancy NH Grand Hotel Krasnapolsky

	2007												Ave.%
	jan	feb	mar	apr	mei	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	
St. Johns rooms 1+2	45%	39%	61%	63%	52%	70%	52%	19%	23%	65%	73%	68%	53%
Volmer rooms 1+2+3	48%	43%	26%	40%	42%	47%	26%	19%	7%	52%	57%	55%	39%
Grand Ball Room	19%	29%	48%	40%	39%	37%	16%	13%	10%	65%	60%	52%	36%
Winter Garden	61%	39%	6%	13%	61%	87%	35%	55%	33%	74%	60%	32%	46%

DHV B.V.

Spring Room	0%	0%	0%	3%	0%	3%	0%	0%	0%	0%	3%	0%	1%
Two Season room	3%	7%	0%	0%	0%	3%	0%	0%	0%	3%	13%	0%	2%
Three Season room	42%	50%	39%	37%	48%	57%	3%	19%	33%	45%	43%	45%	38%
Summer Garden	0%	0%	0%	3%	13%	13%	3%	3%	0%	0%	0%	0%	3%
Board Room	42%	54%	45%	57%	45%	43%	19%	19%	47%	81%	53%	39%	45%
Dam Room	19%	32%	32%	27%	13%	37%	13%	3%	20%	35%	47%	45%	27%
Warmoes Room	13%	18%	32%	27%	6%	27%	13%	0%	17%	23%	40%	19%	20%
Foyer Room	35%	29%	45%	67%	29%	40%	23%	42%	13%	55%	70%	45%	41%
Winter Garden Balcony	0%	0%	0%	23%	6%	10%	3%	32%	7%	0%	0%	0%	7%
Amstel room	16%	18%	13%	0%	6%	20%	6%	3%	20%	26%	23%	19%	14%
Amsterdam room	39%	18%	39%	67%	26%	57%	19%	42%	13%	58%	70%	61%	42%
Executive room	32%	32%	42%	40%	19%	50%	26%	52%	27%	45%	57%	29%	38%
Palace room	35%	29%	32%	23%	16%	30%	3%	0%	23%	13%	33%	6%	20%
Pre-con room	23%	36%	0%	3%	23%	0%	3%	10%	0%	3%	3%	0%	9%
Restaurant Reflet	39%	18%	13%	7%	0%	27%	16%	16%	30%	29%	30%	0%	19%
occ.banq.rooms	27%	26%	25%	28%	23%	35%	15%	18%	17%	35%	39%	27%	26%

DHV B.V.

Average Occupancy per Day NH Grand Hotel Krasnapolsky							
	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
Jan	23%	26%	37%	28%	38%	21%	14%
Feb	21%	42%	51%	34%	20%	5%	7%
Mrt	25%	30%	43%	46%	19%	9%	1%
Apr	23%	43%	34%	42%	28%	14%	19%
May	17%	24%	28%	43%	33%	4%	8%
Jun	34%	43%	39%	53%	35%	21%	20%
Jul	4%	23%	20%	22%	20%	14%	3%
Aug	20%	26%	20%	17%	14%	16%	17%
Sep	18%	26%	25%	28%	16%	4%	7%
Oct	37%	49%	54%	45%	28%	14%	12%
Nov	37%	45%	49%	54%	54%	13%	13%
Dec	20%	37%	34%	36%	36%	20%	15%
Ave p.Day.	23%	35%	36%	37%	28%	13%	11%

DHV B.V.

Occupancy Meeting rooms 2007 All NH Hotels in Amsterdam													Gemid deld
	jan	feb	mar	apr	mei	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	
Amsterdam Centre	14%	22%	34%	28%	29%	47%	12%	6%	0%	0%	0%	0%	24%
Barbizon Palace	28%	21%	34%	24%	23%	35%	17%	18%	28%	33%	0%	28%	25%
City North	12%	16%	21%	27%	24%	23%	15%	5%	0%	0%	0%	0%	18%
Grand Hotel Krasnapolsky	27%	26%	25%	28%	23%	35%	15%	18%	0%	0%	0%	0%	25%
Tropen	17%	13%	19%	21%	18%	23%	8%	0%	0%	0%	0%	0%	15%
Schiphol Airport	32%	42%	40%	42%	36%	57%	54%	29%	0%	0%	0%	0%	42%
Jan Tabak	27%	41%	49%	47%	42%	18%	20%	18%	0%	0%	0%	0%	33%
Naarden	37%	40%	52%	41%	43%	47%	19%	16%	0%	0%	0%	0%	37%
Marquette	41%	32%	45%	48%	47%	52%	7%	0%	0%	0%	0%	0%	34%
Zandvoort	23%	24%	24%	30%	28%	39%	11%	4%	0%	0%	0%	0%	23%
Schiller and Caransa	67%	63%	56%	60%	52%	40%	31%	31%	0%	0%	0%	0%	50%
City Centre	8%	5%	14%	15%	6%	12%	31%	35%	0%	0%	0%	0%	16%
Museum Quarter	0%	18%	29%	7%	0%	3%	26%	6%	0%	0%	0%	0%	11%
Doelen	48%	43%	26%	27%	16%	27%	19%	13%	0%	0%	0%	0%	27%
Average occupancy	24%	26%	32%	30%	27%	31%	19%	13%	2%	2%	0%	2%	25%