1942-25

Milieueffectrapport

City Theater Amsterdam

projectnummer RM070069

bk Ruimte & Milieu bv
ADVISEURS IN OMGEVINGSRECHT

BK Ruimte & Milieu bv
Velserbroek: Zadelmakerstraat 150, 1991 JE Velserbroek , Postbus 2111, 1990 AC Velserbroek, **T** 023 - 538 14 19, **F** 023 - 539 34 25
Barendrecht: Handelscentrum ZHZ 48, 2991 LD Barendrecht, Postbus 335, 2990 AH Barendrecht, **T** (0180) 64 78 22, **F** (0180) 64 92 96

1942-25

bk Ruimte & Milieu bv
ADVISEURS IN OMGEVINGSRECHT

Milieueffectrapport
City Theater Amsterdam
projectnummer RM070069

Opdrachtgever:	City v.o.f. de heer P. van der Schans Noordzijde 79 4225 PK Noordeloos
Versienummer:	1.0
Datum:	10 augustus 2007
Auteur:	drs. A. Sijtsma
Controle:	drs. ing. E. Scheer

Paraaf:

MGMT. SYS. RvA C 174 INTRON EN-313 ISO 9001: 2000

COLOFON

BK Ruimte & Milieu bv, Adviseurs in omgevingsrecht

Postbus 2111, 1990 AC Velserbroek
Telefoon : 023 - 538 14 19
Telefax : 023 - 539 34 25

Postbus 335, 2990 AH Barendrecht
Telefoon : 0180 - 64 78 22
Telefax : 0180 - 64 92 96

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm, elektronisch op geluidsband of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van BK Ruimte & Milieu bv.

Samenvatting

Inleiding

City v.o.f. heeft het voornemen het City Theater te renoveren en te verbouwen. Het projectgebied betreft het perceel van het huidige City Theater, gelegen tussen Kleine Gartmanplantsoen 15-19 en Korte Leidsedwarsstraat 38-42 in Amsterdam. Op basis van het te verwachte bezoekersaantal op jaarbasis van het City Theater is sprake van de m.e.r.-plicht. Het City Theater zal naar verwachting 480.000 bezoekers op jaarbasis gaan trekken. Bij een zeer optimale exploitatie wordt een bezoekersaantal van maximaal 614.000 op jaarbasis verwacht.

Voor de realisatie van het City theater is vrijstelling van het geldende bestemmingsplan "Leidse- en Weteringbuurt 1998"met toepassing van artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) nodig. Bij de aanleg van een recreatieve voorziening met een bezoekersaantal van 500.000 bezoekers of meer per jaar geld teen m.e.r.-plicht. Bij minder dan 500.000 bezoekers geldt een m.e.r.-beoordelingsplicht. City v.o.f. heeft ervoor gekozen om de volledige m.e.r.-procedure te volgen. Een onderdeel hiervan is het voorliggende Milieueffectrapport (MER).

City v.o.f. heeft een Startnotitie Milieueffectrapportage ingediend bij het bevoegd gezag (het bestuur van het Stadsdeel Centrum). De start van de ter inzage legging betreft 18 juni 2007. In vervolg hierop zijn door het bevoegd gezag richtlijnen opgesteld voor het MER. Deze richtlijnen zijn vastgesteld in augustus 2007, mede op basis van het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage.

De richtlijnen beschrijven dat het initiatief City Theater in het bijzonder zal gaan om de mogelijke milieueffecten vanwege de bezoekersaantallen en de effecten van de verbouwing op cultuurhistorische waarden en archeologie. In een MER moet inzicht worden gegeven in de verschillende mogelijkheden die er zijn om de milieueffecten van het voorgenomen initiatief te beperken. Conform de Regeling Milieu-effectenrapportage van de Wet milieubeheer wordt dan ook volstaan met beschrijven van het initiatief, het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA), het voorkeursalternatief en hun milieueffecten.

Doel en motivering voorgenomen initiatief

City v.o.f. heeft het voornemen het City Theater te renoveren en te verbouwen tot een hoogwaardige arthousebioscoop met zeven zalen, een grand café met restaurant, een speelautomatencasino in de kelder en een inpandige fietsenstalling.

Stadsdeel Centrum heeft de ambitie om het Leidseplein om te vormen als internationaal cultureel uitgaanscentrum. Het beleid hiervoor is opgenomen in het op 16 augustus 2005 door stadsdeel Centrum vastgestelde Plan van Aanpak 'Gebiedsgerichte aanpak Leidsebuurt'. Het City Theater, gelegen tussen het Kleine Gartmanplantsoen en de Korte Leidsedwarsstraat, maakt onderdeel uit van deze buurt.

Gezien de staat van het pand, is restauratie van het complex zeer wenselijk. Het City Theater is sterk verouderd en voldoet kwalitatief en functioneel niet meer aan de huidige eisen. Het theater wordt in overleg met het gemeentelijke bureau Monumenten en Archeologie gerestaureerd. Met de herontwikkeling van het City Theater op het Leidse Plein wordt in Amsterdam een nieuw concept voor het hedendaagse uitgaansleven gerealiseerd.

Belangrijkste milieueffecten van het initiatief

De belangrijkste milieueffecten van het initiatief zijn hieronder kort samengevat.

Verkeer

Om inzicht te krijgen in de verkeerseffecten is een verkeersstudie uitgevoerd (met kenmerk BKR001/Wrj, uitgevoerd door Goudappel Coffeng). In deze verkeersstudie zijn de bezoekersaantallen van de huidige situatie vergeleken met de bezoekersaantallen van het voorgenomen initiatief. Deze vergelijking is uitgevoerd voor het maximum scenario en het gemiddelde scenario.

Uit de verkeersstudie blijkt dat het bezoekersaantal na de realisatie van het voorgenomen initiatief ten opzichte van de referentiesituatie zowel voor het maximum als voor het gemiddeld scenario beperkt af zal nemen. Tevens is sprake van een vermindering van het aantal verkeersbewegingen van en naar het City Theater. Zowel vanuit als van buiten Amsterdam blijft het projectgebied per auto goed bereikbaar. De parkeerdruk ten gevolge van het City Theater neemt na realisatie van het voorgenomen initiatief af.

De beperkte afname van de bezoekersaantallen heeft tot gevolg dat de druk op de capaciteit van het openbaar vervoer beperkt afneemt. Het voorgenomen initiatief heeft geen consequenties voor de bereikbaarheid met het openbaar vervoer.

De beperkte afname van het aantal bezoekers heeft tot gevolg dat de druk op de capaciteit van de fietspaden marginaal afneemt. Het voorgenomen initiatief heeft geen consequenties voor de bereikbaarheid met de fiets. Na realisatie van het voorgenomen initiatief neemt de druk ten behoeve van het parkeren van fietsen als gevolg van het City Theater af. Aangezien in het voorgenomen initiatief rekening is gehouden met de realisatie van een inpandige fietsenstalling.

Luchtkwaliteit

Uit de verkeersstudie blijkt dat de bezoekersaantallen bij het voorgenomen initiatief lager zijn dan in de huidige situatie (referentiesituatie). Gesteld kan worden dat het voorgenomen initiatief door daling (zij het beperkt) in bezoekersaantallen zorg draagt voor een afname van motorvoertuigbewegingen. Te meer omdat de modal split als gevolg van het voorgenomen initiatief niet zal veranderen. Motorvoertuigbewegingen zijn bepalend voor de lokale luchtkwaliteit. De (beperkte) afname in vervoersbewegingen zal er toe leiden dat geen verslechtering van de luchtkwaliteit plaatsvindt. Het milieu(technische) aspect luchtkwaliteit vormt hierdoor geen belemmering voor de realisatie van het voorgenomen initiatief.

Geluid

Bouwfase

Heiwerkzaamheden en andere werkzaamheden met een (zeer) hoge geluidbelasting worden tijdens de bouwfase niet uitgevoerd. Ten aanzien van normstelling voor geluidbelasting bij woningen door bouwlawaai is binnen de gemeente Amsterdam geen vaste richtlijn voorhanden. In theorie zijn gedurende de dagperiode bouwwerkzaamheden zonder bijzondere beperkingen toegestaan.

Indirecte hinder

Uit de verkeersstudie blijkt dat de bezoekersaantallen bij het voorgenomen initiatief lager zijn dan in de huidige situatie (referentiesituatie). Op de voor het City Theater relevante aan- en afvoerwegen is dus geen verslechtering te verwachten van de geluidbelasting op de gevels van de woning ten gevolge van verkeer.

De hoogst optredende etmaalwaarde ten gevolge van het inrichtingsgebonden verkeer (het laden en lossen per vrachtauto van en naar het City Theater) bedraagt 37,9 dB(A) ter plaatse van beoordelingspunt Lijnbaansgracht op een beoordelingshoogte van 1,5 meter. Uit het

onderzoek (bijlage 5 geluid) blijkt dat op alle punten aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt voldaan. De locatie waar laad- en losactiviteiten plaatsvindt is aan de Kleine Gartmanplatsoen. In de directe omgeving zijn geen geluidsgevoelige objecten aanwezig.

Geluiduitstraling ten gevolge van het city Theater
De externe geluiduitbreiding van het City Theater bestaat uit muziekgeluid vanuit de diverse horecaruimten, het bioscoopgeluid uit de bioscoopzalen en het installatiegeluid van de installaties in de toneeltoren en op het dak van het complex. Ten gevolge van de externe geluiduitbreiding wordt voldaan aan de op basis van in de Wet milieubeheer gestelde eisen.

Energievoorziening
In het kader van het Meest Milieuvriendelijke Alternatief wordt de technische en financiële uitvoerbaarheid van een KoudeWarmteOpslag nader onderzocht. De verwachting is dat door het toepassen van KoudeWarmteOpslag een energiebesparing van circa 42% is te verwachten. Voor het aspect archeologie zijn geen nadelige aspecten te verwachten. De effecten op het gebied van bodem (grond en grondwater) worden vooralsnog als beperkt beschouwd te meer het een monobron betreft van een beperkte omvang.

Indien de praktische haalbaarheid is vastgesteld en de exacte plaatsbepaling van de KoudeWarmteOpslag bekend is, is nader onderzoek mogelijk. Het nader onderzoek zal de mogelijke te verwachten effecten exact weergegeven. Opgemerkt dient te worden dat in de procedure komend tot de benodigde vergunning in het kader van de Grondwaterwet dergelijke effecten worden beoordeeld. Indien deze effecten voldoen aan de wettelijke normstelling ontstaat op die onderdelen een vergunbare situatie.

Cultuurhistorie
Het voorgenomen initiatief heeft volgens Bureau Monumenten en Archeologie (BMA) een positief effect op de beleving van het City Theater. De negatieve invloed van de ingreep wordt door Bureau Monumenten en Archeologie gezien:

- in het verloren gaan van de grote zaal als geheel (in een aantal kleinere zalen). De grote zaal zal niet meer in zijn volle omvang te ervaren zijn. De inbouw van de kleine zalen zal echter min of meer volgens het principe doos in doos geschieden, zodat de hoofdconstructie niet wordt aangetast en de ingreep omkeerbaar is. Op dit moment is nog niet exact bekend op welke wijze de nieuwe kleinere zalen aansluiten op de bestaande constructie. Nadere afstemming tussen de initiatiefnemer en het BMA van de gemeente Amsterdam vindt plaats;
- de wijziging van de achtergevel. Het wijzigen van de achtergevel, die nu nog vrijwel in de originele staat verkeert, is een lichte aantasting van de oorspronkelijke architectuur. Door BMA wordt aangegeven dat voor de beleving van de Korte Leidsedwarsstraat het een grote verbetering oplevert.

Archeologie
Uit de door BMA uitgevoerd historisch topografische analyse blijkt dat binnen het project sporen van ontginnings- en bewoningsactiviteiten vanaf de 12de eeuw en de periode daarna (Nieuwe Tijd) kunnen worden verwacht. Archeologische sporen van de 17de-eeuwse en latere bebouwing en bewoning ter plaatse van het City Theater kunnen bestaan uit funderingen, afvallagen en beerput-n. Mogelijk zijn deze sporen verstoord door de 20ste-eeuwse bebouwing.

De boring ten behoeve van de KoudeWarmteOpslagzal uitpandig plaatsvinden aan de kant van het Kleine Gartmanplantsoen op een nog niet exact bekende locatie, maar zo dicht mogelijk bij het City Theater. Dit betekent dat de vermoedelijke locatie van de boring zich bevindt tussen de huidige (en vroegere) bebouwing en de voormalige Lijnbaansgracht. Volgens

BMA Ter plaatse kunnen slechts sporen van ontginnings- en bewoningsactiviteiten in een lage concentratie verwacht worden in combinatie met ophogingslagen.

Vergelijking alternatieven

Nulsituatie

Onder de nulsituatie wordt verstaan de autonome ontwikkeling inclusief het voortzetten van de exploitatie van het theater, zoals dat voor de sluiting plaatsvond, binnen de mogelijkheden van het vigerende bestemmingsplan. Dat wil zeggen na een renovatie die het theater weer aantrekkelijk zou hebben gemaakt om de voormalige bezoekersaantallen te trekken.

Ten behoeve van de autonome ontwikkeling wordt rekening gehouden met de plannen van aanpak in het kader van 'Gebiedsgerichte Aanpak Leidsebuurt'.

Meest Milieuvriendelijke Alternatief

Het Meest Milieuvriendelijke Alternatief verschilt van het voorgenomen initiatief (voorkeursalternatief) op de volgende punten:

1. Het gebruikmaken van zogenoemde venstertijden voor het laden en lossen ter beperking van de overlast.
2. Het inpandig laden en lossen van expeditieverkeer.
3. Het gezamenlijk werken aan verkeersmanagement met omliggende theaters.
4. Het gebruikmaken van een combiregeling voor bezoekers en gratis openbaar vervoer.
5. Realisatie van een monobron voor de WarmteKoudeOpslag.

Voorkeursalternatief

Om het gebruik van het openbaar nog verder te stimuleren zal het City Theater het gebruik van de combiregeling invoeren. Ook zal indien praktisch uitvoerbaar gebruik worden gemaakt van KoudeWarmteOpslag.

Gezien de tegenstrijdige effecten van venstertijden en het beperkte expeditieverkeer wordt geen gebruikgemaakt van venstertijden. Als gevolg van het zeer beperkte expeditieverkeer wordt geen gebruikgemaakt van inpandige laad- en losplaats. Tevens is het niet noodzakelijk dat afstemming met omliggende theaters plaatsvindt voor de eindtijden.

In onderstaande tabel zijn de verschillen ten opzicht van huidige situatie tussen het oorspronkelijke ontwerp, het Meest Milieuvriendelijke Alternatief en het voorkeursalternatief.

Milieuaspect		Beoordeling t.o.v. nulsituatie		
		Voorgenomen initiatief	Meest Milieuvriendelijke Alternatief	Voorkeursalternatief
Verkeer	Verkeersaantrekkende werking neemt af	+	+	+
Bereikbaarheid	Fiets	O	O	O
	Auto	O	O	O
	Openbaar vervoer	O	O	O
Verkeersafwikkeling	Toe- en afvoerwegen	O	O	O
	Verkeersmanagement	O	O	O
	Combiregeling	O	O/+	O/+
Parkeren	Fiets	+	+	+
	Auto	O	O	O
Verkeersveiligheid	Maatregelen gebiedsgerichte aanpak	+	+	+
Geluid City Theater	Bouwfase	-	-	-
Indirecte hinder geluid	Inpandig laden en lossen	-/O	O/+	O
	Toepassen venstertijden	O	-	O
Geluiduitstraling	Muziekgeluid	O	O	O
Externe veiligheid		O	O	O
Ecologie		O	O	O
Bodem en water		O	O	O
Cultuurhistorie		+	+	+
Archeologie		O	O	O
Energievoorziening	KoudeWarmteOpslag	O	+	+
Ruimtelijke kwaliteit	Inrichting openbare ruimte	+	+	+
	Inpandige fietsenstalling	+	+	+
	Inpandig laden en lossen	-/O	+	-/O
	Toepassen venstertijden	O	O/+	O

- : negatief effect
O : neutraal
+ : positief effect

Leemten in kennis

Inpassing kleinere zalen in de grote zaal
De aanvraag voor de monumentenvergunning is op dit moment in behandeling. De wijze waarop afstemming tussen initiatiefnemer en BMA plaatsvindt zal hierbij verder worden geformaliseerd. Hierbij zal bovendien worden vastgesteld op welke wijze de inpassing van de kleine zalen in de grote zaal plaats gaat vinden.

KoudeWarmteOpslag
Voor het realiseren van de KoudeWarmteOpslag dient een vergunningprocedure in het kader van de Grondwaterwet te worden doorlopen. Indien vergunbaar, worden door middel van voorschriften eisen gesteld aan het installeren en het gebruikmaken van KoudeWarmteOpslag ter beperking van de betreffende milieueffecten. Nader onderzoek met betrekking tot deze effecten zal in dat kader worden uitgevoerd

Evaluatie

Bovengenoemde leemten in kennis vormen geen belemmering voor de besluitvorming, omdat de relatieve verschillen tussen het voorgenomen initiatief en het Meest Milieuvriendelijke Alternatief door eventuele invulling van deze leemten in kennis niet of nauwelijks door zal worden beïnvloed.

Inhoudsopgave pagina

Leemten in kennis 8
Evaluatie 8
1 Inleiding 6
1.1 Algemeen 6
1.2 Doel van de m.e.r. 6
1.3 Procedure m.e.r. 6
1.3.1 Besluit m.e.r. 6
1.3.2 Bestemmingsplan en MER 7
1.3.3 Betrokken bij de milieueffectrapportage 7
1.3.4 Procedure en te nemen besluiten 8
1.4 De wijze waarop met de richtlijnen is omgegaan 9
1.5 Leeswijzer 11
2 Doel en motivering van het voorgenomen initiatief 12
2.1 Aanleiding van het voorgenomen initiatief 12
2.2 Doel en uitgangspunten van het voorgenomen initiatief 12
2.2.1 Doelstelling 12
2.2.2 Uitgangspunten 12
2.3 Beoordelingscriteria 13
2.3.1 Bezoekersaantallen en verkeersaantrekkende werking 13
2.3.2 Luchtkwaliteit 14
2.3.3 Geluid 14
2.3.4 Energievoorziening 14
2.3.5 Cultuurhistorie en archeologie 14
2.3.6 Leefbaarheid en hinder voor de buurt 14
3 Planologisch regime 15
3.1 Eerder genomen besluiten 15
3.1.1 Rijksbeleid 15
3.1.2 Provinciaal beleid 15
3.1.3 Gemeentelijk beleid 15
3.1.4 Stadsdeel 17
3.1.5 Conclusie beleid 19
3.2 Te nemen besluiten 20
3.2.1 Besluiten ten behoeve waarvan het MER wordt opgesteld 20
3.2.2 Overige te nemen besluiten 20
3.2.3 Overige van toepassingzijnde (wettelijke) normen 20
3.2.4 Planning en procedure 20
4 Beschrijving van het nieuwe City Theater 21
4.1 Voorgenomen initiatief 21
4.1.1 Arthousebioscoop, grand café met restaurant en een speelautomatencasino 21
4.1.2 Energievoorziening 22
4.1.3 Parkeren 22
4.1.4 Laden en lossen 22
4.1.5 Bezoekersaantallen 22
4.1.5.1 Jaarlijkse bezoekersaantallen bij voorgenomen initiatief 22
4.1.5.2 Modal spilt en gemiddelde voertuigbezetting auto's 24
4.1.5.3 Verkeersafwikkeling 24
4.1.6 Overzicht milieuaspecten, preventieve en mitigerende maatregelen 25
4.1.6.1 Aanlegfase 25
4.1.6.2 Bereikbaarheid en verkeersaantrekkende werking 25
4.1.6.3 Kwaliteit openbare ruimte en sociale veiligheid 26
4.1.6.4 Overige milieuaspecten 26

4.1.7 Flexibiliteit en onzekerheden ... 26
4.2 Varianten en alternatieven ... 26
4.2.1 Nulsituatie (referentiesituatie) ... 27
4.2.2 Meest Milieuvriendelijke Alternatief ... 27
5 Beschrijving van de huidige situatie ... 28
5.1 Ligging van het projectgebied ... 28
5.1.1 Projectgebied ... 28
5.1.2 Studiegebied ... 29
5.1.3 Ligging en omgeving ... 29
5.2 Nulsituatie: huidige situatie van het milieu en autonome ontwikkeling ... 30
5.2.1 Verkeer ... 30
5.2.2 Parkeren ... 33
5.2.3 Verkeersveiligheid ... 36
5.2.4 Lucht en geluid ... 36
5.2.5 Externe veiligheid ... 36
5.2.6 Ecologie ... 37
5.2.7 Bodem en water ... 37
5.2.8 Cultuurhistorie ... 37
5.2.9 Archeologie ... 38
6 Gevolgen voor het milieu ... 41
6.1 Bouwfase ... 41
6.1.1 Voorgenomen initiatief, duurzaam bouwen ... 41
6.1.2 Meest Milieuvriendelijk Alternatief: duurzaam bouwen ... 41
6.2 Verkeer ... 42
6.2.1 Verkeersprognose / verkeersaantrekkende werking ... 42
6.2.1.1 Maximum scenario ... 42
6.2.1.2 Gemiddeld scenario ... 42
6.2.1.3 Hypothetische 'worstcasevariant' ... 43
6.2.2 Parkeren ... 44
6.2.3 Meest Milieuvriendelijk Alternatief, verkeer ... 44
6.3 Lucht ... 45
6.4 Geluid ... 45
6.4.1 Geluid verkeersaantrekkende werking ... 45
6.4.2 Geluidbelasting bouwfase ... 45
6.4.3 Geluidbelasting indirecte hinder ... 46
6.4.4 Geluiduitstraling ten gevolge van het City Theater ... 46
6.4.5 Meest Milieuvriendelijk Alternatief, geluid ... 46
6.5 Energievoorziening ... 46
6.5.1 Voorgenomen initiatief: conventionele situatie ... 46
6.5.2 Meest Milieuvriendelijke Alternatief, WarmteKoudeOpslag ... 47
6.6 Openbare ruimte en sociale veiligheid ... 48
6.6.1 Voorgenomen initiatief, openbare ruimte ... 48
6.6.2 Meest Milieuvriendelijk Alternatief, openbare ruimte ... 48
6.7 Cultuurhistorie ... 49
6.8 Archeologie ... 50
7 Vergelijking van de alternatieven ... 51
7.1 Algemeen ... 51
7.2 Afweging alternatieven ... 51
7.3 Beschrijving voorkeursalternatief ... 52
8 Leemten in kennis en evaluatie ... 54
8.1 Leemten in kennis ... 54
8.2 Evaluatie ... 54

Bijlagen

1 Tekeningen
1.1 Topografische ligging
1.2 Kadastrale kaart
2 Verkeerstudie
3 BMA advies cultuurhistorie
4 BMA advies archeologie
5 Geluid
5.1 Bouwfase
5.2 Indirecte hinder
5.3 Geluiduitstraling
6 Haalbaarheidsonderzoek KoudeWarmteOpslag

1 Inleiding

1.1 Algemeen

Voor u ligt het Milieueffectrapport van City v.o.f. betreffende het voornemen het City Theater te renoveren en te verbouwen tot een hoogwaardige arthousebioscoop met zeven zalen, een grand café met restaurant, een speelautomatencasino in de kelder en een inpandige fietsenstalling. Deze rapportage is een onderdeel van de milieu-effectrapportage (m.e.r.)-procedure [1] die voor het initiatief wordt doorlopen.

1.2 Doel van de m.e.r.

Het doel van de milieueffectrapportage is om het milieubelang naast andere belangen een volwaardige plaats te geven tijdens de besluitvorming. Voor grootschalige projecten dient om die reden eerst de milieugevolgen in beeld worden gebracht voordat definitieve besluitvorming plaatsvindt.

Een ander belangrijk doel van de m.e.r. is het informeren en het bij het plan betrekken van belangstellenden. Dit krijgt vorm door de inspraakgelegenheden bij de start van de m.e.r. (ter inzage legging van de startnotitie) en na afronding van het opstellen van het MER (ter inzage legging van het MER).

1.3 Procedure m.e.r.

1.3.1 Besluit m.e.r.

De m.e.r. is wettelijk geregeld in de Wet milieubeheer (Wm) (hoofdstuk 7). De Wm is een kaderwet. Het geeft de algemene uitgangspunten van de milieuwetgeving. De details worden geregeld in Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB's), zoals het Besluit milieueffectrapportage (m.e.r.) 1994).

Het Besluit Milieueffectrapportage geeft aan wanneer een besluit m.e.r.-plichtig is. In het geval van toeristische en recreatieve voorzieningen stelt het Besluit het volgende:

- de aanleg van een of meer recreatieve of toeristische voorzieningen is m.e.r.-plichtig in alle gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een voorziening die 500.000 bezoekers of meer per jaar aantrekt, of een oppervlakte beslaat van 50 hectare of meer, of een oppervlakte beslaat van 20 hectare of meer in een gevoelig gebied (Besluit m.e.r., onderdeel C, categorie 10.1);
- de aanleg van een of meer recreatieve of toeristische voorzieningen is m.e.r.-beoordelingsplichtig bij een bezoekersaantal van 250.000 per jaar (Besluit m.e.r., onderdeel D, categorie 10.1).

In het geval van het City Theater is er sprake van de m.e.r.-plicht vanwege het verwachte aantal bezoekers op jaarbasis (zie ook hoofdstuk 4).

[1] In deze rapportage worden twee verschillende schrijfwijzen voor milieueffectrapportage gebruikt:
- De m.e.r.: de milieueffectrapportage, hiermee wordt de procedure bedoeld. Dit traject bestaat uit de startnotitie, richtlijnen en opstelling milieueffectrapport. Dit wordt ook wel de m.e.r.-procedure genoemd.
- Het MER: het milieueffectrapport zelf.

1.3.2 Bestemmingsplan en MER

De projectlocatie valt onder de werking van het bestemmingsplan "Leidse- en Weteringbuurt 1998". Aan het projectgebied is de bestemming "gemengde doeleinden" toegekend en is met symbolen op de plankaart aangeven welke specifieke bouw- en gebruiksmogelijkheden er gelden.

In hoofdstuk 4 is een uitgebreide omschrijving opgenomen van het voorgenomen initiatief. Voor het project geldt het volgende:

- Het gebruik van de locatie voor een automatencasino is niet binnen de vigerende bestemming toegestaan.
- De omvang van de horecavoorzieningen is groter dan 150 m^2. Hetgeen volgens het vigerende bestemmingsplan groter is dan toegestaan.

Voor deze planonderdelen is vrijstelling van het geldende bestemmingsplan met toepassing van artikel 19 van de Wet op de ruimtelijke ordening (WRO) nodig.

1.3.3 Betrokken bij de milieueffectrapportage

Initiatiefnemer

Na de bekendmaking van de startnotitie voor het City Theater is naam van de initiatiefnemer gewijzigd in City v.o.f. Voorheen waren de initiatiefnemer Pathé en Epicurus Real Estate. Het postadres van de initiatiefnemer is:
City v.o.f.
de heer P. van der Schans
Noordzijde 79
4225 PK Noordeloos

Bevoegd gezag

Het bevoegd gezag in deze procedure is het dagelijks bestuur van Stadsdeel Amsterdam-Centrum. Het postadres is:
Stadsdeel Amsterdam Centrum
Postbus 202
1000 AE Amsterdam

Commissie voor de milieueffectrapportage

Het bevoegd gezag wordt bij haar besluiten geadviseerd door de landelijke Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.). Deze onafhankelijke commissie bestaat uit verschillende deskundigen op milieugebied. Voor iedere milieueffectrapportage wordt uit de commissie een werkgroep samengesteld. Deze werkgroep heeft tot taak het bevoegd gezag eerst te adviseren over de inhoud van de richtlijnen (het richtlijnenadvies) en later over de juistheid en volledigheid van het MER (toetsingsadvies).

Wettelijke adviseurs

Het bevoegd gezag dient naast de Commissie m.e.r. ook advies in te winnen bij de wettelijke adviseurs. De wettelijke adviseurs adviseren het bevoegd gezag over de richtlijnen voor de inhoud van het MER en, wanneer het MER gereed is, over de kwaliteit en de volledigheid ervan.

Insprekers

Eenieder kan gedurende twee momenten in de m.e.r.-procedure gebruikmaken van een inspraakmogelijkheid:

- inspraak op de startnotitie: eenieder kan een voorstel doen voor een alternatief die in het MER onderzocht dient te worden;
- inspraak op de inhoud van het MER.

1.3.4 Procedure en te nemen besluiten

Om tot een afgewogen besluit te komen waarin de inspraak op verschillende momenten is gewaarborgd, wordt een besluitvormingsprocedure doorlopen die is opgebouwd uit een tweetal instrumenten, te weten:

1. de wettelijke regeling voor de milieueffectrappotage (Wet milieubeheer);
2. de Wet op de ruimtelijke ordening.

m.e.r.-procedure

De m.e.r.-procedure is opgebouwd uit twee fasen:

- de richtlijnenfase: in de richtlijnenfase wordt vastgesteld wat de inhoud van de MER moet zijn;
- de MER-fase: de MER wordt geschreven en inhoudelijk beoordeeld.

Startnotitie m.e.r.

De startnotitie maakt deel uit van de richtlijnenfase en heeft als doel derden (bijvoorbeeld burgers en belangengroepen), de wettelijke adviseurs en de Commissie voor de m.e.r. te informeren over de voorgenomen vestiging van het voorgenomen initiatief. De betrokkenen kunnen in de richtlijnenfase aangeven wat naar hun mening in het MER moet worden behandeld. De aankondiging voor de start van de procedure in Stadsdeel Nieuws nr. 25 is 25 juni 2007 gepubliceerd. De start van de ter inzage legging betreft 18 juni 2007. Door de deelraad zijn de Richtlijnen op augustus 2007 uitgebracht.

Opstellen MER

De initiatiefnemer heeft het opstellen van het MER conform de richtlijnen laten verzorgen. In het MER wordt ingegaan op de (beleids)achtergronden van het initiatief, beschouwde alternatieven voor de uitwerking van het initiatief en de te verwachten milieueffecten in vergelijking met de ontwikkeling van het gebied zonder de realisatie van het voorgenomen initiatief. De MER wordt tegelijkertijd met het ontwerp-vrijstellingsbesluit gepubliceerd.

Aanvaarding MER

Nadat de initiatiefnemer het MER heeft aangeboden aan het bevoegd gezag, toetst deze of het MER voldoet aan de richtlijnen en of het MER voldoende antwoord op alle vragen geeft. Als het dagelijks bestuur van Stadsdeel Amsterdam-Centrum positief oordeelt, aanvaardt ze het MER als basis voor verdere besluitvorming.

Inspraak op het MER

Na de aanvaarding brengt het bevoegd gezag het MER samen met het ontwerp-vrijstellingsbesluit in inspraak door ze ter visie te leggen. Tevens vraagt het bevoegd gezag advies over het MER aan de Commissie voor de m.e.r. en de wettelijke adviseurs.

Na verwerking van de (eventuele) inspraakreacties op het ontwerp-vrijstellingsbesluit en het MER en rekening houdend met de wettelijke adviezen, besluit het bevoegd gezag over het vrijstellingsbesluit.

Evaluatie

Het bevoegd gezag zal bij ingebruikname van het theatercomplex beoordelen of de milieueffecten overeenkomen met de in het MER beschreven effecten. Indien de effecten ernstiger blijken te zijn, zal het bevoegde gezag maatregelen treffen. Dit zal worden vastgelegd in een evaluatieprogramma.

Wet op de ruimtelijke ordening (Wro)
Het MER is opgesteld als onderdeel van de voorbereiding van het besluit in het kader van de Wro tot realisatie van het voorgenomen initiatief. De m.e.r.-procedure wordt uiteindelijk gekoppeld aan de te volgen Wro-procedure, die leidt tot goedkeuring van het bouwplan.

1.4 De wijze waarop met de richtlijnen is omgegaan

De vastgestelde richtlijnen zijn leidraad geweest bij het opstellen van het MER. De hoofdpunten van de richtlijnen zijn hierna samengevat en aangegeven is op welke plaats in het MER het betreffende punt aan de orde komt.

De richtlijnen beschrijven dat het initiatief City Theater in het bijzonder zal gaan om de mogelijke milieueffecten vanwege de bezoekersaantallen en de effecten van de verbouwing op cultuurhistorische waarden en archeologie.

tabel 1: hoofdpunten richtlijnen

Hoofdpunten richtlijn	Plaats in MER
Bezoekersaantallen	
De bezoekersaantallen dienen in het MER in de referentiesituatie en in de toekomstige situatie onderbouwd te worden. Het MER dient situaties te beschrijven met maximaal aantal bezoekers.	Paragraaf 4.1.5 Bezoekersaantallen voorgenomen initiatief, Paragraag 5.2.1. Verkeer Nulsituatie. Paragraaf 6.2 Verkeer.
Verkeer	
De commissie vindt de in de startnotitie beschreven opzet goed. Mogelijke verkeerstoename bepaalt de milieugevolgen op het gebied van luchtkwaliteit en geluid. Het MER dient te bestaan uit een verkeersstudie. Bij de berekeningen dient tenminste de maximale bezoekersaantallen voor de referentie- en toekomstige situatie te worden gebruikt. Ten behoeve van de toekomstige situatie dient rekening te worden gekomen met de scenario's wel of niet autoluw.	Paragraaf 4.1.5 Bezoekersaantallen voorgenomen initiatief, Paragraag 5.2.1. Verkeer Nulsituatie. Paragraaf 6.2 Verkeer
Luchtkwaliteit	
In het MER dient de aan het verkeer gerelateerde luchtverontreiniging beschreven te worden indien bezoekersaantallen toenemen.	Paragraaf 6.3 Lucht
Geluid	
In het MER dient onderzocht te worden of de effecten van de verandering van de functie leidt tot een verandering van de geluidsbelasting op de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen.	Paragraaf 6.4 Geluid
Energievoorziening: koude-/warmte-opslag	
Het systeem, de haalbaarheid, de mogelijk milieugevolgen (bodem en archeologie) en de effecten op de energievoorziening dienen in het MER beschreven te worden.	Paragraaf 6.4 Energievoorziening, Paragraaf 6.7 Archeologie. Paragraaf 5.2.10 Archeologie
Cultuurhistorie	
Eventuele consequenties voor het cultuurhistorische erfgoed dienen beschreven te worden. Voldoende inzicht dient geven te worden in de wijze waarop de nieuwe kleine zalen aansluiten op de bestaande constructie.	Paragraaf 5.2.9 Cultuurhistorie. Paragraaf 6.6 Cultuurhistorie

Indien in het MER eventueel van de specifieke richtlijnen is afgeweken wordt dit in het MER aangegeven.

1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijf de aanleiding van het voorgenomen initiatief. Daarnaast wordt ingegaan op het doel en de motivering van het ontwerp en de criteria ter beoordeling in het MER. Hoofdstuk 3 beschrijft het relevante beleid. Hoofdstuk 4 beschrijft de plannen tot ontwikkeling van het City Theater en de mogelijke alternatieven. In hoofdstuk 5 is de bestaande situatie van het milieu beschreven als referentie voor de effectenbeschrijvingen. Deze effectenbeschrijvingen zijn in hoofdstuk 6 gerapporteerd. Een vergelijking van voornemen en de alternatieven is in hoofdstuk 7 weergegeven. Het vervolg is in hoofdstuk 8 weergegeven in de vorm van de beschrijving van leemten in kennis en hoe daarmee omgegaan dient/kan worden. Tevens geeft hoofdstuk 8 een voorzet voor een evaluatieprogramma.

2 Doel en motivering van het voorgenomen initiatief

In dit hoofdstuk worden de onderstaande punten beschreven:
- Aanleiding van het voorgenomen initiatief.
- Doel en uitgangspunten van het voorgenomen initiatief.
- Beoordelingscriteria.

2.1 Aanleiding van het voorgenomen initiatief

Op 16 augustus 2005 is door Stadsdeel Amsterdam-Centrum ingestemd met het Plan van Aanpak 'gebiedsgerichte aanpak Leidsebuurt'. De Leidsebuurt bestaande uit het Leidseplein en omgeving, het Max Euweplein en een deel van de Marnixstraat en is een van de drie gebieden in de binnenstad die door het dagelijks bestuur zijn aangewezen voor een gebiedsgerichte aanpak. De Leidsebuurt is één van de meest intensief gebruikte gebieden van Amsterdam, mede door de unieke combinatie van wonen, winkelen, werken, uitgaan, horeca en toerisme. De Leidsebuurt moet uitgroeien tot een centrum van cultuur en ontmoetingsplek voor iedereen: met een veelzijdigheid aan terrassen, bioscopen, theaters en (muziek)podia.

Hierbij geldt de ambitie om het Leidseplein om te vormen tot internationaal cultureel uitgaanscentrum (L1). Het City Theater, gelegen tussen het Kleine Gartmanplantsoen en de Korte Leidsedwarsstraat, maakt onderdeel uit van deze buurt.

Gezien de staat van het pand, is restauratie van het complex zeer wenselijk. Het City Theater is sterk verouderd en voldoet kwalitatief en functioneel niet meer aan de huidige eisen. Ter voorbereiding op de voorgenomen ontwikkeling is de reguliere vertoning van films per 1 februari 2007 beëindigd. Deze periode is gebruikt ten behoeve van het uitvoeren van nader onderzoek. Onderdelen hiervan zijn gebruikt in het MER. Het theater wordt in overleg met het gemeentelijke bureau Monumenten en Archeologie gerestaureerd. Met de herontwikkeling van het City Theater op het Leidse Plein wordt in Amsterdam een nieuw concept voor het hedendaagse uitgaansleven gerealiseerd.

2.2 Doel en uitgangspunten van het voorgenomen initiatief

2.2.1 Doelstelling

City v.o.f. is voornemens het City Theater te renoveren en te verbouwen tot een hoogwaardige arthousebioscoop met zeven zalen, een grand café met restaurant, een speelautomatencasino in de kelder en een inpandige fietsenstalling.

2.2.2 Uitgangspunten

De planvorming van het City Theater is in december 2006 voorgelegd aan het dagelijks bestuur van stadsdeel Centrum. Aangegeven is dat de restauratie van het complex aan het Kleine Gartmanplantsoen in de ogen van het dagelijks bestuur van stadsdeel Centrum een belangrijke bijdrage kan leveren in het versterken van het culturele klimaat van het Leidseplein en omgeving.

Het dagelijks bestuur van stadsdeel Centrum wil onder een aantal randvoorwaarden medewerking verlenen. De randvoorwaarden van stadsdeel Centrum zijn:

- Het City Theater (gemeentelijk monument, architect Jan Wils) wordt in overleg met het gemeentelijk bureau Monumenten en Archeologie gerestaureerd.
- De restauratie dient een positieve bijdrage te leveren aan de Integrale gebiedsgerichte aanpak van de Leidsebuurt, zoals vastgelegd in de nota 'Gebiedsgerichte aanpak Leidsebuurt Visie en Plan van Aanpak', vastgesteld door het dagelijks bestuur.
- In de nieuwe arthousebioscoop komen zeven bioscoopzalen van elk circa negentig stoelen, horecavoorziening en in de kelder een speelautomatencasino met maximaal 180 speelautomaten. De exploitatievergunning die JVH nu heeft voor de locatie Reguliersbreestraat zal hiervoor omgezet moeten worden naar de locatie van het City Theater. Het nieuwe speelautomatencasino zal circa 1.100 m^2 beslaan.
- De verordening 'speelautomaten en speelautomatenhallen van 7 mei 2003' bepaalt dat in de binnenstad maximaal negentien speelautomatenhallen gevestigd mogen zijn. Hieruit volgt dat als JVH verhuist naar het City Theater in de vertreklocatie geen nieuw/ander speelautomatencasino mag worden gevestigd. JVH dient te garanderen dat het speelautomatencasino aan de vertreklocatie wordt gesloten en dat die functie daar definitief stopt. Het dagelijks bestuur streeft naar versterken van de winkelfunctie in de Reguliersbreestraat en zal geen medewerking verlenen aan vestiging van een eventueel ander speelautomatencasino aldaar.
- De toegang naar de kelder zal vanuit de Korte Leidsedwarsstraat plaatsvinden met voor de kelder alleen een transportingang en nooduitgang aan het Kleine Gartmanplantsoen.
- Het gesloten karakter van de achtergevel van het City Theater aan de Korte Leidsedwarsstraat wordt opgeheven doordat hier een entree zowel naar de kelder als naar de horeca en de bioscoop komt.
- De naamsaanduiding voor het speelautomatencasino mag uitsluitend aan de zijde van de Kort Leidsedwarsstraat worden aangebracht en dient overeen te stemmen met de voorwaarden uit het Welstandsbeleid 2006.
- Inpandig dient een fietsenstalling te worden gerealiseerd, zodat bezoekers die met de fiets komen beperkt beslag op de openbare ruimte hoeven te leggen.

2.3 Beoordelingscriteria

Bij het initiatief City Theater staan de mogelijke milieueffecten met nam in relatie tot de bezoekersaantallen en de effecten van de verbouwing. De volgende beoordelingscriteria hebben in het bijzonder betrekking op deze aspecten:

- bezoekersaantallen;
- verkeersaantrekkende werking;
- luchtkwaliteit;
- geluid;
- energievoorziening (koude-/warmte-opslag);
- cultuurhistorie;
- (leefbaarheid en hinder voor de buurt).

2.3.1 Bezoekersaantallen en verkeersaantrekkende werking

In het MER wordt de verandering in bezoekersaantallen vastgesteld. De mogelijke verandering in het bezoekersaantal en bijbehorende gemotoriseerd verkeer mag niet tot gevolg hebben dat de omgeving slechter bereikbaar wordt en dat een te hoge druk op de openbare verkeerscapaciteit wordt gelegd. Rekening dient te worden gehouden met de scenario's wel of niet autoluw van de Leidsebuurt en met andere publieksaantrekkende functies in de nabije omgeving (L2). In overeenstemming tot de Richtlijnen voor het MER wordt aan deze aspecten getoetst.

2.3.2 Luchtkwaliteit

In het MER wordt vastgesteld in hoeverre het voorgenomen initiatief invloed heeft op het autoverkeer. Conform de richtlijnen voor het MER wordt indien blijkt dat het autoverkeer in de toekomstige situatie afneemt, in het MER volstaan met een kwalitatieve beschouwing van de (positieve) gevolgen voor de luchtkwaliteit (L2).
Indien blijkt dat het autoverkeer in de toekomstige situatie toeneemt, worden de gevolgen van het initiatief voor de luchtkwaliteit beschreven, onafhankelijk of sprake is van een overschrijding van de grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit (L2).

2.3.3 Geluid

In het kader van de Wet geluidhinder wordt in het MER onderzocht of de effecten van de verandering van de functie van de locatie leidt tot een verandering van de geluidsbelasting op de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen. De volgende geluidsaspecten worden onderzocht:

- het verkeerslawaai, afhankelijk van de mogelijke verandering in de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer;
- de tijdelijke overlast tijdens de bouwfase;
- de effecten van de veranderende functie van het theater zelf (laden en lossen, aan- en afrijdend publiek, geluid ten gevolge van de voorstellingen, casino en restaurant zelf).

2.3.4 Energievoorziening

In het MER wordt de praktische haalbaarheid van WarmteKoudeOpslag beschouwd. De mogelijke milieugevolgen van de aanleg en gebruik van dit systeem worden inzichtelijk gemaakt. Rekening wordt gehouden met mogelijke negatieve effecten (bodem en archeologie) en mogelijke positieve effecten (energieverbruik). Conform de Richtlijn voor het MER wordt in het MER dit aspect beoordeeld.

2.3.5 Cultuurhistorie en archeologie

Cultuurhistorie
In overleg met het gemeentelijk Bureau Monumenten en Archeologie wordt het City Theater gerestaureerd. Naar aanleiding van de aanvraag Monumentenvergunning heeft het Bureau Monumenten en Archeologie (BMA) van de gemeente een advies opgesteld. Het advies is opgenomen in bijlage 3. De cultuurhistorische aspecten worden in het MER beoordeeld.

Archeologie
Beroering van de bodem en de daarmee mogelijk gepaarde beroering van de aanwezige archeologische waarden vindt enkel plaats bij mogelijke realisatie van KoudeWarmteOpslag. In dat kader worden de effecten van de aanleg en het gebruik van de WarmteKoudeOpslag beschreven op (de bodem en) de archeologische waarden.

2.3.6 Leefbaarheid en hinder voor de buurt

In het MER wordt onderzocht of het voorgenomen initiatief invloed heeft op de leefbaarheid en de hinder van de directe omgeving.

3 Planologisch regime

Hoofdstuk 3 geeft inzicht in het relevante beleidskader en toetsing aan het beleid. Aangegeven wordt voor welk besluit het MER is opgesteld en welke procedures aan de besluitvorming ten grondslag liggen. Tevens is aangegeven welke overige procedures gevolgd worden.

3.1 Eerder genomen besluiten

Onderscheid wordt gemaakt in het geldende rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid. Dit beleid geeft het kader aan ten aanzien van de geldende randvoorwaarden voor de keuzes die gemaakt moeten worden over (de uitvoering van) het voorgenomen initiatief.

3.1.1 Rijksbeleid

Nota Ruimte (2005) (L3)

De Nota Ruimte is op 27 februari 2006 in werking getreden. Het hoofddoel van het nationaal ruimtelijke beleid is ruimte scheppen voor verschillende ruimtevragende functies op het beperkte oppervlak, dat Nederland ter beschikking staat. Het Rijk wil verstedelijking en infrastructuur zoveel mogelijk bundelen in nationale stedelijke netwerken, economische kerngebieden en hoofdverbindingsassen. Amsterdam valt binnen het gebied van de nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur. Door middel van bundeling en organisatie wil het Rijk beleidsstrategieën voor economie, infrastructuur en verstedelijking hanteren. De daaruit afgeleide beleidsdoelen zijn: ontwikkeling van nationale stedelijke netwerken en stedelijke centra, versterking van de economische kerngebieden, verbetering van de bereikbaarheid, verbetering van de leefbaarheid en sociaal-economische positie van steden, bereikbare en toegankelijke recreatievoorzieningen in en rond de steden, behoud en versterking van de variatie tussen stad en land, afstemming van verstedelijking en economie met de waterhuishouding, en waarborging van milieukwaliteit en veiligheid.

Met de Nota Ruimte heeft het kabinet gekozen voor een dynamisch, op ontwikkeling gericht ruimtelijk beleid. Het accent verschuift daarmee van het stellen van beperkingen naar het stimuleren van ontwikkelingen. Er wordt meer nadruk gelegd op "ontwikkelingsplanologie" en minder op "toelatingsplanologie". Daarbij is het belangrijk dat iedere overheidslaag in staat wordt gesteld de eigen verantwoordelijkheid waar te maken.

Een van de verantwoordelijkheden van de gemeente is gericht op het optimaal benutten van het huidige bebouwde gebied. Voorliggend project sluit hierop aan, omdat het een bijdrage levert aan het versterken van een bestaand stedelijk cultureel gebied en uitgaansgebied.

3.1.2 Provinciaal beleid

Streekplan "Noord-Holland Zuid" (L4)

Het streekplan "Noord-Holland Zuid" is op 17 februari 2003 door Provinciale Staten vastgesteld. Amsterdam neemt een bijzondere positie in binnen dit streekplangebied. Amsterdam kent een grote mate van beleidsvrijheid en stelt voor haar grondgebied een Structuurplan op. Dit plan heeft dezelfde status als het streekplan.

3.1.3 Gemeentelijk beleid

Structuurplan 'Kiezen voor stedelijkheid' (L5)

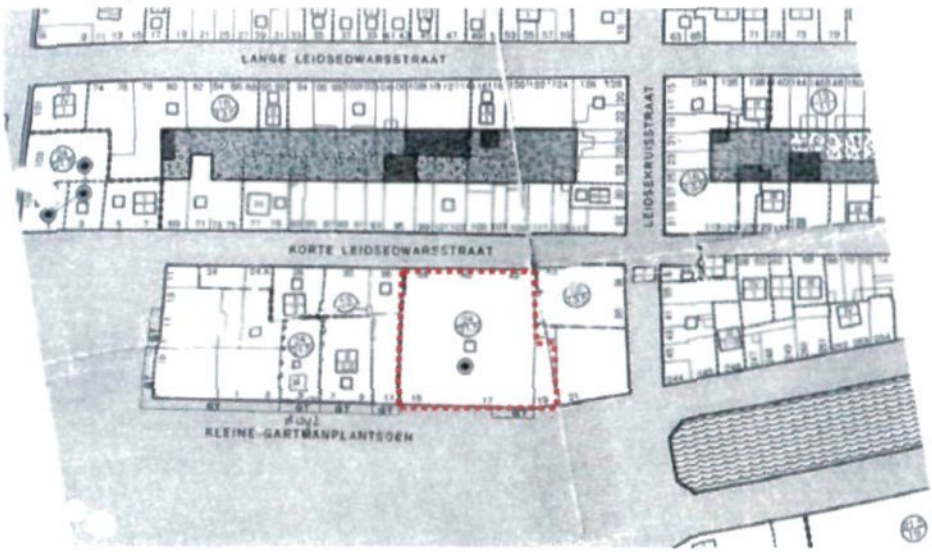
Het Structuurplan "Kiezen voor stedelijkheid" (vastgesteld door de gemeenteraad in april 2003) is gelijktijdig met het Streekplan Noord-Holland Zuid ontwikkeld. Beide producten hangen sterk samen en beide visies op de ruimtelijke ordening corresponderen met elkaar. Het Structuurplan "Kiezen voor stedelijkheid" heeft de status van een Streekplan, omdat het is vastgesteld als uitwerking van het Streekplan Noord-Holland Zuid voor het grondgebied van de gemeente Amsterdam. Het projectgebied maakt deel uit van de binnenstad en ligt in

het gebied dat in het structuurplan is aangemerkt als 'grootstedelijk kerngebied'. Het grootstedelijk kerngebied is bepalend voor de uitstraling van Amsterdam als internationaal cultureel, economisch en toeristisch centrum. De ruimte voor innovatieve, culturele en economische activiteiten zal hier worden vergroot. De toekomstvisie voor de binnenstad is dat dit gebied op lange termijn een gebied moet blijven met een mix van functies, ongeveer zoals dat nu het geval is. Voorkomen moet worden dat het wonen teveel gaat domineren. Het streven is om het vloeroppervlak van de verschillende soorten functies ongeveer te handhaven op het huidige niveau. De binnenstad en de gordels daaromheen hebben baat bij investeringen in de kwaliteit van de openbare ruimte. Voor de inwoners van Amsterdam vormen de mogelijkheden voor gevarieerde vrijetijdsactiviteiten in de nabijheid een bijzondere kwaliteit van Amsterdam. In dit verband blijft de ontwikkeling van recreatieve concentratiepunten actueel. Een recreatief concentratiepunt is een aaneengesloten gebied, waar dankzij de combinatie van verschillende voorzieningen het recreatief gebruik een van de voornaamste functies is. Onder die voorzieningen vallen bijvoorbeeld parken, horeca, markten, bibliotheken en musea, winkels en kantoren en dergelijke. Recreatieve concentratiepunten zijn gebaat bij fijnmazig mengen van functies en bij een hoge kwaliteit van de openbare ruimte. Ze vragen om investeringen en om ruimte. Voorliggend project geeft hier mede invulling aan, omdat het een bijdrage levert aan het versterken van een bestaand stedelijk cultureel gebied en uitgaansgebied.

Vigerend bestemmingsplan (L6)
Het projectgebied behoort tot het bestemmingsplan 'Leidse- en Weteringbuurt 1998'. In het bestemmingsplan 'Leidse- en Weteringbuurt 1998' van gemeente Amsterdam is voor het gebruik van de betreffende gronden de bestemming "Gemengde doeleinden" opgenomen. Met symbolen op de bij het bestemmingsplan behorende plankaart.

In figuur 1 is een uitsnede van de plankaart van het bestemmingsplan opgenomen.

figuur 1: uitsnede plankaart bestemmingsplan 'Leidse- en Weteringbuurt 1998' inclusief arcering projectgebied



3.1.4 Stadsdeel

Nota Gebiedsgerichte aanpak Leidsebuurt Visie en Plan van Aanpak (L7)
Een aantal gebieden in de binnenstad is benoemd tot parels van stadsdeel Amsterdam-Centrum. Voor de ontwikkeling van zo een gebied is een integraal gebiedsgerichte aanpak noodzakelijk. In die gebiedsgerichte aanpak worden publieke en private plannen, investeringen en beheer in samenhang uitgevoerd en integraal op elkaar afgestemd.

De Leidsebuurt is onder andere genoemd als parel en is een van de meest intensief gebruikte gebieden van Amsterdam, mede door de unieke combinatie van wonen, winkelen, werken, uitgaan, horeca en toerisme. Deze mix van functies is de grote kracht van het gebied. Door het dagelijks bestuur is op 16 augustus 2005 een visie en een Plan van Aanpak vastgesteld voor de verschillende thema's die in dit gebied spelen: cultuur, horeca, bebouwing, bereikbaarheid, openbare ruimte, veiligheid en samenwerking. Doel van de gebiedsgerichte aanpak Leidsebuurt is om verdere stappen te zetten in de ontwikkeling van het gebied en initiatieven te coördineren teneinde het gebied beter te laten functioneren als ontmoetingsplek voor iedereen en als cultureel centrum van Amsterdam. Met de nieuwe invulling en renovatie van het City Theater wordt het pand getransformeerd naar een hedendaagse uitgaansgelegenheid die past binnen het totaalbeeld van de vernieuwde Leidsebuurt.

Nota van Uitgangspunten 'Verkeerskundig Onderzoek Leidsebuurt' (L1)
In de Nota van Uitgangspunten Verkeerskundig Onderzoek Leidsebuurt zijn de resultaten weergegeven van een verkennend verkeerskundig onderzoek naar de problemen, visie en uitwerkingen voor het onderdeel openbare ruimte van de aanpak van de Leidsebuurt.
In het verleden is de Leidsebuurt en vooral het Leidseplein onderhavig geweest aan allerlei functionele eisen die beperkingen aan de ruimtelijkheid hebben opgelegd. De Leidsebuurt is een optelsom van eisen en wensen geworden. Hierin domineren een aantal soorten gebruik en is van een samenhangend geheel geen sprake meer. Voornamelijk zijn deze eisen en wensen ten koste gegaan van het gebruik door voetgangers.

Door bundeling en het beter faciliteren van de infrastructuur zal de verkeersfunctie van de Leidsebuurt in termen van de weg vinden, veiligheid en bereikbaarheid sterk verbeteren. Tegelijkertijd zal dit een vergroting van de ruimte voor de voetgangers opleveren en het karakter van het Leidseplein als verblijf- en bestemminggebied versterken. Primaat is het streven om de Leidsebuurt terug te geven aan de voetgangers. Daarvoor moeten een aantal maatregelen worden getroffen. Een van de maatregelen betreft de aanpak van het stallen van fietsen. Er komen zeer veel bezoekers naar de Leidsebuurt met de fiets. Er zijn momenteel 1.400 fietsparkeerplaatsen op het maaiveld. De meeste fietsen worden los op straat gestald. Er is een tekort van circa 2.000 stallingplaatsen.

Hierdoor ontstaat op straat op veel plaatsen overlast door geparkeerde fietsen. Door de grote aantallen ziet de openbare ruimte er rommelig en vervuild uit. Er zijn plannen voor de realisatie van een centrale ondergrondse stalling die plaats biedt aan 4.000 fietsen.

Voor het autoverkeer geldt dat de aanwezige rijwegen als belemmerend worden ervaren voor de bewegingsvrijheid van voetgangers. Voor (bezoekende) automobilisten is nauwelijks ruimte voor parkeren. Doelstelling is om de doorgaande wegen af te sluiten voor autoverkeer. De Leidsekade tussen de Leidsegracht en het Leidseplein zal dan alleen binnen een bepaald regime bereikbaar zijn voor bestemmingsverkeer.

Voor het City Theater geldt dat de realisatie van een inpandige fietsenstalling deel uitmaakt van het project. Dit sluit aan op de het beleid om het aantal gestalde fietsen op straat terug te dringen. Binnen de beperkingen die de monumentenstatus met zich meebrengt, is 130 m^2 van het pand geschikt te maken als fietsenstalling. Deze voorziening wordt aangevuld door de 's avonds niet gebruikte fietsenrekken van de zeer nabij gelegen school aan de Zieseniskade als

tijdelijke fietsenstalling voor de overige fietsen aan te wenden. Deze tijdelijke oplossing is nodig totdat de door het stadsdeel geplande nieuwe fietsenstalling bij het Leidseplein is gerealiseerd. Verder is de verwachting dat de nieuwe inrichting een lagere verkeersaantrekkende werking heeft dan de huidige functie van het pand.

In het kader van het opstellen van het MER is een berekening gemaakt van de verkeersaantrekkende werking. Hiervoor wordt verwezen naar de navolgende paragraaf 'Verkeer'. Uit die paragraaf blijkt dat de verkeersaantrekkende werking afneemt.

Nota 'Naar een eigentijds, transparant horecabeleid in de Amsterdamse Binnenstad' (L8)
Op 26 juni 2003 heeft de stadsdeelraad ingestemd met de Horecanota 'Naar een eigentijds, transparant horecabeleid in de Amsterdamse Binnenstad'. In deze nota (gebaseerd op hoofdlijnen) wordt de bestaande regelgeving tegen het licht gehouden en waar nodig aangepast, waarbij handhaving een centrale rol speelt. Het Dagelijks Bestuur (DB) wil hiermee een einde maken aan alle verwarring over en versnippering van het beleid en duidelijkheid creëren voor zowel ondernemers, bewoners als handhavers.

De horeca is van groot belang voor de Amsterdamse binnenstad. Het is een bron van vermaak en ontspanning en biedt mensen de mogelijkheid om met elkaar in contact te komen. Het is een onlosmakelijk deel geworden van de vrijetijdsbesteding - een dagje winkelen, een avondje uit, een kort verblijf - en in toenemende mate ook van het nachtleven. Hiermee draagt de horeca bij aan de veelzijdigheid en veelkleurigheid van de stad. Veelkleurigheid in activiteiten zoals wonen, werken, cultuur, kunst, economie, recreëren en historische waarde: het beschermd stadsgezicht. Op deze manier draagt de horeca bij aan een delicaat evenwicht tussen de -culturele- voorzieningen, werk en goede sfeer. Daarnaast zorgt de horeca voor een niet gering deel van de Amsterdamse werkgelegenheid in de binnenstad.

Voorliggend project betreft de realisatie van horecavoorzieningen in een pand waar op grond van het bestemmingsplan horecavoorzieningen zijn toegelaten. De horecavoorzieningen maken deel uit van een totaalconcept waarbij sprake is van een 'mengvorm'. Mengformules voorzien in een algemeen maatschappelijke behoefte en dragen bij aan een gezonde economische ontwikkeling. Het project betreft een 'arthouseconcept' waarbij gericht wordt op publiek dat afkomt op de kwaliteitsfilm. Horeca vormt een belangrijk onderdeel van dit concept; de bezoeker gaat naar de film met alles wat daarbij hoort. Dit geldt ook voor het automatencasino. Het betreft een functie die wordt geëxploiteerd onder de merknaam Jack's Casino. Jack's Casino is een kansspelconcept van hoge kwaliteit. Gastvrijheid, gezelligheid, service, een trendy en verrassend in- en exterieur zijn kenmerkend voor het concept.

In samenwerking met de Pathé-bioscoop en de horeca worden gezamenlijke arrangementen aangeboden in de vorm van een combinatie van bioscoop-, horeca- en casinobezoek. Voor de bezoekers van het casino geldt wel een verplichte registratie- en toegangscontrole. Daarbij geldt een leeftijdsgrens van 21 jaar (wettelijk is die op 18 jaar gesteld).

De gecombineerde functies zal de beleving van luxe en kwaliteit onderling versterken en het totaalbeeld van City Theater bepalen. Het onderscheidend vermogen van de herinrichting van het City Theater zit niet alleen in de diversiteit van het concept, maar eveneens in de luxueuze uitstraling en vormgeving.

De uitstraling wordt versterkt met behulp van de renovatie van de gevel, wat met name financieel mogelijk wordt gemaakt door betrokkenheid van het speelautomatencasino.

Uitgangspunten
De planvorming van het City Theater is in december 2006 voorgelegd aan het dagelijks bestuur van het stadsdeel Centrum. Aangegeven is dat de restauratie van het complex aan het Kleine Gartmanplantsoen in de ogen van het dagelijks bestuur van stadsdeel Centrum een belangrijke bijdrage kan leveren in het versterken van het culturele klimaat van het Leidseplein en omgeving. Bekend is, dat om het plan te financieren voor zowel de opknapbeurt van het theater als de beoogde exploitatie, het verhuren van de kelder met een structurele opbrengst noodzakelijk is en dat daarvoor eigenlijk alleen een speelautomatenexploitant in aanmerking komt. Het is het dagelijks bestuur bekend, dat de exploitant van de bioscoop (Pathé) deze formule samen met de exploitant van de automatencasino (JVH) in Rotterdam tot tevredenheid van alle betrokkenen heeft gerealiseerd. Het dagelijks bestuur van stadsdeel Centrum wil onder een aantal randvoorwaarden/uitgangspunten medewerking verlenen. De randvoorwaarden/uitgangspunten zijn opgenomen in paragraaf 2.2.2.

Uit de beschrijving van het project en uit de beleidsparagrafen blijkt dat aan de uitgangspunten wordt voldaan.

3.1.5 Conclusie beleid

Het gemeentelijk beleid en stadsdeel beleid is gericht op het beter laten functioneren van het gebied 'Leidseplein en omgeving' als ontmoetingsplek voor iedereen en als cultureel centrum van Amsterdam. Het project levert hieraan een belangrijke bijdrage. Voor de ruimtelijke effecten geldt dat door de renovatie de voorgevel van het gemeentelijke monument in oude luister wordt hersteld. Door de achterzijde van het gebouw als een tweede voorzijde te ontwerpen, wordt een goede bijdrage geleverd aan het opheffen van het gesloten karakter in dit deel van de Korte Leidsedwarsstraat. Daarbij zal de inpandige fietsenstalling een positieve bijdrage leveren aan het beleid om het aantal gestalde fietsen op straat terug te dringen. Daarbij wordt voldaan aan de uitgangspunten die in december 2006 door het stadsdeel zijn opgesteld. Binnen de beperkingen die de monumentenstatus met zich meebrengt is 130 m^2 van het pand geschikt te maken voor de fietsenstalling. Deze voorziening wordt aangevuld door de 's avonds niet gebruikte fietsenrekken van de zeer nabij gelegen school aan de Zieseniskade als tijdelijke fietsenstalling aan te wenden voor de overige fietsen. Deze tijdelijke oplossing is nodig totdat de door het stadsdeel geplande nieuwe fietsenstalling bij het Leidseplein is gerealiseerd.

Functioneel geldt dat sprake is van een 'mengvorm' van horeca en uitgaansgelegenheid. Mengformules voorzien in een algemeen maatschappelijke behoefte en dragen bij aan een gezonde economische ontwikkeling. Het project betreft een 'arthouseconcept' waarbij gericht wordt op publiek dat afkomt op de kwaliteitsfilm. Horeca vormt een belangrijk onderdeel van dit concept; de bezoeker gaat naar de film met alles wat daarbij hoort. Dit geldt ook voor het automatencasino. Luxe, gastvrijheid, gezelligheid, service, een trendy en verrassend in- en exterieur zijn kenmerkend voor het concept dat met de automatencasino wordt voorgestaan.

In samenwerking met de bioscoop en de horeca worden gezamenlijke arrangementen aangeboden in de vorm van een combinatie van bioscoop-, horeca- en casinobezoek.De gecombineerde functies zal de beleving van luxe en kwaliteit onderling versterken en het totaalbeeld van City Theater bepalen. De uitstraling wordt versterkt met behulp van de renovatie van de gevel, wat financieel mogelijk wordt gemaakt door betrokkenheid van het speelautomatencasino. Het City Theater levert in haar functie en uitvoering een bijdrage aan het versterken van het culturele klimaat van het Leidseplein en omgeving.

Het onderscheidend vermogen van de herinrichting van het City Theater zit niet alleen in de diversiteit van het concept, maar met name in de uitstraling en vormgeving.

3.2 Te nemen besluiten

3.2.1 Besluiten ten behoeve waarvan het MER wordt opgesteld

De m.e.r. is wettelijk geregeld in de Wet milieubeheer (Wm). Het MER is opgesteld als onderdeel van de voorbereiding van het besluit in het kader van de Wro tot realisatie van het voorgenomen initiatief. De m.e.r.-procedure wordt uiteindelijk gekoppeld aan de te volgen Wro-procedure, die leidt tot goedkeuring van het bouwplan.

3.2.2 Overige te nemen besluiten

Ten behoeve van het voorgenomen initiatief dient een vergunning in het kader van de Wet milieubeheer te worden verleend. Tevens is een bouwvergunning vereist op grond van de Woningwet. Voor het verlenen van de bouwvergunning dient aan de voorwaarden van de Wet milieubeheer te zijn voldaan.
Verder dienen de volgende vergunningen te worden verkregen:

- Monumentenvergunning;
- Sloopvergunning;
- (eventueel) vergunning in het kader van de Grondwaterwet;
- Speelautomatenvergunning;
- Horecavergunning.

3.2.3 Overige van toepassingzijnde (wettelijke) normen

Besluit luchtkwaliteit
Op 4 mei 2005 is het Besluit luchtkwaliteit 2005 (BLK) samen met de Meetregeling Luchtkwaliteit 2005 in werking getreden. Het doel hiervan is de bescherming van mens en milieu tegen de negatieve effecten van luchtverontreiniging. Het besluit is primair gericht op het voorkomen van effecten op de gezondheid van de mens. Daartoe zijn er grenswaarden voor een zestal luchtverontreinigende stoffen opgenomen. Bij ruimtelijke plannen moet hier rekening mee worden gehouden, waarbij ook gekeken wordt of door realisatie van het plan de luchtkwaliteit verslechtert.

Geluid
Bij de beschrijving van de geluidsbelastingen dient rekening te worden gehouden met de gewijzigde Wet geluidhinder. De te gebruiken modelberekeningen dienen te voldoen aan de Meet- en rekenvoorschrift geluidhinder 2006.

3.2.4 Planning en procedure

In onderstaande tabel de planning verkort weergegeven.

tabel 2: planning

Onderdeel	Datum
Startnotitie	Juni 2007
Ruimtelijke onderbouwing ten behoeve van artikel 19 Wro	Juni 2007
MER	Augustus 2007

4 Beschrijving van het nieuwe City Theater

In dit hoofdstuk wordt het voorgenomen initiatief tot ontwikkeling van het City Theater nader omschreven. Inzicht wordt gegeven in de verschillende situaties die leiden tot verschillen in bezoekersaantallen. Tot slot worden de mogelijke alternatieven beschreven.

4.1 Voorgenomen initiatief

4.1.1 Arthousebioscoop, grand café met restaurant en een speelautomatencasino

City v.o.f. is voornemens het City Theater te renoveren en te verbouwen tot een hoogwaardige arthousebioscoop met zeven zalen met in totaal 625 stoelen, een grand café met restaurant en een speelautomatencasino in de kelder. Tevens wordt inpandig een fietsenstalling gerealiseerd. De restauratie en interne verbouwing levert een bijdrage aan het versterken van het culturele klimaat van het Leidseplein en omgeving. Het City Theater wordt in overleg met het gemeentelijk bureau Monumenten en Archeologie gerestaureerd.

Als onderdeel van de renovatie wordt de voorgevel van het gebouw in oude luister hersteld. De achterzijde van het gebouw zal als een tweede voorzijde ontworpen worden, waardoor een goede bijdrage geleverd wordt aan een nieuwe façade aan de Korte Leidsedwarsstraat. Deze zijde was oorspronkelijk de achterzijde, maar wordt nu ontwikkeld tot een hoogwaardige ingang. Met name dit deel van de Korte Leidsdwarsstraat kent op dit moment een gesloten karakter met een beperkt aantal bezoekers. Doordat de huidige gesloten achterzijde wordt vervangen door een entree, ontstaat toeloop van bezoekers naar dit deel van de Korte Leidsedwarsstraat. De verlevendiging is een positief effect van het project door de sociale controlerende werking die de extra toeloop met zich meebrengt en draagt hierdoor in belangrijke mate bij aan de sociale veiligheid in de Korte Leidsdwarsstraat.

Het concept in het hele gebouw gaat uit van openheid en transparantie. Dit wordt doorgevoerd door het terugbrengen van de originele vide. Vanaf het balkon op de eerste verdieping wordt hierdoor uitzicht gecreëerd naar de begane grond. Vanwege de gekozen sprinklerinstallatie als brandblusvoorziening wordt deze architectuur mogelijk gemaakt.

In de kelder van het pand komt een speelautomatencasino met circa 180 automaten. Ten behoeve van deze voorzieningen geeft de exploitant (JHV) de exploitatievergunning aan Reguliersbreestraat op. Doordat het automatencasino zich vestigt in de kelder van het City Theater, wordt de restauratie van de gevels financieel mogelijk gemaakt.

Op de begane grond en eerste verdieping worden horecavoorzieningen gecreëerd met een totale omvang van circa 1.300 m^2. Deze horecavoorzieningen zijn mede ondersteunend voor de bioscoop en het speelautomatencasino. De tweede, derde en vierde verdieping bieden ruimte aan zeven bioscoopzalen met elk circa negentig stoelen per zaal.

In de huidige grote zaal worden drie zalen gebouwd, op de balkons komen twee zalen en in de toneeltoren worden de overige twee zalen gebouwd. Hierdoor ontstaat een zevental kleinere zalen die passen binnen het 'arthouseconcept', waar kwaliteitsfilms voor een kleiner publiek getoond worden. Samen met de horeca-invulling biedt dit een concept waar het publiek naar toegaat voor een 'avondje uit'.

De hoofdingang van de bioscoop en horecavoorziening ligt aan de zijde van het Kleine Gartmanplantsoen, maar deze zijn ook bereikbaar via de entree in de Korte Leidsedwarsstraat. De entree van het speelautomatencasino ligt aan de Korte Leidsedwarsstraat, waardoor via een eigen ingang de begane grond en het speelautomatencasino in de kelder worden bereikt. Deze eigen ingang is mede nodig omdat het automatencasino andere openings- en sluitingstijden heeft dan de bioscoop- en horecavoorzieningen.

Het concept in het gebouw vraagt veel flexibiliteit. Deze flexibiliteit wordt ondersteund door een sprinklerinstallatie, waardoor beperkingen door compartimentering minimaal zijn. Alle installaties in het gebouw worden volledig vernieuwd en volledig afgestemd op de huidige huurders.

4.1.2 Energievoorziening

Indien praktisch uitvoerbaar wordt gekozen voor een milieuvriendelijke koeling en verwarming met grondwater. Het WKO-systeem (WKO = WarmteKoudeOpslag) zal daarbij worden uitgevoerd met een monobron. De boring ten behoeve van de WKO zal worden geplaatst aan de kant van het Kleine Gartmanplantsoen op een nog niet exact bekende locatie, maar zo dicht mogelijk bij het City Theater. De praktische uitvoerbaarheid van dit systeem wordt op dit moment nader onderzocht.

4.1.3 Parkeren

In het voorgenomen initiatief zijn geen mogelijkheden opgenomen tot (inpandig) parkeren van auto's ter plaatse van het City Theater. Bezoekers dienen te parkeren ter plaatse van de openbare parkeerplaatsen op straat of in de parkeergarages.

Wel wordt inpandig een fietsenstalling gerealiseerd van 130 m^2, hetgeen binnen de monumentenstatus maximaal haalbaar is. Deze voorziening wordt aangevuld door de 's avonds niet gebruikte fietsenrekken van de zeer nabijgelegen school aan de Ziesenisekade als tijdelijke fietsenstalling voor de overige fietsen aan te wenden. Deze tijdelijke oplossing is nodig totdat de door het stadsdeel geplande nieuwe fietsenstalling bij het Leidseplein is gerealiseerd.

4.1.4 Laden en lossen

Ten behoeve van de aan- en afvoer van apparatuur, catering, de post, ophalen van afval et cetera doet vrachtverkeer het City Theater aan. Het laden en lossen vindt plaats aan de Kleine Gartmanplantsoen (aan de voorzijde van het City Theater) aanwezig. Het vrachtverkeer maakt uitsluitend gebruik van deze laad- en losruimte. Ten behoeve van het laden en lossen is uitgegaan van één zware vrachtwagen of drie middelzware vrachtwagens per dag.

4.1.5 Bezoekersaantallen

Zoals in de richtlijnen voor het MER is verwoorden zal het initiatief City Theater in het bijzonder gaan om de mogelijke milieueffecten vanwege de bezoekersaantallen. De bezoekersaantallen zijn bepalend voor de te verwachte verkeerseffecten en de daarvan af te leiden milieueffecten.

4.1.5.1 Jaarlijkse bezoekersaantallen bij voorgenomen initiatief

In de Startnotitie zijn twee inschattingen gedaan van het aantal bezoekers bij realisering van de voorgenomen activiteit: een gemiddeld en een maximum scenario.

Gemiddeld scenario
In het gemiddelde scenario wordt uitgegaan van 480.000 bezoekers per jaar, als volgt verdeeld:
- 250.000 bezoekers per jaar voor de arthousebioscoop (400 bezoekers per stoel per jaar);
- 140.000 bezoekers per jaar voor het speelautomatencasino (op basis van cijfers van vergelijkbare casino's en 240 speelplaatsen);
- 90.000 bezoekers per jaar voor de horecavoorzieningen (200 zitplaatsen met een bezetting van 600 per jaar, waarvan 25% tevens de bioscoop of het speelautomatencasino heeft bezocht).

Maximum scenario
In het maximum scenario wordt uitgegaan van 614.000 bezoekers per jaar, als volgt verdeeld:
- 344.000 bezoekers per jaar voor de arthousebioscoop (550 bezoekers per stoel per jaar);
- 150.000 bezoekers per jaar voor het speelautomatencasino (op basis van cijfers van vergelijkbare casino's en 260 speelplaatsen);
- 120.000 bezoekers per jaar voor de horecavoorzieningen (200 zitplaatsen met een bezetting van 600 per jaar en geen 'dubbelbezoek' met bioscoop of speelautomatencasino).

Het gemiddelde scenario wordt beschouwd als meest realistische scenario (zie bijlage 2 verkeersstudie):
- Het geraamde aantal bezoekers van 400 per stoel per jaar (zoals in het gemiddelde scenario) is voor een arthousebioscoop al bijzonder hoog;
- Er zal zonder meer sprake zijn van 'dubbelbezoek' (bezoekers gaan op één avond naar verschillende functies). Dit geldt niet alleen voor de horeca, maar ook voor het speelautomatencasino.

Op beide aspecten wordt hierna nog nader ingegaan.

Te verwachten aantal bezoekers arthousebioscoop
Om een indruk te krijgen van realistische bezoekersaantallen voor de arthousebioscoop wordt gebruikgemaakt van gegevens uit het Jaarboek 2006 van de NVB/NVF [2]. In tabel 3 zijn enkele relevante gegevens weergegeven voor het jaar 2005 (het meest recente jaar waarvan volledige gegevens beschikbaar zijn).

tabel 3: Gemiddeld aantal bezoekers per stoel in Nederland en Amsterdam

	Bioscopen Nederland	Filmtheaters Nederland	Bioscopen Amsterdam
Totaal aantal bezoekers (per jaar)	20.600.000	1.000.000	2.733.000
Totaal aantal stoelen	102.500	5.500	10.283
Gemiddeld aantal bezoekers per stoel	201	182	266

Het geraamde aantal bezoekers voor de arthousebioscoop is in het gemiddelde scenario tweemaal zo hoog als het landelijk gemiddelde voor bioscopen en anderhalf keer het gemiddelde voor Amsterdamse bioscopen. In filmtheaters (vergelijkbaar met arthousebioscopen) is het gemiddelde aantal bezoekers over het algemeen juist bijna 10% lager dan in bioscopen waar de mainstream films worden gedraaid. Daarmee rekening houdend zouden in een arthousebioscoop in Amsterdam gemiddeld 241 bezoekers per stoel per jaar verwacht mogen worden. (zie bijlage 2, verkeersstudie).

Dit houdt in dat het geraamde aantal bezoekers van 400 per stoel per jaar in de geplande arthousebioscoop al een hoge inschatting is. Het is zeer onwaarschijnlijk dat de arthouse-

[2] Nederlandse Vereniging van Bioscoopexploitanten en Nederlandse vereniging van Filmdistributeurs.

bioscoop hetzelfde aantal bezoekers (550 bezoekers per stoel per jaar) kan trekken als in een topjaar van een bioscoop waarin vele grote publiekstrekkers worden vertoond (zie bijlage 2, verkeersstudie).

Te verwachten dubbelbezoek
Het 'dubbelbezoek' zoals dat in het gemiddelde scenario is verondersteld, is naar het oordeel van Goudappel Coffeng (bijlage 2 verkeersstudie) nog voorzichtig ingeschat. Dat komt vooral doordat alleen gerekend is met dubbelbezoek tussen enerzijds de horeca in het City Theater en anderzijds het speelautomatencasino en de arthousebioscoop. Er is echter ook sprake van dubbelbezoek met reeds bestaande functies op het Leidseplein. Weinigen zullen speciáál voor het te realiseren grand café/restaurant naar het Leidseplein gaan. De horecabezoekers zullen dan ook slechts in beperkte mate 'nieuwe bezoekers' zijn. Ook bezoekers van het speelautomatencasino zullen veelal niet uitsluitend gebruikmaken van deze voorziening.

4.1.5.2 Modal spilt en gemiddelde voertuigbezetting auto's

Ten behoeve van een andere MER-procedure is in 2005 door Goudappel Coffeng een enquête gehouden onder de bezoekers van de zeer nabijgelegen bioscopen Calypso en Cinerama. Hiermee is een goed inzicht verkregen in de vervoerswijzekeuze en herkomst van de bezoekers van deze bioscopen. Gezien de grote vergelijkbaarheid van functies en locatie van Calypso en Cinerama enerzijds en City Theater anderzijds, kunnen de resultaten van de bezoekersenquête uit 2005 ook voor deze studie worden gebruikt.

Uit de in 2005 gehouden enquêtes is gebleken dat het gebruik van de auto voor een bioscoop op of nabij het Leidseplein in Amsterdam met 8% zeer laag is. Dit is voor een locatie in het hart van centrum van Amsterdam ook niet verwonderlijk. In het centrum van Amsterdam is het gebruik van de auto al jaren stabiel of neemt zelfs af, mede als gevolg van stringent parkeerbeleid. Het gebruik van de auto is 'aanbodgestuurd': niet de vraag naar verplaatsingen bepaalt het autogebruik, maar de capaciteit van de wegen en het aanbod aan en de kosten van parkeerplaatsen. De geplande functies hebben bovendien vooral een stedelijke functie (voor Amsterdammers én uiteraard voor toeristen die (mede) om andere redenen al in Amsterdam zijn).

Het voorgenomen initiatief is gericht op hetzelfde, stedelijke publiek als de bioscoop en is op dezelfde locatie gelegen. Er is dus geen reden om aan te nemen dat de bezoekers van deze nieuwe functies ander verkeersgedrag vertonen dan het bioscooppublieк. De modal split van de huidige situatie komt overeen met de die van het voorgenomen initiatief (zie bijlage 2).

4.1.5.3 Verkeersafwikkeling

Van de auto's die in de omgeving van het Leidseplein parkeren, is de aanrijroute via de Stadhouderskade veruit het belangrijkst (enquêtes MER-procedure 2005 door Goudappel Coffeng). Circa 70 % van de bezoekers per auto rijdt via deze route naar het Leidseplein, 15% rijdt via de Overtoom en 15% via de Nassaukade.

De verdeling wordt ook voor het voorgenomen initiatief representatief geacht. In onderstaande figuur is de verkeersafwikkeling inzichtelijk gemaakt.

figuur 2: verkeersafwikkeling (niet op schaal)

4.1.6 Overzicht milieuaspecten, preventieve en mitigerende maatregelen

In deze paragraaf worden per milieuaspect de mogelijke preventieve en mitigerende maatregelen beschreven. Deze maatregelen zijn maatgevend voor de ruimte die er is voor keuze van het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA).

4.1.6.1 Aanlegfase

In de aanlegfase zijn de volgende activiteiten te onderscheiden:
1. sloop bestaande bebouwing;
2. bouwfase (duurzaam bouwen).

4.1.6.2 Bereikbaarheid en verkeersaantrekkende werking

Openbaar vervoer
City v.o.f. is voornemens om het gebruik van openbaar vervoer te stimuleren. De initiatiefnemer onderzoekt de mogelijkheden tot het gebruik van een zogenoemde combiregeling. Dit houdt het volgende in; bezoekers kunnen gedurende enkele uren voor en na het bezoek gratis gebruikmaken van (plaatselijk) openbaar vervoer.

Vervoersmanagement
Geen van de theaters aan de Marnixstraat en/of het Leidseplein is in het bezit van eigen parkeergelegenheid voor bezoekers die met de auto komen. De kans is aanwezig dat indien meerder evenementen tegelijkertijd plaats kunnen vinden (en dus mogelijkerwijs tegelijkertijd starten en/of eindigen) de kans op overlast toeneemt. Onderlinge afstemming tussen de verschillende theaters over voornamelijk de eindtijd van de voorstellingen kan deze overlast mogelijk beperken.

4.1.6.3 Kwaliteit openbare ruimte en sociale veiligheid

Inpandige fietsenstalling
Het stallen van fietsen op straat in de openbare ruimte kan hinder veroorzaken. De overlast door het stallen van fietsen kan worden beperkt door het creëren van een inpandige fietsenstalling. Inpandig wordt een fietsenstalling gerealiseerd.

Laden en lossen
Doorgaand verkeer kan belemmerd worden door het parkeren van (vracht)auto's ten behoeve van het laden en lossen. De mate van hinder kan mogelijk nog worden beperkt door gebruik te maken van zogenoemde venstertijden. Door het inpandig laden en lossen is de belemmering ten behoeve van de aan- en afvoer eveneens te beperken.

Sociale veiligheid
Aan de achterzijde van het City Theater, Korte Leidsedwarsstraat wordt een hoogwaardige ingang gecreëerd. Met name dit deel van de Korte Leidsdwarsstraat kent op dit moment een gesloten karakter met beperkt aantal bezoekers. Door een entree te realiseren zal een toeloop van bezoekers naar dit deel van de Korte Leidsedwarsstraat ontstaan. De sociale controlerende werking wordt door deze verlevendiging positief beïnvloed en draagt hierdoor in belangrijke mate bij aan de sociale veiligheid in de Korte Leidsdwarsstraat.

4.1.6.4 Overige milieuaspecten

Wm- en bouwverordening gerelateerde milieuaspecten
Met inachtneming van de voorwaarden in het kader van de monumentenvergunning wordt het City Theater gerestaureerd en heringericht met geheel nieuwe, aan de eisen van de tijd en regels aangepaste voorzieningen.

In het kader van de Wet milieubeheer wordt ingegaan op:
- energie- en waterbesparing; onderzocht wordt de mogelijkheden tot energiebesparing en duurzame bronnen, WarmteKoudeOpslag;
- het gebruik van duurzame materialen;
- geluidsbelasting van het City Theater op de omgeving.

Deze aspecten worden beschouwd in hoofdstuk 6 "Gevolgen voor her milieu".

4.1.7 Flexibiliteit en onzekerheden

De ligging van het City Theater en de indeling liggen vast. Hierin is geen variatie mogelijk. De restauratie van het City Theater vindt plaats binnen de mogelijkheden van de monumentenvergunning.

4.2 Varianten en alternatieven

De beschrijving van het voorgenomen initiatief City Theater Amsterdam leidt tot de volgende voor de inhoud van het MER relevante uitgangspunten:
1. de locatie van het voorgenomen initiatief ligt vast;
2. de locatie is uitstekend bereikbaar; dit geldt in beginsel voor alle vervoermiddelen en met name voor het openbaar vervoer en de fiets;
3. de relevante milieuaspecten richten zich op het aspect verkeer en vervoer en op het cultuurhistorische karakter van een deel van het gebouw;
4. ten behoeve van de financiering voor zowel de restauratie van het theater als de beoogde exploitatie is het verhuren van de kelder met een structurele opbrengst noodzakelijk. Daarvoor komt eigenlijk alleen een speelautomatenexploitant in aanmerking.

Op grond van bovenstaande gaat het in deze m.e.r.-procedure om een zogenaamde 'inrichtings-MER'. De m.e.r. is gekoppeld aan een vrijstellingsbesluit (artikel 19 Wro). Dit vrijstellingsbesluit dient genomen te worden om het voorgenomen initiatief mogelijk te maken. Er is geen variatie mogelijk in planlocaties binnen het gebied. Conform de Regeling Milieueffectenrapportage van de Wet milieubeheer wordt dan ook volstaan met beschrijven van het initiatief, het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA), het voorkeursalternatief en hun milieueffecten.

4.2.1 Nulsituatie (referentiesituatie)

De nulsituatie bestaat uit een beschrijving van de consequenties voor het milieu voor zover geen van de alternatieven wordt ondernomen en het voorgenomen initiatief niet wordt gerealiseerd. Met andere woorden een beschrijving van de bestaande situatie inclusief autonome ontwikkeling maar zonder het voorgenomen initiatief.

Onder de nulsituatie wordt verstaan het voortzetten van de exploitatie van het theater, zoals dat voor de sluiting plaatsvond, binnen de mogelijkheden van het vigerende bestemmingsplan. Dat wil zeggen na een renovatie die het theater weer aantrekkelijk zou hebben gemaakt om de voormalige bezoekersaantallen te trekken. Hoofdstuk 5 "Beschrijving van de huidige situatie"geeft een beschrijving van de nulsituatie in relatie tot de relevante milieuaspecten.

4.2.2 Meest Milieuvriendelijke Alternatief

Het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) is te omschrijven als het alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel voor zover niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de best bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk te beperken.

Het MMA verschilt van het voorgenomen initiatief (voorkeursalternatief) op de volgende punten:

1. Het gebruikmaken van zogenoemde venstertijden voor het laden en lossen ter beperking van de overlast.
2. Het inpandig laden en lossen van expeditieverkeer.
3. Het gezamenlijk werken aan vervoersmanagement met omliggende theaters.
4. Het gebruikmaken van een combiregeling voor bezoekers en gratis openbaar vervoer.
5. Realisatie van een monobron voor de WarmteKoudeOpslag.

In hoofdstuk 6 "Gevolgend voor het milieu" wordt het MMA op de te beschouwen milieuaspecten beschreven. In hoofdstuk 7 wordt het MMA gewogen ten opzichte van het voorgenomen initiatief en de nustituatie.

5 Beschrijving van de huidige situatie

In dit hoofdstuk wordt de bestaande toestand van het milieu beschreven, voor zover het voorgenomen initiatief daarvoor gevolgen kan hebben. Tevens wordt de verwachte autonome ontwikkeling van het milieu geschetst, indien ter plaats van het projectgebied het voorgenomen initiatief niet gerealiseerd wordt. Doel van deze beschrijving is het creëren van een referentiesituatie voor verdere effectbeschrijving.

Het projectgebied is het gebied waar de initiatiefnemer het voorgenomen initiatief wil realiseren. De grootte van het studiegebied (het gebied waarin de effecten optrede) kan per milieuaspect verschillen, omdat het invloedsgebied kan verschillen. In dit MER gaan wij ervan uit dat het studiegebied het projectgebied omvat.

5.1 Ligging van het projectgebied

5.1.1 Projectgebied

Het projectgebied betreft het perceel van het huidige City Theater, gelegen tussen Kleine Gartmanplantsoen 15-19 en Korte Leidsedwarsstraat 38-42 in Amsterdam.

Het projectgebied heeft een oppervlakte van circa 1.200 m^2 (0,12 hectare) en is kadastraal geregistreerd als gemeente Amsterdam I, sectie I, nummer 8384. In bijlage 1.1 en 1.2 zijn respectievelijk de topografische ligging en de kadastrale tekening van het projectgebied weergegeven.

In de onderstaande figuur is de ligging van het projectgebied weergegeven.

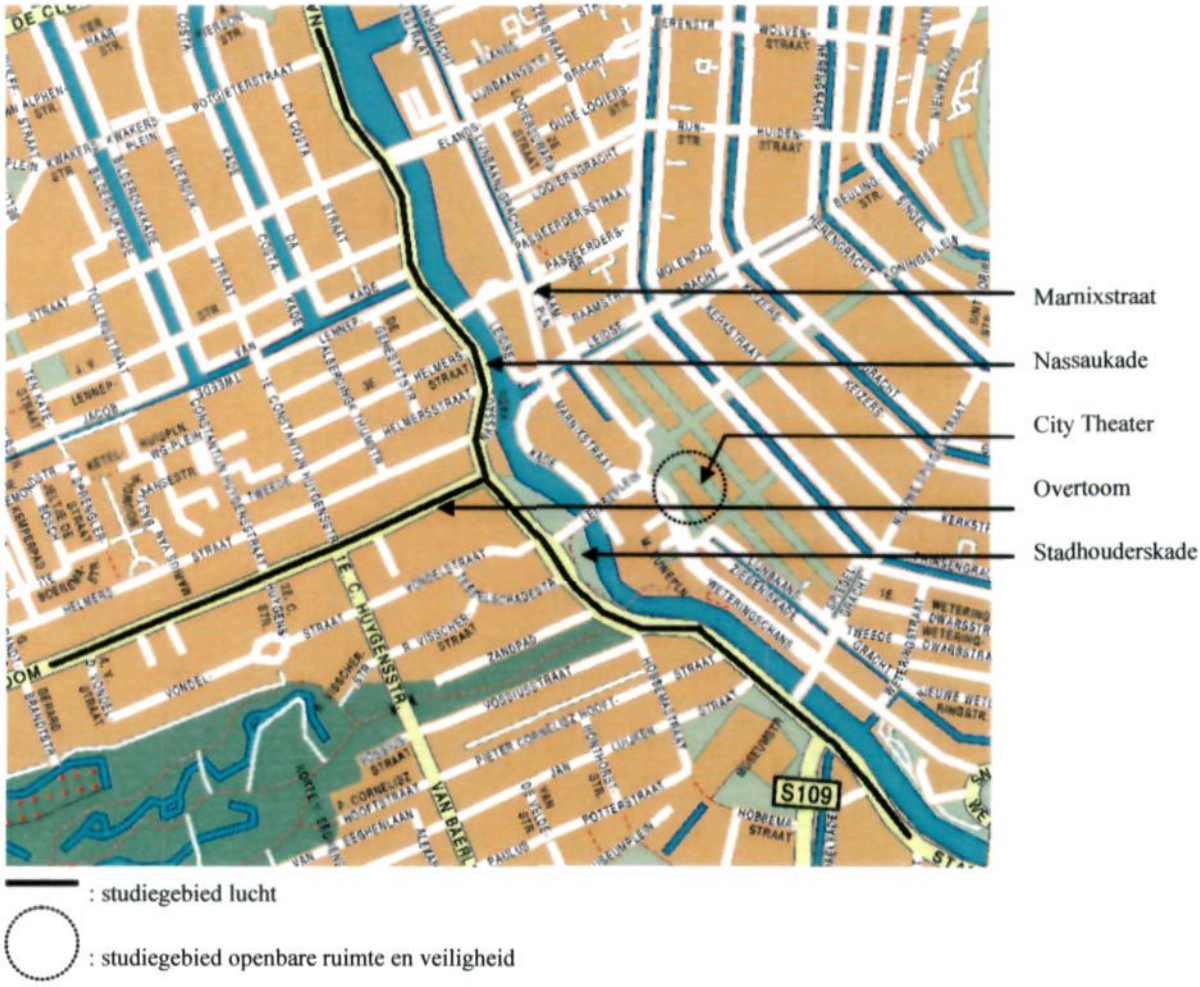
figuur 3: luchtfoto en situering projectgebied (bron: Google Earth)

5.1.2 Studiegebied

Verkeersaantrekkende werking en de milieuaspecten lucht en geluid
Het studiegebied met betrekking tot de verkeersaantrekkende werking, lucht en geluid bestaat uit de belangrijkste ontsluitingswegen waarlangs bezoekers naar het City Theater (Leidseplein) gaan. Uit een in 2005 door Goudappel Coffeng gehouden enquête in het kader van een andere MER-procedure blijkt dat de aanrijroutes voornamelijk via de Stadhouderskade, de Overtoom en de Nassaukade plaatsvindt.

Openbare ruimte en sociale veiligheid
Het studiegebied met betrekking tot de aspecten openbare ruimte en sociale veiligheid betreft de directe omgeving van het Leidseplein.

figuur 4: studiegebied (niet opschaal)



5.1.3 Ligging en omgeving

Huidig beeld
Het City Theater ligt in het uitgaansgebied 'Leidseplein en omgeving'. In de straten rond en op het Leidseplein zijn diverse horecagelegenheden gevestigd, van eetcafés tot clubs. Daarbij is het Leidseplein een cultuurplein van nationale betekenis. Het heeft een grote concentratie van theaters, bioscopen en muziekpodia. Het Leidseplein wordt beschouwd als een van de belangrijkste uitgaansgebieden van Amsterdam. Sinds de horeca en uitgaansfunctie in het gebied steeds dominanter is geworden, worden ook de Marnixstraat, het Max Euweplein, de Korte en Lange Leidsedwarsstraat en de Leidsekruisstraat tot het gebeid gerekend.

Ter plaatse van het Leidseplein, het Max Euweplein en omgeving bevinden zich verschillende culturele instellingen (Paradiso, de Stadsschouwburg, de Melkweg, de Balie, Cinecenter en de Uitkijk). Verder bevinden zich ter plaatse van het betreffende deel van de Marnixstraat voornamelijk (etage)woningen en hotels (met en zonder tuin) en zijn enkele kleinere horecagelegenheden gevestigd.

Autonome ontwikkeling
Het dagelijks bestuur van stadsdeel Amsterdam-Centrum heeft het Leidseplein aangewezen als een gebied in de binnenstad waar een 'gebiedsgerichte aanpak' gaat plaatsvinden (zie paragraaf 3.1.4) (L7). Doel van deze aanpak is om verdere stappen te zetten in de ontwikkeling van de Leidsebuurt en om nieuwe initiatieven te coördineren. Hierdoor moet het gebied beter gaan functioneren als ontmoetingsplek voor iedereen en als cultureel centrum van Amsterdam. Algemeen uitgangspunt is dat de openbare ruimte mooier, schoner en veiliger wordt.

Tevens heeft het dagelijks bestuur van stadsdeel Amsterdam-Centrum in het kader van de gebiedsgerichte aanpak van de Leidsebuurt een verkeersstudie opgesteld 'Verkeerskundige onderzoek Leidsebuurt' (zie paragraaf 3.1.4) (L1).

In het kader van deze verkeersstudie zijn er plannen om de overlast door fietsen te beperken door het realiseren van een ondergrondse fietsenstalling die plaats biedt aan circa 4.000 fietsen. Tevens is het streven om de doorgaande wegen af te sluiten voor autoverkeer. De Leidsekade tussen de Leidsegracht en het Leidseplein zal dan alleen binnen een bepaald regime bereikbaar zijn voor bestemmingsverkeer. Dit houdt in dat het Leidseplein mogelijk autoluw wordt.

5.2 Nulsituatie: huidige situatie van het milieu en autonome ontwikkeling

De nulsituatie bestaat uit een beschrijving van de consequenties voor het milieu voor zover geen van de alternatieven wordt ondernomen en het voorgenomen initiatief niet wordt gerealiseerd. Met andere woorden een beschrijving van de bestaande situatie inclusief autonome ontwikkeling maar zonder het voorgenomen initiatief.

Deze beschrijving dient verder als nulsituatie bij de vergelijking van de verschillende alternatieven.

5.2.1 Verkeer

Bezoekersaantallen, huidige situatie (referentiesituatie)
In de huidige situatie bij een capaciteit van 1.400 stoelen bedraagt het aantal bezoekers maximaal 770.000 per jaar (gerealiseerd in 1999).

Ten behoeve van de verkeersbeschrijving in huidige situatie is gebruik gemaakt van de verkeerstudie bijlage 2. Onderdelen van deze studie zijn in deze beschrijving opgenomen.

Het aantal van 770.000 bezoekers dat in 1999 in het City Theater is gerealiseerd kan voor de referentiesituatie als een maximum worden beschouwd. Bij dit aantal is sprake van een bezetting van 550 bezoekers per stoel per jaar. Dat wil zeggen dat elke stoel gemiddeld 1,5 keer per dag is verkocht. Hierbij is sprake van een zeer goed lopende bioscoop. In het algemeen geldt dat op drukke zaterdagen ongeveer tweemaal zoveel kaartjes worden verkocht als in een gemiddelde situatie. Dit betekent dat op een drukke zaterdag alle stoelen driemaal worden verkocht (in alle zalen drie voorstellingen 100% bezet).

In het recente verleden was het aantal bezoekers in het City Theater teruggelopen tot 200.000 per jaar, voornamelijk als gevolg van een gewijzigde programmering. Eind 2000 is Pathé De Munt geopend. Er is toen door Pathé besloten om de top-films te verplaatsen van het City Theater naar het nieuwe bioscoop De Munt.

Het is onzeker of in de toekomst opnieuw een aantal van 770.000 bezoekers per jaar getrokken kan worden als het voorgenomen initiatief geen doorgang zou vinden. Aan de andere kant is een aantal van 200.000 bezoekers per jaar op langere termijn ook niet realistisch. Dit aantal is te laag om een bioscoop op een toplocatie in Amsterdam in stand te houden. Goudappel Coffeng (bijlage 2 verkeerstudie) beschouwt een gemiddelde van 770.000 en 200.000 bezoekers als het meest realistische scenario voor de referentiesituatie. Dit gemiddelde bedraagt 485.000 bezoekers per jaar.

Dit gemiddelde aantal bezoekers wordt mede ondersteund door de vergelijking met andere overeenkomstige bioscopen. Bioscopen met gelijk aantal bezoekers en zalen en overeenkomende ligging in (het centrum van een grote stad) hebben in 2006 gemiddeld 500.000 bezoekers per jaar gehad.

Autoverkeer, huidige situatie
Het centrum van Amsterdam is via de ring van Amsterdam (A10) en de radialen (onder andere de Overtoom) voor (auto)verkeer goed bereikbaar. Vanuit de ringstructuren tussen de radialen vindt verdere verkeersontsluiting plaats.

De ontsluiting van het verkeer van het Leidseplein vindt voornamelijk plaats via de Stadhouderskade en Nassaukade. Via deze 'ring' vindt het verkeer de route naar de A10 met name als belangrijkste ontsluitingsweg de Overtoom.

Autoverkeer, autonome ontwikkeling
Ontwikkelingen van het structuurnet van de toegangswegen in Amsterdam zijn niet te verwachten. Uit verkregen informatie van Dienst Infrastructuur en verkeer en vervoer van de gemeente Amsterdam (dIVV) blijkt dat geen bijzondere aanpassingen worden verwacht aan het structuurnet die van invloed kunnen zijn op de bereikbaarheid van het centrum. De verwachting is dat de verkeersintensiteit ter plaatse van de Stadhouderkade en de Nassaukade constant zal blijven. De verkeersintensiteit ter plaatse van de Overtoom zal vermoedelijk stijgen naar 12.600 motorvoertuigen per etmaal. De capaciteit van de Overtoom is voldoende om deze verkeersintensiteit zonder problemen af te wikkelen (bron dIVV).

Samengevat kan worden gesteld dat het centrum en het Leidseplein in de toekomstige situatie goed bereikbaar blijft.

Zoals reeds in de voorgaande paragraaf is vermeld is de mogelijkheid aanwezig dat het Leidsplein in de toekomst in het kader van de 'gebiedsgerichte aanpak' geheel autoluw wordt gemaakt, zodat de aanwezige rijwegen de bewegingsvrijheid van voetgangers niet langer belemmeren.
In tabel 4 zijn de verkeersintensiteiten van de relevante wegen weergegeven.

tabel 4: verkeersintensiteiten ontsluitingsroutes in motorvoertuigen (mvt) (bron dIVV)

	Avondspits 2003	Etmaalintensiteit 2003	Avondspits 2015	Etmaalintensiteit 2015
Stadhouderskade	2.860	14.300	2.860	14.300
Nassuakade	2.140	10.700	2.140	10.700
Overtoom	1.800	9.000	2.500	12.600

Openbaar vervoer, huidige situatie
Het centrum van Amsterdam is van buiten de stad per openbaar vervoer goed te bereiken per trein, bus en/of metro. Als gevolg van de definitie van openbaar vervoersknooppunt voor het Leidseplein is de bereikbaarheid voor het Leidseplein goed te noemen (L1 en L7).

(Nacht)bussen
Veel stads- en streekbussen hebben het Leidseplein als eindbestemming.'s Nachts vindt een zeer groot aantal busbewegingen plaats op het Leidseplein. Het Leidseplein is een van de grootste nachtbushaltes van Nederland.

Trams
Door de Leidsebuurt rijden vijf tramlijnen (lijnen 1, 2 en 5 in noordzuidelijke richting en de lijnen 7 en 10 in oostwestelijke richting). De frequentie van het aan- en afrijden van trams is hoog.

Taxi's
Ter plaatse van het Leidseplein is een grote taxistandplaats aanwezig.

Bezoekers van buiten Amsterdam die met de auto komen, kunnen parkeren in de transferia Arena en Sloterdijk en/of in de parkeergarages Europarking, Byzanthium en Museumplein. Bezoekers van buiten Amsterdam die met de trein komen, kunnen bij de diverse treinstations overstappen op de openbaar vervoergelegenheden van Amsterdam. Vanaf de diverse stations is het Leidseplein in 10 tot 20 minuten met het openbaar vervoer te bereiken. De frequentie bedraagt vier tot tien ontsluitingen per uur.

In onderstaande tabel zijn de openbaarvervoerverbindingen tussen de parkeergarages en het Leidseplein inzichtelijk gemaakt. Tevens is een indicatie gegeven van de frequentie en de reistijd. Uit de tabel blijkt dat de reistijd van en naar de parkeergarages zeer beperkt is en dat de frequentie (aantal keer per uur) hoog is.

tabel 5: openbaar vervoerverbindingen tussen de omliggende parkeergarages en het Leidseplein

Naam parkeergarage	Vervoer	Lijnnummer	Reistijd (min)	Frequentie *
		transferia		
Arena	metro tram	54 10	24	4-6
Sloterdijk	tram	5	14	7-10
		Parkeergarages		
Europarking	bus lopend	145 n.v.t.	3	2-5
Byzanthium	lopend	n.v.t.	2	n.v.t.
Museumplein	lopend bus tram	n.v.t. 145-170-172 2-5	5 3 9	n.v.t. 5-10 5-8

n.v.t. : niet van toepassing
* : afhankelijk van tijdstip op de dag, aantal lijnen per uur

Openbaar vervoer, autonome ontwikkeling
De bereikbaarheid van het centrum van Amsterdam zal door de aanleg van de Noord-Zuidlijn verbeteren. Hierdoor neemt de metrocapaciteit binnen Amsterdam toe, namelijk drie van de acht stations komen in de binnenstad van Amsterdam te liggen (Centraal Station, Rokin en Vijzelgracht.) Het ligt niet in de lijn der verwachting dat het bus- en tramnetwerk aangepast gaat worden.

(Nacht)bussen en trams
Uit de verkeersstudie 'Verkeerskundige onderzoek Leidsebuurt' blijkt dat de plannen bestaan om de haltes te herinrichten, waarbij een splitsing plaatsvindt tussen bus- en tramhaltes. De bushaltes worden verplaatst van het Leidseplein naar de Leidse Brug. De tramhaltes worden verplaatst van het Kleine Gartmanplatsoen naar de Marnixstraat (tussen het Leidseplein en Leidsegracht). Hierdoor vindt een vermindering plaats van het aantal tramlijnen door de Leidsestraat. Bus en tram rijden over dezelfde baan.

Door middel van bovenstaande maatregelen wordt getracht het volgende te bereiken (L1):
- Door bundeling van respectievelijk bus- en tramhaltes wordt een betere herkenbaarheid voor de openbaar vervoerreiziger bereikt;
- Door een meer compacte inrichting vindt een vermindering van de dominante en rommelige impact op de openbare ruimte plaats;
- Door de realisatie van nieuwe tramhaltes en een goede regeling van de doorstroming van de tramlijnen wordt de verblijfskwaliteit van Leidseplein en Kleine Gartmanplantsoen verbeterd.

Taxi's
Het streven is om in het kader van de gebiedsgerichte aanpak van de Leidsebuurt (in overleg tussen het dagelijkse bestuur van stadsdeel Centrum en het dagelijks bestuur van stadsdeel Oud-West) een 24-uurshalte voor veertien kwaliteitstaxi's te realiseren. Het tramspoor in het oostelijke deel van het Leidse Bosje moet 's nachts eventueel in gebruik genomen kunnen worden als standplaats voor enkele tientallen taxi's.

Fiets, autonome ontwikkeling
In de nota 'Gebiedsgerichte aanpak Leidsebuurt' zijn plannen vermeld dat de (hoofd)fietsroutes van noord naar zuid en vice versa dienen te worden verbeterd, door de fietspaden (over de Leidse Brug) van elkaar en van andere verkeersstromen te scheiden. Doorgaande fietsers in de noord-zuidrichting kunnen in de toekomst mogelijk niet meer over het Leidseplein. Fietspaden over het Leidseplein en Kleine Gartmanplantsoen worden in oostwestelijke richting gebundeld en ingericht als tweerichtingenfietspaden. Als gevolg van deze ingrepen wordt de hoofdnet Fiets over het Leidseplein ontzien. Deze maatregelingen hebben echter geen consequenties voor de bereikbaarheid.

5.2.2 Parkeren

Auto's en touringcars, huidige situatie
Voor (bezoekende) automobilisten is nauwelijks ruimte aanwezig om te parkeren rondom het City Theater. Parkeren in de binnenstad van Amsterdam wordt ontmoedigd door het instellen van een hoger parkeertarief naarmate men dichter het centrum parkeert.

Op korte afstand van het City Theater zijn meerdere parkeergarages aanwezig, Byzantium aan de Tesselschadestraat, Europarking aan de Marnixstraat en het Museumplein. Tevens kunnen bezoekers van buiten Amsterdam die met de auto komen parkeren in de transferia Arena en Sloterdijk.

In onderstaande figuur zijn de relevante parkeergarages ten opzichte van het City Theater weergegeven.

figuur 5: parkeergarages rondom Leidseplein

Auto's en touringcars, autonome ontwikkeling
In het kader van de gebiedsgerichte aanpak van de Leidsebuurt heeft stadsdeel Amsterdam-Centrum de voorkeur uitgesproken tot de realisatie van een tweetal ondergrondse parkeergarages 'Bellevue garage' (met ontsluiting vanaf de Nassaukade) en 'Casino garage' (met ontsluiting vanaf de Stadhouderskade) (L1). Deze garages zijn ter vervanging van de verouderde en te krappe parkeergarage onder het Hirschgebouw.

Fietsen, huidige situatie
De Leidsebuurt wordt druk bezocht door bezoekers per fiets. Er zijn in de huidige situatie momenteel 1.400 fietsparkeerplaatsen op het maaiveld. De meeste fietsen worden los op straat gestald. Er is een tekort van circa 2.000 stallingsplaatsen. Hierdoor ontstaat op straat op veel plaatsen overlast door geparkeerde fietsen. Door de grote aantallen ziet de openbare ruimte er rommelig en vervuild uit. (L1)

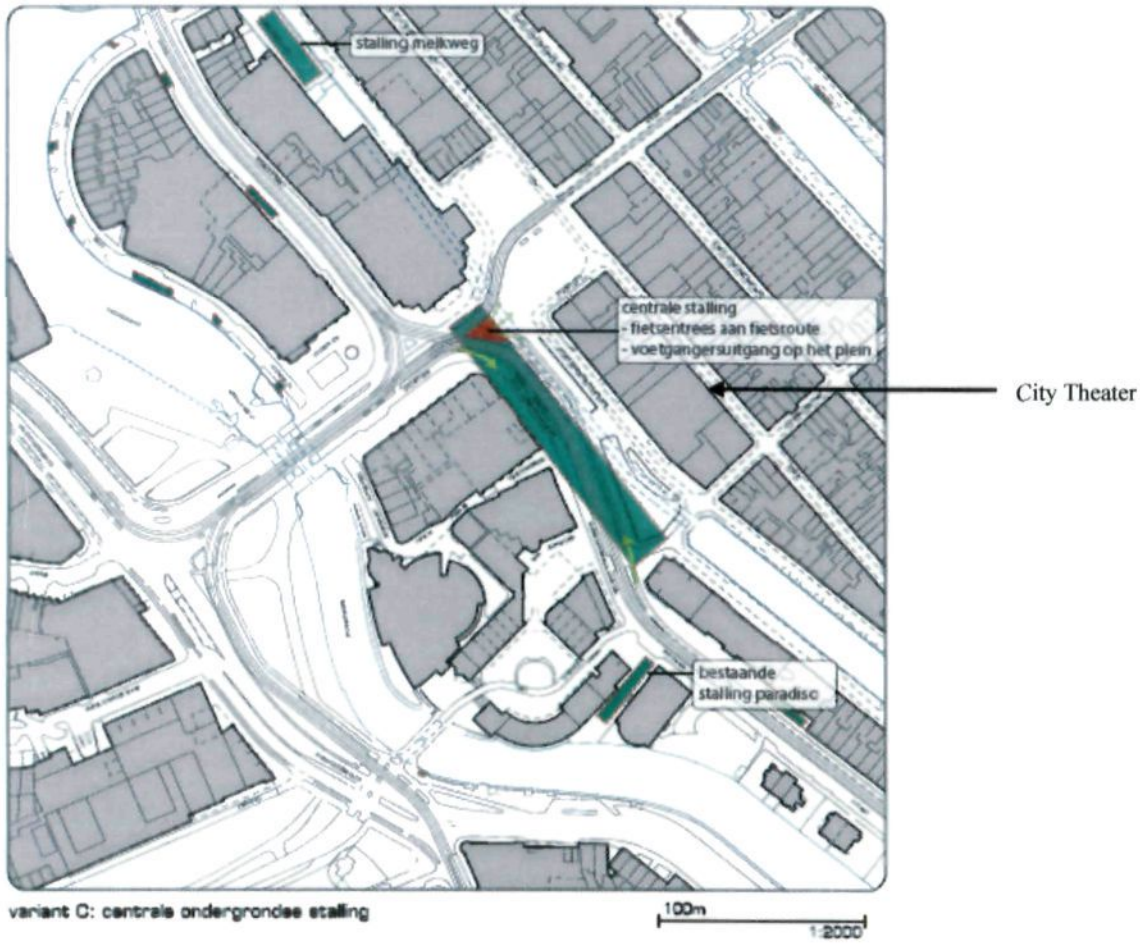
Fietsen, autonome ontwikkeling
In het plan 'Gebiedsgerichte aanpak Leidsebuurt' wordt aandacht geschonken aan het stallen van fietsen. Er zijn drie varianten mogelijk voor de realisatie van extra stallingsmogelijkheden:

A. Uitbreiding van kleine gespreide stallingen (5-20 plaatsen);
B. Middelgrote, niet gefaciliteerde stallingen op maaiveldniveau (50-100 plaatsen):
   - inpandig (voormalige gymzalen Barlaeus);
   - grotere stalling in bijvoorbeeld Hirschpassage;
C. grote gefaciliteerde stallingen (100+ plaatsen) met o.a. bewaking, toiletten en andere voorzieningen:
   - uitpandig (fietsflat bij Melkweg);
   - ondergronds (centraal onder Leidseplein);
   - semi-ondergronds (zijde Kleine Gartmanplantsoen).

De voorkeur van stadsdeel Centrum (L1) gaat uit naar variant C, een grote stalling onder het Leidseplein. De stalling is centraal gelegen aan zowel de fietsroute als de programma's op en rond het Leidseplein.

In onderstaande figuur is de voorgenomen ligging van variant C, een grote stalling onder het Leidseplein weergegeven.

figuur 6: Plan Gebiedsgerichte aanpak Leidsebuurt, variant C: centrale ondergrondse fietsenstalling



5.2.3 Verkeersveiligheid

Huidige situatie
De verkeersveiligheid ter plaatse van de Leidsebuurt wordt niet als goed ervaren, wat met name wordt veroorzaakt door de grote aantallen onoverzichtelijke situaties als gevolg van de grote aantallen tram- en buslijnen, de taxistandplaats, onduidelijke voetgangersoversteekplaatsen en de onduidelijk aangegeven fietspaden.

Autonome ontwikkeling
In het plan 'Gebiedsgerichte aanpak Leidsebuurt' wordt per verkeersgroep (auto, (nacht)bussen, trams, fietsers en taxi's) aandacht geschonken aan het verbeteren van de verkeersveiligheid (zie voorgaande paragrafen).

5.2.4 Lucht en geluid

Conform de vastgestelde richtlijnen voor het MER kan, indien na realisatie van het voorgenomen initiatief het aantal bezoekers ten opzichte van de huidige situatie (referentiesituatie) lager is en waardoor de verkeersaantrekkende werking lager is, volstaan kan worden met een kwalitatieve beschouwing van de (positieve) gevolgen voor de luchtkwaliteit (L2).

Op dezelfde wijze kan de geluidsbelasting, ten gevolge van de verkeersaantrekkende werking, op de gevels van de woningen aan de relevante aan- en afvoerwegen worden beschouwd.

Dergelijke beschouwingen zijn weergegeven in paragraaf 6.3 "Luchtkwaliteit" en 6.3 "Geluid"

5.2.5 Externe veiligheid

De externe veiligheid wordt bepaald door de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen (productie, gebruik, opslag en vervoer) in en rond het plangebied. Veiligheidsafstanden tussen activiteiten met gevaarlijke stoffen en (beperkt) kwetsbare objecten, zoals woningen, moeten ervoor zorgen dat bij een eventuele calamiteit het aantal dodelijke slachtoffers beperkt blijft. Het Vuurwerkbesluit (2002, herziening 2004) en het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi, 2004) stellen afstandseisen aan risicovolle bedrijfsactiviteiten. De circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS, 2004) adviseert bij transportroutes en buisleidingen met gevaarlijke stoffen veiligheidsafstanden aan te houden.
Uit vooronderzoek blijkt dat het City Theater Amsterdam niet valt binnen de risicocontour van een naastgelegen bedrijf of binnen de invloedssfeer van transportroutes (bron: www.risicokaart.nl voor professioneel gebruik). Het voorgenomen initiatief zelf is ook geen risicovolle activiteit. In het kader van dit MER is het aspect externe veiligheid niet verder behandeld.

figuur 7: uitsnede risicokaart Noord-Holland

Het milieu(technische) aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de realisatie van het voorgenomen initiatief.

5.2.6 Ecologie

Gebiedsbescherming in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijn en de Natuurbeschermingswet 1998 is voor dit project niet aan de orde. Het City Theater Amsterdam ligt niet in of in de nabijheid van een dergelijk gebied. Het projectgebied ligt ook niet in of in de nabijheid van een gebied aangewezen in het kader van de Ecologische Hoofdstructuur.

Ten behoeve van de soortbescherming is de Flora- en faunawet van toepassing. Het gehele projectgebied is bebouwd, danwel verhard. Behoudens de werkzaamheden aan de gevel vindt uitpandig geen ruimtelijke ingreep plaats. Zover kan worden vastgesteld heeft het voorgenomen initiatief geen nadelige invloed heeft op de aanwezige flora en fauna. Ten behoeve van eventueel aanwezige flora en fauna wordt gehandeld conform de zorgplicht (artikel 2 van de Flora- en faunawet).

Het milieuaspect ecologie vormt geen belemmering voor de realisatie van het voorgenomen initiatief. In het kader van dit MER is het aspect ecologie niet verder behandeld.

5.2.7 Bodem en water

In Amsterdam is het maaiveld verhard met een historische stedelijke ophooglaag, voornamelijk bestaand uit puin. Deze ophooglaag is over het algemeen verontreinigd met immobiele verontreinigingen zoals zware metalen en PAK.
Ten behoeve van de realisatie van het voorgenomen initiatief vinden geen ver- en/of ontgravingswerkzaamheden plaats. Als uitgangspunt is beschouwd dat de bodem bij ontwikkeling geschikt is voor de toekomstige bestemming. Het aspect bodem is in dit MER niet verder behandeld.

Extra verhardingen van het maaiveld worden niet uitgevoerd, zodat een watertoets niet noodzakelijk is. Het aspect water is in dit MER niet verder behandeld.

5.2.8 Cultuurhistorie

In overleg met het gemeentelijk Bureau Monumenten en Archeologie wordt het City Theater gerestaureerd. Tevens is een monumentenvergunning aangevraagd (monumentenaanvraagnummer 03-07-0214). De wijze waarop afstemming met het Bureau Monumenten en Archeologie plaatsvindt, zal worden vastgelegd in de voorschriften van de monumentenvergunning. Naar aanleiding van de aanvraag Monumentenvergunning heeft het Bureau Monumenten en Archeologie (BMA) van de gemeente een advies opgesteld. Dit advies is integraal opgenomen als bijlage 3. Hieronder is gebruikgemaakt van een selectie hieruit.

Architectuur City Theater (zoals beschouwd in het advies van Bureau Monumenten en Archeologie)
Het pand is in 1935 gebouwd als theater naar ontwerp van de architecten J. Wils (1891-1972) en O. Rosendahl in opdracht van B. Wilton sr. en betreft een aan het Nieuwe Bouwen verwante stijl. Kenmerkend voor het bouwwerk is de evenwichtige opbouw in verschillende rechthoekige bouwvolumes, die de interne organisatie in het exterieur tot uiting brengen, met gebruikmaking van moderne bouwtechnieken. Zo heeft het op een nagenoeg vierkante plattegrond tot stand gekomen gebouw een staalskelet met betonnen vloeren. Volgens de heer Wils in het Bouwkundig Weekblad heeft het bouwwerk belangrijke vorderingen gebracht op het gebied van geluidsisolatie, akoestiek, ventilatie en verwarming.

In de periode 1967-1969 onderging het City Theater een ingrijpende verbouwing, waarbij de bakstenen voorgevel geheel werd bekleed met plaatwerk. Door de grote bouwmassa en de functionalistische vormgeving vormt de bioscoop een zeer opvallend element in het Kleine Gartmanplantsoen. Het betreft een zeer beeldbepalend pand. Aan de voorzijde is duidelijk de

kubistische compositie van twee grote rechthoekige bouwdelen zichtbaar. De scheiding tussen beide delen wordt visueel versterkt door een hoge, smalle en transparante traptoren.
In verband met bouwfysische problemen (de originele bakstenenstrips lieten los) is het rechter bouwdeel bedekt met een lichtgrijze metalen beplating en is de linker gevel voorzien van grijze natuurstenen platen. Het gebouw wordt aan beide zijkanten begrensd door de belendende panden. Op de traptoren is geen beplating aangebracht en het is dan ook nog steeds in zijn oorspronkelijke transparante staat te zien, zoals Wils het bedoeld had. Aan de Korte Leidsedwarsstraat is het oorspronkelijke metselwerk van de gevel nog wel zichtbaar.

Tevens werd het City Theater in de periode 1967-1969 verbouwd tot een bioscoop met zeven zalen en in totaal 1.400 stoelen. Tegenwoordig voldoen deze zalen evenwel niet meer aan de kwaliteitseisen.

Het gebouw heeft in 2006 de gemeentelijke monumentenstatus gekregen. Gezien de staat van het pand is restauratie van het complex wenselijk.

Het pand is van architectuurhistorische waarde vanwege de hoogwaardige esthetische kwaliteiten van het ontwerp van Wils. De beplating uit 1967-1969 doet geen afbreuk aan de oorspronkelijke opbouw van de gevels en is bovendien typerend voor de sobere architectuur uit de jaren zestig. Het doet echter wel afbreuk aan het oorspronkelijke materiaal. Het gebouw functioneerde nog steeds als bioscoop en is als zodanig dus ook van cultuurhistorisch belang.

Theaterorgel
Tevens blijkt uit het advies van BMA dat het theaterorgel in 1935 is gebouwd door de firma Strunk. De orgelkamers zijn aan de rechterkant van het toneel in twee verdiepingen opgebouwd. Bij de bouw zijn delen van oudere kerkorgels gebruikt. Het orgel heeft een samengestelde vulstem, de Harmonia Aetheria, die voor een theaterorgel vrij uniek is. De eerste vijf maanden na de opening werd het orgel bespeeld door de Engelse organist Reginald Foort. Na Foort is Cor Steyn de vaste bespeler van het instrument geworden. In 1938 is het orgel uitgebreid met een echowerk, bespeelbaar op het viede manuaal. Het echowerk bevond zich aan de linkerkant van het toneel. Dit echowerk bleek door een te nauwe opening niet goed te klinken. Helaas is er bij een verbouwing van het theater in de jaren '70 een verlaagd plafond aangebracht, wat tot gevolg heeft dat de bovenste orgelkamer grotendeels is afgesloten. Tot 1996 is het orgel bespeelbaar gehouden door de Nederlandse Orgel Federatie.

5.2.9 Archeologie

Op locaties waar in de toekomst nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden, moet worden vastgesteld of het uitvoeren van een archeologisch onderzoek noodzakelijk is. Op basis van dat onderzoek kan dan worden beslist hoe met de eventueel aanwezige archeologische waarden dient te worden omgegaan, voordat de nieuwe functie kan worden gerealiseerd.

Door Bureau Monumenten en Archeologie van gemeente Amsterdam is een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd gedateerd op 27 juli 2007 ten behoeve van de waardestelling City Theater, Kleine Gartmanplantsoen 15-19. Het bureauonderzoek is opgenomen in bijlage 4. Hieronder is gebruikgemaakt van een selectie hieruit.

Beknopte geologie
De ondergrond bestaat uit Hollandveen dat in deze zone van Amsterdam gemiddeld op 2 meter min Nieuw Amsterdams Peil (NAP) begint en tot 5 meter min NAP doorloopt. Daarboven zijn stedelijke ophogingslagen te verwachten, die vanaf het einde van de 16de eeuw zijn opgebracht met een maaiveld niveau van circa 0,50-1 m dik recent aangebrachte grond.

Archeologische cultuurhistorische inventarisatie
Op de Cultuurhistorische Waardenkaart (CHW) van de provincie Noord-Holland valt het plangebied binnen AMK terrein 14.611 van hoge archeologische waarden. Deze waardering

is gebaseerd op een historisch kaartbeeld uit 1849-1859. Ten behoeve van een meer specifieke waardestelling is het projectgebied door BMA nader vergeleken met waarderingen in het informatiesysteem van BMA.

Aangezien in de directe omgeving van het City Theater geen archeologische vindplaatsen bekend zijn, volgt de archeologische verwachting uit de combinatie van geologische informatie en een historisch topografische analyse. Hierbij is uitgegaan van verschillende historische kaarten, waaronder de kaart van Blaeu (circa 1650, zie figuur 8), de kaart van Visscher (circa 1700)), de kaart van De Broen (1732, zie figuur 9) en de Topografische Militaire Kaart (1854). Volgens dit kaartmateriaal is het projectgebied tot het midden van de 17de eeuw in het poldergebied tussen de Boerenwetering en de Overtoom gelegen.

Op de kaart van Blaeu staat de geplande stadsuitbreiding ter plaatse tot de Singelgracht reeds aangegeven. Op de kaarten van Visscher en De Broen is het gebied bebouwd en ligt het projectgebied aan de Lijnbaansgracht, die sinds 1915 ter plaatse van het toen aangelegde Kleine Gartmanplantsoen ondergronds loopt (zie figuur 10). Binnen het projectgebied zijn sporen van ontginnings- en bewoningsactiviteiten vanaf de 12de eeuw en van de (stedelijke) bebouwing uit de daaropvolgende periode vanaf het einde van de 16de eeuw (Nieuwe Tijd) te verwachten. Mogelijke archeologische sporen kunnen bestaan uit verkavelingssloten of afvalstort. Deze categorie sporen kennen een wijd verspreidingspatroon. Van de bewoning uit de 17de eeuw en later kunnen funderingen, afvallagen en beerputten verwacht worden.

figuur 8: uitsnede historische kaart Blaeu (circa 1650) en de ligging van het City Theater

figuur 9: uitsnede historische kaart De Broen (1732) en de ligging van het City Theater

figuur 10: Het dempen van de Lijbaansgracht in 1914 t.b.v. de aanleg van het Kleine-Gartmanplantsoen. Achter de rechtse schuit de Leidsekruistraat. Ter plaatse van het City Theater staat nog de 17de-eeuwse bebouwing

Specifieke archeologische verwachting:
Uit de historisch topografische analyse blijkt dat binnen het project sporen van ontginnings- en bewoningsactiviteiten vanaf de 12de eeuw en de periode daarna (Nieuwe Tijd) kunnen worden verwacht. Archeologische sporen van de 17de-eeuwse en latere bebouwing en bewoning ter plaatse van het City Theater kunnen bestaan uit funderingen, afvallagen en beerputten. Mogelijk zijn deze sporen verstoord door de 20ste-eeuwse bebouwing.

De boring zal uitpandig plaatsvinden aan de kant van het Kleine Gartmanplantsoen op een nog niet exact bekende locatie, maar zo dicht mogelijk bij het City Theater. Dit betekent dat de vermoedelijke locatie van de boring zich bevindt tussen de huidige (en vroegere) bebouwing en de voormalige Lijnbaansgracht. Ter plaatse kunnen slechts sporen van ontginnings- en bewoningsactiviteiten in een lage concentratie verwacht worden in combinatie met ophogingslagen.

6 Gevolgen voor het milieu

In dit hoofdstuk worden de verwachte effecten voor het milieu beschreven, die het voorgenomen initiatief en de alternatieven kunnen hebben.

6.1 Bouwfase

6.1.1 Voorgenomen initiatief, duurzaam bouwen

Bij de bouw worden de algemeen geaccepteerde landelijke richtlijnen Duurzaam Bouwen voor woning- en utiliteitsbouw toegepast. Verder wordt de zogenaamde 'zwarte lijst' met ongewenste materialen gehanteerd. Op deze lijst staan materialen die het regenwater verontreinigen: lood, ongecoat zink, verzinkte materialen, teerhoudende dakbedekking, koperen waterleidingen en koperen dakbedekking. Verder is het gebruik van (hard)hout zonder FSC-keurmerk verboden (Uitvoeringsbesluit).

6.1.2 Meest Milieuvriendelijk Alternatief: duurzaam bouwen

Duurzaam bouwen is het zodanig bouwen, onderhouden en verbeteren van gebouwen en hun omgeving, dat natuur en milieu zo min mogelijk schade oplopen. Daarbij wordt ingespeeld op de actuele en toekomstige vraag naar gebruiks- en belevingskwaliteit, zowel van gebouw als gebouwomgeving. De mate van duurzaamheid van een gebouw kan onder andere worden afgemeten aan de manier waarop in het ontwerp aandacht is besteed aan:

- Meervoudig ruimtegebruik;
- Flexibiliteit;
- Materiaalgebruik.

Meervoudig ruimtegebruik
Het pand verkrijgt meerdere functies waardoor meervoudig ruimtegebruik ontstaat. De ruimten worden gebruikt als arthousebioscoop, grand café met restaurant en een speelautomatencasino in de kelder. Tevens wordt inpandig een fietsenstalling gerealiseerd.

Flexibiliteit
Een gebouw is duurzamer naarmate een (gedeeltelijke) wijziging en/of uitbreiding van een gebruiksfunctie van het gebouw eenvoudiger kan worden geaccommodeerd, zonder dat daartoe ingrijpende bouwkundige wijzigingen noodzakelijk zijn. In het voorgenomen initiatief is rekening gehouden met de realisatie van diverse zalen in de bestaande grote zaal, op het balkon en in de toneeltoren zonder dat de bestaande draagconstructie wordt aangetast. De inbouw van de kleine zalen geschiedt conform het principe doos in doos. Indien in de toekomst de functie van deze zalen mogelijk wijzigt of de capaciteit van de zalen te klein wordt, dan zijn deze zalen eenvoudig te verwijderen zonder dat daarvoor ingrijpende handelingen noodzakelijk zijn.

Materiaalgebruik
Duurzame materialen zijn materialen waarvan de milieubelasting tijdens de fabricage, verwerking en onderhoud lager is dan die van vergelijkbare materialen. Met vergelijkbare materialen worden materialen bedoeld die vanuit constructief oogpunt dezelfde functie vervullen. Uiteraard dient de materiaalkeuze te voldoen aan de richtlijnen conform het Bouwbesluit.

6.2 Verkeer

6.2.1 Verkeersprognose / verkeersaantrekkende werking

Om inzicht te krijgen in de verkeerseffecten is een verkeersstudie uitgevoerd (met kenmerk BKR001/Wrj, uitgevoerd door Goudappel Coffeng). De rapportage van de verkeersstudie is opgenomen in bijlage 2. In deze verkeersstudie zijn de bezoekersaantallen van de huidige situatie (referentiesituatie zie paragraaf 5.2.1) vergeleken met de bezoekersaantallen van het voorgenomen initiatief (zie paragraaf 4.1.4.1). Deze vergelijking is uitgevoerd voor het maximum scenario en het gemiddelde scenario.

6.2.1.1 Maximum scenario

Maximum scenario voor de huidige situatie (referentiesituatie) en het voorgenomen initiatief. In richtlijnen van de Commissie m.e.r. is aangegeven dat bij de verkeersberekeningen uitgegaan dient te worden van maximale bezoekersaantallen voor de referentiesituatie en het voorgenomen initiatief.

Uit paragraaf 5.2.1. blijkt, dat een aantal van 770.000 bezoekers per jaar voor de referentiesituatie als het maximum kan worden beschouwd. Dit is het aantal dat in 1999 is geteld in het City Theater.

Het maximum aantal bezoekers bij realisering van het voorgenomen initiatief is geraamd op 614.000 per jaar. Uit paragraaf 4.1.4.1 blijkt, dat deze waarde als een absoluut maximum dient te worden beschouwd, omdat hierbij uitgegaan is van een uiterst hoog aantal bezoekers voor de arthousebioscoop en in het geheel géén dubbelbezoek met het speelautomatencasino, de horeca en reeds bestaande voorzieningen op het Leidseplein is meegenomen.

Als het maximum voor de referentiesituatie en het voorgenomen initiatief met elkaar worden vergeleken, is sprake van een afname van 156.000 bezoekers per jaar. Het speelautomatencasino en de horeca zijn gericht op hetzelfde, stedelijke publiek als de bioscoop en ze zijn op dezelfde locatie gelegen, dus is er geen reden om aan te nemen dat de bezoekers van deze nieuwe functies ander verkeersgedrag vertonen dan het bioscooppubliek. Minder bezoekers betekent dan ook automatisch minder verkeersbewegingen (zie bijlage2).

6.2.1.2 Gemiddeld scenario

Uit paragraaf 4.1.4.1. blijkt, dat een aantal van 485.000 bezoekers per jaar in de huidige situatie (referentiesituatie) als realistischer moet worden beschouwd dan het maximum van 770.000 bezoekers per jaar.

Voor het voorgenomen initiatief is in de startnotitie een aantal van 480.000 bezoekers als gemiddelde berekend. Opgemerkt dient te worden dat deze waarde, zoals blijkt uit paragraaf 4.1.4.1. nog steeds een hoge inschatting betreft.

Als het gemiddelde scenario voor de referentiesituatie en het voorgenomen initiatief met elkaar worden vergeleken, kan worden geconcludeerd dat het totale bezoekersaantal beperkt af zal nemen. Ook in dat geval is er dus geen sprake van negatieve verkeerskundige effecten bij realisering van het voorgenomen initiatief.

6.2.1.3 Hypothetische 'worstcasevariant'

In de verkeersstudie is tevens een 'worstcasevariant' berekend. In deze 'worstcasevariant' is met de volgende gegevens de effecten op het verkeer vastgesteld:

- Huidige situatie (referentiesituatie): aantal bezoekers per jaar 200.000;
- Voorgenomen initiatief: aantal bezoekers extra per dag 1.134 (drukke zaterdag 2.268) met een maximum van 614.000 per jaar.

Het verschil in bezoekersaantallen bedraagt in deze situatie 414.000 bezoekers extra per jaar. Deze variant is nadrukkelijk een hypothetische variant, aangezien een bioscoop met 200.000 bezoekers per jaar in de referentiesituatie niet rendabel te exploiteren is, terwijl het maximum van 614.000 bezoekers per jaar zeer optimistisch is. Tevens geldt dat, indien zich gunstige omstandigheden voordoen waardoor bij het voorgenomen initiatief meer bezoekers zouden worden getrokken dan verwacht, die gunstige omstandigheden ook zouden leiden tot meer bezoekers in de referentiesituatie. Deze hypothetische 'worst-case' variant geeft echter wel inzicht in de verkeerseffecten bij een toenemend aantal bezoekers.

In bijlage 1 van de bij het MER toegevoegde rapport van de verkeersstudie zijn alle uitgangspunten voor de doorberekening van de 'worst-case' variant opgenomen. De volgende conclusies kunnen hieruit worden getrokken:

- Het autogebruik naar de uitgaansvoorzieningen op het Leidseplein is laag: 8% van de bezoekers komt per auto met een gemiddelde autobezetting van 2,5 personen per auto.
- Zelfs op een drukke zaterdag in de 'worst-case' variant is het aantal extra autoritten van en naar het Leidseplein en omgeving beperkt tot 94 per etmaal. De autoritten verspreiden zich over verschillende routes en parkeergelegenheden.
- Op de belangrijkste aanrijroute, de Stadhouderskade, is in deze situatie sprake van gemiddeld 32 extra ritten per etmaal. Dit komt neer op een stijging van de verkeersintensiteit op de Stadhouderskade van 0,22%.

Auto

Indien de bezoekersaantallen van de huidige situatie worden vergeleken met de bezoekersaantallen van het voorgenomen initiatief, zowel het maximum scenario als het gemiddeld scenario, dan neemt het aantal bezoekers af en is er tevens sprake van een vermindering van het aantal verkeersbewegingen naar het City Theater.

Het City Theater is via het Leidseplein op de ringwegen (Nassaukade en Stadhouderskade) en vervolgens op de radiaalweg Overtoom ontsloten op de ring A10 en de overige autosnelwegen. Zowel vanuit als van buiten Amsterdam is en blijft het projectgebied goed bereikbaar. De verkeersdruk neemt ten gevolge van het City Theater op deze wegen na de realisatie van het voorgenomen initiatief beperkt af.

Openbaar vervoer

Ter plaatse van het Leidseplein is een knooppunt van openbaar vervoer aanwezig, hierdoor is het Leidseplein en het aangrenzende Kleine Gartmanplantsoen goed bereikbaar. Als gevolg van door het stadsdeel Amsterdam-Centrum te nemen initiatieven blijft de bereikbaarheid gehandhaafd.

De afname van het aantal bezoekers heeft tot gevolg dat de druk op de capaciteit van het openbaar vervoer beperkt afneemt. Het voorgenomen initiatief heeft geen consequenties voor de bereikbaarheid met het openbaar vervoer.

Het grootste aantal bezoekers naar het City Theater is te verwachten in de avondperiode en in het weekend, dus buiten de reguliere ochtend- en middagspits. De reguliere spits wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door woon-werkverkeer terwijl de voorziene functies op het Leidseplein juist in de vrije tijd gebruikt worden. Het verkeer naar het City Theater vindt dus

hoofdzakelijk plaats op relatief rustige tijden voor het overige verkeer. Juist in die perioden is ruim voldoende capaciteit beschikbaar in het openbaar vervoer. Voor de exploitatie van het openbaar vervoer is een gelijkmatige spreiding van passagiers over de dag bovendien gunstig. Tot iets na twaalf uur 's nachts is het openbaar vervoer beschikbaar. Het voorgenomen initiatief heeft geen consequenties voor de bereikbaarheid met het openbaar vervoer.

Fiets
Het projectgebied is gelegen aan het hoofdnet Fiets. Er bestaan plannen (nota 'Gebiedsgerichte aanpak Leidsebuurt') om de bereikbaarheid te verbeteren door het aanleggen en verbeteren van de fietspaden. Het projectgebied is goed bereikbaar en zal ook in de toekomst goed bereikbaar blijven. De beperkte afname van het aantal bezoekers heeft tot gevolg dat de druk op de capaciteit van het fietspaden marginaal afneemt. Het voorgenomen initiatief heeft geen consequenties voor de bereikbaarheid met de fiets.

6.2.2 Parkeren

Auto
In de huidige situatie is reeds afdoende mogelijkheden aanwezig om in de directe omgeving van het projectgebied de auto te parkeren. Na realisatie van het voorgenomen initiatief neemt de parkeerdruk als gevolg van het City Theater af.

Fiets
Het stadsdeel Amsterdam-Centrum heeft in het kader van de nota 'Gebiedsgerichte aanpak Leidsebuurt' plannen om een ondergrondse fietsenstalling te realiseren met een capaciteit van 4.000 fietsen.

Na realisatie van het voorgenomen initiatief neemt de druk ten behoeve van het parkeren van fietsen als gevolg van het City Theater af, aangezien het aantal bezoekers afneemt. In het voorgenomen initiatief is tevens rekening gehouden met de realisatie van een inpandige fietsenstalling .

Verkeersveiligheid
De verkeersveiligheid zal als gevolg van de realisatie van het voorgenomen initiatief niet verslechteren, aangezien de verkeersdrukte juist zal afnemen. Negatieve effecten zijn niet te verwachten.

De initiatiefnemer heeft geen invloed op de wijze van inrichting van de wegen en daarmee mogelijk positieve effecten (nota 'Gebiedsgerichte aanpak Leidsebuurt').

6.2.3 Meest Milieuvriendelijk Alternatief, verkeer

Indien de bezoekersaantallen van de huidige situatie worden vergeleken met de bezoekersaantallen van het voorgenomen initiatief, zowel het maximum scenario als het gemiddeld scenario, dan neemt het aantal bezoekers af en is er tevens sprake van een vermindering van het aantal verkeersbewegingen naar het City Theater. In het voorgenomen initiatief is reeds sprake van een (beperkte) afname van geluidhinder of luchtvervuiling ten gevolge van (beperkte) afname verkeersbewegingen van en naar het City Theater.

Het Meest Milieuvriendelijke Alternatief heeft in verhouding tot het voorgenomen initiatief geen consequenties voor de bereikbaarheid (verkeersaantrekkende werking) en de verkeersveiligheid. Tevens heeft het Meest Milieuvriendelijke Alternatief geen consequenties voor het parkeergedrag. Wat betreft de milieugevolgen wordt aangesloten bij de effecten van het voorgenomen initiatief.
Gezien het zeer beperkte autogebruik, de marginale effecten op het wegennet en de afname van het aantal bezoekers is het niet zinvol om onderscheid te maken in een situatie met en zonder autoluwe Leidsebuurt of met en zonder vervoersmanagement. Hierbij wordt afgeweken van de richtlijnen.

Indien afstemming met omliggende theaters plaatsvindt, met name van de eindtijden van de voorstellingen, dan ontstaat automatisch een verschuiving van de begintijd van een of meerdere voorstellingen tot gevolg. De kans dat daarbij een verschuiving optreedt van komende en vertrekkende bezoekers naar de spitstijden of juist naar de nachtperiode (na 23:00 uur) is hierbijgroot, hetgeen leidt tot een ongewenste toename van het aantal vervoersbewegingen in deze avondspits of nachtperiode (zie bijlage 2).

De initiatiefnemer onderzoekt de mogelijkheden om het openbaarvervoergebruik nog verder te stimuleren. De initiatiefnemer onderzoekt de mogelijkheden tot het gebruik van een zogenoemde combiregeling. Dit houdt in dat bezoekers gedurende enkele uren voor en na het bezoek gratis gebruik kunnen maken van (plaatselijk) openbaar vervoer. Echter, wegens het zeer lage percentage van de bezoekers dat met de auto komt (slechts 8%) en een gemiddelde autobezetting van 2,5 personen per auto is, het effect van het invoeren van de combiregeling op een verschuiving van de vervoerswijzeverdeling (modal split) nihil (zie bijlage 2).

6.3 Lucht

Op 4 mei 2005 is het Besluit Luchtkwaliteit 2005 (BLK) samen met de Meetregeling Luchtkwaliteit 2005 in werking getreden. Het doel hiervan is de bescherming van mens en milieu tegen de negatieve effecten van luchtverontreiniging. Het besluit is primair gericht op het voorkomen van effecten op de gezondheid van de mens. Daartoe zijn er grenswaarden voor een zestal luchtverontreinigende stoffen opgenomen. Bij ruimtelijke plannen moet hier rekening mee worden gehouden, waarbij ook gekeken wordt of door realisering van het plan de luchtkwaliteit verslechtert.

Uit de verkeersstudie (hoofdstuk 6.2 en bijlage 2) blijkt dat de bezoekersaantallen bij het voorgenomen initiatief lager zijn dan in de huidige situatie (referentiesituatie).

Gesteld kan worden dat het voorgenomen initiatief door daling (zij het beperkt) in bezoekersaantallen zorgdraagt voor een afname van motorvoertuigbewegingen, te meer omdat de modal split als gevolg van het voorgenomen initiatief niet zal veranderen. Motorvoertuigbewegingen zijn bepalend voor de lokale luchtkwaliteit. De (beperkte) afname in vervoersbewegingen zal er toe leiden dat geen verslechtering van de luchtkwaliteit plaatsvindt. Het milieu(technische) aspect luchtkwaliteit vormt hierdoor geen belemmering voor de realisatie van het voorgenomen initiatief.

6.4 Geluid

6.4.1 Geluid verkeersaantrekkende werking

Uit de verkeersstudie (bijlage 2) blijkt dat de bezoekersaantallen bij het voorgenomen initiatief lager zijn dan in de huidige situatie (referentiesituatie). Op de voor het City Theater relevante aan- en afvoerwegen is dus geen verslechtering te verwachten van de geluidbelasting op de gevels van de woning ten gevolge van verkeer.

6.4.2 Geluidbelasting bouwfase

Heiwerkzaamheden en andere werkzaamheden met een (zeer) hoge geluidbelasting worden tijdens de bouwfase niet uitgevoerd.
Ten aanzien van normstelling voor geluidbelasting bij woningen door bouwlawaai is binnen de gemeente Amsterdam geen vaste richtlijn voorhanden. In theorie zijn gedurende de dagperiode bouwwerkzaamheden zonder bijzondere beperkingen toegestaan.

In bijlage 5.1 is het akoestisch rapport ten gevolge van bouwlawaai opgenomen. Als uitgangspunt is in het akoestisch onderzoek de 'Circulaire bouwlawaai' van het ministerie van

VROM gehanteerd. Hierbij wordt toetsingsnorm voor de geluidsbelasting door bouw- en sloopwerkzaamheden op de gevels van woningen tijdens de gehele duur van de werkzaamheden, een L_{eq} van 60 dB(A) aanbevolen (07.00-19.00 uur). Bij een totale duur van werkzaamheden korter dan één maand kan een toetsingsnorm van 65 dB(A) worden gehanteerd. In het onderzoek is onderscheid gemaakt tussen de sloop- en de bouwwerkzaamheden. Uit het onderzoek blijkt dat op alle beoordelingspunten aan de voorgestelde grenswaarden van 65 dB(A) tijdens de sloop- en 60 dB(A) tijdens de bouwwerkzaamheden wordt voldaan.

6.4.3 Geluidbelasting indirecte hinder

Uit akoestisch rapport 'inrichtingsgebonden verkeer' van en naar het City theater blijkt dat onder inrichtingsgebonden verkeer wordt beschouwd het laden en lossen per vrachtauto van en naar het City Theater. De toetsing van geluidniveaus op de omliggende geluidgevoelige bestemmingen heeft plaats gevonden op een beoordelingshoogte van 1,5 en 13,5 meter. De hoogst optredende etmaalwaarde ten gevolge van het inrichtingsgebonden verkeer bedraagt 37,9 dB(A) ter plaatse van beoordelingspunt Lijnbaansgracht op een beoordelingshoogte van 1,5 meter. Uit het onderzoek blijkt dat op alle punten aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt voldaan.

In bijlage 5.2 is het akoestisch rapport ten gevolge van 'inrichtingsgebonden verkeer' opgenomen.

De locatie waar laad- en losactiviteiten plaatsvindt is aan de Kleine Gartmanplatsoen. In de directe omgeving zijn geen geluidsgevoelige objecten aanwezig.

6.4.4 Geluiduitstraling ten gevolge van het City Theater

Ten behoeve van het vaststellen van de geluiduitstraling van het voorgenomen initiatief naar de omgeving is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. De externe geluiduitbreiding van het City Theater bestaat uit muziekgeluid vanuit de diverse horecaruimten, het bioscoopgeluid uit de bioscoopzalen en het installatiegeluid van de installaties in de toneeltoren en op het dak van het complex. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat aan de op basis van in de Wet milieubeheer gestelde eisen wordt voldaan.

In bijlage 5.3 is het akoestisch rapport ten gevolge van de geluiduitstraling van het City Theater opgenomen.

6.4.5 Meest Milieuvriendelijk Alternatief, geluid

In het voorgenomen initiatief wordt reeds aan de gestelde geluidnormeringen voldaan. In het MMA zijn enkele maatregelen opgenomen, die invloed kunnen hebben op het aspect geluid:

- De realisatie van een inpandige laad- en losgelegenheid beperkt de mate aan geluidshinder in de maatgevende avond- en nachtperiode sterk.
- Een gunstig effect voor het aspect geluid ontstaat door het expeditieverkeer dat niet inpandige laadt en lost, gebruikte laten maken van venstertijden en de voor geluid maatgevende avond- en nachtperiode te mijden.

6.5 Energievoorziening

6.5.1 Voorgenomen initiatief: conventionele situatie

In tabel 6 is de geraamde benodigde energie per jaar tijdens het in gebruik zijn van het City Theater opgenomen (zie bijlage 6).

tabel 6: geraamde energiegebruik

	Gasketel en compressiekoelmachine
Aardgas (m^3 per jaar)	188.000
Elektra (kWh_{el} per jaar)	87.000
Primaire energie (GJ^{prim} per jaar)	7414

6.5.2 Meest Milieuvriendelijke Alternatief, WarmteKoudeOpslag

Ten behoeve van de toepassing van een KoudeWarmteOpslag installatie voor het City Theater is een technische en financieel haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd (zie bijlage 6).

Ontwerp systeem

Een KoudeWarmteOpslaginstallatie maakt het mogelijk om winterkoude dan wel zomerwarmte in een watervoerende zandlaag in de bodem op te slaan ten behoeve van gebouwkoeling in de zomer dan wel ten behoeve van gebouwverwarming in de winter.

Ten behoeve van de KoudeWarmteOpslag wordt gebruikgemaakt van een monobronconfiguratie. Hierbij hoeft maar een grondwaterbron te worden gerealiseerd in plaats van een doublet bestaande uit twee bronnen (een koude en een warmteput).

Ten behoeve van de grondwateronttrekking wordt een boring uitgevoerd met een diameter van circa 600 millimeter. In het boorgat worden twee filters verticaal op enige afstand van elkaar geplaatst in het watervoerende pakket op een diepte van circa 80 tot 170 meter minus maaiveld. De capaciteit bedraagt circa 50 m^3. Het grondwatercircuit wordt geheel van de bovengrondse installatie gescheiden door middel van een scheidingswarmtewisselaar van roestvaststaal. De grondwaterinstallatie wordt luchtdicht en op overdruk gehouden om vervuiling van het grondwatercircuit uit te sluiten.

Effecten op grondwater

Het opgepompte grondwater wordt zonder wijziging van de samenstelling teruggevoerd in hetzelfde watervoerende pakket als waar het uit is onttrokken. Netto vindt geen grondwateronttrekking plaats. In de winter wordt warmte aan het grondwater onttrokken en in de zomer wordt door middel van koeling eenzelfde hoeveelheid warmte toegevoegd aan het grondwater. Aangezien netto geen grondwateronttrekking plaatsvindt, is de verwachting dat nagenoeg geen zettingsverschillen optreden.

Voor de aanleg van dit systeem wordt bij Provincie Noord-Holland een vergunning in het kader van de Grondwaterwet aangevraagd. Bij deze aanvraag wordt in een onderbouwende effectenstudie alle grondwatergerelateerde effecten (onder andere hydraulische en grondmechanische effecten) en eventuele interactie met andere aanwezige belangen in de bodem of in het grondwater (bijvoorbeeld KoudeWarmteOpslag van buurlocaties) geanalyseerd en gerapporteerd.

Effecten op energiegebruik

De verwachting is dat door het toepassen van KoudeWarmteOpslag een energiebesparing van circa 42% is te verwachten.

tabel 7: geraamde energiegebruik en energiebesparing

	Gasketel en compressie-koelmachine	KoudeWarmteOpslag
Aardgas (m^3 per jaar)	188.000	38.000
Elektra (kWh_{el} per jaar)	87.000	322.000
Primaire energie (GJ^{prim} per jaar)	7.414	4.308
Besparing (GJ^{prim} per jaar)		**3.106**

Effecten op archeologie
Zie paragraaf 6.7.

6.6 Openbare ruimte en sociale veiligheid

Het stallen van fietsen op straat en in de openbare ruimte kan hinder veroorzaken. Doorgaand verkeer kan belemmerd worden door het parkeren van (vracht)auto's ten behoeve van het laden en lossen. De directe omgeving van het Leidseplein wordt over het algemeen niet als veilig ervaren. Enerzijds wordt dit veroorzaakt door het zeer intensieve gebruik van het Leidseplein als gevolg van verkeersbewegingen (onder andere knooppunt openbaar vervoer) en horecagelegenheden, anderzijds komt dit door het rommelig en donker aanvullend deel van de Korte Leidsedwarsstraat.

6.6.1 Voorgenomen initiatief, openbare ruimte

De achterzijde van het City Theater aan de Korte Leidsedwarsstraat wordt als een tweede voorzijde ontworpen. Hierdoor een goede bijdrage geleverd aan een nieuwe façade aan de Korte Leidsedwarsstraat. Deze zijde was oorspronkelijk de achterzijde, maar wordt nu ontwikkeld tot een hoogwaardige ingang. Met name dit deel van de Korte Leidsdwarsstraat kent op dit moment een gesloten karakter met een beperkt aantal bezoekers.

Doordat de huidige gesloten achterzijde wordt vervangen door een entree, ontstaat toeloop van bezoekers naar dit deel van de Korte Leidsedwarsstraat. De verlevendiging is een positief effect van het project door de sociale controlerende werking die de extra toeloop met zich meebrengt en draagt hierdoor in belangrijke mate bij aan de sociale veiligheid in de Korte Leidsdwarsstraat.

Uit de verkeersparagraaf blijkt dat het voorgenomen initiatief zorgt voor een beperkte afname in bezoekersaantallen. Na realisatie van het voorgenomen initiatief neemt de druk ten behoeve van het parkeren van fietsen als gevolg van het City Theater af. Aangezien in het voorgenomen initiatief rekening is gehouden met de realisatie van een inpandige fietsenstallin.

De overlast van het parkeren van fietsen neemt in de toekomst wellicht nog verder af, als gevolg van het voornemen om een ondergrondse fietsenstalling voor circa 4.000 fietsen te realiseren.

6.6.2 Meest Milieuvriendelijk Alternatief, openbare ruimte

Hoewel de hoeveelheid expeditieverkeer ten behoeve van het initiatief zeer beperkt is (een zware vrachtwagen, danwel drie middelzware vrachtwagens) kan de overlast door laden en lossen worden beperkt door inpandig te laden en te lossen.

In het Meest Milieuvriendelijke Alternatief wordt rekening gehouden met zogenoemde venstertijden voor laden en lossen. Door buiten de spitsperiode ter plaatse te laden en lossen, kan overlast door stremming van de doorstroming van het verkeer worden beperkt. De meest

gunstige periode in het kader van voorkomen van stremmingen van de weg, betreft de nachtelijke periode. Echter ten behoeve van het aspect geluid dienen de voor geluid maatgevende avond- en nachtperioden gemeden te worden.

6.7 Cultuurhistorie

In het advies van het Bureau Monumenten en Archeologie van de gemeente Amsterdam wordt geconcludeerd dat de renovatie van het City Theater, waarbij reconstructie van de oude uitstraling wordt nagestreefd, een forse ingreep is in het gebouw.

Door het Bureau Monumenten en Archeologie van de gemeente Amsterdam wordt over het algemeen nooit een reconstructie van een oudere situatie geëist en soms zelfs ontraden. In het geval van het City Theater is in de huidige situatie duidelijk sprake van een zodanige verarming van de eens zo rijke uitstraling, dat een reconstructie hier kan worden aanbevolen.

De renovatie heeft echter een positief effect hebben op de beleving van het gebouw (zie paragraaf 'Gevolgen voor de monumentale waarden' bijlage 3). De negatieve invloed van de ingreep wordt door Bureau Monumenten en Archeologie gezien in het verloren gaan van de grote zaal als geheel en de wijziging van de achtergevel. Hierbij wordt wel aangegeven dat de aanpassing van de achtergevel de sfeer zal verbeteren.

Ten behoeve van deze beschrijving is gebruikgemaakt van de analyse uitgevoerd door BMA (bijlage 3, BMA advies cultuurhistorie). Onderdelen van het advies zijn opgenomen is de beschrijving.

Grote zaal
De grootste impact van het voorgenomen initiatief wordt veroorzaakt door het opdelen van de grote zaal in een aantal kleinere zalen. De grote zaal zal niet meer in zijn volle omvang te ervaren zijn. De inbouw van de kleine zalen zal echter min of meer volgens het principe doos in doos geschieden, zodat de hoofdconstructie niet wordt aangetast en de ingreep omkeerbaar is. Afwerkingen zullen voor zover nodig echter wel worden verwijderd. Deze zijn echter voor het grootste gedeelte uit de jaren zeventig, toen de vorige grote verbouwing plaatsvond. De belangrijkste ingreep is het verwijderen van de kleedkamerverdieping onder het toneel. Indien ervoor wordt gekozen om deze te behouden, zal de opvangconstructie van de toneeltoren moeten worden gewijzigd, wat een veel grotere ingreep is in de structuur van het gebouw.

Op dit moment is nog niet exact bekend op welke wijze de nieuwe kleinere zalen aansluiten op de bestaande constructie. Nadere afstemming tussen de initiatiefnemer en het Bureau Monumenten en Archeologie van de gemeente Amsterdam vindt op dit moment plaats.

Achtergevel
Door BMA wordt in haar advies de wijzigingen in de achtergevel als volgt gewaardeerd: Het wijzigen van de achtergevel, die nu nog vrijwel in de originele staat verkeert, is een lichte aantasting van de oorspronkelijke architectuur. Voor de beleving van de Korte Leidsedwarsstraat levert het een grote verbetering op. De blinde gesloten gevel die sterk ontsierd wordt door aanplakbiljetten en graffiti wordt door middel van een kleine ingreep getransformeerd tot een gevel met diverse functies achter de ingangen. De bestaande vluchtdeuren worden vervangen door glasdeuren. Boven de bestaande deurnissen worden extra lichtopeningen gemaakt, die passen bij de stijl van de architectuur.

Orgel
In haar advies schetst BMA de volgende mogelijkheden voor het behoud van het door de firma Strunck in 1935 gebouwde theaterorgel:

1. Conserveren van het orgel. Normaal gesproken is het wenselijk om orgels in hun oorspronkelijke situatie te laten bestaan. Soms wordt verplaatsing binnen een gebouw toegestaan, maar in het geval van het City Theater betekent handhaven van het orgel in dit gebouw dat bespelen niet meer mogelijk zal zijn, zolang de situatie met de kleinen zalen blijft bestaan. Het geluidsvolume van het orgel is dusdanig, dat plaatsing in een van de kleinere ruimten ook niet tot de mogelijkheden behoort;
2. Demontage en herplaatsing van het orgel. Aan de herplaatsing van het orgel worden nadere eisen gesteld:
   - Het orgel mag niet worden opgedeeld of gebruikt voor aanvulling en/of reparatie van andere orgels, maar moet in zijn geheel worden herplaatst.
   - Herplaatsing gebeurt op zo kort mogelijke termijn en bij voorkeur in Amsterdam of de regio. Te denken valt aan het te bouwen filmmuseum, een van de nieuwere grote ruimten in getransformeerde of nieuw te bouwen grote zaal. Ook kan gedacht worden aan een televisie-studio in Amsterdam of in de regio.

De Nederlandse Orgel Federatie heeft interesse getoond in een gedeelte van het orgel voor herplaatsing. Echter dient hiervoor het orgel te worden opgedeeld in meerdere delen. De initiatiefnemer heeft ervoor gekozen het orgel in zijn geheel op de huidige positie in stand te houden, zodat het orgel als geheel intact blijft.

6.8 Archeologie

Behoudens het plaatsen van een boring met een diameter van circa 600 millimeter vinden geen werkzaamheden in de bodem plaats. In het door het Bureau Monumenten en Archeologie van de gemeente Amsterdam uitgevoerde archeologisch bureauonderzoek zijn de effecten van de boring op de aanwezige archeologische waarden beschreven (bijlage 4, BMA advies archeologie). Een selectie van het onderzoek is in deze beschrijving opgenomen.

Specifieke archeologische verwachting
De boring wordt uitpandig geplaatst aan de kant van het Kleine Gartmanplantsoen op een nog niet exact bekende locatie, maar zo dicht mogelijk bij het City Theater. Dit betekent dat de vermoedelijke boringslocatie zich bevindt tussen de huidige (en vroegere) bebouwing en de voormalige Lijnbaansgracht. Ter plaatse kunnen slechts sporen van ontginnings- en bewoningsactiviteiten in een lage concentratie verwacht worden in combinatie met ophogingslagen.

Maatregelen en beleid
Voor de boorlocatie buiten de bebouwing geldt een lage archeologische verwachting. De verspreiding van archeologische waarden binnen deze zone heeft een lage concentratie. Het gaat daarbij om los materiaal uit de verschillende gebruiks- en bewoningsperiodes. Afhankelijk van de grootte en de diepte van de toekomstige ontgraving zullen archeologische waarden worden aangetast. Als beleid geldt dat bij grondroerende werkzaamheden over een oppervlak groter dan 500 m^2 en dieper dan 0,50 meter min maaiveld een Inventariserend Veldonderzoek (IVO) in de planvorming wordt opgenomen. Het IVO kan worden gevolgd door een Archeologische Opgraving (AO). Voor alle onderzoeken is een PvE (Programma van Eisen) vereist waarin de onderzoeksvragen en de kwaliteitseisen worden vastgelegd.

De combinatie van de lage verwachting met de minimale verstoring van de ondergrond vanwege het uitvoeren van een boring van circa 600 millimeter in diameter maakt dat hier archeologische maatregelen vooraf niet noodzakelijk zijn. Wel is de meldingsplicht van kracht in geval van bodemvondsten ouder dan 50 jaar. Dit houdt in dat de aanwezigheid van bodemvondsten bij werkzaamheden conform de Monumentenwet aan Bureau Monumenten en Archeologie gemeld wordt, zodat in gezamenlijk overleg met de uitvoerder maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van het vondstmateriaal.