

Beoordelingsnotitie Milieueffectrapportage Overamstel

Opdrachtgever
Projectbureau Zuidoostlob

Auteur
A.L. de Jong

Projectnummer
127533

Datum
4 augustus 2005

Status
Definitief

Documentnummer:			
Autorisatie	Naam	Paraaf	datum
Opstelling	A.L. de Jong		4-8-2005
contrôle	A. Vos		4-8-2005
Vrijgave	A.L. de Jong		4-8-2005

Inhoudsopgave

<i>Samenvatting</i>	2
1 Inleiding	6
2 Besluitvorming	8
2.1. Voorgeschiedenis	8
2.2. Te nemen besluiten	8
3 Beoordeling	9
3.1. Inleiding	9
3.2. Kenmerken van de activiteit	10
3.3. Plaats waar de activiteit plaatsvindt	11
3.4. Samenhang met andere activiteiten	11
3.5. Kenmerken van de milieugevolgen	11
3.5.1. Bodem / grondwater	11
3.5.2. Water	12
3.5.3. Flora en fauna	13
3.5.4. Energie, grondstoffen en ruimte	14
3.5.5. Landschappelijke en cultuurhistorische waarden	14
3.5.6. Lucht	14
3.5.7. Geluid	15
3.5.8. Externe veiligheid	16
3.5.9. Mobiliteit	17
4 Conclusie	17

Samenvatting

Dit is de samenvatting van de beoordelingsnotitie milieueffectrapportage (m.e.r.) 'Overamstel'. In deze notitie is onderzocht of vanwege de bijzondere (specifieke) omstandigheden waaronder de voorgenomen ruimtelijke herinrichting van Overamstel wordt ondernomen, een milieueffectrapport (MER) moet worden gemaakt.

De conclusie van het onderzoek is dat vanwege de bijzondere omstandigheden, waaronder de herinrichting van Overamstel wordt ondernomen, geen MER hoeft te worden gemaakt. Onderstaand wordt deze conclusie toegelicht.

Het belangrijkste uitgangspunt bij deze m.e.r.-beoordeling is dat de voorgenomen transformatie van Overamstel betrekking heeft op een stedenbouwkundige activiteit in een grootstedelijke omgeving. Het is, met andere woorden, niet vreemd (niet uitzonderlijk) dat er in Overamstel stedelijke ontwikkelingen plaatsvinden.

Verder is van belang dat in het kader van bestemmingsplanprocedures voor alle milieuaspecten de wettelijk noodzakelijke milieu-informatie zal worden verzameld. Het gaat dan om

- de Watertoets, met als onderdeel daarvan het Wateradvies van de waterbeheerder;
- het Besluit luchtkwaliteit;
- de Wet geluidhinder;
- de Flora- en faunawet;
- de Monumentenwet 1988;
- de wettelijke bepalingen ten aanzien van bodemverontreiniging.

Daarnaast zal ook het aspect externe veiligheid bij de besluitvorming worden betrokken.

In de bovenstaande wettelijke regelingen zijn eisen opgenomen die erop zijn gericht het milieu te beschermen en zo aanzienlijk negatieve gevolgen voor het milieu te voorkomen. Door bij bestemmingsplanprocedures de milieueffecten te onderzoeken en ervoor te zorgen dat aan de wettelijke eisen wordt voldaan, zo nodig door het treffen van maatregelen, wordt de kans op aanzienlijke nadelige milieugevolgen al op voorhand tot een minimale omvang teruggebracht.

De omvang van de ontwikkelingen in het plangebied is, gerelateerd aan de stedelijke omgeving, niet zodanig dat sprake is van een bijzondere omstandigheid.

Het gebruik van natuurlijke hulpbronnen en de productie van afvalstoffen leidt niet tot bijzondere omstandigheden. De kwaliteit van de woningen en de voorzieningen zal voldoen aan het wettelijke kader van het Bouwbesluit en, met betrekking tot de woningen, bovendien aan de Basiskwaliteit Woningbouw Amsterdam. De bouw van de woningen en voorzieningen leidt, gerelateerd aan de gangbare bouwprocessen, niet tot ernstige **verontreiniging of hinder dan wel risico van ongevallen**. Er is in dit opzicht dan ook geen sprake van bijzondere omstandigheden.

De plaats van de activiteit kan een bijzondere omstandigheid zijn. Dit speelt bijvoorbeeld wanneer een activiteit gepland is in de buurt van de Ecologische

Hoofdstructuur (EHS) of wanneer een gebied deel uitmaakt van de Habitat- of Vogelrichtlijn. In Overamstel is dit niet aan de orde.

De geplande activiteiten zelf, de bouw van woningen en voorzieningen, hebben geen nadelige gevolgen voor de kwaliteit van de **bodem en grondwater**. Voor zover er in het gebied bodemverontreinigingen voorkomen, zullen deze overeenkomstig de huidige regelgeving voor bodemverontreiniging worden gesaneerd. Het gaat met name om het terrein waarop NUON is gevestigd en waar vroeger de Zuidergasfabriek stond. De bodem daar is ernstig verontreinigd en zal voor de start van de woningbouw worden gesaneerd. In die zin heeft de voorgenomen herinrichting van Overamstel een positief effect op de bodemkwaliteit en kan op grond daarvan worden vastgesteld dat de bijzondere omstandigheden, waaronder de herinrichting van Overamstel wordt ondernomen, positieve gevolgen voor het milieu zullen hebben.

Het plangebied is in de huidige situatie een stedelijk gebied met relatief veel verhard oppervlak. In het kader van de besluitvorming over de plannen zal ook het traject van de Watertoets worden doorlopen, met als onderdeel daarvan het opstellen van een Wateradvies door de waterbeheerder (DWR). Daarin zal worden aangegeven of de omvang van het toekomstige **wateroppervlak** groot genoeg is om de eventuele extra verharding door de bouw van woningen, bedrijven en voorzieningen en de aanleg van wegen te compenseren. Op grond hiervan kan worden vastgesteld dat het kwantitatieve wateraspect (bergingscapaciteit) die aandacht zal krijgen die nodig is om de informatie over de bergingscapaciteit in het gebied goed mee te wegen in bij de besluitvorming. In het Wateradvies zal ook worden ingegaan op de **kwantitatieve** wateraspecten. Op grond van de rol van de waterbeheerder in het planproces, kan worden vastgesteld dat ten aanzien van het aspect water de plannen geen belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu zullen hebben en er dus geen bijzondere omstandigheden zijn.

Het plangebied vormt **geen onvervangbaar leefgebied** voor de daarin levende soorten. Daarnaast is van belang dat deelgebied 1a deel gaat uitmaken van de Amsterdamse Hoofdgroenstructuur en daarmee deze structuur zal versterken.

Op grond van het feit dat het plangebied geen deel uitmaakt van of in de buurt ligt van gebieden, waarvoor de zogenaamde beschermingsformules van kracht zijn (Ecologische Hoofdstructuur (EHS), Habitat- of Vogelrichtlijn) en op grond van de vaststelling dat er voornamelijk algemene faunasoorten voorkomen, waarvoor ontheffing kan worden verkregen op grond van de Flora- en faunawet, kan worden geconcludeerd dat de herinrichting van het plangebied, ten aanzien van het aspect flora en fauna, geen belangrijke negatieve milieugevolgen heeft en er dus geen bijzondere omstandigheden zijn.

Bij de ontwikkelingen in het plangebied wordt voor de aspecten **energie, grondstoffen en ruimte** in wezen niet afgeweken van hetgeen gebruikelijk is bij ontwikkelingen in een grootstedelijke omgeving. Vastgesteld kan worden dat ten aanzien van de aspecten energie, grondstoffen en ruimte de herinrichting van het plangebied geen belangrijke negatieve milieugevolgen heeft en er dus geen bijzondere omstandigheden zijn.

In het plangebied komen weinig bijzondere **landschappelijke of cultuurhistorische waarden** voor. Enkele gebouwen zijn cultuurhistorisch van belang: de Watertoren en enkele villa's op het NUON-terrein. Deze gebouwen hebben de status van Rijksmonument en zullen als zodanig in de plannen worden ingepast. Verder is het

plangebied verstedelijkt gebied dat overwegend wordt gebruikt voor de functies bedrijven en voorzieningen.

Ten aanzien van de **luchtkwaliteit** is er in 2010 mogelijk sprake van een enkele lichte overschrijding van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van stikstofdioxide. Aangezien de planuitwerking nog onvoldoende concreet is, heeft het uitgevoerde onderzoek naar de luchtkwaliteit (lit. 4) een inventariserend karakter. In het kader van de verdere planuitwerking zal de luchtkwaliteit nader worden onderzocht. Eventuele knelpunten zullen worden opgelost door het treffen van zodanige adequate maatregelen, dat zal worden voldaan aan de eisen uit het Besluit luchtkwaliteit.

Ook in andere delen van Amsterdam dan wel elders in grote steden speelt deze problematiek. Het is dus niet uitzonderlijk. Door het opstellen van een Actieplan Luchtkwaliteit en de uitvoering van de daarin te benoemen maatregelen zal Amsterdam een bijdrage leveren aan het oplossen van de problemen rond de luchtkwaliteit. Samen met de door het Rijk te nemen generieke maatregelen moet dit leiden tot een luchtkwaliteit die in overeenstemming is met de eisen uit het Besluit luchtkwaliteit.

Op grond van bovenstaande kan worden vastgesteld dat ten aanzien van de luchtkwaliteit de bijzondere omstandigheden, waaronder de herinrichting van het plangebied plaatsvindt, niet leiden tot aanzienlijke negatieve milieugevolgen.

De **geluidbelasting** zal door een toename van de automobiliteit, in het plangebied zelf, zowel ten gevolge van autonome ontwikkelingen als ook ten gevolge van de herinrichtingsplannen, toenemen. De toename van de geluidhinder langs de relevante wegen (daar waar woningen zijn gepland) is beperkt. Op grond van de hoeveelheid verkeer op deze wegen (maximaal 35.000 motorvoertuigen per etmaal) kan worden afgeleid dat het weliswaar gaat om een behoorlijke hoeveelheid verkeer, maar dat deze ook weer niet bijzonder is voor een grootstedelijke omgeving. In dat opzicht is er dus geen sprake van een bijzondere omstandigheid, die tot aanzienlijke negatieve milieugevolgen leidt.

De aanwezigheid van de rijksweg A10 en het spoor vormt in beginsel geen belemmering voor de geplande woningbouw in het gebied. Wel zal op sommige plaatsen gebruik moeten worden gemaakt van de mogelijkheid om ontheffing op de voorkeursgrenswaarde te verkrijgen of zullen geluidreducerende maatregelen moeten worden getroffen. Ook afstemming van het stedenbouwkundige concept op de geluidniveaus behoort tot de mogelijkheden. Ontheffing op de voorkeursgrenswaarde (zowel die voor het binnenstedelijke verkeer als voor het verkeer op autosnelwegen en het spoorwegverkeer) komt vaak voor in Amsterdam. Ook worden in een grootstedelijke omgeving regelmatig technische of stedenbouwkundige maatregelen getroffen teneinde de geluidhinder te reduceren. Op grond daarvan kan worden vastgesteld dat met betrekking tot het aspect geluid de bijzondere omstandigheden waaronder de herinrichting van het gebied wordt ondernomen, geen aanzienlijke nadelige milieugevolgen veroorzaken.

Het plangebied is gezoneerd vanuit de systematiek van de Wet geluidhinder. Om woningbouw te realiseren, moet deze zoning worden aangepast, dat wil zeggen worden verkleind. Het zal duidelijk zijn dat een dergelijke operatie in elk geval geen ongunstige invloed op de geluidssituatie in het gebied zal hebben. Dit betekent dat ook met betrekking tot het deelaspect geluid de bijzondere omstandigheden waaronder de herinrichting van het gebied wordt ondernomen, geen aanzienlijke nadelige milieugevolgen veroorzaken.

Door de herinrichting van het plangebied ontstaat er, gezien de aard van de activiteiten, dat wil zeggen het bouwen van woningen en voorzieningen, geen toename van de kans op calamiteiten en in die zin wordt de **externe veiligheid** niet beïnvloed. Ten gevolge van het transport van gevaarlijke stoffen over de in de nabijheid van het plangebied aanwezige rijksweg A10 is er een geringe kans dat de, overigens niet wettelijke, oriënterende waarde voor het groepsrisico in een klein deel van het plangebied wordt overschreden. Ten aanzien van het individuele risico is er geen knelpunt te verwachten. In het kader van de besluitvorming over de betreffende deelgebieden zal worden onderzocht wat de omvang van het groepsrisico ten gevolge van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A10 daadwerkelijk is. Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor zal geen problemen opleveren ten aanzien van de externe veiligheid. Ook het scheepvaartverkeer op de Amstel en de Weespertrekvaart levert geen problemen op.

Dwars door het plangebied loopt een gastransportleiding (16"40 bar). Voor een dergelijke leiding geldt een zogenaamde toetsingafstand van 40 meter en een minimale bebouwingsafstand van 20 meter, waar slechts onder bepaalde voorwaarden van mag worden afgeweken. Ten behoeve van de herinrichting van Overamstel zal de gastransportleiding worden verlegd. In overleg met het ministerie van VROM zal worden besloten welke afstand tot de toekomstige bebouwing zal worden aangehouden.

De conclusie is dat ten aanzien van de externe veiligheid de herinrichting van het plangebied geen belangrijke negatieve milieugevolgen heeft en er dus geen bijzondere omstandigheden zijn.

Ten gevolge van autonome ontwikkelingen en de planontwikkeling zal het **verkeer** in Overamstel toenemen. Verkeerskundig onderzoek geeft aan dat deze groei van het verkeer in Overamstel door het treffen van de nodige maatregelen goed kan worden opgevangen. Deze verkeerskundig noodzakelijke maatregelen zullen in samenhang met de planuitwerking worden geconcretiseerd.

1 Inleiding

Voor u ligt de beoordelingsnotitie milieueffectrapportage (m.e.r.) 'Overamstel'. In deze notitie is onderzocht of voor de voorgenomen ruimtelijke herinrichting (transformatie) van het plangebied vanwege de bijzondere omstandigheden, waaronder zij wordt ondernomen, een milieueffectrapport (MER) moet worden gemaakt. Uitgangspunt hierbij is het 'Nee, tenzij principe': geen m.e.r., tenzij bijzondere omstandigheden dit noodzakelijk maken. Het wettelijke kader dat hierop van toepassing is, wordt onderstaand kort uiteengezet.

Wettelijk kader

Het instrument **m.e.r.** is ontwikkeld om het milieubelang een gelijkwaardige plaats in besluitvormingsprocessen te geven. De m.e.r.-plicht is van kracht sinds 1 september 1987. Concreet betekent dit dat vanaf die datum voor bepaalde activiteiten het verplicht is om een milieueffectrapport (MER) op te stellen. Het gaat daarbij met name om activiteiten die aanzienlijke nadelige effecten voor het milieu kunnen hebben. In het Besluit m.e.r. is opgenomen voor welke activiteiten de m.e.r.-plicht bestaat (onderdeel C van het Besluit m.e.r.). Daarnaast is in het Besluit m.e.r. een lijst opgenomen van activiteiten die **m.e.r.-beoordelingsplichtig** zijn (onderdeel D van het Besluit m.e.r.). Voor deze activiteiten geldt dat het bevoegde gezag moet bepalen of een MER moet worden gemaakt. Van een bijzondere omstandigheid is bijvoorbeeld sprake als een voorgenomen activiteit plaatsvindt in of in de buurt van een beschermd natuurgebied. Verder is sinds 21 juli 2004 de Europese richtlijn voor **strategische milieubeoordeling** (SMB) van kracht. De implementatie in de Nederlandse wetgeving zal nog tot eind 2005 op zich laten wachten. De SMB-richtlijn is van toepassing op wettelijke of bestuursrechtelijk voorgeschreven plannen die

- het kader vormen voor een later m.e.r.-plichtig besluit en / of
- tevens een passende beoordeling moeten ondergaan op grond van de Vogel- en Habitatrichtlijn.

Voor de herinrichting van Overamstel is SMB niet aan de orde.

Aanleiding

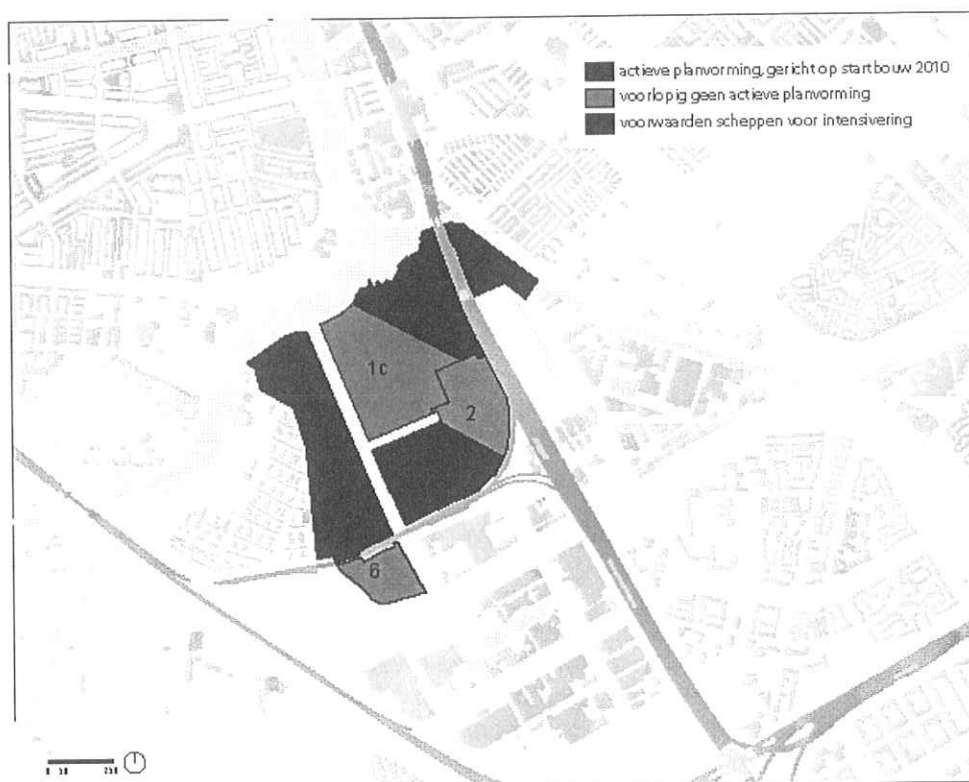
De aanleiding tot deze m.e.r.-beoordelingsnotitie is het voornemen van de gemeente Amsterdam om in een deel van Overamstel woningen te bouwen. Thans is het gebied voor het overgrote deel in gebruik als bedrijventerrein. In de 'Visie Overamstel' (2005) is uiteengezet wat de actuele stand van zaken met betrekking tot de planvorming is. Op hoofdlijnen komt het erop neer dat de gemeente Amsterdam, na aanvankelijk ingezet te hebben op een transformatie van geheel Overamstel, thans kiest voor temporisering van de plannen voor Overamstel en voorlopig voor een beperkte ontwikkeling daarvan. Deze temporisering is met name gegrond op de overweging dat Amsterdam niet vol voor alle grote projecten kan blijven gaan, om redenen van geld (voorbereiding én uitvoering) en realistisch afzettempo. Het bestuur heeft een afweging gemaakt op grond van de fase waarin de verschillende grote projecten zich bevinden, en daarbij ook de specifieke omstandigheden van Overamstel betrokken, en gekozen voor een forse temporisering van de plannen. Concreet heeft het bestuur besloten om in Overamstel in de komende jaren een stedenbouwkundig programma te ontwikkelen, waarvan een substantieel deel (meer dan 2.000 en minder dan 4.000) bestaat uit woningen. De omvang van het totale programma (woningen, bedrijven en voorzieningen) zal in elk geval uitkomen boven 250.000 m². Zowel op grond van het aantal woningen (Besluit m.e.r., onderdeel D, categorie 11.1) als het totale aantal m² (Besluit m.e.r., onderdeel D, categorie 11.2)

is er sprake van een m.e.r.-beoordelingsplicht.

Wat wordt onderzocht?

In figuur 1 staat een plattegrond van Overamstel met een indeling naar deelgebied. Verreweg het grootste deel van het plangebied ligt in de gemeente Amsterdam. Een klein deel ervan (deelgebied 6 en onderdelen van de deelgebieden 3 en 5) behoort tot de gemeente Ouder-Amstel. Deze beoordelingsnotitie heeft betrekking op **alle deelgebieden**. Het is daarbij zo dat de ontwikkeling van de deelgebieden 1a, 1b, 4a en 5 voor 2010 van start zal gaan (in deze deelgebieden worden ongeveer 2.000 woningen gebouwd). De planvorming voor de overige gebieden is voorlopig gestaakt (zie voor een nadere toelichting en motivering van de keuze voor de te ontwikkelen deelgebieden de al genoemde 'Visie Overamstel', 2005).

In de huidige situatie kent Overamstel voornamelijk de functies bedrijven en kantoren. Ook staat er een school (ROC). De plannen voor het gebied bestaan voornamelijk uit het realiseren van woningen en voorzieningen en de intensivering van de bedrijfsfunctie.



Figuur 1. Ligging van de deelgebieden.

De planontwikkeling concentreert zich de komende jaren dus op de deelgebieden 1a, 1b, 4a en 5. Deelgebied 1b omvat het DWR-terrein, de ROC-school en het gebouw van de Arbodienst. Het DWR-terrein wordt medio 2006 aan de gemeente overgedragen, het ROC wil haar gebouw uiterlijk 2007 verlaten voor nieuwbouw elders. Het aangrenzende buitendijkse gebied (1a) maakt onderdeel uit van de hoofdgroenstructuur, en zal in aansluiting op de ontwikkeling van deelgebied 1b tot groen/blauwe recreatieve zone worden ingericht. Deelgebied 4a (kop Weespertrekvaart) is stedenbouwkundig van wezenlijk belang voor het aanhechten van Overamstel (in eerste instantie met name het ROC/DWR-terrein) aan de bestaande woongebieden van het stadsdeel Oost/Watergraafsmeer. Voor

deelgebied 5 is er principe-overeenstemming met Rijkswaterstaat over omvorming van de rijksweg A2 tot stadsstraat. Met Rijkswaterstaat wordt nog overlegd over de uiteindelijke vormgeving van de reconstructie. Door deze reconstructie van de weginfrastructuur komen terreinen vrij voor een gemengde woon-/werkbestemming.

Initiatiefnemer en bevoegd gezag

De rol van de initiatiefnemer is in deze m.e.r.-beoordelingsprocedure in handen van het Projectbureau Zuidoostlob. Ambtelijk opdrachtgever is het Ontwikkelingsbedrijf Amsterdam. Aangezien de m.e.r.-beoordelingsprocedure over een gebied gaat dat in twee gemeenten ligt, zijn de besturen van beide gemeenten bevoegd gezag: de gemeentebesturen van Amsterdam en Ouder-Amstel.

Doel van de beoordelingsnotitie

Het doel van deze m.e.r.-beoordelingsnotitie is te bepalen of voor de ruimtelijke herinrichting van Overamstel, vanwege de bijzondere omstandigheden waaronder zij wordt ondernomen, een MER moet worden gemaakt.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de besluitvorming. In hoofdstuk 3 wordt onderzocht of er sprake is van bijzondere omstandigheden, zoals bedoeld in de bijlage 2 van de handreiking voor de m.e.r.-beoordelingsplicht 'Afwegen en oordelen' (Ministerie van VROM, 1999). In hoofdstuk 4 wordt de conclusie weergegeven.

2 Besluitvorming

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de vraag ten behoeve van welk besluit of welke besluiten deze m.e.r.-beoordeling wordt gemaakt en welke besluiten nog aanvullend genomen moeten worden om de voorgenomen activiteiten te realiseren. Voordat hiertoe wordt overgegaan wordt in het kort, in aanvulling op de betreffende passages uit hoofdstuk 1, een beknopt beeld gegeven van de voorgeschiedenis. Tot slot wordt ingegaan op de procedure van de m.e.r.-beoordeling.

2.1. Voorgeschiedenis

De Visie Overamstel 2002 is in augustus 2002 bestuurlijk vastgesteld. Hierin werd voorgesteld het noordelijke deel van het bedrijvengebied Amstel Business Park te transformeren tot een stedelijk gemengd woon-/werkgebied. In het in april 2003 door de raad vastgestelde Structuurplan 'Kiezen voor Stedelijkheid' is deze transformatie opgenomen. Inmiddels is om reeds genoemde redenen besloten de planvorming te temporiseren en voorlopig te beperken tot de ontwikkeling van slechts een viertal deelgebieden. Op 7 juni 2005 is de actuele Visie Overamstel 2005 door het College van Burgemeester en Wethouders vastgesteld.

2.2. Te nemen besluiten

Het bevoegde gezag bepaalt of een MER moet worden gemaakt

Deze m.e.r.-beoordelingsnotitie is opgesteld opdat het bevoegde gezag kan bepalen of vanwege de bijzondere omstandigheden waaronder de herinrichting van Overamstel wordt ondernomen, een MER moet worden gemaakt.

Te volgen procedure

Indien het bevoegde gezag bepaalt dat er voor de ruimtelijke herinrichting van

Overamstel geen MER hoeft te worden gemaakt, kunnen de procedures voor de ruimtelijke planvorming zonder een MER worden doorlopen.

Indien het bevoegde gezag bepaalt dat zich bijzondere omstandigheden voordoen waaronder de herinrichting wordt ondernomen, op grond waarvan een MER moet worden gemaakt, wordt het MER gekoppeld aan de besluitvorming over het eerste concrete ruimtelijke plan dat in het kader van de Wet op de ruimtelijke ordening (Wro) in het plangebied wordt genomen. De gemeenteraad stelt de bestemmingsplannen vast, het bevoegde gezag bepaalt of de omstandigheden waaronder de activiteit plaatsvindt zo bijzonder zijn dat een MER moet worden gemaakt. Het besluit van het bevoegde gezag om wel of niet een MER te (laten) maken, wordt bekend gemaakt in één of meer dag- of nieuwsbladen. Tevens wordt ervan kennis gegeven in de Staatscourant. Tegen het besluit om wel of niet een MER te (laten) maken kunnen geen rechtsmiddelen worden aangewend. Tegen dit besluit kan pas worden opgekomen in de procedure waaraan de m.e.r.-beoordelingsplicht is gekoppeld, in dit geval bijvoorbeeld het eerste bestemmingsplan.

Bij de ter visie legging van een ontwerpbestemmingsplan, wordt in het geval er besloten is geen MER te maken, dit besluit toegevoegd aan het ontwerpbestemmingsplan.

3 Beoordeling

3.1. Inleiding

De in deze notitie gehanteerde beoordelingssystematiek is ontleend aan 'Afwegen en oordelen, handreiking van de m.e.r.-beoordelingsplicht'. Deze handreiking gaat uit van de vraag of de specifieke 'bijzondere' omstandigheden waaronder de activiteit wordt ondernomen, kunnen leiden tot belangrijke nadelige milieugevolgen.

De bijzondere omstandigheden zijn in de volgende categorieën in te delen:

- kenmerken van de activiteit;
- plaats waar de activiteit plaatsvindt;
- samenhang met andere activiteiten ter plaatse;
- kenmerken van de belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, die de activiteit kan hebben.

In de bijlagen van de handreiking voor de m.e.r.-beoordelingsplicht wordt een overzicht gegeven van bovengenoemde categorieën van bijzondere omstandigheden. In de hierna volgende paragrafen zijn de vier categorieën verder uitgewerkt voor de ontwikkelingen in Overamstel.

De beoordeling richt zich in de eerste plaats op de effecten van de herinrichting van Overamstel (de activiteit) op de omgeving. Daarnaast speelt ook de aanwezigheid van de rijksweg A10, de rijksweg A2 en het spoor een rol bij de verschillende milieuaspecten in het gebied. Ook aan deze invloed (van de rijkswegen en het spoor op de omgeving) wordt, indien dit relevant is voor een bepaald milieuaspect, aandacht besteed. Dit geldt met name voor de aan het gemotoriseerde verkeer gerelateerde effecten geluid, lucht en externe veiligheid. Tot slot is ook van belang dat het gehele plangebied is gezoneerd vanuit de systematiek van de Wet geluidhinder. Ook dit aspect komt bij de beoordeling aan de orde.

Het belangrijkste uitgangspunt bij deze m.e.r.-beoordeling is dat de voorgenomen transformatie van Overamstel betrekking heeft op een stedenbouwkundige activiteit in een grootstedelijke omgeving. Het is, met andere woorden, niet vreemd (niets bijzonders) dat er in Overamstel stedelijke ontwikkelingen plaatsvinden. Met dit uitgangspunt in het achterhoofd worden onderstaand de verschillende aspecten onder de loep genomen.

Verder is van belang dat in het kader van bestemmingsplanprocedures voor alle milieuaspecten de wettelijk noodzakelijke milieu-informatie zal worden verzameld. Het gaat dan onder andere om

- de Watertoets, met als onderdeel daarvan het Wateradvies van de waterbeheerder;
- het Besluit luchtkwaliteit;
- de Wet geluidhinder;
- de Flora- en faunawet;
- de Monumentenwet 1988;
- de wettelijke bepalingen ten aanzien van bodemverontreiniging.

Daarnaast zal ook het aspect externe veiligheid bij de besluitvorming worden betrokken.

In de bovenstaande wettelijke regelingen zijn eisen opgenomen die erop zijn gericht het milieu te beschermen en zo aanzienlijk negatieve gevolgen voor het milieu te voorkomen. Door bij bestemmingsplanprocedures de milieueffecten te onderzoeken en ervoor te zorgen dat aan de wettelijke eisen wordt voldaan, zo nodig door het treffen van maatregelen, wordt de kans op aanzienlijke nadelige milieugevolgen al op voorhand tot een minimale omvang teruggebracht.

3.2. Kenmerken van de activiteit

Bij de kenmerken van de activiteit dient in het bijzonder het volgende in overweging te worden genomen: de omvang van het project, het gebruik van natuurlijke hulpbronnen, de productie van afvalstoffen, verontreiniging en hinder en risico van ongevallen.

De omvang van de ontwikkelingen in het plangebied is, gerelateerd aan de stedelijke omgeving, niet zodanig dat sprake is van een bijzondere omstandigheid.

Het gebruik van natuurlijke hulpbronnen en de productie van afvalstoffen leidt ook niet tot bijzondere omstandigheden. De kwaliteit van de woningen, de kantoren en de voorzieningen zal voldoen aan het wettelijke kader van het Bouwbesluit en, met betrekking tot de woningen, bovendien aan de Basiskwaliteit woningbouw Amsterdam 2005.

Ook ten aanzien van de twee laatste aspecten 'verontreiniging en hinder' en 'risico van ongevallen' zijn geen bijzondere omstandigheden aan te wijzen. De bouw van woningen en voorzieningen op zich leidt, gerelateerd aan de gangbare bouwprocessen, niet tot ernstige verontreiniging of hinder dan wel risico van ongevallen. Er is in dit opzicht dan ook geen sprake van bijzondere omstandigheden.

Vastgesteld kan worden dat de herinrichting van Overamstel, gezien de kenmerken ervan, geen belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu heeft en er dus geen bijzondere omstandigheden zijn.

3.3. Plaats waar de activiteit plaatsvindt

De plaats van de activiteit kan een bijzondere omstandigheid zijn. Dit is met name het geval wanneer de activiteit zich bevindt in of in de buurt van gebieden, waarvoor de zogenaamde 'beschermingsformules' van kracht zijn. Dit speelt bijvoorbeeld wanneer een activiteit gepland is in de buurt van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) of wanneer een gebied deel uitmaakt van de Habitat- of Vogelrichtlijn. Voor Overamstel is dit niet aan de orde.

Vastgesteld kan worden dat de herinrichting van het plangebied, gezien de plaats ervan, geen belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu heeft en er dus geen bijzondere omstandigheden zijn.

3.4. Samenhang met andere activiteiten

Zoals reeds gesteld is er een zekere samenhang tussen het project Overamstel en andere woningbouwprojecten in Amsterdam. In het 'Plan van Aanpak planvorming Overamstel' wordt dit nader uiteengezet. De samenhang bestaat eruit dat het bestuur een afweging heeft gemaakt welke projecten vol worden doorgezet en welke moeten worden getemporeerd. Overamstel valt in de laatste categorie. Het is duidelijk dat deze, voor een deel met andere projecten samenhangende, temporisering geen belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu heeft. Verder is er geen samenhang met andere activiteiten, die in dit kader relevant zijn.

Vastgesteld kan worden dat de herinrichting van het plangebied, gezien de samenhang met andere activiteiten, geen belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu heeft en er dus geen bijzondere omstandigheden zijn.

3.5. Kenmerken van de milieugevolgen

Ook de kenmerken van de belangrijke nadelige milieugevolgen, die de activiteit kan hebben, kunnen op grond van de genoemde handreiking worden aangemerkt als een bijzondere omstandigheid. Het gaat daarbij om het bereik van het effect, het grensoverschrijdende karakter van het effect, de orde en grootte en complexiteit van het effect, de waarschijnlijkheid van het effect en de duur, de frequentie en de onomkeerbaarheid van het effect.

3.5.1. Bodem / grondwater

De geplande activiteiten zelf, de bouw van woningen en voorzieningen, hebben geen nadelige gevolgen voor de kwaliteit van de bodem en grondwater. Zoals in paragraaf 3.5.2 is vermeld, is de Dienst Waterbeheer en Riolering (DWR) als waterbeheerder bij de planvorming betrokken. In die hoedanigheid heeft DWR uitgangspunten geformuleerd om de kwaliteit van het grondwater te beschermen en er zo voor te zorgen dat er geen negatieve effecten ontstaan.

Voor zover er in het gebied bodemverontreinigingen voorkomen zullen deze overeenkomstig de huidige regelgeving voor bodemverontreiniging worden gesaneerd. Het gaat met name om het terrein waarop NUON is gevestigd en waar

vroeger de Zuidergasfabriek stond. De bodem daar is ernstig verontreinigd en zal voor de start van de woningbouw worden gesaneerd. In die zin heeft de voorgenomen herinrichting van Overamstel een positief effect op de bodemkwaliteit en kan op grond daarvan worden vastgesteld dat de bijzondere omstandigheden, waaronder de herinrichting van Overamstel wordt ondernomen, positieve gevolgen voor het milieu zullen hebben.

De transformatie van Overamstel heeft consequenties voor het watersysteem. In de plannen worden kelders voorzien die barrières kunnen vormen voor het grondwater. Ook vervallen mogelijk watergangen. De grondwaterstanden kunnen hierdoor stijgen en de verontreiniging van de voormalige gasfabriek zou zich ongewenst kunnen verspreiden. Daarnaast lopen er tracés van de waterkeringen door het gebied. De effecten op het grondwatersysteem zijn recent onderzocht (Onderzoek grondwateraspecten ontwikkeling OverAmstel, Ingenieursbureau Amsterdam, concept, mei 2005). Op basis van de studie zijn mitigerende maatregelen opgesteld die nader worden uitgewerkt met de waterbeheerder, DWR, in het kader van de watertoets procedure.

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

3.5.2. Water

Waterkwantiteit

Het plangebied is in de huidige situatie een stedelijk gebied met relatief veel verhard oppervlak. In het kader van de besluitvorming over de plannen (bestemmingsplanprocedures) zal ook het traject van de Watertoets worden doorlopen, met als onderdeel daarvan het opstellen van een Wateradvies door de waterbeheerder (DWR). Daarin zal worden beschreven of de herinrichting van Overamstel van invloed is op de omvang van het verharde oppervlak in het gebied (meer of minder verharding ten opzichte van de huidige situatie). Op grond daarvan zal worden bepaald of de bergingscapaciteit voor water moet worden aangepast of niet. Op grond hiervan kan worden vastgesteld dat het kwantitatieve wateraspect (bergingscapaciteit) die aandacht zal krijgen die nodig is om de informatie over de bergingscapaciteit in het gebied goed mee te wegen in bij de besluitvorming.

Waterkwaliteit

In het Wateradvies zal ook worden ingegaan op de kwalitatieve wateraspecten. Uitgangspunten daarbij zijn dat geen gebruik wordt gemaakt van uitlogende materialen, dat eventuele bodemverontreinigingen het grond- en oppervlaktewater niet mogen verontreinigen en dat eventuele nieuwe watergangen moeten worden voorzien van een schone (bodem)laag van tenminste 0,5 m schone grond. Verder is het beleid van DWR erop gericht om tenminste 25% van de oevers binnen de functie stedelijk gebruikswater ecologisch in te richten. Dit alles in ogenschouw nemend, kan worden vastgesteld dat ook ten aanzien van het kwalitatieve wateraspect de plannen geen belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu zullen hebben en er dus geen bijzondere omstandigheden zijn.

3.5.3. Flora en fauna

De natuurkwaliteit van het plangebied is onderzocht in het rapport 'Natuurtoets Nota van Uitgangspunten Overamstel', uitgebracht in juni 2004 door de dienst Ruimtelijke Ordening. Uit deze natuurtoets blijkt het volgende (zie bladzijde 3):

'De natuurkwaliteiten van het gebied betreffen vooral de ecologische verbindingen langs de infrastructuur:

1. *de groene zoom langs de Joan Muyskenweg;*
2. *de taluds van de spoor- en metrolijn;*
3. *de oevers van de Amstel;*
4. *de oevers van de Weespertrekvaart.*

Vooraf de taluds van de spoor- en metrolijn vormen een belangrijke ecologische verbinding voor grondgebonden dieren. De oevers van de Amstel en de Weespertrekvaart zouden als natte verbindingzone moeten functioneren, omdat zij deel uitmaken van het Ecolint, de ecologische route tussen het Nieuwe Diep en het Nieuwe Meer. Juist in het plangebied is deze verbinding van matige kwaliteit. Aanbevolen wordt om bij de planvorming rekening te houden met verbetering van deze route, temeer omdat een deel hiervan onderdeel is geworden van de Hoofdgroenstructuur. De groene zoom tussen de A2 en de Joan Muyskenweg vormt het einde van een verbinding. Bij bebouwing wordt er dus geen doorgaande route aangetast.

Van het gebied zijn de flora- en faunagegevens goeddeels bekend. Een aanvullende veldverkenning heeft plaatsgevonden in mei 2004.

Met de uitvoering van de grondwerkzaamheden in de deelgebieden 5 en 6 zullen leefgebieden van een aantal zoogdieren worden vernietigd. Hiervoor zal te zijner tijd ontheffing moeten worden aangevraagd. Aangezien het om algemene soorten gaat die niet in hun voortbestaan worden bedreigd is te verwachten dat de ontheffing zal worden verleend. Voor de start van een fase zullen de gegevens moeten worden geactualiseerd en zal er op grond van die actualisatie ontheffing worden aangevraagd. Voor de overige deelgebieden kan worden volstaan met het toepassen van een goede planning van de werkzaamheden en het toepassen van een aantal mitigerende maatregelen.

Verder wordt de aanbeveling gedaan om de bestaande bomen te inventariseren, opdat goede vitale bomen in het plan kunnen worden meegenomen.

Het resultaat van deze natuurtoets kan als volgt worden samengevat:

1. *Het advies om een ontheffing aan te vragen voor de vernietiging van de leefgebieden van de aanwezige zoogdieren voor deelgebied 5 en 6.*
2. *De aanbeveling om de bomen in het plangebied in een vroeg stadium in de planvorming te inventariseren.*
3. *De aanbeveling om bij de planvorming rekening te houden met verbetering van het Ecolint, de natte verbindingzone tussen het Nieuwe Diep en het Nieuwe Meer.'*

Bovenstaande geeft dat aan het gebied geen onvervangbaar leefgebied is voor de daarin levende soorten. Daarnaast is van belang dat deelgebied 1a zal worden heringericht als groene zone, waarbij versterking van de ecologische kwaliteit één van de belangrijkste uitgangspunten zal zijn. Dit sluit dus goed aan bij de bovenstaand gedane aanbeveling 3.

Op grond van de eerdere vaststelling dat het plangebied geen deel uitmaakt van of in de buurt ligt van gebieden, waarvoor de zogenaamde beschermingsformules van kracht zijn (Ecologische Hoofdstructuur (EHS), Habitat- of Vogelrichtlijn) en op grond van de vaststelling dat er voornamelijk algemene faunasoorten voorkomen, waarvoor ontheffing kan worden verkregen op grond van de Flora- en faunawet, kan worden geconcludeerd dat de herinrichting van het plangebied, ten aanzien van het aspect flora en fauna, geen belangrijke negatieve milieugevolgen heeft en er dus geen bijzondere omstandigheden zijn.

3.5.4. Energie, grondstoffen en ruimte

Bij de ontwikkelingen in het plangebied wordt voor de aspecten energie, grondstoffen en ruimte in wezen niet afgeweken van hetgeen gebruikelijk is bij ontwikkelingen in een grootstedelijke omgeving. Zoals al eerder is uiteengezet zal de kwaliteit van de woningen, de kantoren en bedrijven voldoen aan het wettelijke kader van het Bouwbesluit en, met betrekking tot de woningen, bovendien aan de Basiskwaliteit woningbouw Amsterdam 2005.

Vastgesteld kan worden dat ten aanzien van de aspecten energie, grondstoffen en ruimte de herinrichting van het plangebied geen belangrijke negatieve milieugevolgen heeft en er dus geen bijzondere omstandigheden zijn.

3.5.5. Landschappelijke en cultuurhistorische waarden

In het plangebied komen enkele landschappelijke of cultuurhistorische waarden voor. Het gaat om onderdelen van de voormalige Zuidergasfabriek op het NUON-terrein, waaronder de Watertoren en enkele villa's. Deze gebouwen hebben de status van Rijksmonument en zullen als zodanig in de plannen worden ingepast. Verder is het plangebied verstedelijkt gebied dat overwegend wordt gebruikt voor de functies en bedrijven en voorzieningen.

3.5.6. Lucht

Het aspect lucht is onderzocht in het rapport 'Inventarisatie luchtkwaliteit Overamstel', uitgebracht door Ingenieursbureau Amsterdam in augustus 2005. Uit deze inventarisatie blijkt dat de groei van het verkeer (zowel ten gevolge van de plannen als de autonome ontwikkeling) leidt tot een toename van de luchtverontreiniging. Deze toename is vrijwel overal niet zodanig dat er knelpunten kunnen ontstaan ten aanzien van de luchtkwaliteit. Slechts langs enkele wegen kan er in 2010 sprake zijn van een lichte overschrijding van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van stikstofdioxide. Aangezien de planuitwerking nog onvoldoende concreet is, heeft het uitgevoerde onderzoek naar de luchtkwaliteit een inventariserend karakter. In het kader van de verdere planuitwerking zal de luchtkwaliteit nader worden onderzocht. Eventuele knelpunten zullen worden opgelost door het treffen van zodanige adequate maatregelen, dat zal worden voldaan aan de eisen uit het Besluit luchtkwaliteit.

Ook in andere delen van Amsterdam dan wel elders in grote steden speelt deze problematiek. Door het opstellen van een Actieplan Luchtkwaliteit en de uitvoering van de daarin te benoemen maatregelen zal Amsterdam een bijdrage leveren aan het oplossen van de problemen rond de luchtkwaliteit. Samen met de door het Rijk te nemen generieke maatregelen moet dit leiden tot een luchtkwaliteit die in overeenstemming is met de eisen uit het Besluit luchtkwaliteit.

Op grond van bovenstaande kan worden vastgesteld dat ten aanzien van de luchtkwaliteit de bijzondere omstandigheden, waaronder de herinrichting van het plangebied plaatsvindt, niet leiden tot aanzienlijke negatieve milieugevolgen.

3.5.7. Geluid

Verkeerslawaaai

De geluidbelasting zal door een toename van de automobiliteit, in het plangebied zelf, zowel ten gevolge van autonome ontwikkelingen als ook ten gevolge van de herinrichtingsplannen, toenemen. Het bouwen van de woningen en voorzieningen gaat immers gepaard met een toename van de automobiliteit in het gebied en daarmee met een toename van de geluidemissie door het autoverkeer. De toename van de geluidhinder langs de relevante wegen (daar waar woningen zijn gepland) is 1 - 3 dB(A). Op grond van de hoeveelheid verkeer op deze wegen (maximaal 30.000 motorvoertuigen per etmaal) kan worden afgeleid dat het weliswaar gaat om een behoorlijke hoeveelheid verkeer, maar dat deze ook weer niet bijzonder is voor een grootstedelijke omgeving. In dat opzicht is er dus geen sprake van een bijzondere omstandigheid, die tot aanzienlijke negatieve milieugevolgen leidt.

In, dan wel grenzend aan het plangebied, liggen de rijkswegen A2 en A10 en de spoorlijn Amsterdam – Utrecht. Tauw heeft onderzocht hoe deze infrastructuur de geluidssituatie in het plangebied beïnvloedt. Het stedelijke wegverkeerslawaaai in het plangebied is in dit rapport buiten beschouwing gelaten, aangezien op voorhand duidelijk is dat dit geen belemmering voor de realisatie van woningbouw zal vormen (Bron: Akoestisch onderzoek weg- en railverkeerslawaaai Overamstel te Amsterdam, Tauw, juni 2003).

De belangrijkste bevindingen uit dit rapport zijn dat woningbouw in het gehele gebied mogelijk is. Echter niet zonder meer. Om woningbouw te realiseren zal enerzijds gebruik moeten worden gemaakt van de mogelijkheid om ontheffing op de voorkeursgrenswaarde te verkrijgen, anderzijds zullen ook geluidreducerende maatregelen nodig kunnen zijn. Daarbij kan worden gedacht aan zowel stedenbouwkundige als technische maatregelen. In het kader van deze notitie is het van belang dat ook elders in Amsterdam en andere grootstedelijke omgevingen vergelijkbare situaties optreden. De problematiek is gerelateerd aan het bouwen in een stedelijke omgeving volgens het concept van de 'Compacte Stad'. Ontheffing op de voorkeursgrenswaarde (zowel die voor het binnenstedelijke verkeer als voor het verkeer op autosnelwegen en het spoorwegverkeer) komt dan ook veelvuldig voor in Amsterdam. Op grond daarvan kan worden vastgesteld dat met betrekking tot het aspect geluid de bijzondere omstandigheden waaronder de herinrichting van het gebied wordt ondernomen, geen aanzienlijke nadelige milieugevolgen veroorzaken.

Industrielawaai

Het plangebied is gezoneerd vanuit de systematiek van de Wet geluidhinder. Om woningbouw te realiseren, moet deze zonering worden aangepast, dat wil zeggen worden verkleind. De huidige zone is mede gebaseerd op bedrijven die inmiddels al zijn vertrokken. Deze zoneverkleining is dan ook goed mogelijk, waarschijnlijk zelfs zonder de bedrijfsvoering van de nog resterende bedrijven aan te tasten. Het zal duidelijk zijn dat de zoneverkleining in elk geval geen negatieve invloed op de geluidssituatie in het gebied zal hebben. Er kan dan ook worden vastgesteld dat ook met betrekking tot dit deelaspect geluid de bijzondere omstandigheden waaronder de herinrichting van het gebied wordt ondernomen, geen aanzienlijke nadelige milieugevolgen veroorzaken.

3.5.8. Externe veiligheid

Door de herinrichting van het plangebied ontstaat er, gezien de aard van de activiteiten, dat wil zeggen het bouwen van woningen en voorzieningen, geen toename van de kans op calamiteiten en in die zin wordt de externe veiligheid niet beïnvloed.

Ten gevolge van het transport van gevaarlijke stoffen over de in de nabijheid van het plangebied aanwezige rijksweg A10 is er een geringe kans dat de, overigens niet wettelijke, oriënterende waarde voor het groepsrisico in de aan de A10 grenzende deelgebieden wordt overschreden. Ten aanzien van het individuele risico is er geen knelpunt te verwachten. In het kader van de besluitvorming over de betreffende deelgebieden zal worden onderzocht wat de omvang van het groepsrisico ten gevolge van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A10 daadwerkelijk is.

Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor zal geen problemen opleveren ten aanzien van de externe veiligheid. Dit is af te leiden uit het conceptrapport 'Risico's spoortransport Amsterdam-Sloterdijk / Amstel, uitgebracht door AVIV, gedateerd 31 januari 2005. Dit rapport beschrijft de externe veiligheid langs het spoor tussen de stations Amstel en Sloterdijk. Uit dat rapport blijkt dat er geen problemen zijn ten aanzien van de externe veiligheid. De dichtheden van bewoners en arbeidsplaatsen in het plangebied Overamstel zijn, zowel nu als in de toekomst, vergelijkbaar met die in het gebied tussen Amstel en Sloterdijk. De aan het spoor gerelateerde externe veiligheid zal dan ook geen problemen opleveren.

De circulaire "Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen" is niet van toepassing op de Amstel en de Weespertrekvaart, omdat deze vaarwegen tot de CEMT klasse 3 behoren. Het PR en GR hoeven dus niet berekend te worden. Overigens is het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Amstel en de Weespertrekvaart zó minimaal dat er geen 10^{-6} PR contour is en dat de onderschrijding van het GR nadert tot 0.

Op grond van bovenstaande kan worden vastgesteld dat ten aanzien van de externe veiligheid de herinrichting van het plangebied geen belangrijke negatieve milieugevolgen heeft en er dus geen bijzondere omstandigheden zijn.

Een laatste punt ten aanzien van externe veiligheid is het gegeven dat dwars door het plangebied een gastransportleiding (16"40 bar) loopt. Voor een dergelijke leiding geldt een zogenaamde toetsingafstand van 40 meter en een minimale bebouwingsafstand van 20 meter, waar slechts onder bepaalde voorwaarden van mag worden afgeweken. Ten behoeve van de herinrichting van Overamstel zal de gastransportleiding worden verlegd. Gezien de opgave om van Overamstel een stedelijk gebied te maken met een hoge dichtheid van wonen en werken, is een toetsingsafstand van 40 m een moeilijk hanteerbaar uitgangspunt. De schaarse ruimte dient namelijk zo efficiënt mogelijk gebruikt te worden. De gemeente Amsterdam staat dan ook op het standpunt dat zij goede planologische, technische en economische argumenten heeft om een kleinere afstand dan de toetsingafstand te hanteren. De huidige plannen voorzien in een verlegging van de gastransportleiding en de opname ervan in de berm van een nieuwe oost-west georiënteerde straat. In overleg met het ministerie van VROM zal worden besloten welke afstand tot de toekomstige bebouwing zal worden aangehouden. De gemeente Amsterdam heeft vooralsnog voorgesteld de bebouwing op 17,5 meter van de leiding te situeren en daarbij maatregelen te treffen die de overschrijding van de minimale bebouwingsafstand van 20 m compenseren. Dit is conform de mogelijkheden die het ministerie van VROM biedt.

3.5.9. Mobiliteit

Het aspect verkeer en vervoer in het plangebied is onderzocht in de 'Verkeersstudie Overamstel', in december 2003 uitgebracht door de dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer. Hierin is de afwikkeling van het verkeer in Overamstel beschreven in relatie tot de beschikbare wegcapaciteit.

Ten gevolge van autonome ontwikkelingen en de planontwikkeling zal het verkeer in Overamstel toenemen. Verkeerskundig onderzoek geeft aan dat deze groei van het verkeer in Overamstel door het treffen van de nodige maatregelen goed kan worden opgevangen. Deze verkeerskundig noodzakelijke maatregelen zullen in samenhang met de planuitwerking worden geconcretiseerd.

Van belang is nog dat *'de bereikbaarheid van Overamstel per openbaar vervoer tot de beste van Amsterdam behoort. De aanwezigheid van (veel) metro- en treinstations is hiervan de belangrijkste oorzaak'* (zie Verkeersstudie Overamstel, bladzijde 16).

Verder kan nog worden opgemerkt dat de toekomstige verkeersstromen, na de realisering van de herinrichting, weliswaar zullen toenemen, maar niet in die mate dat het verkeersbeeld tot significante verschillen met de rest van Amsterdam leidt. Het Amsterdamse verkeer- en vervoerbeleid is gericht op het zo veel mogelijk concentreren van verkeer op wegen die daarvoor zijn ingericht. Deze indeling voorkomt diffuse verspreiding van de negatieve gevolgen van verkeer op het milieu. Daarom is er een onderscheid tussen soorten wegen en de inrichting daarvan gemaakt. De wegen waarop het verkeer zich concentreert, zijn de wegen die behoren tot het hoofdwegennet van Amsterdam. Op deze wegen mag dus meer verkeer worden toegelaten dan op de andere. Deze wegen hebben een doorgaand en/of een gebiedsontsluitend karakter. De verkeersbelasting die ontstaat door uitvoering van de plannen is voor dit type weg in vergelijking tot de andere hoofdwegen niet uitzonderlijk. Een zelfde argumentatie kan worden vermeld voor het verkeer op de A10, maar dan op nationaal niveau.

4 Conclusie

De slotconclusie van deze m.e.r.-beoordeling is dat vanwege de bijzondere omstandigheden, waaronder de herinrichting van Overamstel wordt ondernomen, geen MER hoeft te worden gemaakt.

Literatuur

1. Plan van Aanpak planvorming Overamstel, Projectbureau Zuidoostlob, Projectgroep Overamstel, oktober 2004.
2. Akoestisch onderzoek weg- en railverkeerslawaai Overamstel te Amsterdam, Tauw, juni 2003.
3. Natuurtoets Nota van uitgangspunten Overamstel, dienst Ruimtelijke Ordening, juni 2004.
4. Inventarisatie luchtkwaliteit Overamstel, Ingenieursbureau Amsterdam, augustus 2005.
5. Inpassing bedrijven Overamstel, dienst Milieu en Bouwtoezicht, september 2003.
6. Verkeersstudie Overamstel, dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer, december 2003.
7. Onderzoek grondwateraspecten ontwikkeling Overamstel, Ingenieursbureau Amsterdam, concept, mei 2005.

Colofon

Beoordelingsnotitie Milieueffectrapportage Overamstel

Tekst

Ingenieursbureau Amsterdam

Druk

Stadsdrukkerij Amsterdam

Niets uit deze uitgave mag worden overgenomen zonder bronvermelding.

Ingenieursbureau Amsterdam
Frankemaheerd 12
Postbus 12693
1100 AR Amsterdam