

Opdrachtgever

Projectmanagementbureau Amsterdam

Auteurs

A.L. de Jong

A. Vos

Projectnummer

126022

Projectleider

A.L de Jong

Datum

27 februari 2003

Status

Definitief

Beoordelingsnotitie**Milieu-effectrapportage****Zuidasgebied Amsterdam****(overeenkomstig de partiële
streekplanherziening ANZKG)**

Documentnummer: [...]			
Autorisatie	Naam	Paraaf	datum
Opstelling	A. L de Jong		
Controle	R.E van Doorn		
Vrijgave	A.L. de Jong		

Inhoudsopgave

Samenvatting	1
1 Inleiding	4
2 Besluitvorming	5
2.1. Genomen besluiten en voorgeschiedenis	6
2.2. Te nemen besluiten	6
3 Beoordeling	7
3.1. Inleiding	7
3.2. Kenmerken van de activiteit	7
3.3. Plaats waar de activiteit plaatsvindt	8
3.4. Samenhang met andere activiteiten	8
3.5. Kenmerken van de milieugevolgen	9
3.5.1. Bodem	9
3.5.2. Oppervlaktewater	9
3.5.3. Flora en fauna	10
3.5.4. Energie, grondstoffen en ruimte	10
3.5.5. Landschappelijke en cultuurhistorische waarden	11
3.5.6. Mobiliteit	11
3.5.7. Lucht	11
3.5.8. Geluid	12
3.5.9. Externe veiligheid	13
4 Conclusie	13

Samenvatting

Dit is de samenvatting van de beoordelingsnotitie milieueffectrapportage (m.e.r.) 'Zuidasgebied Amsterdam (overeenkomstig de partiële streekplanherziening ANZKG)¹'. In deze notitie is onderzocht of vanwege de bijzondere omstandigheden waaronder de voorgenoemde ruimtelijke herinrichting van het streekplangebied wordt ondernomen, een milieueffectrapport (MER) moet worden gemaakt.

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

Gezien de kenmerken van de herinrichting van het streekplangebied (de omvang, het gebruik van natuurlijke hulpbronnen, de productie van afvalstoffen, verontreiniging en hinder en risico van ongevallen) heeft de herinrichting, gerelateerd aan de stedelijke omgeving waarin de herinrichting plaatsvindt, geen belangrijke nadelige milieugevolgen. Er zijn in dat opzicht dus geen bijzondere omstandigheden.

¹ Hierna wordt de partiële streekplanherziening ANZKG kortheidshalve aangehaald als 'het streekplan'.

Dit geldt ook voor de plaats waar de herinrichting plaatsvindt en voor de samenhang met andere activiteiten.

De bouw van woningen, kantoren en voorzieningen hebben geen nadelige gevolgen voor de kwaliteit van bodem. Voor zover er in het gebied bodemverontreinigingen voorkomen zullen deze overeenkomstig de huidige regelgeving voor bodemverontreiniging worden gesaneerd. In samenhang met de geplande activiteiten wordt een aantal ondergrondse parkeergarages gerealiseerd. Hierdoor wordt de grondwatersituatie beïnvloed. In overleg met de waterbeheerder (Dienst Waterbeheer en Riolering) worden hiervoor passende maatregelen getroffen.

Met het aspect water wordt op een zorgvuldige manier in de plannen omgegaan. De extra verharding in het streekplangebied wordt door extra open water gecompenseerd en tevens is het vasthouden van regenwater in het gebied zelf onderdeel van de plannen. De herinrichting van het streekplangebied heeft ten aanzien van het aspect water geen belangrijke nadelige milieugevolgen. Er is in dat opzicht geen sprake van bijzondere omstandigheden.

Het streekplangebied maakt geen deel uit van of ligt niet in de buurt van gebieden, waarvoor de zogenaamde beschermingsformules van kracht zijn (Ecologische Hoofdstructuur (EHS), Habitat- of Vogelrichtlijn). Verder komen er zeer waarschijnlijk geen of weinig soorten voor die een beschermde status hebben op grond van de Flora- en faunawet. De herinrichting van het streekplangebied heeft ten aanzien van het aspect flora en fauna geen belangrijke nadelige milieugevolgen. Er is in dat opzicht geen sprake van bijzondere omstandigheden.

Bij de ontwikkelingen in het streekplangebied wordt voor de aspecten energie, grondstoffen en ruimte in wezen niet afgeweken van hetgeen gebruikelijk is bij ontwikkelingen in een grootstedelijke omgeving. Op een aantal punten is in de huidige plannen extra aandacht besteed aan duurzaam omgaan met energie, grondstoffen en ruimte. De herinrichting van het streekplangebied heeft ten aanzien van het aspect energie, grondstoffen en ruimte geen belangrijke nadelige milieugevolgen. Er is in dat opzicht geen sprake van bijzondere omstandigheden.

In het streekplangebied komen geen bijzondere landschappelijke of cultuurhistorische waarden voor, zodat de herinrichting van het streekplangebied in dat opzicht geen aanzienlijke nadelige milieugevolgen kan hebben.

Om de bereikbaarheid van de Zuidas te waarborgen is het gebied uitstekend ontsloten voor het openbaar vervoer.

De mobiliteit in het gebied zal, ten gevolge van de toename van functies in het gebied, groeien. Er is daarbij geen reden is om aan te nemen dat de toename van het verkeer in het streekplangebied in de zin van orde van grootte, bereik en dergelijke, te beschouwen is als een bijzondere omstandigheid, die leidt tot aanzienlijke negatieve milieugevolgen. De toekomstige verkeersstromen zullen na de realisering van de herinrichting, die het streekplan mogelijk maakt, wel 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 bijzonder. Een zelfde argumentatie kan worden vermeld voor het verkeer op de A10 zuid, maar dan op nationaal niveau.

Ten aanzien van de luchtkwaliteit is vastgesteld dat langs de binnenstedelijke wegen de luchtkwaliteit voldoet aan de eisen uit het Besluit luchtkwaliteit en dat de herinrichting van het streekplangebied geen belangrijke negatieve milieugevolgen heeft. Er is in dat opzicht geen sprake van bijzondere omstandigheden.

De geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de stedelijke wegen is vergelijkbaar met de situatie zoals die zich voordoet in ander delen van Amsterdam. De herinrichting van het streekplangebied heeft ten aanzien van het aspect geluid geen belangrijke nadelige milieugevolgen. Er is in dat opzicht geen sprake van bijzondere omstandigheden.

Door de herinrichting van het streekplangebied ontstaat er, gezien de aard van de activiteiten, dat wil zeggen het bouwen van woningen, kantoren en voorzieningen, geen toename van de kans op calamiteiten. De herinrichting van het streekplangebied heeft ten aanzien van het externe veiligheid dan ook geen belangrijke nadelige milieugevolgen en er is in dat opzicht geen sprake van bijzondere omstandigheden.

De aanwezigheid van de rijksweg A10 en het spoor in het streekplangebied heeft de consequentie dat tot op een afstand van ongeveer 20-30 m vanaf de rand van de A10 de luchtkwaliteit onvoldoende is en dat in die zone geen woningen gebouwd kunnen worden. Ten gevolge van de geluidbelasting, veroorzaakt door het wegverkeer op de A10, zal, om woningbouw in bepaalde delen van het streekplangebied mogelijk te maken, gebruik moeten worden gemaakt van het toepassen van adequate geluidwerende voorzieningen. Het transport van gevaarlijke stoffen over de in het streekplangebied aanwezige rijksweg A10 en het spoor is er de oorzaak van dat de kans groot is, dat, uitgaande van voortzetting van het de huidige situatie, de niet wettelijke oriënterende waarde voor het groepsrisico in het Zuidasgebied wordt overschreden.

1 Inleiding

Voor u ligt de beoordelingsnotitie milieueffectrapportage (m.e.r.) 'Zuidasgebied Amsterdam (overeenkomstig de partiële streekplanherziening ANZKG)²'. In deze notitie is onderzocht of voor de voorgenomen ruimtelijke herinrichting van het streekplangebied 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.

Wettelijke 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 bevoegd 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.

Aanleiding

De aanleiding tot deze m.e.r.-beoordelingsnotitie is een uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State over het Bestemmingsplan Mahler 4 (opgenomen in bijlage 1), een gebied dat deel uitmaakt van het streekplangebied. De uitspraak komt erop neer dat

- de herinrichting van het steekplangebied niet m.e.r.-plichtig is;
- het Besluit m.e.r. moet worden toegepast op het project Zuidas, voor zover dit in het streekplan is opgenomen en
- het streekplan zowel de bouw van 2.500 woningen als ongeveer 550.000 m² bedrijfsvloeroppervlak mogelijk maakt, welke beide activiteiten m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn.

Wat wordt onderzocht?

De uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak houdt in dat de ontwikkelingen in het streekplangebied, waarvan de grenzen op bijgaande plankaart zijn aangegeven en waarvan de ontwikkelingsmogelijkheden op pagina 28 van het streekplan nader zijn omschreven ('ontwikkelingsmogelijkheden tot en met 2003'), m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten zijn. Het streekplan maakt de ontwikkeling van 550.000 m² kantoren en voorzieningen en 2.500 woningen mogelijk (in totaal 900.000 m²)³. In deze m.e.r.-beoordeling wordt van deze ontwikkeling uitgegaan met een marge naar boven en beneden van 10-15%.

² Hierna wordt de partiële streekplanherziening ANZKG kortheidshalve aangehaald als 'het streekplan'.

³ Het streekplan maakt in de periode 2001-2003 de ontwikkeling mogelijk van ongeveer 2.500 woningen (300.000 – 350.000 m²), 150.000 – 200.000 m² voorzieningen en 300.000 – 350.000 m² kantoren.

De thans in het streekplan ontwikkelde en in ontwikkeling zijnde plannen hebben met name betrekking op de deelgebieden Mahler 4, Gershwin (in het streekplan 'het kerngebied langs de De Boelelaan'), Drentepark (in het streekplan 'Drentestraat') en Kop Rivierenbuurt.

In de huidige situatie kent het streekplangebied verschillende functies. Zo liggen er in het gebied sportaccommodaties, staan er bedrijven, kantoren en voorzieningen (scholen), liggen er parkeerterreinen en staan er woningen. De plannen voor het gebied zijn voor een belangrijk deel gedetailleerd beschreven in projectbesluiten en uitvoeringsbesluiten (Mahler 4, Gershwin en Drentepark). Voor Kop Rivierenbuurt zijn de plannen beschreven in het concept Projectbesluit uit september 2002. In deze beoordelingsnotitie wordt de inhoud van de bovengenoemde stukken bekend verondersteld. Globaal houden de plannen in dat er een ruimtelijk programma van 850.000 m² wordt ontwikkeld⁴.

De verdeling over de gebieden ligt daarbij niet geheel vast en kan in de verdere planontwikkeling nog worden bijgesteld.

Initiatiefnemer en bevoegd gezag

De rol van de initiatiefnemer is in deze m.e.r.-beoordelingsprocedure in handen van het Projectbureau Zuidas. Dit bureau functioneert onder de verantwoordelijkheid van het Bestuurlijk Overleg Zuidas, waarin zitting hebben: de wethouder Ruimtelijke Ordening van de gemeente Amsterdam en de betrokken portefeuillehouders van het stadsdeel Zuideramstel. Voordat de gemeenteraad van Amsterdam een ruimtelijk plan vaststelt, dient het bevoegd gezag op basis van deze m.e.r.-beoordeling een besluit te nemen of een MER noodzakelijk is.

Doel van de beoordelingsnotitie

Het doel van deze m.e.r.-beoordelingsnotitie is te bepalen of voor de ruimtelijke herinrichting van het streekplangebied, 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 welke besluit of 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 allereerst een overzicht gegeven van de relevante besluiten die reeds zijn genomen en wordt, in aanvulling op hoofdstuk 1, *Aanleiding*, een beknopt beeld gegeven van de voorgeschiedenis. De planologische besluiten over deelgebieden, die in de periode voor de streekplanherziening zijn genomen, blijven daarbij buiten beschouwing. Tot slot wordt ingegaan op de procedure van de m.e.r.-beoordeling.

⁴ De huidige concrete plannen voorzien in de ontwikkeling van ongeveer 2.500 woningen (320.000 m²), 110.000 m² voorzieningen en 420.000 m² kantoren.

2.1. Genomen besluiten en voorgeschiedenis

Op 12 maart 2001 is het Streekplan Amsterdam-Noordzeekanaalgebied, partiële herziening Zuidas, vastgesteld. Hiermee werd het planologische kader verruimd voor de verdere ontwikkeling van het streekplangebied. De gebieden waar de ontwikkeling al concrete vormen heeft aangenomen en waarvoor het planologische besluitvormingsproces in gang is gezet, zijn Mahler 4, Gershwin, Drentepark en Kop Rivierenbuurt.

Mahler 4

Het projectbesluit Mahler 4, genomen door de stadsdeelraad Zuideramstel, dateert van 26 mei 1998 en het uitvoeringsbesluit Mahler 4 (genomen door de gemeenteraad van Amsterdam) van 9 februari 2000. Het bestemmingsplan Mahler 4 is op 28 maart 2001 vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. Op 30 oktober 2001 is het bestemmingsplan goedgekeurd door Gedeputeerde Staten (GS) van Noord-Holland. Tegen dit goedkeuringsbesluit is op 22 november 2001 beroep ingesteld bij de Raad van State. Op 11 december 2002 heeft de Raad van State het besluit van GS vernietigd, vanwege het ontbreken van een m.e.r.-beoordeling op het schaalniveau van het vigerende streekplan.

Voor een deel van Mahler 4 zijn bouwvergunningen afgegeven die reeds onherroepelijk zijn. Deze daarop betrekking hebbende bouwfasen 1 en 2 zijn al in uitvoering.

Gershwin

Voor Gershwin is er een projectbesluit (d.d. 19 juni 2001) en een uitvoeringsbesluit (d.d. 19 juni 2002) genomen. Voor Gershwin en Drentepark tezamen is in het kader van de besluitvorming over de bestemmingsplannen een m.e.r.-beoordeling gemaakt, op grond waarvan op 19 juni 2002 is besloten dat er geen milieueffectrapport moet worden gemaakt voor de geplande activiteiten in Gershwin (Staatscourant, 6 augustus 2002).

Drentepark

Voor Drentepark is er een projectbesluit (d.d. 28 september 1999) en een uitvoeringsbesluit (d.d. 9 mei 2001) genomen.

Kop Rivierenbuurt

Over het deelgebied Kop Rivierenbuurt heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden. Het projectbesluit staat gepland voor april 2003.

2.2. Te nemen besluiten

Het bevoegd gezag bepaalt of een MER moet worden gemaakt

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

Te volgen procedure

Indien het bevoegd gezag bepaalt dat er voor de ruimtelijke herinrichting van het streekplangebied geen MER hoeft te worden gemaakt, kunnen de procedures voor de ruimtelijke planvorming zonder een MER worden doorlopen.

Indien het bevoegd 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 bevoegd gezag bepaalt of de omstandigheden waaronder de activiteit plaatsvindt zo bijzonder zijn dat een MER moet worden gemaakt. Het besluit van het bevoegd 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.

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

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 het streekplangebied. Indien noodzakelijk wordt onderscheid gemaakt tussen de verschillende deelgebieden.

In deze m.e.r.-beoordeling wordt onderzocht of de belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, die de bouw van de woningen, kantoren en voorzieningen kan hebben, bijzondere omstandigheden zijn. Deze beoordeling beperkt zich primair tot de effecten van de herinrichting van het streekplangebied (de activiteit) op de omgeving. Daarnaast speelt ook de aanwezigheid van de rijksweg A10, het spoor en de sneltram/metro een rol bij de verschillende milieuaspecten in het gebied. Ook aan deze invloed (van de A10 op de omgeving) wordt aandacht besteed. Bij de behandeling van de afzonderlijke milieueffecten zal, indien relevant, daarop worden ingegaan. Dit geldt met name voor de aan het gemotoriseerde verkeer gerelateerde effecten geluid, lucht en externe veiligheid.

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 streekplangebied 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 bedrijven zal voldoen aan het wettelijke kader van het Bouwbesluit en, met betrekking tot de woningen, bovendien aan de Amsterdamse Richtlijnen Kwaliteit Woningbouw. In aanvulling op deze eisen is voor de ontwikkelingen in de gehele Zuidas een hoog ambitieniveau vastgesteld voor de toepassing van milieuvriendelijke technologieën op het gebied van energiegebruik, isolatie, waterbeheer en grondstoffengebruik. Dit hoge ambitieniveau is ook van toepassing op de ontwikkeling in het streekplangebied⁵. Ook ten aanzien van de twee laatste aspecten 'verontreiniging en hinder' en 'risico van ongevallen' zijn geen bijzondere omstandigheden aan te wijzen.

Vastgesteld kan worden dat de herinrichting van het streekplangebied, 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

Ook 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 het streekplangebied is dit niet het geval. Vastgesteld kan worden dat de herinrichting van het streekplangebied, 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

Het streekplangebied ligt in de Zuidas, een gebied dat sterk in ontwikkeling is. Naast de stedenbouwkundige plannen voor het streekplangebied is het Rijk van plan om de infrastructuur die door het gebied loopt (rijksweg A10-Zuid, het spoor en de sneltram) te wijzigen. Als voorbereiding hierop en op de stedelijke ontwikkeling in het Zuidasgebied, anders dan die het streekplan mogelijk maakt, wordt een tracé/m.e.r.-procedure doorlopen. Deze procedure is op 8 juni 2001 begonnen met het ter inzage leggen van de startnotitie en leidt uiteindelijk tot een tracébesluit. Verder zal de integrale trajectnota/MER worden betrokken bij de ruimtelijke besluitvorming over de verdere stedenbouwkundige ontwikkeling in het Zuidasgebied (anders dan die het streekplan mogelijk maakt). Eén van de alternatieven die in de tracé/m.e.r.-procedure worden onderzocht, is het ondergronds brengen van alle infrastructuur (het zogenaamde dokalternatief). Aangezien er echter nog geen tracébesluit is, wordt er in deze beoordelingsnotitie van uitgegaan dat de huidige situatie wordt voortgezet, dat wil zeggen dat de infrastructuur blijft zoals zij is: bovengronds. Verreweg het grootste deel van de huidige plannen kan worden gerealiseerd als de infrastructuur bovengronds blijft. Slechts een beperkt deel van de plannen voor het Drentepark kan alleen worden verwezenlijkt als de infrastructuur onder de grond wordt gebracht. Dit betreft de aansluiting op het Beatrixpark en de inpassing van het vierde en vijfde veld van de voetbalvereniging AFC. Deze elementen zullen dan ook geen onderdeel uitmaken van het bestemmingsplan Drentepark. De plannen voor

⁵ In bijvoorbeeld het Stedenbouwkundig Programma van Eisen Gershwin is in hoofdstuk 5 gedetailleerd aangegeven welke maatregelen er ten aanzien van duurzaam bouwen worden getroffen.

Mahler 4, Gershwin en Kop Rivierenbuurt zijn geheel onafhankelijk van de uiteindelijke keuze voor de inpassing van de infrastructuur te realiseren. Vastgesteld kan worden dat de herinrichting van het streekplangebied, 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 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

De geplande activiteiten zelf, de bouw van woningen, kantoren en voorzieningen hebben geen nadelige gevolgen voor de kwaliteit van de bodem en grondwater. Ten aanzien van het aspect bodem bestaan er dan ook geen bijzondere omstandigheden. Voor zover er in het gebied bodemverontreinigingen voorkomen zullen deze overeenkomstig de huidige regelgeving voor bodemverontreiniging worden gesaneerd. In samenhang met de geplande activiteiten wordt een aantal ondergrondse parkeergarages gerealiseerd. Hierdoor wordt de grondwatersituatie beïnvloed. In overleg met de waterbeheerder (Dienst Waterbeheer en Riolering) worden hiervoor passende maatregelen getroffen.

3.5.2. Oppervlaktewater

Eén van de gevolgen van de herinrichting van het streekplangebied is een sterke toename van het verharde oppervlak en dit heeft weer gevolgen voor de bergingscapaciteit van het watersysteem in het gebied. Deze problematiek is uitgebreid onderzocht in de 'Visie Water in de Zuidas' (lit. 12). In dit rapport zijn aanbevelingen gedaan hoe het water kwalitatief en kwantitatief optimaal in de plannen kan worden ingepast.

In het rapport wordt aangegeven hoe met de sterke toename van het verharde oppervlak in het Zuidasgebied kan worden omgegaan: 8,4 hectare extra open water is nodig om een goede berging en afvoer van het regenwater bij extreme buien te garanderen. Dit extra open water kan voor een deel binnen de Zuidas worden gerealiseerd en voor een deel erbuiten.

Verder is in het rapport onderzocht welke aanvullende maatregelen kunnen worden uitgevoerd om grondwateroverlast ten gevolge van de aanleg van de parkeerkelders en het dempen van sloten, te voorkomen. Voorgesteld wordt bijvoorbeeld om de 'Prinses Irenegracht' aan te leggen, half-open ontwateringsgoten in de hoofdstraten van de Zuidas aan te leggen en, waar mogelijk, het maaiveld op te hogen.

Tot slot zijn ten aanzien van de waterkwaliteit de nodige aanbevelingen gedaan. Het gaat hierbij om opvang en filtratie van regenwater, lokale zuivering van regenwater dat op vervuild oppervlak terecht komt, aanleg van bezinkbassins en de aanleg van natuurvriendelijke oevers in de Binnendijkse Buitenveldertsche polder.

Op een aantal punten wordt al ingespeeld op de bovengenoemde voorstellen. In de eerste plaats zal langs de De Boelelaan de Boelegracht worden aangelegd en in de tweede plaats wordt het vasthouden van regenwater in het gebied vergroot door de toepassing van 'groene daken'.

Er kan op grond van de uitgebreide analyse van de mogelijkheden om het water een goede plaats in de planvorming te geven en de betrokkenheid bij de visieontwikkeling van de waterbeheerder (Dienst Waterbeheer en Riolering) worden gesteld dat het aspect water een belangrijke plaats in de planvorming inneemt. In de verdere planuitwerking zal ook de inpassing van het water verder worden uitgewerkt. Daarnaast is duidelijk dat de waterproblematiek vergelijkbaar is met datgene wat gebruikelijk is in een stedelijke omgeving. De conclusie is dat de herinrichting van het streekplangebied, ten aanzien van het aspect water, geen belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu heeft en er dus geen bijzondere omstandigheden zijn.

3.5.3. Flora en fauna

Uit onderzoek blijkt het gebied geen onvervangbaar leefgebied is voor wettelijk beschermde soorten. Op grond daarvan lijkt het waarschijnlijk dat er voor de uitvoering van het plan Gershwin geen ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet nodig is. Extrapolatie van de resultaten van de 'Natuurtoets Gershwin' naar de rest van het streekplangebied leidt tot de veronderstelling dat er ten aanzien van de flora en fauna in het gebied geen bijzondere omstandigheden gelden die belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu zullen hebben. Opgemerkt wordt nog dat ook voor de uitvoering van Mahler 4, derde fase, Drentepark en Kop Rivierenbuurt zal worden nagegaan of er in die gebieden soorten voorkomen die op grond van de Flora- en faunawet een beschermde status hebben. Indien dit het geval is zullen de overeenkomstig de wet geëiste maatregelen worden getroffen en zal ontheffing worden aangevraagd.

Op grond van de eerdere vaststelling dat het streekplangebied 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 zeer waarschijnlijk geen of weinig soorten voorkomen die een beschermde status hebben op grond van de Flora- en faunawet, kan worden geconcludeerd dat de herinrichting van het streekplangebied, 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 streekplangebied 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 Amsterdamse Richtlijnen Kwaliteit Woningbouw.

Op een aantal punten is in de huidige plannen al extra aandacht besteed aan duurzaam omgaan met energie, grondstoffen en ruimte. Vermeldenswaard is bijvoorbeeld dat als regel de verdiepingen een hoogte moeten hebben van minimaal 3.30 m, zodat de ruimten als woning en als kantoor kunnen worden gebruikt (flexibel ruimtegebruik). Daarnaast is bijvoorbeeld de energieprestatiecoëfficiënt voor de woningen in Gershwin vastgesteld op 0,85. Deze waarde ligt onder die uit het Bouwbesluit. Vastgesteld kan worden dat ten aanzien van de aspecten energie, grondstoffen en ruimte de herinrichting van het streekplangebied geen belangrijke negatieve milieugevolgen heeft en er dus geen bijzondere omstandigheden zijn.

3.5.5. Landschappelijke en cultuurhistorische waarden

In het streekplangebied komen geen bijzondere landschappelijke of cultuurhistorische waarden voor. Het streekplangebied is verstedelijkt gebied dat overwegend wordt gebruikt voor de functies kantoren en bedrijven en voorzieningen (waaronder sportvoorzieningen).

3.5.6. Mobiliteit

De toekomstige activiteiten in het streekplangebied zijn niet afwijkend van die welke gemiddeld in een stad plaatsvinden (wonen, werken en recreëren). Om de bereikbaarheid van de Zuidas te waarborgen is het gebied uitstekend ontsloten voor het openbaar vervoer. Met name de aanwezigheid van de stations Amsterdam WTC en Amsterdam RAI, waar zowel de trein, als de sneltram, de ringlijn en de bus komen, bevordert in belangrijke mate het gebruik van het openbaar vervoer, waardoor de belasting van het milieu zoveel mogelijk wordt beperkt. De geplande ontwikkelingen in de Zuidas (zoals het halteren van de Hogesnelheidslijn, de Noordzuidlijn en de reservering voor de tram in de Boelelaan) zullen dit nog verder versterken.

De mobiliteit in het gebied zal, ten gevolge van de toename van functies in het gebied, groeien. Om de verkeerskundige gevolgen van de toename van het programma in beeld te brengen zijn er in de afgelopen jaren verschillende verkeersstudies uitgevoerd. Het Bureau Goudappel Coffeng (BGC) heeft in een recent uitgebracht rapport deze studies nader geanalyseerd. In dit rapport zijn daarnaast de meest recente verkeersprognoses opgenomen. Voor de inschatting van de effecten voor lucht en geluid worden deze prognoses als invoer gebruikt. Op grond van de resultaten van de verkeersprognoses die in het rapport van BGC vermeld staan kan worden vastgesteld dat er geen reden is om aan te nemen dat de toename van het verkeer in het streekplangebied in de zin van orde van grootte, bereik en dergelijke, te beschouwen is als een bijzondere omstandigheid, die tot belangrijke nadelig milieugevolgen leidt. De toekomstige verkeersstromen zullen, na de realisering van de herinrichting, die het streekplan mogelijk maakt, binnenstedelijk wel 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 bijzonder. Een zelfde argumentatie kan worden vermeld voor het verkeer op de A10 zuid, maar dan op nationaal niveau.

3.5.7. Lucht

Het bouwen van de woningen, kantoren en voorzieningen gaat gepaard met een toename van de automobilititeit in het gebied en daarmee met een toename van de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen door het autoverkeer. Deze toename kan ontstaan op de bestaande wegen in het gebied (De Boelelaan, Gustav Mahlerlaan

e.d.) als ook op nieuw aan te leggen wegen. De mate van de toename van het verkeer bepaalt uiteindelijk of de luchtkwaliteit nog zal voldoen aan de eisen die in het Besluit luchtkwaliteit (het wettelijke toetsingskader) staan. Op grond van de verkeersintensiteiten uit het rapport van BGC is met behulp van het CARII-model onderzocht of de luchtkwaliteit na 2010 zal voldoen aan de eisen die in het Besluit luchtkwaliteit zijn gesteld. Dit is gedaan voor een aantal representatieve straten in het streekplangebied: Buitenveldertselaan, Gustav Mahlerlaan en Beethovenstraat. Uit deze modelberekeningen blijkt dat de luchtkwaliteit langs de onderzochte wegen in 2010 zal voldoen aan de grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit. Het is aannemelijk dat deze resultaten ook representatief zijn voor de rest van het streekplangebied. Op grond hiervan kan worden vastgesteld dat ten aanzien van de luchtkwaliteit de bijzondere omstandigheden, waaronder de herinrichting van het streekplangebied plaatsvindt, niet leiden tot aanzienlijke negatieve milieugevolgen.

Om een indruk te krijgen van de luchtkwaliteit langs de rijksweg A10 zijn eveneens berekeningen uitgevoerd met het CARII-model. Hieruit blijkt dat tot op een afstand van ongeveer 20-30 m vanaf de rand van de A10 de luchtkwaliteit onvoldoende is, dat wil zeggen dat de grenswaarde voor het jaargemiddelde van stikstofdioxide in die zone langs de weg wordt overschreden. Dat betekent ook dat in die zone geen woningen gebouwd kunnen worden. Mochten er bouwblokken op zo'n korte afstand van de A10 worden gerealiseerd dan kunnen deze gebouwen niet een woonbestemming krijgen, wel bijvoorbeeld de bestemming kantoren.

3.5.8. Geluid

De geluidbelasting zal door een toename van de automobiliteit, in het streekplangebied zelf, toenemen. Het bouwen van de woningen, kantoren 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 ontstaat langs de bestaande wegen in het gebied (De Boelelaan, Gustav Mahlerlaan e.d.) als ook langs de nieuw aan te leggen wegen. Uit geluidonderzoeken blijkt dat de geluidhinder ten gevolge van het binnenstedelijke verkeer in de toekomst weliswaar boven de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder (50 dB(A)) zal liggen, maar ook onder de maximale ontheffingswaarde (65 dB(A)). De geschetste geluidhinder ten gevolge van het verkeer op de stedelijke wegen is vergelijkbaar met de situatie zoals die zich voordoet in ander delen van Amsterdam. Ook in ander delen van Amsterdam wordt de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) vaak niet gehaald en wordt in die gevallen ontheffing aangevraagd tot maximaal 65 dB(A). Gerelateerd aan de stedelijke omgeving is de geluidhinder ten gevolge van het verkeer op de stedelijke wegen te beschouwen als normale stedelijke geluidhinder. Op grond daarvan kan worden vastgesteld dat met betrekking tot het aspect geluid de bijzondere omstandigheden waaronder de herinrichting van het streekplan wordt ondernomen, geen aanzienlijke nadelige milieugevolgen veroorzaken.

Ook het verkeer op de infrastructuurbundel (auto, trein, metro en sneltram) veroorzaakt geluidemissie en beïnvloedt in die zin de geluidssituatie in het streekplangebied. De geluidbelastingen ten gevolge van het spoorwegverkeer komen boven de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) te liggen en onder de maximale ontheffingswaarde van 70 dB(A). De geluidbelastingen ten gevolge van het verkeer op de rijksweg A10 zullen uitkomen op een niveau dat zowel boven de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) als boven de maximale ontheffingswaarde van 55 dB(A) ligt. Om woningbouw in bepaalde delen van het streekplangebied mogelijk te maken zal gebruik moeten worden gemaakt van het toepassen van adequate

geluidwerende voorzieningen. Ook op andere plaatsen in Amsterdam en Nederland komen dergelijke situaties voor. Het is de logische consequentie van het bouwen van woningen in een compacte stedelijke omgeving.

3.5.9. Externe veiligheid

Door de herinrichting van het streekplangebied ontstaat er, gezien de aard van de activiteiten, dat wil zeggen het bouwen van woningen, kantoren en voorzieningen, geen toename van de kans op calamiteiten en in die zin de externe veiligheid niet beïnvloedt. Op grond daarvan kan worden vastgesteld dat ten aanzien van de externe veiligheid de herinrichting van het streekplangebied geen belangrijke negatieve milieugevolgen heeft en er dus geen bijzondere omstandigheden zijn.

Het transport van gevaarlijke stoffen over de in het streekplangebied aanwezige rijksweg A10 en het spoor is er de oorzaak van dat de kans groot is, dat, uitgaande van voortzetting van het de huidige situatie, de niet wettelijke oriënterende waarde voor het groepsrisico in het Zuidasgebied wordt overschreden.

4 Conclusie

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

Literatuur

1. IBA, Historisch onderzoek deelgebied 4 (Mahler), Zuidas. Projectnr. 100382.01, d.d. 6 januari 1998.
2. IBA, Historisch onderzoek plangebied Drentestraat. Projectnr. 124209, d.d. 5 januari 2001.
3. IBA, Historisch onderzoek deelgebied 19/20. Projectnr. 124207, d.d. 8 januari 2001.
4. IBA, Historisch onderzoek Kop Rivierenbuurt (concept). Projectnr. 125824, d.d. 4 december 2002.
5. KUIPER & BURGER, Verkennend bodemonderzoek Kop Rivierenbuurt te Amsterdam. Rapportnummer: PB02393/D01, d.d. 10 januari 2003.
6. LEXCONTROL, Milieukundig Grondonderzoek. Locatie: Karel Lotsyalaan 12. Referentienummer: K1850, d.d. 20 januari 2002.
7. OMEGAM Grondonderzoek Mahler4. Project: (12)11.639, d.d. 19 april 1999.
8. OMEGAM, Milieu-onderzoek HBO-tank Mahler4. Project: (12)11.875, d.d. 30 augustus 1999.
9. OMEGAM, Milieukundig en geotechnisch bodemonderzoek Gershwin 19/20 te Amsterdam. Project: 1102930, d.d. 30 oktober 2000.
10. OMEGAM, Dioxine-onderzoek Mahler 19/20. Project: 1105576, d.d. 17 april 2001.
11. WARECO, Oriënterend en waterbodemonderzoek Drentepark te Amsterdam. Kenmerk Ad36.007ak.rap.doc, d.d. 4 maart 2002.
12. Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam, Visie water in de Zuidas, oktober 2002.
13. Projectbureau Zuidas, Veiligheid Infrastructuur Zuidas, 19 februari 2002.



Colofon

Beoordelingsnotitie Milieueffectrapportage Zuidasgebied Amsterdam (overeenkomstig de partiële streekplanherziening ANZKG)

Tekst

Ingenieursbureau Amsterdam

Druk

Stadsdrukkerij Amsterdam

Niets uit deze uitgave mag worden overgenomen zonder bronvermelding.

Ingenieursbureau Amsterdam
Frankemaheerd 12
Postbus 12693
1100 AR Amsterdam