

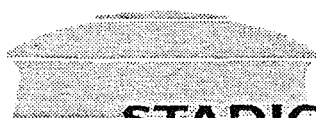
STADION AMSTERDAM

LOCATIE STRAMANWEG

Startnotitie milieu-effectrapportage

Dienst Ruimtelijke Ordening
Sector Milieu
Wibauthuis kr. 8030
Wibautstraat 3
1091 GH Amsterdam

In opdracht van:

**STADION AMSTERDAM NV**

Amsterdam, 10 april 1992

Initiatiefnemer:

Stadion Amsterdam N.V.
Stadhuis, kamer 1255
Postbus 202
1000 AE Amsterdam
tel.: 020-5523592

Bevoegd Gezag:

Gemeenteraad van Amsterdam
(Stadsdeelraad Zuidoost)

Inspraak:

U kunt uw schriftelijke reacties op deze Startnotitie
milieu-effectrapportage Stadion Amsterdam insturen
tot 13 mei 1992 naar:

onderafdeling Ruimtelijke Ordening van de gemeente
Amsterdam
Stadhuis, Amstel 1
1011 PN Amsterdam

Periode en plaatsen van ter visie legging:

Deze Startnotitie ligt op werkdagen tijdens kantooruren
gedurende 1 maand na bekendmaking ter visie op de
volgende plaatsen:

1. Voorlichtingscentrum van de gemeente Amsterdam
Binnenstraat van het Stadhuis, ingang Waterlooplein
Amstel 1, Amsterdam
2. Onderafdeling Ruimtelijke Ordening van de gemeente
Amsterdam
Stadhuis, kamer 2375
Amstel 1, Amsterdam
3. Voorlichtingsbalie Stadsdeeltkantoor Zuidoost
Bijlmerdreef 101, Amsterdam

I N H O U D

1 Inleiding	1
2 Probleemstelling en doel	2
3 Procedures en besluiten	5
3.1 Inleiding	5
3.2 Procedures en coördinatie milieu-effectrapportage	5
3.3 Eerder genomen besluiten	6
4 Voorgenomen activiteit en alternatieven	11
4.1 Voorgenomen activiteit	11
4.1.1 Studiegebied en plangebied	11
4.1.2 Uitgangspunten van het voornemen	13
4.1.3 Uitvoeringsaspecten	14
4.2 Te verwachten ontwikkelingen van het studiegebied zonder stadion/transferium	15
4.3 Het meest milieu-vriendelijk alternatief	15
5 Bestaande situatie en autonome ontwikkeling	17
5.1 Huidige situatie	17
5.1.1 Functies	17
5.1.2 Bereikbaarheid	17
5.1.3 Natuurlijke omgeving	18
5.2 Autonome ontwikkeling (referentie-situatie)	19
5.2.1 Ruimtelijke ontwikkelingen	19
5.2.2 Bereikbaarheid	19
5.2.3 Natuurlijke omgeving	20

6 Beschrijving te verwachten milieu-effecten	21
---	-----------

6.1 Bodem en grondwater	21
6.2 Oppervlaktewaterkwaliteit	22
6.3 Luchtkwaliteit	22
6.4 Geluidhinder	23
6.5 Woon- en leefklimaat	23
6.6 Overige mogelijke effecten	24
6.7 Effectvergelijking	24

LITERATUUROPGAVE	25
-------------------------	-----------

BIJLAGE: Tijdschema procedures en bouw stadion

1 INLEIDING

'Stadion Amsterdam N.V.' heeft het voornemen om in Amsterdam Zuidoost op de locatie Burgemeester Stramanweg een nieuw stadion te bouwen. Het nieuwe stadion krijgt een capaciteit van 50.000 zitplaatsen en voldoet aan de eisen welke aan een modern stadion worden gesteld. Het betreft een stadion voor voetbal, andere sportevenementen en culturele evenementen, zoals pop-concerten. De Amsterdamse voetbalclub AJAX zal vaste bespeler worden van het stadion. De 'Stadion Amsterdam N.V.' streeft ernaar om het stadion voor de Europese Kampioenschappen in 1996 gebruiksklaar te hebben. Voor de bouw van het stadion is een wijziging van bestemmingsplan(nen) noodzakelijk. Gezien de verkeersaantrekkende werking die het stadion zal hebben (gemiddeld meer dan 1000 voertuigen per dag dat het stadion in gebruik is) moet voor de besluitvorming over het bestemmingsplan een milieu-effectrapportage worden opgesteld.

Daarnaast heeft de gemeente Amsterdam het voornemen om een multi-functionele parkeergarage (transferium) te realiseren boven de Burgemeester Stramanweg, onder het stadion. Het transferium staat los van de bouw van het stadion en is niet m.e.r.-plichtig, maar in de effectbeschrijving wordt van een gecombineerd stadion/transferium uitgegaan.

Met het uitbrengen van deze Startnotitie meldt de Initiatiefnemer de voorgenomen activiteit aan bij het Bevoegd Gezag. Hiermee start de m.e.r.-procedure.

De Startnotitie heeft dezelfde **opzet** als het Milieu-effectrapport.

In hoofdstuk twee wordt ingegaan op de probleemstelling en wordt het doel van de bouw van een nieuw stadion uiteen gezet. In hoofdstuk drie worden de eerder genomen en nog te nemen besluiten die van belang worden geacht voor de realisatie van het stadion genoemd. Daarna wordt in hoofdstuk vier een korte beschrijving gegeven van het thans ontwikkelde plan. Vervolgens wordt onderzocht hoe de mogelijk nadelige gevolgen voor het milieu kunnen worden voorkomen, dan wel zoveel mogelijk beperkt voor zover zij niet kunnen worden voorkomen, in de vorm van een 'meest milieu-vriendelijk alternatief'. Daarna volgt in hoofdstuk vijf een schets van het plangebied in de bestaande situatie en de mogelijke autonome ontwikkelingen daarvan tot het jaar 1997 volgens het vigerend beleid indien het stadion niet wordt gebouwd. Deze ontwikkeling is de referentie-situatie. In hoofdstuk zes wordt aangegeven welke milieu-effecten relevant worden geacht en in het kader van de m.e.r. moeten worden onderzocht.

2 PROBLEEMSTELLING EN DOEL

Momenteel beschikt Amsterdam over twee stadions, het stadion van de voetbalvereniging Ajax en het Olympisch Stadion. Door het stadsdeel Zuid zijn plannen ontwikkeld om op het huidige Olympisch Stadionterrein woningen en kantoren te bouwen. Ook het AJAX-stadion in de Watergraafsmeer voldoet niet meer aan de eisen van deze tijd. Doel van een nieuw te bouwen stadion is om Amsterdam een zodanige sportaccommodatie te bieden dat de internationale concurrentie ten opzichte van andere grotere Europese steden kan worden gevolgd. Een te realiseren stadion dient tevens geschikt te zijn voor andere dan voetbalevenementen. De gemeente Amsterdam heeft inmiddels besloten mee te werken aan de bouw van een nieuw stadion. Vaste bespeler wordt de profsectie van de voetbalvereniging AJAX. In een later stadium wordt een locatie gezocht voor de amateursectie van AJAX in de nabijheid van het stadion. Het huidige AJAX-terrein in Watergraafsmeer zal na verhuizing van AJAX naar een nieuw stadion eveneens voor woningbouw worden bestemd.

In 1988 is door de Stichting Amsterdam Sportstad onderzoek gedaan naar potentiële locaties en financieringsmogelijkheden voor een nieuw stadion [Lit. ¹].

De belangrijkste criteria waarop de locatie-afweging is gebaseerd, waren:

- . terreingrootte en planologische inpassing;
- . bereikbaarheid, zowel per openbaar vervoer als particulier vervoer; en
- . exploitatiemogelijkheden.

De locaties Strandvliet en Amstel III kwamen daarin als beste naar voren.

Op grond van dit resultaat heeft de gemeenteraad van Amsterdam in eerste instantie gekozen voor de locatie Strandvliet, die grotendeels op het grondgebied van de gemeente Ouder-Amstel ligt. Deze Gemeente heeft echter de voorwaarde gesteld dat zij zich ongeacht de uitkomst van het MER alle vrijheid wil voorbehouden om alsnog planologische medewerking te weigeren.

Daarom hebben Burgemeester en Wethouders van Amsterdam besloten om geheel op Amsterdams grondgebied een alternatieve locatie te kiezen.

Het terrein gelegen in het werkgebied Amstel III is om economische redenen afgefallen. Om het stadion toch op de gewenste locatie te kunnen bouwen, is door de Initiatiefnemer gekozen voor het overbouwen van de Burgemeester Stramanweg. Op deze plaats kan het stadion worden gecombineerd met een daar te bouwen multi-functionele parkeergarage. Deze biedt parkeergelegenheid voor stadionbezoekers en zal daarnaast uitsluitend functioneren als transferium, zoals bedoeld in het SVV II-a [Lit. ²].

Een transferium wordt hier gedefinieerd als een grootschalige gebouwde en afgesloten parkeergelegenheid gekoppeld aan een directe overstapmogelijkheid van de auto op het openbaar vervoer in de richtingen Amsterdam-CS, Schiphol, Sloterdijk en Utrecht-CS. Voor de bouw en exploitatie van het transferium is de gemeente Amsterdam geheel verantwoordelijk. Het transferium staat los van de bouw van het stadion en is niet m.e.r.-plichtig. Een dergelijke activiteit komt niet voor op de lijst van m.e.r.-plichtige activiteiten, die is opgenomen in Bijlage C bij het Besluit milieu-effectrapportage.

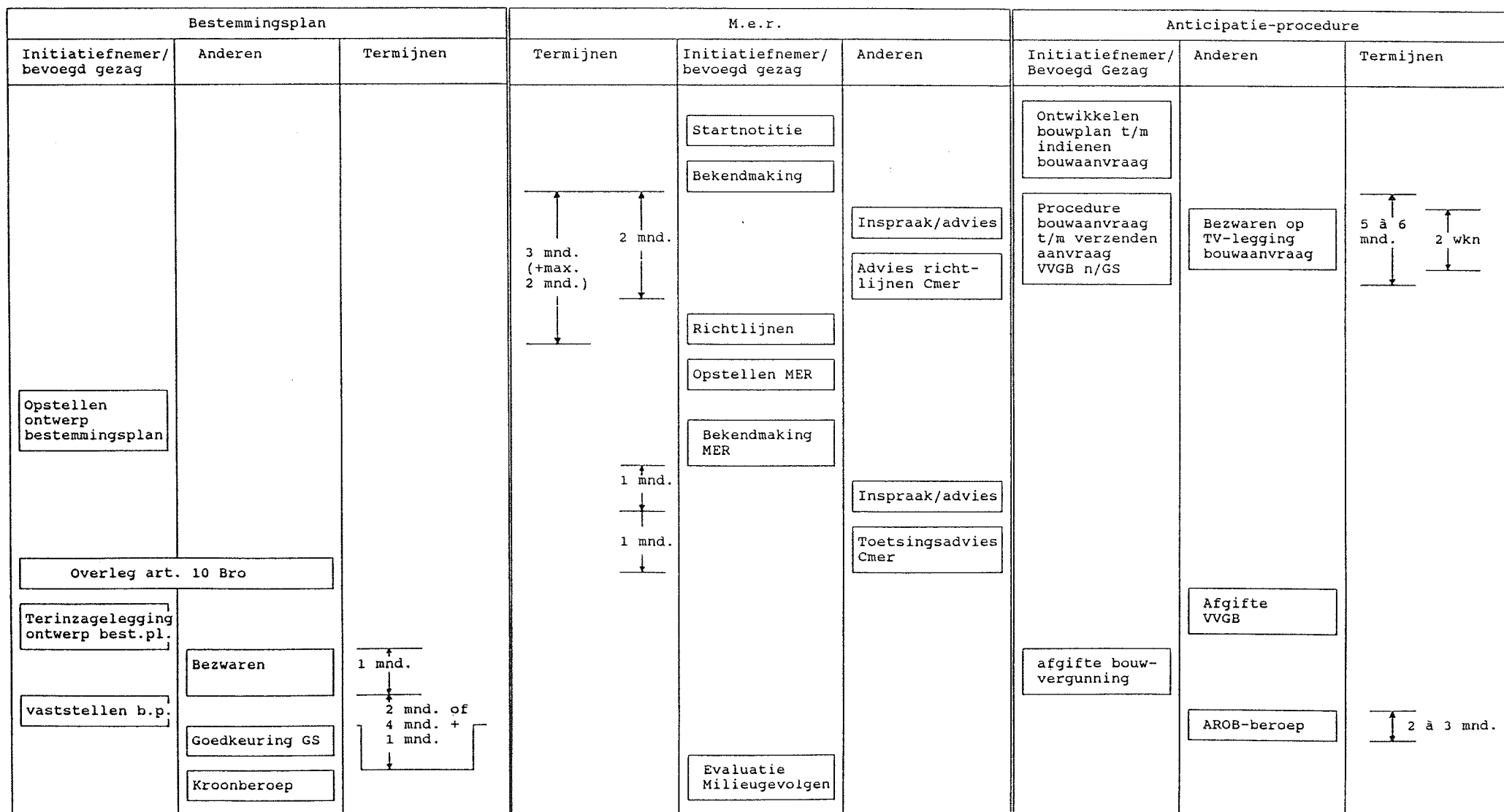
In plaats van bouwrijpe grond stelt de gemeente Amsterdam in feite het dak van het transferium ter beschikking aan de Initiatiefnemer om het stadion op te bouwen.

In het op te stellen MER worden op inrichtings- en uitvoeringsniveau de milieu-effecten beschreven tegen de achtergrond van de doelstellingen uit het NMP (Plus). Aangezien de realisering van het stadion niet los gezien kan worden van het transferium, worden de milieu-effecten van beide activiteiten beschreven.

Bij de vergelijking tussen de effecten van de alternatieven zal echter uitsluitend worden uitgegaan van de door het stadion gegenereerde verkeer.

Onderzocht wordt in hoeverre de bereikbaarheid van het stadion/transferium past binnen het mobiliteitsbeleid van de overheid en welke knelpunten er in het studiegebied ontstaan voor het autoverkeer en het parkeren. In het MER worden de invloeden onderzocht die deze ingreep heeft op de leefomgeving.

Het is belangrijk om zicht te krijgen in de ontwikkelingen in het studiegebied rondom het stadion in het jaar van ingebruikname (1996), het referentiejaar (1997) en een blik in de toekomst, wanneer ontwikkelingen rond het kruisstation Duivendrecht in volle gang zijn en de ontwikkeling van het werkgebied Amstel III is voltooid (ongeveer tien jaar na dato, 2002).



3 PROCEDURES EN BESLUITEN

3.1 Inleiding

Het besluit waarvoor het MER moet worden opgesteld is de vaststelling van een bestemmingsplan binnen de gemeente Amsterdam. Het te realiseren stadion en het transferium passen niet binnen bestaande bestemmingsplannen.

Eerder genomen besluiten, die van invloed zijn geweest op de keuze van de locatie Stramanweg zijn besluiten van de gemeenteraad van Amsterdam, de stadsdeelraad Zuid, de Stadsdeelraad Watergraafsmeer en de provincie Noord-Holland.

Daarnaast zijn beleidsvoornemens van invloed op het besluit. Het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid zijn van belang in relatie tot het openbaar vervoer en het wegverkeer. Voor het MER is vooral het Milieubeleid van belang. In het MER zullen de relevante beleidsdoelstellingen worden geïnventariseerd. De milieu-effecten worden aan deze milieubeleidsdoelstellingen getoetst.

3.2 Procedures en coördinatie milieu-effectrapportage

In de m.e.r.-procedure treedt de 'Stadion Amsterdam N.V.' op als Initiatiefnemer, terwijl het Bevoegd Gezag voor het bestemmingsplan en het MER wordt gevormd door de gemeente Amsterdam (inclusief het stadsdeel Zuidoost).

Omdat het gaat om bovengemeentelijke belangen en omdat Gedeputeerde Staten van Noord-Holland uiteindelijk het bestemmingsplan moeten goedkeuren is er een begeleidingscommissie ingesteld waarin ook de provincie Noord-Holland is vertegenwoordigd.

De procedures voor het bestemmingsplan en de milieu-effectrapportage zijn op elkaar afgestemd. Een overzicht van de procedure voor de milieu-effectrapportage en het bestemmingsplan wordt gegeven in nevenstaand schema. Het plannings-schema waarin alle activiteiten zijn opgenomen die betrekking hebben op de overige te volgen procedures inclusief de m.e.r. is weergegeven in de bijlage.

Voor de opstelling van deze m.e.r. zullen uiterlijk drie maanden na het uitbrengen van deze Startnotitie richtlijnen worden vastgesteld door het betrokken Bevoegd Gezag. Daarbij zullen inspraakreacties en adviezen worden betrokken, waaronder het advies van de nationale Commissie voor de milieu-effectrapportage.

Deze Startnotitie wordt door het Bevoegd Gezag een maand ter visie gelegd. De plaatsen waar de Startnotitie ter inzage ligt, de periode waarbinnen gereageerd kan worden en aan welk adres de reacties gericht kunnen worden, staan vermeld op de keerzijde van het schutblad van deze Notitie.

3.3 Eerder genomen besluiten

Gemeenteraad Amsterdam (Gemeentebld)

Op 15 april 1987 heeft de Gemeenteraad impliciet besloten tot sloop over te gaan van het huidige Olympisch Stadion en heeft de Gemeenteraad aan Burgemeester en Wethouders verzocht "nader rapport uit te brengen over een mogelijke benutting van het stadionterrein, waarbij woningbouw de hoofdbestemming zal zijn" [15 april 1987, afd. 1, nr 774].

In haar besluit van 3 maart 1989 heeft de Gemeenteraad onderschreven, "dat de locatie Strandvliet - Amstel III de geschiktste plaats voor verwezenlijking van het project is" [3 maart 1989, afd. 1, nr. 333 bij punt V].

In 1990 is de verantwoordelijkheid voor de besluitvorming rond het Olympisch Stadionterrein gedelegeerd aan het Stadsdeel Zuid [Raadsvergadering 27 november 1991, afd. 2, blz.1767].

Op 22 november 1991 is besloten [Noot ¹] om "in te stemmen met het voorstel van Stadion Amsterdam N.V. om een vervolgtraject in te gaan dat voorziet in een nadere uitwerking van de plannen betreffende financiering, exploitatie, grond-exploitatie en planologie, inzake de realisering van een sport- en evenementenstadion op de locatie Strandvliet" en "in maart 1992, ..., een finale beslissing te nemen ten aanzien van de gemeentelijke betrokkenheid bij realisering van het project". Tevens is besloten "... advies uit te brengen aan het stadsdeel Zuid waarin wordt voorgesteld de beslissing over de datum waarop het Olympisch Stadion wordt gesloopt, uit te stellen, totdat zekerheid is verkregen over de omvang van de investeringskosten van het multifunctionele stadion op Strandvliet" [22 november 1991, afd. 1, nr. 969, respectievelijk nr. 970].

¹. Uit de voordracht van Burgemeester en Wethouders van 22 november 1991 blijkt het volgende. Zowel de Centrale Stad als het stadsdeel Zuid hebben in principe besloten over te gaan tot sloop van het Olympisch Stadion. Op de sloopdatum vervalt het erfpachtsrecht en daarmee het eigendom van het terrein aan het stadsdeel Zuid. De voetbalvereniging AJAX wil de sloop uitstellen totdat het nieuwe stadion gereed is. Een dergelijk uitstel is voor het stadsdeel Zuid onbespreekbaar. Bovendien wordt de woningbouwproductie van Amsterdam ernstig in gevaar gebracht, aangezien compensatie elders van de geplande contingentgebonden sociale huursector- en premiekoopwoningen niet kan worden gevonden. Overigens wil Amsterdam een multifunctioneel stadion in Zuidoost realiseren. Vastgesteld kan worden dat de financiering van het project nagenoeg rond is. Teneinde een succesvolle prijsovereenstemming mogelijk te maken, moet met de partners een zorgvuldig voorbereidingstraject worden doorlopen waarbij duidelijk wordt dat het project ook daadwerkelijk tegen de geschatte investeringskosten kan worden gerealiseerd.

Stadsdeelraad Zuid

In haar vergadering van 27 juni 1991 heeft de Stadsdeelraad van Amsterdam Zuid het Stedebouwkundig Programma van Eisen voor het Olympisch Stadionterrein e.o. vastgesteld in aanvulling op de 1 november 1990 vastgestelde Nota van Uitgangspunten. Het betreft hier met name de bouw van tenminste 1250 woningen.

Stadsdeelraad Watergraafsmeer

In de stadsdeelraadsvergadering van 26 juni 1991 [reg.nr. 101922] is besloten "Ten behoeve van de concept-structuurplanuitwerking voor toekomstige woningbouw in de Watergraafsmeer in principe uit te gaan van het gebied, dat nu nog wordt bespeeld door de voetbalvereniging Ajax".

Structuurplan Amsterdam

Op de plankaart van het Ontwerp-Structuurplan 1990 staat de bestemming van het plangebied aangegeven als 'bestaand stedelijk groen' en 'agrarisch gebied' binnen en buiten de gemeente Amsterdam en als 'te realiseren stedelijk groen - start tussen 1990/'95 binnen de Amsterdamse gemeentegrens'.

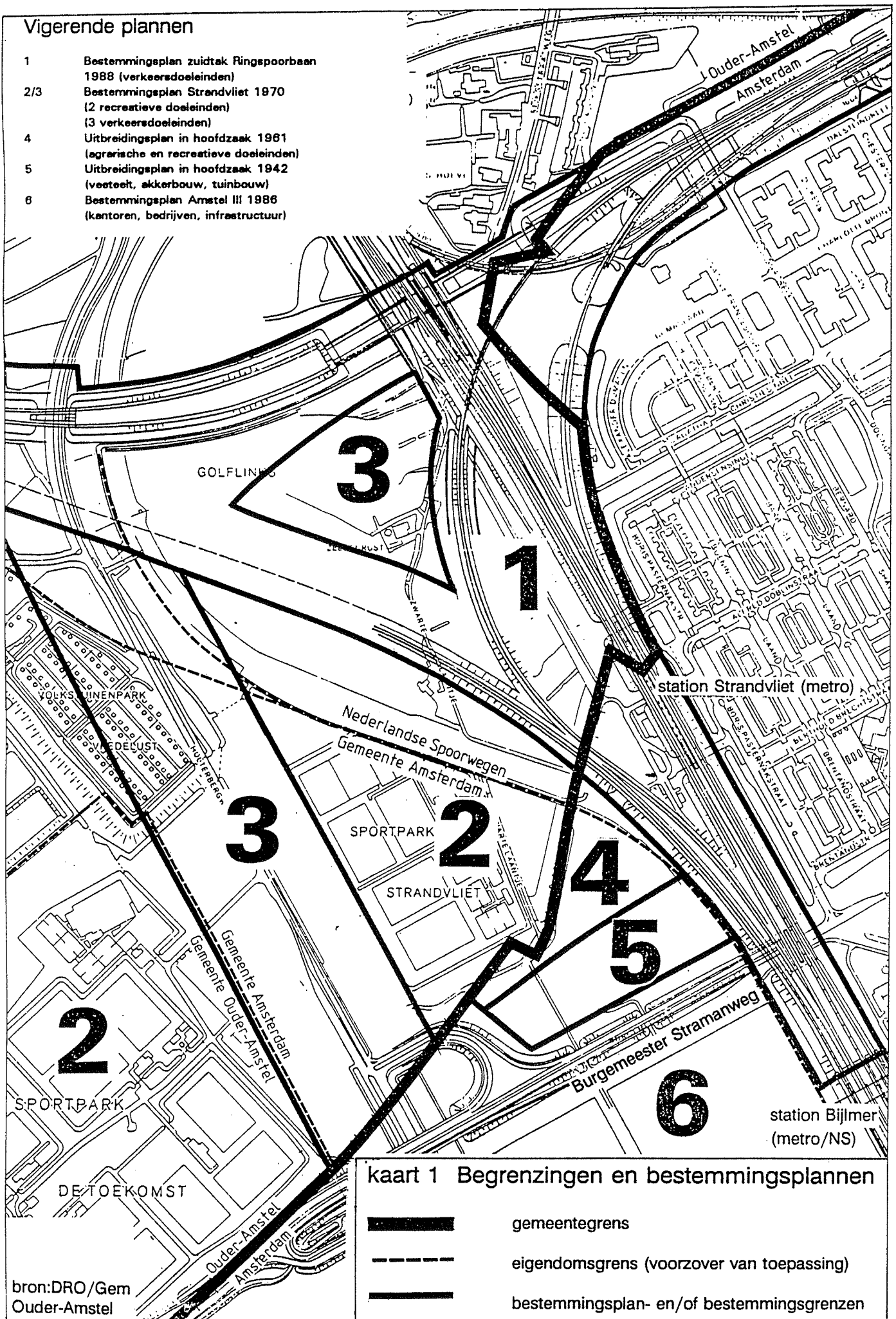
"Voor het houden van topsportevenementen is het van groot belang dat Amsterdam kan beschikken over een stadion dat aan de huidige internationale eisen voldoet. Dit nieuwe stadion moet het huidige Olympisch Stadion gaan vervangen. De haalbaarheid van een dergelijk stadion en een evenementenhal wordt op dit moment onderzocht. In principe is er voor deze voorzieningen ruimte gereserveerd op het sportpark Strandvliet en op Amstel III" [Hoofdstuk IV.3.2.2, pag. 98].

Streekplan ANZKG (Partiële herziening grondgebied Amsterdam, Ontwerp 1991)

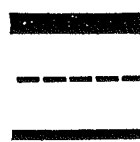
"Er wordt gestreefd naar realisering van een nieuw sportstadion, gekoppeld aan een evenementenhal voor sportieve en andere manifestaties" [Hoofdstuk II.4.4, pag. 51, overname beleidstekst Structuurplan Amsterdam]. In de voorlopige voordracht van Gedeputeerde Staten (GS) op 17 september 1991 wordt gereageerd op het bezwaar dat Ouder-Amstel maakt op het in het Structuurplan opgenomen stadion Strandvliet, omdat hieruit afgeleid kan worden dat GS zich met dat standpunt kunnen verenigen. "Uit ruimtelijk oogpunt hebben wij (GS) op streekplanniveau in principe geen overwegende bezwaren tegen de vestiging van het stadion bij Strandvliet gelet ook op de directe nabijheid van de stations Duivendrecht en Bijlmer. Met de gemeente (Ouder-Amstel) zijn wij (GS) van mening dat op dit moment nog onvoldoende inzicht bestaat in de gevolgen - vooral op verkeersgebied - voor de omgeving. Thans is een MER voor dit project in voorbereiding. Op basis van de uitkomsten van deze MER kan een definitief besluit worden genomen".

Vigerende plannen

- 1 Bestemmingsplan zuidtak Ringespoorbaan 1988 (verkeersdoeleinden)
- 2/3 Bestemmingsplan Strandvliet 1970 (2 recreatieve doeleinden) (3 verkeersdoeleinden)
- 4 Uitbreidingsplan in hoofdzaak 1961 (agrarische en recreatieve doeleinden)
- 5 Uitbreidingsplan in hoofdzaak 1942 (veeteelt, akkerbouw, tuinbouw)
- 6 Bestemmingsplan Amstel III 1986 (kantoren, bedrijven, infrastructuur)



kaart 1 Begrenzings en bestemmingsplannen



gemeentegrens

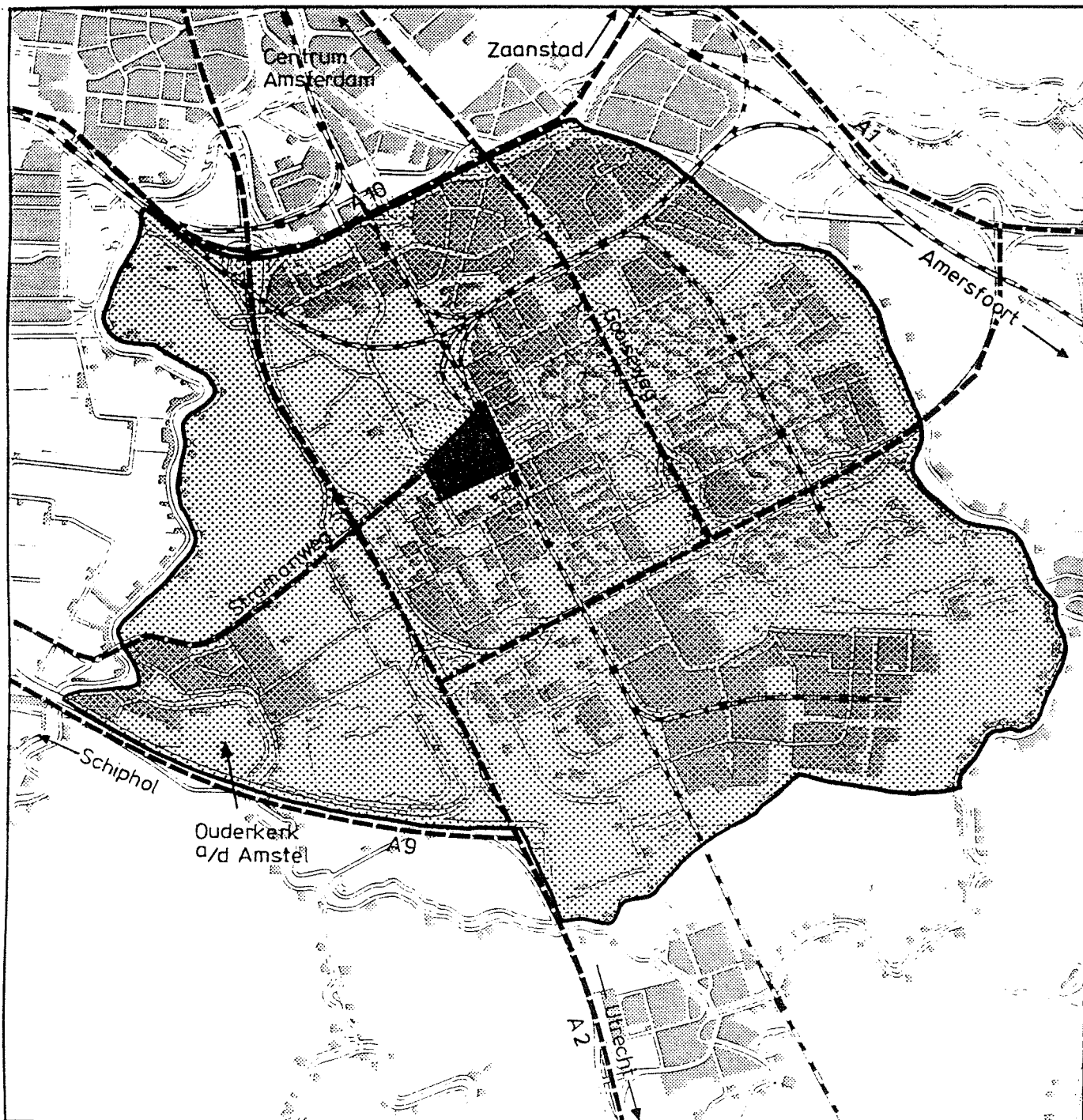
eigendomsgrens (voorzover van toepassing)

bestemmingsplan- en/of bestemmingsgrenzen

bron: DRO/Gem
Ouder-Amstel

Convenant

Ten aanzien van de ontwikkeling van het gebied rondom het toekomstige NS-station Duivendrecht is tussen de gemeenten Amsterdam, Diemen en Ouder-Amstel en de NS in 1986 een convenant gesloten. Hierin is afgesproken om het plan-gebied niet tot ontwikkeling te brengen binnen een periode van tien jaar na vaststelling van het bestemmingsplan in de gemeenteraden van de betreffende gemeenten. Voor het zogenaamde zuidwestelijke kwadrant in het convenant, waarin de Golflinks en de locatie Strandvliet gelegen zijn, behoudt de gemeente Ouder-Amstel het recht om na het jaar 2000 aan dit gebied een andere bestemming te geven. Momenteel heeft het terrein voornamelijk een recreatieve en agrarische bestemming (zie kaart 1).



 STUDIEGEBIED

 PLANGEBIED

kaart 2

bron: BRO

4 VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

4.1 Voorgenomen activiteit

De voorgenomen activiteit behelst in principe de bouw van een stadion met een capaciteit van 50.000 zitplaatsen. Daarvoor is een plan ontwikkeld op de locatie Burgemeester Stramanweg. Deze locatie ligt geheel op Amsterdams grondgebied. Er zijn geen alternatieve locaties voorhanden.

Buiten de verantwoordelijkheid van de Initiatiefnemer wordt door de gemeente Amsterdam de bouw van een transferium (zie hoofdstuk 2) voor ongeveer 3000 auto's op de locatie ter hand genomen om de bouw van het stadion op constructie boven de weg mogelijk te maken.

Naast de voorgenomen activiteit moeten in het kader van de m.e.r ook worden beschreven:

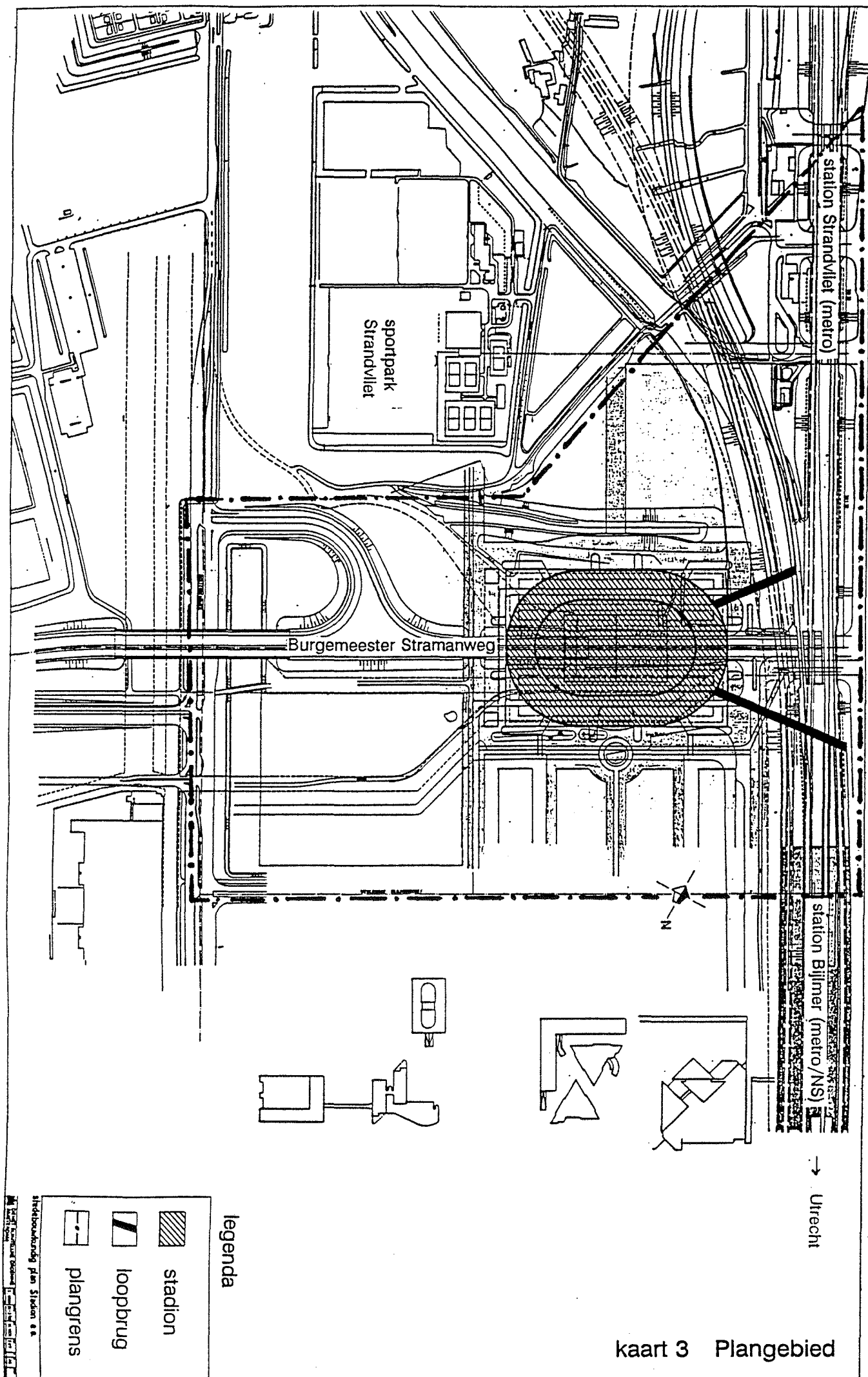
- de te verwachten ontwikkeling van het milieu als het stadion/transferium niet wordt gerealiseerd; en aan
- een alternatief waarbij de best bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast (het meest milieu-vriendelijk alternatief).

4.1.1 Studiegebied en plangebied

De omvang van het **studiegebied** wordt voornamelijk bepaald door de invloed van het verkeer, inclusief het parkeren. Het studiegebied (zie kaart 2) wordt in het noorden begrensd door de A10, in het westen door de rivier de Amstel, in het zuiden door de meest zuidelijke rand van de woonbebouwing in Gaasperdam en de Rijksweg A9 en in het oosten door de Weespertrekvaart/Gaasp. Voor sterk locatiegebonden onderzoek, zoals het bodemonderzoek, beperkt het studiegebied zich tot het plangebied. Het studiegebied maakt deel uit van de zuidoostlob van de Amsterdamse agglomeratie.

Het **plangebied** (zie kaart 3) wordt aan de oostzijde omsloten door de spoorbaan Amsterdam-Utrecht, aan de zuidzijde door de Bijlmerdreef en aan de westzijde door de Holterbergweg. De noordgrens wordt gevormd door de gemeentegrens tussen Amsterdam en Ouder-Amstel. De grenzen van het gebied waarvoor uiteindelijk een nieuw bestemmingsplan moet worden gemaakt, zijn nog niet gedefinieerd.

Het beschikbare gebied past binnen de door Amsterdam gestelde bereikbaarheidseisen aan het stadion/transferium en kan worden geklassificeerd in het locatieprofiel B, 'goed bereikbaar per openbaar vervoer en goed bereikbaar per auto' [Lit ³].



Het plangebied is grotendeels eigendom van de gemeente Amsterdam, behalve een gedeelte rondom de (geplande) spoorbanen, dat eigendom is van de Nederlandse Spoorwegen (zie kaart 1).

4.1.2 Uitgangspunten van het voornemen

Ruimtelijke kenmerken

Het stadion/transferium is gesitueerd boven de gereconstrueerde Burgemeester Stramanweg tussen de Holterbergweg en de spoorbaan Amsterdam-Utrecht. Over de lengte-asligging van het stadion is nog geen beslissing genomen. Om de plannen voor de reconstructie van het tracé van de Burgemeester Stramanweg niet in gevaar te brengen en het stadion toch op de gewenste locatie te realiseren, waarbij een spaarzaam ruimtegebruik wordt nagestreefd, moet het stadion boven maaiveldniveau getild worden. Zo ontstaat extra ruimte onder het stadion die als multi-functionele parkeergelegenheid zal worden ingericht. Door de verhoogde constructie wordt het bouwwerk met transparante koepel 65 meter hoog. De totale bouwhoogte inclusief stalen constructie boven het dak is ongeveer 78 meter. De pilonen ter versteviging van het bouwwerk zijn ruim 100 meter hoog.

Voorzieningen

In het stadion worden 50.000 zitplaatsen gerealiseerd. Bij andere dan voetbal-evenementen vervalt een deel van de zitplaatsen ten behoeve van de podiumopbouw en om voldoende blikveld op het schouwspel te garanderen. Het speelveld kan worden afgedekt, waardoor in de kuip het niet te gebruiken deel van de zitplaatsen wordt gecompenseerd. Alle zitplaatsen zijn door een vast dak overdekt. Gehele overkapping van het stadion is mogelijk middels een beweegbaar dak bestaande uit twee naar elkaar toe schuivende segmenten, waardoor gebruik van het stadion onder alle weersomstandigheden gewaarborgd is. De stadionverlichting en de luidsprekers van de geluidsinstallatie worden onder het vaste dak in het stadion aangebracht. Er zijn dus geen lichtmasten. Het hoofdgebouw biedt plaats aan een restaurant, kantoren, kleedkamers, persfaciliteiten, een T.V.-studio, een controlekamer voor veiligheidspersoneel en dergelijke. Op het terrein zal een reclamezuil worden opgericht. Buiten het stadion wordt voorzien in twee trainingsvelden, die worden gesitueerd ten noorden van het stadion tussen het voormalige tracé van de Burgemeester Stramanweg en de gemeentegrens.

Openbaar vervoer, voetpaden en fietsverbindingen

Het accent voor openbaar vervoerbereikbaarheid ligt op het metro/NS-station Bijlmer en het metrostation Strandvliet. De NS nemen de aanleg van een aparte evenementenhalte ten behoeve van speciale supporterstreinen in overweging. Deze halte wordt in het MER opgenomen. Mogelijk wordt het gebruik van het kruisstation Duivendrecht beperkt. Aangezien het stadion ongeveer negen meter boven maaiveld op het dak van het transferium wordt gebouwd, bestaat de mogelijkheid om via loopbruggen een directe aansluiting te maken van de perrons van station Bijlmer en de evenementenhalte naar de eerste omloop in het stadion.

Er worden voetpaden aangelegd naar het metro-station Strandvliet en naar het station Duivendrecht. Bestaande fietsroutes worden om het stadion heengeleid en worden waar nodig verbeterd om een optimale bereikbaarheid van het stadion per fiets te garanderen.

Auto [Lit. 4]

Bij een uitverkocht stadion zullen naar verwachting tussen de 18.000 en 24.250 bezoekers per auto komen. Deze situatie zal zich ongeveer zes maal per jaar voordoen. In de verkeersstudie wordt uitgegaan van een gemiddelde bezettingsgraad van de auto's van ongeveer 2.75. In de meest ongunstige situatie zullen dan circa 8.800 auto's het gebied binnen rijden. Verwacht mag worden dat in het maatgevende aankomstuur (1.5 - 0.5 uur voor aanvang van de wedstrijd) de extra belasting van het omliggende wegennet circa 70% van het totaal door het stadion gegenereerde autoverkeer zal bedragen. Nader onderzoek wordt verricht naar de gevolgen van de extra parkeerruimte die onder het stadion wordt gerealiseerd. In deze studie zullen de verkeerskundige aspecten van het transferiumgebruik en de interferentie tussen transferiumgebruikers en stadionbezoekers worden belicht. In het MER wordt rekening gehouden met maximale verkeersstromen die kunnen ontstaan als gevolg van het stadion/transferiumgebruik ('worst case'-benadering).

Parkeren

Het onder het stadion gelegen transferium zal worden benut als parkeergelegenheid voor ongeveer 3000 auto's van stadionbezoekers. Voorwaarde is dat de aanvangstijd van evenementen niet mag samenvallen met het avondspitsuur, zodat alle parkeerplaatsen daadwerkelijk door stadionbezoekers kunnen worden benut. Dit betekent dat nog voor maximaal 5800 auto's een parkeerplaats moet worden gevonden binnen het studiegebied. In het MER zal worden aangegeven waar dit kan gebeuren.

4.1.3 Uitvoeringsaspecten

Grondwerken

Ten behoeve van de bouw van het stadion/transferium en de verbinding tussen de noord- en zuidzijde van het maaiveld, moet waarschijnlijk het maaiveldniveau aan beide zijden van de Stramanweg aan elkaar gelijk gemaakt worden tot 3.40 m -NAP (het niveau ten zuiden van de Stramanweg). Het zandlichaam van de voormalige Stramanweg moet worden afgegraven. Het veenpoldertje wordt bouwrijp gemaakt in de vorm van zandophoging of grondverbetering. Dit is afhankelijk van de beschikbare tijd, mogelijke bestemming en gewenste maaiveldhoogte. Door de aanleg van het transferium zal het nieuw aan te leggen tracé van de Stramanweg vermoedelijk breder moeten worden uitgevoerd dan in de huidige opzet is voorzien.

Waterhuishouding

Er zal een waterkering moeten worden aangebracht tussen de gebieden met een waterstand van 2.50 m -NAP en 4.70 m -NAP. In verband met de vereiste waterstand langs de spoorbaan moet ook hierlangs een waterkering worden aangelegd.

4.2 Te verwachten ontwikkeling van het studiegebied zonder stadion/transferium (1997)

De te verwachten ontwikkeling van het studiegebied zonder stadion/transferium dient voor het beschrijven van de milieu-effecten van de voorgenomen activiteit. De toekomstige ontwikkeling van het studiegebied zonder dat het initiatief plaatsvindt, wordt doorgaans aangeduid als het 'nul- alternatief'. In dit geval is er geen sprake van een reëel alternatief, omdat de gemeenteraad van Amsterdam zich heeft uitgesproken voor de bouw van een nieuw stadion en het tot ontwikkeling brengen van het huidige Olympisch Stadionterrein voor met name woningbouw (zie hoofdstuk 3.2, Gemeentebblad). De autonome ontwikkeling van het studiegebied zonder stadion in het MER dient als referentie-situatie.

Het zichtjaar voor de ontwikkeling van het studiegebied zonder stadion/transferium is 1997, omdat in dat jaar de meeste geplande infrastructurele ingrepen in het studiegebied gereed zullen zijn. Dit is weliswaar een jaar later dan de geplande ingebruikname van het stadion, maar deze ingrepen zijn bepalend voor de bereikbaarheid van het gebied. In het MER zal worden aangegeven of en zo ja in welke mate er zich vervoerstechnische problemen voordoen in de periode tussen ingebruikname van het stadion (medio 1996) en het zichtjaar 1997. De bovenbedoelde ingrepen staan vermeld in hoofdstuk 4.2.2 bij de autonome ontwikkeling. Tevens wordt gekeken naar de situatie in 2002, omdat het studiegebied met name rond het kruisstation Duivendrecht dan verder is ontwikkeld.

4.3 Het meest milieu-vriendelijk alternatief

Inrichting, gebruik en beheer dienen in dit alternatief zodanig te zijn dat "de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast" [Lit.⁵], ook wel bekend als 'best technical means'. De bedoeling is volgens de Evaluatiecommissie Wet algemene bepalingen milieuhygiëne om aan te geven "hoe nadelige gevolgen voor het milieu kunnen worden voorkomen, dan wel zoveel mogelijk worden beperkt" [Lit.⁶], zodat een beeld wordt verkregen omtrent de doelmatigheid van de voorgestelde maatregelen.

Er zal in de verkeersstudie worden bekeken of een extra inspanning van het openbaar vervoer mogelijk is, zodat de modal split (vervoerswijzekeuze) verder ten gunste van het openbaar vervoer kan worden omgebogen. Het uitwerken van een degelijk vervoersmanagement-scenario is daarvoor onontbeerlijk. Andere ruimtelijke ontwikkelingen en plannen in het gebied, waaronder het te bouwen transferium, maken een multifunctioneel gebruik van de parkeervoorzieningen mogelijk. De bedoeling van het transferium is om ook buiten de stadionuren het voorgestelde extra openbaar vervoergebruik een impuls te geven.

Onderzocht zal worden of effectverzachtende maatregelen mogelijk zijn in de sfeer van geluidproductie, verkeers- en parkeeroverlast, sociale veiligheid en dergelijke ten opzichte van gevoelige objecten (woonbebouwing) binnen de invloedssfeer van het stadion in overeenstemming met het bovengenoemde begrip 'best technical means'.

Bij de bouw van het stadion dienen vooral bouwmaterialen te worden gebruikt, die zowel in het fabricageproces als in het verdere traject tot aan de sloop en/of hergebruik milieuvriendelijk zijn.

Voor verlichting en verwarming van het stadion zal onderzocht worden of toepassing van warmte-krachtkoppeling mogelijk is.

Onderzocht moet worden of maatregelen ten behoeve van afvalinzameling en milieuvriendelijke verwerking in de omgeving van het stadion mogelijk zijn.

5 BESTAANDE SITUATIE EN AUTONOME ONTWIKKELING

5.1 Huidige situatie

5.1.1 Functies

Wonen

In het studiegebied liggen woongebieden van Amsterdam, Ouder-Amstel (Duivendrecht) en Diemen. De dorpskern Ouderkerk a/d Amstel is gesitueerd in het gebied tussen de rijksweg A2 en de rivier de Amstel.

Werken

Binnen de zuidoostlob liggen belangrijke bedrijfsterreinen, zoals Amstel I, II en het terrein Amstel III, gelegen langs de Rijksweg A2. Het studiegebied bevat ongeveer 15% van de Amsterdamse kantoorwerkgelegenheid [Lit ⁷]. De belangrijkste concentraties zijn Amstel III, ten zuiden van de Burgemeester Stramanweg, en Diemen-zuid.

Voorzieningen

In het studiegebied bevinden zich belangrijke voorzieningen, zoals het Hoofdcentrum Bijlmermeer en het Academisch Medisch Centrum. Het open gebied tussen de bedrijventerreinen Amstel II en III behoort tot het Groengebied Amstelland en heeft een recreatieve en agrarische functie voor de Amsterdamse agglomeratie. Hier zijn een aantal volkstuinparken, slibvelden, de sportparken 'De Toekomst/Borchland' en 'Strandvliet' en de huidige terreinen met Golflinks gevestigd.

5.1.2 Bereikbaarheid

Het gebied is goed bereikbaar, zowel per openbaar vervoer als per auto. Voor het openbaar vervoer zijn er twee metrostations, te weten 'Strandvliet' en 'Bijlmer' die een directe verbinding hebben met Amsterdam-CS. 'Bijlmer' is een gecombineerd metro-/NS-station met directe verbindingen naar Amsterdam- en Utrecht-CS. Voor de auto zijn goede aan- en afvoermogelijkheden aanwezig via de rijkswegen A1, A2, A9 en A10, alsmede naar het stedelijk en regionaal hoofdwegennet.

Autoverkeer

Ondanks de goede bereikbaarheid per openbaar vervoer doen zich in de spitsuren congestieproblemen voor met name bij de knoop A2/A9 en op de A1 tussen de A10 en de A9. In het MER zullen de verkeersintensiteiten worden weergegeven en de huidige problemen zichtbaar gemaakt.

Openbaar vervoer

Openbaar vervoer behelst het vervoer van personen over het reguliere lijnennet per metro en per trein, waarbij alle haltes worden aangedaan. In de huidige situatie kunnen in een periode van 45 minuten per metro ongeveer 6750 reizigers worden vervoerd. Capaciteitsgegevens van de NS zijn op dit moment nog niet voorhanden.

Fiets

De Amsterdamse zuidoostlob beschikt over een fijnmazig uniek fietspadennet, gelegen op het maaiveld en kruisingsvrij ten opzichte van andere verkeerssoorten met verbindingen naar de stad en de agglomeratie. De werkgebieden in de omgeving zijn minder goed per fiets bereikbaar.

Parkeren

De reeds aanwezige parkeergelegenheid in het studiegebied is geïnventariseerd naar functie, beschikbaarheid en bereikbaarheid binnen een loopafstand van ongeveer 1.5 km van de toekomstige locatie van het stadion [Lit. 4]. Onder scheiden naar functie zijn de parkeervoorzieningen als volgt onder te verdelen:

- . openbare parkeerplaatsen, gelegen op maaiveld en buiten woongebieden;
- . parkeergarages bij flats in de Bijlmermeer;
- . niet afgesloten, dat wil zeggen 'vrij' toegankelijke parkeerplaatsen, gelegen op eigen terreinen van kantoren en bedrijven; en
- . afgesloten, dus niet vrij toegankelijke parkeergelegenheden, in beheer en/of eigendom bij kantoren en bedrijven.

Parkeerplaatsen in woonwijken en bij NS-stations (P+R) worden in de beschrijving van de huidige situatie buiten beschouwing gelaten, aangezien deze niet worden meegenomen als potentiële parkeermogelijkheden voor stadionbezoekers.

5.1.3 Natuurlijke omgeving

Maaiveldhoogten

Het maaiveld binnen het plangebied bevindt zich op verschillende niveaus. Een belangrijke scheiding vormt de Burgemeester Stramanweg, die ter hoogte van de spoorbaan op 0.80 m -NAP ligt. Aan de noordzijde van het plangebied ligt het baanlichaam van de voormalige Burgemeester Stramanweg, dat gemiddeld op NAP ligt. De Holterbergweg ligt ten noorden van de Stramanweg op een hoogte van 3.00 m -NAP. Tussen het zandlichaam van de voormalige Stramanweg, de spoorbaan en de gemeentegrens ligt een veenpoldertje op 2.15 m -NAP. Tussen het oude en het huidige tracé van de Stramanweg bevindt zich een sterk geaccidenteerd terrein. Ten zuiden van de Stramanweg ligt de Holterbergweg op 3.40 m -NAP, hetzelfde niveau als het naastgelegen maaiveld. De spoorbaan Amsterdam-Utrecht ligt op ongeveer 5.00 m +NAP.

Bodemgesteldheid en bodemopbouw

Het plangebied kent een sterk variërende bodemopbouw. De voormalige Burgemeester Stramanweg ligt op een zandcunet van ongeveer 7.00 m -NAP tot 3.30 m +NAP. Het gebied tussen de oude en de huidige ligging van de Burg. Stramanweg

bestaat uit zandophogingen en oppersingen van veen. Het veenpoldertje bestaat uit een vier meter dikke veenlaag van ongeveer 2 m -NAP tot 6 m -NAP met daaronder slappe klei en is het laatste niet opgehoogde deel van de oorspronkelijke veenpolder. Het gebied ten zuiden van de Stramanweg is een in 1974 opgespoten bouwrijp terrein en bestaat uit een circa 2.00 m dikke zandlaag met daaronder veen en klei.

Waterhuishouding

Ook de waterhuishouding binnen het plangebied kent verschillende niveaus. Het veenpoldertje heeft een polderpeil van 2.50 m -NAP. De reeds aangebrachte nieuwe spoorbaan is berekend op een polderpeil van 2.50 m -NAP. De kwantitatieve beheerder van het gebied is het Waterschap Amstel en Vecht.

Landschap en ecologie

Het plangebied en directe omgeving wordt gekarakteriseerd door de aanwezigheid van hoge kantoorbebouwing tot ongeveer 65 meter boven maaiveld, de op talud gelegen spoorbaan met daarachter, kijkend naar het zuidoosten, het hoofdwinkelcentrum 'Amsterdamse Poort'. In het plangebied zijn geen landschappelijk waardevolle elementen aanwezig. Het gebied is ecologisch niet interessant.

5.2 Autonome ontwikkeling (referentie-situatie)

De autonome ontwikkeling van het gebied wordt voornamelijk bepaald door realisatie van kantoor- en bedrijfsvloer in het werkgebied Amstel III en door enige ingrijpende wijzigingen in de infrastructuur.

Voor de aspecten die bij de huidige situatie zijn behandeld en in deze paragraaf niet aan de orde komen, dient de huidige situatie als referentie.

5.2.1 Ruimtelijke ontwikkelingen

Volgens het Programma voor Ruimtelijke Vernieuwing [Lit ⁸] biedt het werkgebied Amstel III nog ruimte voor ongeveer 650.000 m² kantoorvloer, 120.000 m² bedrijfsruimte en 70.000 m² voorzieningen. Voorzien wordt dat daarvan zo'n 320.000 à 490.000 m² (grotendeels kantoorruimte) na 2000 zal worden opgeleverd. In het MER worden de mogelijke consequenties van een dergelijke ontwikkeling voor het milieu meegenomen met als zichtjaar 2002.

5.2.2 Bereikbaarheid

De bereikbaarheidssituatie rond de geplande locatie ondergaat tot 1997 enige belangrijke verbeteringen. De volgende infrastructurele projecten staan op het programma:

O.V.

- . NS-zuidtak (1993)
- . NS-kruisstation Duivendrecht (openstelling mei 1993)
- . NS-Utrechtboog (2005)
- . instelling 'Pro rail'-dienstregeling NS (1997)
- . capaciteitsvergroting metro GVB (1997)
- . stedelijke ringsneltram Sloterdijk-Gein (1997)

auto

- . capaciteitsvergroting kruising Burg. Stramanweg-Holterbergweg door reconstructie tot ongelijkvloerse kruising en verbreding Holterbergweg (1995 gereed, aanleg geschiedt in fasen)
- . aansluiting Meibergdreef op A2/A9 (voorstel tot aanleg).

Bron: DRO/GVB

Autoverkeer

Op dit moment is niet duidelijk of door de hierboven genoemde op stapel staande infrastructurele verbeteringen alle congestieproblemen in het studiegebied worden opgelost. Wel is door de DRO een verkeersprognose opgesteld voor het werkgebied Amstel III, waarin geconcludeerd wordt dat een aansluiting van de Meibergdreef op de A2/A9 een positief effect zal hebben op de bereikbaarheid van Amsterdam-Zuidoost [Lit. ⁹]. In het MER zullen de verkeersintensiteiten worden weergegeven en de eventuele knelpunten zichtbaar gemaakt.

Openbaar vervoer

In 1996 is er sprake van capaciteitsvergroting in het aanbod van zowel metro als trein. Uit de studie van PTC [Lit 4] blijkt dat binnen de gestelde tijdslimiet van drie kwartier (zie Hoofdstuk 2.1.1) de metro maximaal 9000 reizigers en de trein 13250 reizigers kan vervoeren.

Parkeren

Het parkeren in de aangrenzende werk- en woongebieden gebeurt in principe op eigen terrein of in parkeergarages. De verandering in de parkeercapaciteit ten opzichte van de huidige situatie wordt eveneens bepaald door de mate van invulling van het gebied.

5.2.3 Natuurlijke omgeving

Maaiveldhoogten, bodemgesteldheid en waterhuishouding

Voor de reconstructie van de Burgemeester Stramanweg zullen er in de nabije toekomst ontgravingen en zandophogingen worden verricht. Deze ingrepen hebben geen gevolgen voor de waterhuishouding in het gebied. De hoogteligging van het nieuwe tracé van de Stramanweg is nog niet bekend, maar zal bestaan uit een hellende baan vanaf de spoorbaan naar de ongelijkvloerse kruising met de Holterbergweg.

6 BESCHRIJVING TE VERWACHTEN MILIEU-EFFECTEN

De aanleg en het gebruik van het stadion en het transferium kan negatieve gevolgen hebben voor de toestand van het milieu op of rondom het betrokken terrein. De huidige milieu-kwaliteit, met name de prognose voor de situatie in 1997 zonder stadion/transferium moet in het MER worden beschreven voorzover die van belang kan zijn voor de voorspelling van de gevolgen van de aanleg voor het milieu. Van elk alternatief dient te worden vastgesteld in welke mate dit de omgeving zal beïnvloeden. De begrenzing van deze invloedssfeer vormt de grens van het studiegebied. Deze wordt in het geval van het stadion voornamelijk bepaald door de invloed op aangrenzende wegen, woon- en werkgebieden, in hoofdzaak als gevolg van de verkeersaantrekkende werking en potentiële parkeeroverlast.

Niet alle aspecten zijn relevant of even belangrijk. In deze Startnotitie wordt aangegeven welke milieu-aspecten in dit studiegebied en voor deze activiteiten van belang kunnen zijn.

De te verwachten effecten van het stadion en het transferium worden zoveel mogelijk in hun onderlinge afhankelijkheid en samenhang beschreven. Met behulp van de op dit moment beschikbare informatie kunnen de volgende aspecten worden afgebakend:

- . bodem en grondwater
- . oppervlaktewater
- . luchtkwaliteit
- . geluid en andere trilling
- . woon- en leefklimaat

6.1 Bodem en grondwater

Om de gevolgen voor bodem en grondwater in beeld te brengen zal aan de hand van een indicatief bodemonderzoek de kwaliteit van de bodem en het grondwater worden bepaald. Het gebied tussen het voormalige en het huidige tracé van de Burgemeester Stramanweg bestaat uit oppersingen van veen. Aan de hand van het bodemonderzoek zal worden aangegeven of grondverbetering noodzakelijk is. Door de maaiveldverlaging met daaraan gekoppeld de polderpeilverlaging van 2.50 m -NAP tot 4.70 m -NAP, moet een waterkering worden aangelegd. Overigens blijft de vereiste waterstand langs de spoorbaan gehandhaafd.

Er zullen grondboringen worden verricht tot een diepte van minstens 2 m beneden maaiveld. De grondmonsters zullen analytisch chemisch worden onderzocht en getoetst aan de referentietabel uit de Leidraad bodemsanering [Lit. ¹⁰]. Tevens zal een aantal boringen worden afgewerkt met een peilbuis ter bemonstering van het ondiepe grondwater. Aangezien het stadion/transferium wordt voorzien van riolering zijn de te verwachten effecten van het gebruik van het stadion op bodem en grondwaterkwaliteit nihil.

Indien relevant zullen de effecten worden bestudeerd van de volgende aspecten:

- . te vergraven hoeveelheden materiaal;
- . verandering bodemstructuur en hydrologische eigenschappen, bijvoorbeeld in de veenpolder als gevolg van verlaging van de waterstand (grondwaterstand, afstroming/inzijging, kwel);
- . het storten van specie; en
- . effecten op bodem en grondwater (indien zout zand wordt toegepast).

6.2 Oppervlaktewater

Om de waterkwaliteit in het gebied te bepalen kan voor een groot deel gebruik gemaakt worden van het grondmechanisch onderzoek, waarbij toetsing van zowel water als waterbodem van de zogenaamde M-lijst stoffen aan de 'algemene milieukwaliteit' uit de Derde Nota Waterhuishouding zal plaatsvinden [Lit. ¹¹].

Bij de beschrijving van de effecten van de uitvoering van de bouw en het gebruik van het stadion dienen de volgende aspecten in beschouwing te worden genomen:

- . wijziging in waterhuishoudkundige situatie: verandering polderpeilen, bemaling/lozing (bergend vermogen);
- . invloed verontreinigingen: afstroming van wegen en eventueel door weggeworpen afval;
- . riolering: afhankelijk van type, lozing van regenwater op het oppervlaktewater en hoeveelheden; en
- . verzilting van het oppervlaktewater als mogelijk gevolg van gebruik van zout zand.

6.3 Luchtkwaliteit

De uitstoot van luchtverontreinigende stoffen in het studiegebied ten gevolge van het gemotoriseerde wegverkeer zal worden onderzocht, alsmede de concentraties van die stoffen in verhouding tot de heersende achtergrondconcentratie. De gevolgen voor de luchtkwaliteit worden beschreven aan de hand van de thema-indeling van het Nationaal Milieubeleidsplan.

De volgende effecten worden onderzocht:

- . bijdrage aan verzuring en fotochemische luchtverontreiniging. Stikstofoxyden, de vluchtige organische stoffen, koolmonoxyde (als lange termijn precursor bij de vorming van ozon) en zwaveldioxyde zijn representatief voor dit thema;
- . klimaatsverandering. Representatief is de uitstoot van CO₂ in het studiegebied; en
- . verspreiding van luchtverontreinigende stoffen. Immissieconcentraties in de directe omgeving van de relevante wegvakken worden bepaald van milieubelastende stoffen, zoals stikstofdioxyde, koolmonoxyde, benzeen, benz(a)pyreen (als vertegenwoordiger van de polycyclische aromatische koolwaterstoffen) en aerosolen (roet, zwarte rook). Hierbij wordt rekening gehouden met de achtergrondconcentratie, waarna toetsing aan de huidige normstelling mogelijk wordt.

Voor een adequate effectvergelijking moet onderscheid worden gemaakt tussen dagen waarop het stadion wordt gebruikt en de dagen waarop dit niet het geval is. Een dergelijke aanpak geeft betere mogelijkheden om de relevante statistische kengetallen van de verontreinigingsconcentraties vast te stellen en deze vervolgens met de bestaande grenswaarden te vergelijken. Voor bijvoorbeeld stikstofoxyde wordt de grenswaarde bepaald door de 98-percentielwaarde van uurlijkse concentraties. Deze maat geeft een indruk van het niveau van de hogere concentraties als gevolg van het stadionverkeer. Indien wordt uitgegaan van gemiddelde verkeersintensiteiten per etmaal, waarin het extra door het stadion gegenereerde verkeer is inbegrepen, is deze extra uitstoot mathematisch minder traceerbaar.

6.4 Geluidhinder

De geluidniveaus in het studiegebied ten gevolge van het wegverkeer zullen worden getoetst aan de normen van de Wet Geluidhinder. Hierbij zal worden onderzocht of het equivalente geluidniveau tijdens een dag waarop het stadion in gebruik is zal toenemen ten opzichte van een dag zonder activiteiten in het stadion. Om beter inzicht te krijgen in de geluideffecten van het stadionverkeer zal tevens de geluidhinder tijdens de avonduren (19.00-23.00 uur) worden onderzocht. Hierbij zal de gevelbelasting op geluidgevoelige bebouwing langs de relevante toegangswegen worden berekend. Indien daartoe aanleiding is zal tevens het aantal extra gehinderden worden bepaald volgens de methodiek, zoals beschreven in rapport VL-DR-17-02 van de Interdepartementale Commissie Geluidhinder.

Er zal onderzoek verricht worden naar de geluidhinder ten gevolge van evenementen in het stadion. Dit onderzoek zal gebeuren aan de hand van vergelijkbare situaties en literatuurstudie. De resultaten van het onderzoek moeten getoetst worden aan een nog nader te bepalen geluidnorm (bijvoorbeeld 45 dB(A)), die geldt voor de dichtstbijzijnde woningen.

6.5 Woon- en leefklimaat

In de logistiek van het stadion is rekening gehouden met probleemloze aan- en afvoermogelijkheid van risico-supporters en het bij calamiteiten slagvaardig kunnen optreden van hulpverlenende instanties. De uitwerking daarvan is echter onderwerp van nadere studie. In het MER worden naast veiligheidseisen, die geregeld worden in de bouwvoorschriften, ook andere mogelijke risico's en veiligheidsaspecten geïnterpreteerd. Verder zal aandacht worden geschonken aan:

- . vervuiling van de woon- en werkomgeving (afvalinzameling en -verwerking);
- . mate van verstoring woon- en werkomgeving;
- . verenigbaarheid van andere activiteiten in de omgeving met het stadion;
- . bereikbaarheid van andere functies in de omgeving tijdens 'stadion-uren';
- . barrière-werking; en
- . visuele hinder (bouwhoogte en lichtuitstraling).

6.6 Overige mogelijke effecten

- . Indirecte effecten buiten het studiegebied;
- . ontgrondingen elders en stort elders; en
- . aanleg tijdelijke werkwegen, opslagruimte, pijpleidingen etc.

6.7 Effectvergelijking

Per milieu-aspect wordt vastgesteld welke effecten er optreden als gevolg van de aanleg van het stadion/transferrium. De effecten die het stadion oproept, worden vergeleken met de referentie-situatie. Indien relevant zullen er verzachtende maatregelen worden voorgesteld om de milieu-effecten te minimaliseren.

LITERATUUR OP GAVE

1. Stadion, evenementenhal en kantoren. Stichting Amsterdam Sportstad, Amsterdam, mei 1988.
2. Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer, deel a, Luik 1, Spoor 6, Projekt 39. Minister van V&W en Minister van VROM, 's-Gravenhage 1988.
3. Beleidsnotitie Locatiebeleid Amsterdam. DRO, Amsterdam, november 1991.
4. Verkeersstudie Stadion Amsterdam. Parking & Traffic Consultants, Zutphen, 9 december 1991.
5. Wet algemene bepalingen milieuhygiëne, artikel 41j, derde lid
6. Tweede Kamer, vergaderjaar 1990-91, 22 103, nr.1, blz. 11.
7. Evaluatie Kantorennota Amsterdam. DRO, 1989
8. Programma voor Ruimtelijke Vernieuwing. Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam, Amsterdam 1991.
9. Prognose autoverkeer Amstel III (algemeen) en de aansluiting A2/A9 - Meibergdreef. Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam, Amsterdam 1 februari 1991.
10. Leidraad bodemsanering, aflevering 4. Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 's-Gravenhage, november 1988.
11. Derde Nota Waterhuishouding. Minister van Verkeer en Waterstaat, 's-Gravenhage, 31 augustus 1989.

Opmerkingen bij **BIJLAGE 1**, planning d.d. 8 april 1992:

1. Relaties tussen Mer en bestemmingsplan.

De Mer-procedure is losgekoppeld van de bestemmingsplanprocedure, de ter visie legging van de Mer ("bekendmaking Mer" (35)) wacht niet op ter visie legging van het BP (19) maar vindt plaats zodra het Mer-rapport gereed is. Ook zijn inspraak- en adviestermijnen van Mer en bestemmingsplan niet meer gelijktijdig.

2. Anticipatie-procedure en relatie met Mer en bestemmingsplan.

De anticipatie-procedure start zodra de ambtelijke toets van het bouwplan is afgerond. Afgifte van een verklaring van geen bezwaar (VVGB) door Gedeputeerde Staten (47) vindt plaats na een positief toetsingsadvies van de Commissie Mer. In eerdere planningen is steeds uitgegaan van een in de Gemeenteraad vastgesteld bestemmingsplan (21). De provincie heeft in de Begeleidingscommissie Bevoegd Gezag Mer echter toegezegd dat een afgerond MER voldoende basis zou zijn om tot afgifte van een VVGB over te gaan. Het verschil tussen de ene en de andere procedure is een mogelijke tijdwinst van maximaal 5½ maanden, om deze tijdwinst te maken is het nodig dat de tijd voor het ontwikkelen van het bouwplan (39) iets wordt ingekort en het voorbereiden/uitvoeren bouwrijpmaken (51 en 53) enigszins wordt versneld. Beide versnellingen leiden niet tot onredelijk korte termijnen. Een te verwachten AROB-beroep met schorsingsverzoek, na afgifte van de bouwvergunning, is in de planning opgenomen (49).

3. Bestemmingsplan.

Meteen ná vaststellen dient het stedenbouwkundig plan in een concept ontwerp-bestemmingsplan 'vertaald' te worden (6 t/m 9). Ook al kan de relatie tussen vaststellen bestemmingsplan (21) en afgifte VVGB (47) worden losgelaten, het is duidelijk dat de gemeente tenminste een besluit over ter visie leggen bestemmingsplan (16) moet hebben genomen. Het maatschappelijk overleg over het BP is expliciet in de planning opgenomen (11).

4. Bouwrijpmaken.

De procedure voor het bouwrijpmaken neemt veel tijd en wordt al gauw kritisch. De voorbereiding bouwrijpmaken (51) dient meteen ná vaststellen stedenbouwkundig plan (4) te starten. Dus voorbereidingskrediet regelen met vaststellen stedenbouwkundig plan. Uitvoering bouwrijpmaken (53) begint na afronding van het MER (38) maar vóórdat de bouwvergunning is verleend (48). Bij de locatie Stramanweg dient met een wegonttrekkingsprocedure gerekend te worden (niet in de planning aangegeven, waarschijnlijk niet kritisch).

5. Inventarisatie onderliggende juridische situatie.

Ter plaatse van de locatie Stramanweg gelden 3 bestemmingsplannen:

- . Uitbreidingsplan Voormalig Ouder Amstel (1961).
- . Bestemmingsplan Amstel III (1986).
- . Uitbreidingsplan Voormalig Weesperkarspel (1962).

Conclusie is dat de bouwverordening niet van toepassing is voor de planologische toets (geen situatie c.f. art 267A van de Bouwverordening).

Naast anticipatieprocedure (art.50.8 WW) dient vrijstelling onderliggende bestemmingplannen te worden verkregen (art 19 WRO).

code:C:\WP51\GERARD\STNOT3.STA

Planning : Stadion Zuid-Oost, locatie Stramanweg
Verslagdatum : 8 april 1992
Bestandsnaam : STRAMANW

Planner: P. Wolfs, DRO; tel.020-596.3694

IN DEZE PLANNING IS GEEN RELATIE TUSSEN BESTEMMINGSPLAN-
PROCEDURE EN AFGIFTE VVGB DOOR GS AANGEHOUDEN; AFGIFTE VVGB
GEBEURT OP BASIS VAN EEN AFGERONDE MER-PROCEDURE

HET MEEST KRITIEKE PAD LOOPT VIA: Sted.plan - Besluitvorming
Sted.plan - Voorbereiden bouwrijpmaken - Uitvoeren bouwrijp-
maken - Bouw stadion.

HET TWEEDE KRITIEKE PAD LOOPT VIA: Bouwplan - Indiënen
Bouwaanvraag - Ambtelijke toets bouwplan - Anticipatie-
procedure - Bouw stadion.

Door het eerste kritieke pad 26 dagen te verkorten (51+53) worden beide paden kritiek en is sprake van het kortst mogelijke tijdschema, eindigend 26 werkdagen voor 16 mei 96:
11 april 1996

[illegible]