

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
IJburg 2^e fase
(voor het besluit over het bestemmingsplan)

21 juni 2002

1249-52

ISBN 90-421-0999-8
Utrecht, Commissie voor de milieueffectrapportage.

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING.....	1
2. OORDEEL VAN DE COMMISSIE	2
3. TOELICHTING OP HET OORDEEL	3
3.1 Inhoud en detailniveau.....	3
3.2 Actualiteit.....	3
3.2.1 Alternatieven.....	3
3.2.2 Milieugevolgen.....	3
3.3 Aanbevelingen uit de eerdere toetsing	5

1. INLEIDING

In september 1996 heeft de gemeenteraad van Amsterdam besloten tot de ontwikkeling van de woningbouwlocatie IJburg. In het plangebied zullen volgens planning 18.000 woningen worden gebouwd, 8.500 in de eerste fase en 9.500 woningen in de tweede fase. De landaanwinning voor IJburg eerste fase is in januari 1999 van start gegaan, nadat daarvoor in februari 1997 (met toepassing van milieueffectrapportage) concessie was verleend door de minister van Verkeer en Waterstaat.

Ten behoeve van de partiële herziening van het "Streekplan Amsterdam-Noordzeekanaalgebied" en de "Structuurplan(uitwerking) voor de tweede fase van de woningbouwlocatie IJburg" is een milieueffectrapport (januari 1996) opgesteld, waarin de effecten van de aanleg zijn beschreven. In 2000 is bovendien een aparte milieueffectrapportage¹ (m.e.r.) uitgevoerd voor de vergunningverlening voor de landaanwinning (concessie) met de minister van Verkeer en Waterstaat als het bevoegde gezag. Beide m.e.r.-procedures zijn afgerond met een positief toetsingsadvies² van de Commissie m.e.r.

Bij een beroepsprocedure tegen het inmiddels onherroepelijk geworden Streekplan en het Structuurplan bleek dat genoemde besluiten voor wat betreft de woningbouw niet werden beschouwd als zogenoemde "concrete beleidsbeslissingen". Om die reden zou de m.e.r.-procedure bij deze plannen onverplicht zijn gevolgd. Bij een later ruimtelijk plan met concrete beleidsbeslissingen (bijvoorbeeld het ontwerpbestemmingsplan IJburg tweede fase) zou volgens de Raad van State dan alsnog de m.e.r.-plicht gelden.

Aangezien de m.e.r.-procedure voor IJburg al volledig is doorlopen en omdat het schaalniveau van het bestemmingsplan naar het oordeel van het bevoegde gezag aansluit bij dat van het destijds opgestelde milieueffectrapport (MER), is besloten een reparatieprocedure te volgen conform artikel 7.16 van de Wet milieubeheer.

Dat houdt in dat het MER uit 1996 met het ontwerpbestemmingsplan IJburg tweede fase gezamenlijk ter inzage wordt gelegd en aan de Commissie voor de m.e.r. wordt gevraagd een toetsingsadvies uit te brengen.

Het ontwerpbestemmingsplan is met bijbehorende m.e.r.-stukken ter inzage gelegd met een kennisgeving in de Staatscourant van 17 april 2002³. Bij brief van 17 april 2002⁴ is de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen.

Het advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.⁵ De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd.

¹ MER Concessieaanvraag IJburg 2e fase (mei 2000)

² Toetsingsadvies over het herziene milieueffectrapport Woningbouwlocatie IJburg tweede fase (12 april 1996) en Toetsingsadvies over het milieueffectrapport Concessie landaanwinning IJburg tweede fase (15 september 2000). Ook bracht de Commissie m.e.r. op 24 maart 2000 in het kader van "Evaluierend ontwerpen" een toetsingsadvies uit over de Afwegingsnota woningbouwlocatie Amsterdam-IJburg tweede fase.

³ Zie bijlage 2.

⁴ Zie bijlage 1.

⁵ Zie bijlage 3 voor de samenstelling van de werkgroep en andere projectgegevens.

De Commissie heeft in 1996 en 2000 MER'en over IJburg tweede fase op grond van de Wet milieubeheer reeds getoetst:

- aan de vastgestelde richtlijnen;
- op eventuele onjuistheden;
- aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER.

In het nu voorliggende toetsingsadvies heeft de Commissie daarom nagegaan:

1. Is de voorliggende milieu-informatie qua inhoud en detailniveau (ook) geschikt voor de onderbouwing van de besluitvorming over het voorliggende bestemmingsplan?
2. Is de voorliggende milieu-informatie nog voldoende actueel op het gebied van alternatieven, milieugevolgen en in relatie tot nieuwe externe ontwikkelingen?
3. Is invulling gegeven aan de aanbevelingen die de Commissie destijds in haar toetsingadvies formuleerde?

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezer⁶, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Zij heeft deze bij haar advies betrokken voor zover ze vielen binnen de hierboven omschreven reikwijdte van het advies.

2. OORDEEL VAN DE COMMISSIE

De Commissie is van mening dat de **essentiële informatie aanwezig** is om het milieu een volwaardige rol te laten spelen bij de besluitvorming over het bestemmingsplan IJburg tweede fase.

Wel heeft de Commissie om actuelere gegevens gevraagd over het verkeer en de daarmee samenhangende milieugevolgen in aanvulling op de in het kader van de m.e.r.-procedure toegezonden stukken. Deze gegevens⁷ zijn nog tijdens de toetsingstermijn⁸ van de Commissie opgestuurd en bij de toetsing mede in beschouwing genomen.

! De Commissie adviseert deze aanvullende gegevens bij de verdere procedure nog openbaar te maken.

⁶ Zie bijlage 4 voor een lijst hiervan.

⁷ Het betrof de Verkeersstudie IJburg 2^e fase, januari 2002, een bijgestelde nota Actuele ontwikkelingen rond IJburg 2^e fase d.d. 7 juni met een bijlage over de luchtkwaliteit en het Akoestisch onderzoek IJburg 2^e fase, gemeente Amsterdam d.d. 18 juni 2001.

⁸ maar na sluiting van de inspraaktermijn

3. TOELICHTING OP HET OORDEEL

3.1 Inhoud en detailniveau

Ten behoeve van de toetsing heeft de Commissie nagegaan of de informatie uit het oorspronkelijke MER qua inhoud en detailniveau aansluit bij de besluiten die in het bestemmingsplan worden genomen. Deze vraag kan bevestigend worden beantwoord.

Ten aanzien van één activiteit dient een uitzondering te worden gemaakt. In het MER is wel onderzoek gedaan naar de milieugevolgen van alternatieve locaties voor de jachthaven, maar de inrichtingsaspecten zijn nauwelijks behandeld. In het bestemmingsplan wordt de jachthaven ook niet expliciet bestemd.

De Commissie adviseert ten behoeve van de concrete besluitvorming over de jachthaven(s)⁹ te zijner tijd een aparte m.e.r. op inrichtingsniveau te doen of een aanvulling op het MER te maken.

3.2 Actualiteit

Verder heeft de Commissie nagegaan of de gegevens uit het MER van 1996 nog actueel genoeg waren voor de besluitvorming over een bestemmingsplan in 2002.

3.2.1 Alternatieven

In het bestemmingsplan wordt het voorkeursalternatief voor IJburg met uit te werken bestemmingen in het bestemmingsplan vastgelegd. In de beschrijving op hoofdlijnen in de voorschriften en vooral in de toelichting staat meer informatie over dit alternatief. De Commissie concludeert dat het alternatief waarnaar op dit moment de voorkeur uitgaat nog steeds relatie heeft met de *alternatieven* die destijds in het MER zijn beschreven. Dat geldt in het bijzonder voor het meest milieuvriendelijke alternatief. Deze conclusie wordt nader toegelicht in het toetsingsadvies dat de Commissie uitbracht over het MER voor de Concessie Landaanwinning 2^e fase op 24 maart 2000. Waar in het latere proces wijzigingen zijn aangebracht, is dat in milieuvriendelijke richting.

3.2.2 Milieugevolgen

Op het gebied van de milieugevolgen moet met nieuwe ontwikkelingen rekening worden gehouden. Deze ontwikkelingen worden correct en vrijwel volledig behandeld in de notitie "Actuele ontwikkelingen rond IJburg tweede fase" (gemeente Amsterdam, 26 maart 2002).

Water en veiligheid

Terecht staat in die notitie dat de plannen voor IJburg voldoen aan de eisen van het "Waterbeheer in de 21^e eeuw". Deze punten zijn, in aanvulling op de

⁹ In het MER kunnen eventueel de jachthavens van de eerste en tweede fase in onderlinge relatie worden behandeld.

gegevens in het MER IJburg tweede fase, in het MER voor de Concessie 2^e fase in voldoende mate aan de orde geweest.

Natuur

Op het gebied van de Vogel- en Habitatrictlijn is een aanvullend onderzoek verricht. De Commissie vindt dat met dit onderzoek een helder, compleet en evenwichtig beeld wordt gegeven van de mogelijke ontwikkeling van de aantallen vogels die behoren tot de beschermde soorten.

Hoewel men over het geheel genomen terecht een positieve ontwikkeling verwacht, blijven er inderdaad enkele punten van zorg over:

- de (tijdelijke) verstoring van de voedselopname door filterfeeders (met name driehoeksmosselen) door in suspensie gebracht en weer sedimenteerend slib;
- de (blijvende) verdwijning van hard substraat waaraan driehoeksmosselen zich kunnen hechten;
- een mogelijke toenemende verstoring door waterrecreatie.

Voor al deze problemen zijn echter preventieve en mitigerende maatregelen voorhanden waarvan er enkele¹⁰ in het rapport worden genoemd.

Terecht wijst het Ministerie van Landbouw Natuurbeheer en Visserij (Directie Noordwest) er op dat op grond van de Habitatrictlijn bij onzekerheid preventieve maatregelen (voorzorgsprincipe) nodig zijn¹¹.

‡ De Commissie adviseert hiermee bij de planvorming rekening te houden.

In verband met de verstoring door waterrecreatie wordt voorgesteld op basis van monitoring zo nodig te komen tot een zonerings- en gebruiksbepaling. De Commissie acht het van belang dat ernaar wordt gestreefd dat de bewoners van IJburg en de gebruikers van het IJmeer van meet af aan betrokken worden bij de uitvoering van het beheer van 'hun' natuurgebied. Dat vergroot de kans op naleving van genoemde gebruiksbepalingen.

Verkeer

Op het gebied van het verkeer stelt de nota "Actuele ontwikkelingen" dat de verwachting is dat de wegen naar en op IJburg drukker zullen worden, maar dat deze toename niet tot andere conclusies leidt met betrekking tot de afweging van alternatieven in het oorspronkelijke MER.

De Commissie wijst erop dat het verkeer sinds 1996 veel sterker is gegroeid dan destijds is verwacht. De uitbreiding van het wegennet ten zuidoosten van Amsterdam is vertraagd, de metro zal voorlopig niet in IJburg komen en voor de buslijn Zuidtangent is dat nog niet zeker. De verwachting dat slechts 30% met de auto naar het werk zal gaan is dan optimistisch.

De Commissie adviseerde daarom actuele verkeersberekeningen te presenteren voor de belangrijkste interne en externe ontsluitingen van de wijk en aan te geven welke congestieproblemen kunnen optreden. Eveneens moest explicieter worden aangegeven of sprake zal zijn van potentiële conflicten met de normering op het gebied van lucht (CAR2-berekeningen) en geluid en zo ja, hoe die kunnen worden opgelost. Deze gegevens heeft de Commissie nog tijdens de toetsingstermijn ontvangen en meegenomen bij het beoordelen in dit advies.

¹⁰ Aanvullende opties zijn: het toepassen van opspuitzand met een laag slibgehalte en het aanbrengen van hard substraat op risicoplekken.

¹¹ Bijlage 4 reactie nummer 6.

Uit de verkeersstudie blijkt dat de uitgangspunten ambitieus zijn, maar dat de verkeersstromen (hier en daar nog net) inpasbaar zijn in de geplande ontsluitingsstructuur.

In tegenstelling tot bij de gegevens over luchtverontreiniging is in het akoestisch onderzoek nog niet uitgegaan van de meest recente verkeersgegevens. Het akoestisch onderzoek van 2001 in combinatie met de gegevens over de intensiteiten per wegvak uit het verkeersonderzoek uit 2002 geeft de Commissie echter een afdoende beeld van de te verwachten milieugevolgen op dit punt. Aangezien de stedenbouwkundige structuur nog niet is uitgewerkt, hebben de gegevens een globaal karakter. Ze wijken niet af van wat in een stedelijk gebied verwacht mag worden. De gemeente heeft toegezegd bij de vaststelling van het bestemmingsplan de meest actuele gegevens te presenteren bij het Verzoek om hogere waarden.

Het in de Verkeersstudie vermelde aantal passagiers in de buslijnen is naar het oordeel van de Commissie erg hoog. Het zal een bijzondere inspanning vereisen om de lijnen voldoende attractief te maken. Indien men hier onvoldoende in slaagt, zal het aantal autobewegingen groter zijn dan staat vermeld.

De Commissie adviseert de verkeersgegevens in het verdere planproces op gezette tijden te actualiseren en de ontworpen verkeersstructuur op zijn toereikendheid te controleren mede ook in het licht van geplande woningbouw op het Zeeburgereiland.

Zeeburgereiland

In het MER van 1996 is rekening gehouden met de geurbelasting van de rioolwaterzuiveringsinstallatie op het Zeeburgereiland. In de nota "Actuele ontwikkelingen" staat niet vermeld dat de RWZI zal verdwijnen en er een nieuwe woonwijk zal komen. Hiervoor zal te zijner tijd een aparte milieueffectrapportage starten. Met deze ontwikkeling is overigens al wel in de verkeersstudie rekening gehouden.

3.3 Aanbevelingen uit de eerdere toetsing

De Commissie heeft de aanbevelingen uit haar toetsingsadvies van 1996 nagevolgd en heeft geconstateerd dat hieraan tegemoet is gekomen.