

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport
Stadsproject Centrum Amsterdam Noord

20 november 2003

1381-46

ISBN 90-421-1245-X
Utrecht, Commissie voor de milieueffectrapportage.



commissie voor de milieueffectrapportage

Stadsdeelraad Amsterdam – Noord
Postbus 37608
1030 BB AMSTERDAM

uw kenmerk	uw brief d.d. 18 september 2003	ons kenmerk 1381-46/Pi/sr-ab
onderwerp	doorkiesnummer (030) 234 76 66	Utrecht, 20 november 2003

Geachte Stadsdeelraad,

Het Stadsdeelbestuur van Amsterdam-Noord wil een stadshart ontwikkelen dat Amsterdam-Noord een bijzonder, aantrekkelijk en dynamisch stadshart moet geven. Dit te ontwikkelen stadshart komt in het gebied van het Buikslotermeerplein, rondom het eindpunt van de Noord/Zuidlijn en langs de Nieuwe Leeuwarderweg. Belangrijke planonderdelen zijn:

- een uitbreiding van het huidige winkelcentrum (onder andere met IKEA);
- sportvoorzieningen (de ontwikkeling van een topsportcentrum);
- cultuur en ontspanning;
- een megabioscoop;
- onderwijsvoorzieningen (ROC);
- woningbouw (minimaal 3.000 woningen, waaronder twee torenflats van 110 meter hoogte).

U als Stadsdeelraad zal een bestemmingsplan gaan vaststellen waarin al deze onderdelen zullen worden vastgelegd.

Aan deze bestemmingsplanprocedure is tevens milieueffectrapportage (m.e.r.) gekoppeld met name vanwege de m.e.r.-plichtige onderdelen topsportcentrum en megabioscoop. Deze beide activiteiten zijn op grond van categorie 10.1 van onderdeel C van de Bijlage behorende bij het gewijzigde Besluit milieueffectrapportage 1994 m.e.r.-plichtig. Voor deze gehele centrumontwikkeling wordt één milieueffectrapport (MER) gemaakt.

De Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) is door het Stadsdeelbestuur uitgenodigd om een advies voor richtlijnen uit te brengen, waaraan de Commissie door middel van deze brief gehoor heeft gegeven.

Het MER dient aan alle wettelijke vereisten te voldoen zoals geformuleerd in artikel 7.10 Wet milieubeheer (Wm).

Postadres Postbus 2345
3500 GH UTRECHT
Bezoekadres Arthur van Schendelstraat 800
Utrecht

telefoon (030) 234 76 66
telefax (030) 233 12 95
e-mail mer@eia.nl
website www.commissiemer.nl

Hoofdpunten van het advies:

Het MER dient zich op twee hoofdpunten te concentreren:

- 1) alle relevante verkeersaspecten (capaciteit, parkeren, emissies, geluid)**
- 2) de gefaseerde aanpak (flexibiliteit en overlastproblematiek in relatie tot verkeer)**

I) Verkeer en Gefaseerde Aanpak

Het plan voor het Centrum Amsterdam Noord (CAN) zal resulteren in een sterke intensivering van het gebruik van het gebied. Versterking van het winkelcentrum, toevoegen van centrumfuncties (bibliotheek, theater et cetera), toevoeging van grote publiekstrekkingen (topsportcomplex, IKEA, megabioscoop) en een groot aantal nieuwe woningen. De verkeersaantrekkende werking en in het verlengde daarvan de verkeersafhandeling bepalen in belangrijke mate de toekomstige leefkwaliteit (milieusituatie) in het gebied. Omdat ook de m.e.r.-plicht gestoeld is op deze publieksaantrekkende werking (500.000 bezoekers of meer) en in het verlengde daarvan de verkeersaantrekkende werking, moet het accent van het MER daar dan ook gelegd worden.

Ten aanzien van Verkeer:

- Beschrijf de functionele opbouw van het wegennet (auto én fiets) in de huidige en toekomstige situatie (wegencategorisering) alsmede het gebruik daarvan. Door de voorgenomen veranderingen in de verkeersinfrastructuur zullen verkeersstromen over andere wegen worden geleid en meer worden gebundeld. Door de intensivering en uitbreiding van stedelijke functies zal het verkeersaanbod aanzienlijk toenemen. In het MER dient duidelijk gemaakt te worden dat de toekomstige wegeninfrastructuur deze ontwikkelingen aan kan. Is er sprake van voldoende restcapaciteit? De Commissie adviseert daarbij om de toekomstige verkeersafwikkeling kwantitatief te presenteren (in I/C-verhoudingen) om zo de kwaliteit van de doorstroming inzichtelijk te maken.
- Beschrijf hoe de toekomstige wegenstructuur zal bijdragen aan een hogere verkeersveiligheid. Oftewel, op welke wijze zal de voorgestelde ruimtelijke ordening een bijdrage leveren aan een duurzaam veilige wegomgeving?
- De voorzieningen in het gebied hebben functies van lokale, regionale en bovenregionale aard. Geef inzicht in de herkomsten van bezoekers en andere doelgroepen. Welke verwachting is gerechtvaardigd ten aanzien van het gebruik van het openbaar vervoer? De vervoerwijzekeuzeverdeling dient in beeld gebracht te worden (modal split).
- In het MER dient aandacht geschonken te worden aan het voetgangersverkeer, met name in het centrum.
- De Commissie ziet in de ontwikkeling van het openbaar vervoerknooppunt (transferium) goede mogelijkheden om milieuvriendelijke vervoerwijzen te stimuleren. In die zin is 'mobiliteit' een relevant criterium in het toetsingskader en kan worden toegevoegd aan de beoordelingscriteria voor verkeer conform de Startnotitie.
- In het MER dient de vraag beantwoord te worden of het transferium een rol kan en zal gaan spelen in het regionale woon-werkverkeer. Wat zijn daarvan de voor- en nadelen?
- Voor een goede bereikbaarheid van het plangebied is ook het parkeren van groot belang. Welk beleid ten aanzien van het parkeren zal er worden gevoerd? Schenk daarbij aandacht aan het in de Startnotitie beschreven dubbelgebruik (uitwisseling tussen functies). Welke parkeervraag wordt verwacht (in normale en pieksituaties) en welk aanbod van parkeerplaatsen past daar bij? Kortom, er dient een parkeervisie beschreven te worden, inclusief het in te zetten instrumentarium ter beheersing en regulering van het parkeren.

- Beschrijf de gecumuleerde verkeerssituatie alsmede de milieugevolgen van de toename van het verkeer (emissies, fijn stof, geluid) en in hoeverre er sprake zal zijn van overschrijdingen van geldende normen en op welke plaatsen dat mogelijk het geval zal zijn (op kaart weergeven).
- In het MER dienen inrichtingsalternatieven en –varianten alleen dan opgenomen te worden wanneer deze leiden tot wezenlijke verschillen in de verkeerssituatie en daarmee in de daarvan afgeleide milieugevolgen¹. Tevens dienen de beschreven alternatieven en varianten in het MER van nut te zijn voor de besluitvorming.

Ten aanzien van de Gefaseerde Aanpak:

Realisatie van het plan wordt over een lange tijd uitgesmeerd. Dit zal zonder enige twijfel leiden tot kleinere en grotere aanpassingen van het plan in de tijd. Het zou goed zijn wanneer het MER informatie bevat om dergelijke wijzigingen te kunnen beoordelen op hun milieugevolgen.

- In het MER dient de fasering van de verschillende planonderdelen beschreven te worden. Tevens dient de flexibiliteit van de planonderdelen daarbij betrokken te worden: welke grote(re) en kleine(re) wijzigingen, met significante milieugevolgen, kunnen er mogelijk allemaal optreden? Zowel de fasering als de wijzigingen dienen beoordeeld te worden op hun milieugevolgen. Het MER dient een maximalisatiealternatief (wat kan er allemaal gebeuren qua milieugevolgen wanneer alle voorzieningen en andere aspecten volledig gerealiseerd worden?) uit gewerkt te worden.
- Daarnaast dient er een worst-case van de maximalisatie beschreven te worden: uitverkocht topsportcentrum, volle zalen in de megabioscoop, koopavond et cetera). Een dergelijk alternatief en worst-case-scenario kan ook inzicht verschaffen in de (maximale) consequenties van de kleinere en grotere toekomstige veranderingen.
- Het is ook denkbaar dat er te weinig bezoekers op de verschillende voorzieningen afkomen. Hoe toekomstbestendig zijn de voorzieningen die gebouwd worden? Zijn er alternatieve bestemmingen voor de voorzieningen denkbaar? En wat zijn daar de milieugevolgen van?
- Wat zullen de verkeerseffecten zijn tijdens de aanleg- c.q. bouwfase? Daarbij dient aandacht geschonken te worden aan het bouwverkeer, maar ook aan de verkeershindereffecten gedurende de gehele bouwfase. Aan welke maatregelen wordt daarbij gedacht? Zullen de faseringsvarianten ook leiden tot andere verkeerssituaties? Zo ja, dan dient dit in het MER beschreven te worden.

II) Overige aspecten

Stedenbouwkundig vormt het plan een geheel. In het MER dient het plangebied nader onderbouwd te worden. Het achterliggende doel is in ieder geval helder: het creëren van een vitale en leefbare stadskern voor Amsterdam-Noord. Milieukundig kan het plangebied echter in twee sterk verschillende delen worden gesplitst. Het gebied ten oosten van de Nieuwe Leeuwarderweg is reeds volledig verstedelijkt en versteend. Het gebied ten westen van de Nieuwe Leeuwarderweg is nog overwegend groen en maakt deel uit van de zogenaamde Groene Scheggen van Amsterdam. De veranderingen in dit gebied zijn ingrijpender. Een deel van het groen 'versteend' en dit heeft gevolgen voor zowel de waterhuishouding als de groenstructuur. Hieruit volgen verschillende aandachtspunten voor het MER:

- Beschrijf de ingrepen in de waterhuishouding (waterkwaliteit, watercirculatie, % open water, polderpeilen, bergingscapaciteit et cetera) en plaats deze ingrepen in een integrale

¹ Zie tevens bijlage 4, inspraakreactie nummer 9, van Vereniging Amsterdam Noord Groene Stad Aan Het Water (ANGSAW), inzake opmerkingen over alternatieven en varianten.

waterhuishoudkundige visie op het gebied. Daarbij dient er tevens een Watertoets te worden uitgevoerd. Door het uitvoeren van de Watertoets kunnen er mogelijk verschillende varianten naar voren komen ten aanzien van de uitvoering van het plan. Dit dient in het MER beschreven te worden.

- Beschrijf de actuele waarde van de Groene Scheg (ecologisch, cultuurhistorisch, landschappelijk en recreatief) en geef aan hoe deze waarden door het voorliggende plan zullen worden beïnvloed. Ook deze uitwerking kan leiden tot varianten in de uitvoering van het plan.

Daarnaast wil de Commissie nog aandacht vragen voor de volgende twee aspecten:

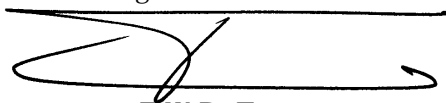
- Op welke wijze worden de duurzaam bouwen-principes verankerd in het uitwerkings- en realisatieproces?
- Er dient aandacht geschonken te worden in het MER aan de verschillende cultuur-historische aspecten – waaronder zonodig de archeologische – en in het bijzonder aan krijtmolen d'Admiraal. De mogelijke gevolgen van de voorgestelde ontwikkelingen op de verschillende cultuur-historische objecten dienen in het MER beschreven te worden².

Ten aanzien van het te nemen besluit: zorg dat het MER goed aansluit bij het besluit – het vaststellen van een nieuw bestemmingsplan – dat moet worden genomen c.q. de keuzes die daarbij moeten worden gemaakt. Uitwerkingen in details hoeven niet per sé in het MER, maar kunnen in bijlagen worden toegevoegd voor zover detailuitwerkingen nodig zijn voor onderbouwing van in het MER verwerkte gegevens of conclusies. In het MER dient goed en goed leesbaar kaartmateriaal te worden opgenomen. Ook aan de samenvatting dient aandacht geschonken te worden, omdat met name de samenvatting gelezen wordt door de belangstellenden en de besluitnemers. Alle belangrijke strategische informatie, die van belang is voor de besluitvorming, dienen in de samenvatting te worden opgenomen.

De Commissie heeft alle inspraakreacties – zie bijlage 4 – van het Bevoegd Gezag ontvangen, gelezen en beoordeeld. Mede op basis van die inspraakreacties is dit advies opgesteld.

Wij hopen u met dit korte richtlijnenadvies van dienst te zijn geweest. De Commissie ontvangt graag te zijner tijd de door uw raad vastgestelde definitieve richtlijnen.

Hoogachtend,



mr. F.W.R. Evers,
voorzitter van de m.e.r.-werkgroep
Centrum Amsterdam Noord

² Zie tevens bijlage 4, inspraakreactie nummer 7 van Stichting Historisch Centrum Amsterdam Noord inzake de verschillende cultuur-historische aspecten en in het bijzonder krijtmolen d'Admiraal.