

Advies voor richtlijnen voor de
inhoud van het milieu-effectrapport
Stadion Amsterdam,
locatie Burgemeester Stramanweg

1 juli 1992

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Advies

Advies voor richtlijnen voor de inhoud van het MER stadion
Amsterdam, locatie Stramanweg / [Commissie voor de milieu-
effectrapportage]. - Utrecht : Commissie voor de milieu-
effectrapportage

ISBN 90-5237-384-1

Trefw.: milieu-effectrapportage ; Amsterdam / Stadion Amsterdam.



Aan het College van Burgemeester en
Wethouders van de gemeente Amsterdam
Postbus 202
1000 AE AMSTERDAM

uw kenmerk uw brief
90/1507/56 23 april 1992

ons kenmerk
U966-92/Si/hh/425-19

onderwerp
advies voor richtlijnen
Stadion Amsterdam

Utrecht,
1 juli 1992

Met bovengenoemde brief verzoekt u de Commissie advies uit te brengen over de richtlijnen voor het milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over de oprichting van een stadion voor sport en culturele evenementen te Amsterdam, locatie Burgemeester Stramanweg. Overeenkomstig artikel 41n, eerste lid van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Wabm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage aan.

Voor een overzicht van de inhoud van het advies verwijs ik u naar de samenvatting waarin de belangrijkste punten van het advies bijeen zijn gebracht.

Daarnaast breng ik het volgende onder uw aandacht.

Het stadion wordt in het voorkeursalternatief gecombineerd met een multifunctionele parkeergarage. Er is al enige voorstudie verricht naar de verkeersafwikkeling. De Commissie heeft daarvan kennis kunnen nemen.

Uit die voorstudie blijkt dat nader inzicht gewenst is in hoeverre de parkeergarage dienst kan doen als "transferium". Het MER biedt een goed middel om te onderzoeken of de onderhavige locatie inderdaad geschikt is voor een transferium om daarmee het autogebruik in en rondom Amsterdam terug te dringen.

De bouw van een nieuw stadion op de voorgenomen locatie biedt de mogelijkheid om milieubelasting van het autoverkeer ten opzichte van de bestaande situaties aanzienlijk terug te brengen. De milieuwinst, ook buiten het studiegebied, is afhankelijk van voorzieningen en maatregelen op en rondom het stadion en uiteindelijk de vervoerswijze van de stadionbezoekers. Om die eventuele winst in beeld te brengen, acht de Commissie het van belang om in het MER niet alleen de milieugevolgen van het voornemen te beschrijven, maar tevens die gevolgen te vergelijken met de (milieu)situatie van de huidige stadions.

De Commissie hoopt met dit advies een constructieve bijdrage aan de totstandkoming van de richtlijnen voor het MER te leveren. Zij zal gaarne van u vernemen op welke wijze u gebruik heeft gemaakt van haar advies.

Hoogachtend,



dr. J.T. de Smidt,
voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Stadion Amsterdam,
locatie Burgemeester Stramanweg

Advies voor richtlijnen voor de
inhoud van het
milieu-effectrapport
Stadion Amsterdam,
locatie Burgemeester Stramanweg

Advies op grond van artikel 41n, eerste lid van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne over de richtlijnen voor de inhoud van het milieu-effectrapport Stadion Amsterdam, locatie Burgemeester Stramanweg,

uitgebracht aan het college van Burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam door de Commissie voor de milieu-effectrapportage; namens deze,

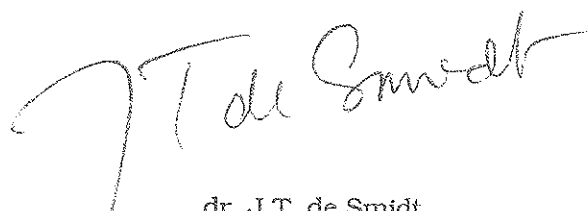
de werkgroep m.e.r. Stadion Amsterdam, locatie Burgemeester Stramanweg

de secretaris



mr. R.J. Stelcken

de voorzitter



dr. J.T. de Smidt

Utrecht, 1 juli 1992

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
SAMENVATTING VAN HET ADVIES	1
1. INLEIDING	3
2. PROBLEEMSTELLING EN DOEL	4
2.1 Het stadion	4
2.2 Relatie tussen stadion en parkeergarage	5
2.2.1 Locatiekeuze van stadion/parkeervoorziening	5
2.2.2 Gecombineerd gebruik	5
3. TE NEMEN EN EERDER GENOMEN BESLUITEN	6
4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN DE REDELIJKERWIJS IN BESCHOUWING TE NEMEN ALTERNATIEVEN	7
4.1 De voorgenomen activiteit	7
4.2 Referentiesituatie	10
4.3 Alternatieven en varianten	11
4.4 Het meest milieuvriendelijke alternatief	11
5. BESTAANDE TOESTAND VAN HET MILIEU EN DE TE VERWACHTEN ONWIKKELINGEN VAN DAT MILIEU	12
5.1 Abiotische aspecten	13
5.2 Biotische aspecten	13
5.3 Autonome ontwikkelingen	13
6. BESCHRIJVING VAN DE GEVOLGEN VOOR HET MILIEU	14
6.1 Algemeen	14
6.2 Geluidaspecten	14
6.3 Luchtverontreiniging	15
6.4 Geomorfologie en -hydrologie, waterhuishouding en bodem	16
6.5 Vegetatie en fauna	16
6.6 Belevingsaspecten	16
6.7 Landschappelijke en stedenbouwkundige aspecten	17
7. VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN	17
8. LEEMTEN IN KENNIS, EVALUATIE ACHTERAF	18
9. SAMENVATTING VAN HET MER	19
10. VORM EN PRESENTATIE VAN HET MER	19

BIJLAGEN

1. Brief van Gemeente Amsterdam d.d. 23 april 1992 (kenm. 90/1507/56) waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen.
2. Openbare bekendmaking van de start van de m.e.r.-procedure in Staatscourant nr. 80 van 24 april 1992.
3. Projectgegevens en samenstelling van de werkgroep van de Commissie voor de milieu-effectrapportage.
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen.

SAMENVATTING

De initiatiefnemer "Stadion Amsterdam N.V." is voornemens een nieuw stadion op te richten aan Burgemeester Stramanweg in Amsterdam Zuidoost met een capaciteit van 50.000 toeschouwers. Het stadion wordt gebouwd op een multi-functionele parkeergarage ("transferium"), dat onder andere dient als parkeerfaciliteit voor stadionbezoekers. De milieu-effecten van deze garage worden, voor zover die samenhangen met het stadiongebruik, in het milieu-effectrapport (MER) opgenomen. Voor de bouw van het stadion dient een MER te worden opgesteld ten behoeve van de besluitvorming over een bestemmingsplan.

Probleem- en doelstelling

Het MER dient in te gaan op de doelen die met het stadion worden beoogd, namelijk voor sport- en cultuurevenementen en de functie van vast stadion voor de voetbalclub Ajax. Daarbij zijn drie "scenario's" te onderscheiden, waarin een minimum en maximum exploitatie van het stadion is opgenomen, naast het door initiatiefnemer meest realistisch geachte aantal evenementen.

Inzicht dient te worden gegeven in de criteria voor de locatiekeuze van zowel het stadion als de parkeergarage. In welke mate zijn de parkeergarage en het stadion voor de situering en het functioneren van elkaar afhankelijk?

Genomen en te nemen besluiten

Het MER dient een inzicht te geven in de relevante regelgeving, plannen en bestuurlijke uitspraken die invloed uitoefenen op de besluiten waarvoor het MER wordt opgesteld. Naast een beschrijving van status en betekenis hiervan voor de bedoelde besluiten, dient ook te worden beschreven in welk opzicht deze een randvoorwaarde voor de verdere besluitvorming vormen.

Het voornemen en de alternatieven

De beschrijving van de voorgenomen activiteit dient betrekking te hebben op het stadion en de parkeergarage voor zover dat relevant is voor bouw, beheer en gebruik van het stadion. De activiteit is te onderscheiden in de volgende onderdelen:

- locatie/stedebouwkundige inpassing;
- aanleg en bouw;
- inrichting van stadion/parkeergarage en omgeving;
- beheer en onderhoud van stadion/parkeergarage en omgeving;
- gebruik van het stadion;
- verkeer en vervoer als gevolg van stadion en de parkeergarage.

Bij de inrichting van stadion/parkeergarage ligt de nadruk op voorzieningen voor de aan-, afvoer en geleiding van stadion/garagebezoekers en andere reizigers in de directe omgeving. Daarnaast wordt aandacht besteed aan milieu-hygiënische en ecologische voorzieningen. Bij de beschrijvingen over het verkeer en vervoer gaat het o.a. om de belangrijkste herkomstgebieden van bezoekers, de te verwachten modal split en de prijsverhoudingen, de maximum capaciteit van de verschillende

vervoerssystemen, de ligging van de benodigde parkeercapaciteit, en hoe ongewenst parkeergedrag in omliggende woon- en werkgebieden wordt voorkomen.

Referentiesituatie

Ter vergelijking dient te worden beschreven wat er zou gebeuren als de voorgenomen activiteit niet wordt ondernomen, te onderscheiden en in een korte termijn (1997) en na het jaar 2000. Dan is in grote lijnen de infrastructuur in het studiegebied 'af'. Op grond van de berekende modal split voor de bestaande stadions wordt vergelijking van milieueffecten tussen het nulalternatief en het voorkeursalternatief mogelijk.

Alternatieven en varianten

Als alternatieven kunnen worden opgesteld het stadion met gebruik van de parkeergarage (voorkeursalternatief) en stadion zonder garage.

Daarnaast is nog een aantal varianten denkbaar voor een maximale ontsluiting van het stadion met het openbaar vervoer en beperking van parkeeroverlast.

In het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) kan worden uitgegaan van een minimaal aantal bezoekers per auto maximaal vervoer per openbaar en collectief vervoer en vervoer per fiets en daarop geënte maatregelen en voorzieningen. Daarnaast kunnen maatregelen en voorzieningen voor de bouw, de inrichting en het beheer bij het mma betrokken worden die de best mogelijke milieubescherming bieden.

Bestaande toestand en gevolgen voor het milieu

Bij beschrijving van de bestaande toestand van het milieu en de te verwachten (autonome) ontwikkelingen indien de voorgenomen activiteit niet wordt gerealiseerd (nul-situatie), verdienen de volgende aspecten de aandacht:

- abiotische aspecten, waaronder de kwaliteit van bodem, grond- en oppervlakte, lucht en geluid;
- biotische aspecten, waaronder de aanwezige natuurwaarden in het studiegebied en de functie die het gebied heeft in de ecologische infrastructuur, onder andere als schakel in de verbinding tussen groengebieden ten noordwesten en ten zuidoosten van de locatie.

Bij de gevolgen voor het milieu dient voor het geluidaspect aan te worden gegeven in hoeverre hinder zal optreden, gedurende welke tijd c.q. periode(n) er sprake zal zijn van hinder en hoeveel mensen er hinder zullen ondervinden. De luchtkwaliteit wordt gegeven langs de belangrijkste aan- en toevoerwegen, in en nabij de parkeergarage/stadion. Daarnaast wordt de totale emissie naar de lucht ten gevolge van het verkeer van en naar het stadion. Tenslotte dient aandacht te worden besteed aan de geomorfologie en -hydrologie, waterhuishouding en bodem, vegetaties en fauna en de belevingsaspecten.

Leemten in kennis dienen te worden vermeld en kunnen worden opgenomen in het evaluatieprogramma. In het MER kan daar reeds een aanzet toe worden gemaakt.

1. INLEIDING

De initiatiefnemer "Stadion Amsterdam N.V." is voornemens een nieuw stadion op te richten met een capaciteit van 50.000 toeschouwers. Het stadion is bestemd voor sport- en culturele evenementen en wordt gebouwd op de locatie Burgemeester Stramanweg in Amsterdam Zuidoost. Het stadion wordt gebouwd op een multi-functionele parkeergarage ("transferium"). De parkeergarage dient onder andere als parkeerfaciliteit voor stadionbezoekers en wordt gebouwd door de gemeente Amsterdam. De milieu-effecten van deze activiteit, voor zover samenhangend met het gebruik van het stadion, worden betrokken bij het voornemen van initiatiefnemer.

Het initiatief trekt meer dan 1000 auto's per dag aan, als het stadion in gebruik is. Voor een dergelijke recreatieve activiteit dient een milieu-effectrapport (MER) te worden opgesteld¹. Het MER wordt opgesteld voor de besluitvorming over een bestemmingsplan, dat voorziet in de bouw van het stadion. Tijdens het locatiebezoek heeft bevoegd gezag kenbaar gemaakt het MER mogelijk te gebruiken bij de anticipatieprocedure op grond van art 19 Wet Ruimtelijke Ordening.

Op 23 april ging de milieu-effectrapportage (m.e.r.) van start met de bekendmaking van de startnotitie in de Staatscourant. Bij brief van 23 april 1992 (bijlage 1) heeft het College van Burgemeester en Wethouders van Amsterdam de Commissie voor de milieu-effectrapportage verzocht advies uit te brengen over het geven van richtlijnen inzake de inhoud van het milieu-effectrapport (MER) in verband met de voorgenomen realisering van stadion Amsterdam.

Dit is opgesteld door een werkgroep uit de Commissie voor de milieu-effectrapportage. De samenstelling van de werkgroep is gegeven in bijlage 3. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de milieu-effectrapportage en wordt daarom verder in dit advies 'de Commissie' genoemd.

Het doel van dit advies is de milieu-aspecten van de voorgenomen activiteit af te bakenen en aanwijzingen voor de inhoud van het MER te geven.

Bij de opstelling van haar advies heeft de Commissie rekening gehouden met de via het bevoegd gezag ontvangen adviezen, commentaren en opmerkingen, voor zover deze reacties betrekking hebben op de milieu-aspecten van de voorgenomen activiteit. In bijlage 4 wordt een overzicht gegeven van deze reacties.

1 zie Besluit m.e.r.; bijlage 2, art 10.1.

2. PROBLEEMSTELLING EN DOEL

Artikel 41j, lid 1, onder a van de Wabm:

Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd".

2.1 Het stadion

Het MER dient in te gaan op de doelen die met het stadion worden beoogd. Daarbij is onderscheid te maken tussen het gebruik voor sportevenementen, cultuurevenementen en de functie van vast stadion voor de voetbalclub Ajax. Aangegeven wordt welke andere functies het stadion nog kan vervullen en in hoeverre ook die functies benut worden.

Om inzicht te krijgen in de aard, omvang en intensiteit van het gebruik van het stadion, dient te worden ingegaan op marktontwikkelingen voor de diverse gebruiksmogelijkheden. Welke behoefte bestaat er aan dergelijke evenementen in de onderhavige voorziening?

Het stadion zal bestaande stadionvoorzieningen in Amsterdam vervangen en daarnaast nieuwe activiteiten aantrekken. Het MER dient in te gaan op de vraag voor welke activiteiten en in welke mate het stadiongebruik een substitutie-effect ten opzichte van andere Randstedelijke stadionvoorzieningen te weeg brengt dan wel werkelijke toename van publiek oproept.

Voor de exploitatie van het stadion is een minimum aantal activiteiten noodzakelijk. Daarnaast zal de initiatiefnemer ook een door hem gewenst aantal activiteiten nastreven en is tevens een maximum (bijvoorbeeld internationale voetbalwedstrijden tussen niet-Nederlandse deelnemers) vast te stellen. Het MER dient in te gaan op deze drie "scenario's" ²]. Daarin dienen de bezoekersaantallen, de aard van het scenario en het aantal evenementen per scenario te worden aangegeven.

Evenementen veroorzaken zowel binnen (afval, energie) als buiten (geluid, luchtverontreiniging) het stadion milieubelasting. Ten aanzien van de belangrijkste milieuaspecten dient het MER in te gaan op de doelstellingen die de initiatiefnemer zichzelf stelt om de milieubelasting zoveel mogelijk te beperken (gebruik van bouwmaterialen, groen- en watervoorzieningen) en waar mogelijk positieve milieu-effecten te versterken. Deze doelstellingen kunnen de basis vormen voor een op te stellen milieuzorgsysteem voor het stadion.

2 Zie inspraakreactie nr. 5.

2.2 Relatie tussen stadion en parkeergarage

2.2.1 Locatiekeuze van stadion/parkeervoorziening

Inzicht dient te worden gegeven in de overwegingen voor de locatiekeuze van zowel het stadion als de parkeergarage en de criteria waaraan de locatie getoetst is. Daarbij wordt met name aan de verkeers- en milieuaspecten aandacht gegeven. Zijn er ook andere locaties overwogen? Het MER dient in te gaan op de overwegingen om de parkeergarage te combineren met het stadion. In welke mate is de parkeergarage "wezenlijk" voor de situering en het functioneren van het stadion. Tevens wordt aangegeven in hoeverre het stadion van belang is voor het functioneren van de parkeergarage³].

Voor beide activiteiten wordt vermeld in hoeverre de locatie voldoet aan de criteria van het ruimtelijk beleid, past in het locatiebeleid van relevante overheden en of de locatie in de toekomst aan de gestelde criteria kan voldoen. Daarbij dient met name de relatie met het toekomstig station Duiwendrecht en de NS-evenementenhalte betrokken te worden⁴].

2.2.2 Gecombineerd gebruik

Het MER dient aan te geven welke randvoorwaarden gelden voor het gebruik van de parkeergarage ten behoeve van het stadion en voor overige parkeerdoeleinden. Daartoe dient te worden aangegeven welke functies de parkeergarage krijgt (voor van herkomst- dan wel of bestemmingsverkeer, (inter-)regionaal, agglomeratie- of nationaal verkeer). Vervolgens dient te worden aangegeven wat het gebruik van de parkeergarage is, uitgesplitst naar soort gebruikers, dag van de week, tijdstip van de dag en de wijze waarop reizigers verder gebruik maken van het openbaar vervoer van en naar de parkeergarage, de uiteindelijke bestemming reizigers. De beschrijvingen dienen gericht te zijn om inzicht te verschaffen in:

- het aantal parkeerplaatsen dat nodig, respectievelijk beschikbaar is voor het stadion per tijdstip (met name bij grote evenementen);
- de mate waarin gebruikers van de parkeergarage voor een stadionbezoek en overige (garage)gebruikers in en nabij het stadion en de parkeergarage elkaar (kunnen) hinderen⁵].

3 Zie inspraakreacties nr. 8 en 9.

4 Zie inspraakreacties nr. 5, 7 en 9.

5 Zie inspraakreacties nrs. 3 en 9.

3. TE NEMEN EN EERDER GENOMEN BESLUITEN

Artikel 41j, lid 1, onder c van de Wabm:

Een MER bevat ten minste: *"een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieu-effectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van overheidsorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven"*.

In het MER dient te worden aangegeven ten behoeve van welke besluiten het MER wordt opgesteld en door wie deze besluiten zullen worden genomen. Hierbij dient tevens te worden aangegeven wat de status is van deze besluiten, de te volgen procedure(s) en tijdplanning.

Bij het op te stellen bestemmingsplan worden de grenzen aangegeven, die per alternatief kunnen verschillen. Voorts dient aangegeven te worden welke voorzieningen en maatregelen buiten het bestemmingsplan vallen en op welke wijze deze voorzieningen/maatregelen gerealiseerd kunnen worden.

Indien een anticipatieprocedure wordt toegepast, geldt het bovenstaande eveneens voor de begrenzingen waarbinnen op het bestemmingsplan vooruit wordt gelopen.

Aangegeven dient te worden welke andere besluiten en privaot/publiek-rechtelijke overeenkomsten nog moeten worden genomen teneinde het project ten uitvoer te kunnen brengen. Met name dient aandacht te worden besteed aan besluiten over de parkeergarage. Hoe worden de diverse besluiten op elkaar afgestemd?

Het MER dient een inzicht te geven in de relevante regelgeving, plannen en bestuurlijke uitspraken die invloed uitoefenen of beperkingen opleggen aan de besluiten waarvoor het MER wordt opgesteld. Naast een beschrijving van status en betekenis hiervan voor de bedoelde besluiten, dient ook te worden beschreven in welk opzicht deze een randvoorwaarde voor de verdere besluitvorming vormen.

Hierbij dient voor zover relevant aandacht besteed te worden aan:

- provinciale en gemeentelijke plannen, zoals streekplan, milieubeleidsplan, bestemmings- en structuurplannen etc.;
- Rijksplannen, zoals NMP, NMP+, SVV-2, VINEX etc.;
- publiek- en privaatrechtelijke overeenkomsten met betrekking tot het plangebied en de directe omgeving.

4. **DE VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN DE REDELIJKERWIJS IN BESCHOUWING TE NEMEN ALTERNATIEVEN**

Artikel 41j, lid 1, onder b van de Wabm:

Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen".

4.1 De voorgenomen activiteit

De beschrijving van de voorgenomen activiteit omvat zowel het stadion als de parkeergarage voor zover dit relevant is voor bouw, beheer en gebruik van het stadion. De activiteit is te onderscheiden in de volgende onderdelen:

- locatie/stedebouwkundige inpassing;
- aanleg en bouw;
- inrichting van stadion/parkeergarage en omgeving;
- beheer en onderhoud van stadion/parkeergarage en omgeving;
- gebruik van het stadion;
- verkeer en vervoer als gevolg van stadion en parkeergarage.

Locatie/stedebouwkundige inpassing

Van deze deelactiviteiten dienen in ieder geval de onderstaande aspecten te worden beschreven:

- ligging, omvang, hoogte van het stadion en parkeergarage;
- (bouwkundige)constructie van stadion op parkeergarage;
- aard en ligging van verlichtings- en geluidsinstallaties, en de reclamezuil;
- wijze van overkapping (beweegbaarheid);
- aantal, ligging en bereikbaarheid van parkeerplaatsen;
- extra voorzieningen bij grote evenementen (vervoer van parkeerplaatsen naar stadion v.v., veiligheidsvoorzieningen).

Aanleg en bouw

- Werkzaamheden in de bouw- en aanlegfase, daarbij rekening houdend met:
 - o de fasering van deze werkzaamheden;
 - o grondverzet, ingrepen in de waterhuishouding, te gebruiken machines en installaties, bouwverkeer, duur en periode van de werkzaamheden en de volgorde waarin zij zullen worden uitgevoerd;
- materiaalkeuze en vormgeving van gebouwen, bouwwerken en parkeerfaciliteiten. Bij die keuze wordt aangegeven hoe rekening wordt gehouden met milieuaspecten gelet op produktie, gebruik, sloop en hergebruik van de materialen en constructies.

Inrichting van stadion/parkeergarage en omgeving

- Afhandeling van autostromen van en naar de Stramanweg voor garagegebruik, pasjeshouders, stadionbezoekers en verkeerd-gereden automobilisten;

- vorm, inrichting en capaciteit van de verbinding tussen stadion en stations voor de geleiding van grote groepen stadionbezoekers;
- infrastructurele- en stallingsvoorzieningen (bewaakt/onbewaakt) en routing voor bezoekers per fiets naar en binnen het stadion⁶];
- voorzieningen voor de twee doorgaande hoofdfietsverbindingen over de Burgemeester Stramanweg⁷];
- voorzieningen voor de geleiding, routing en aankomst van bezoekers die per stads-, streek-, pendel- of touringcarreizen naar en binnen het stadion;
- voorzieningen voor het parkeerverwijssystem voor automobilisten;
- veiligheidsvoorzieningen voor geleiding van (verschillende) bezoekersstromen naar en binnen het stadion en van de parkeergarage naar het stadion;
- aard en omvang van voorzieningen, voor het (gescheiden) verzamelen, bewerken en transporteren van afvalstoffen;
- voorzieningen voor het opwekken, distribueren van en besparen op energie;
- voorzieningen voor regenwaterafvoer (gescheiden rioolsysteem), temperatuursregeling en luchtverversing, indien het dak wordt dichtgeschoven;
- aansluiting van het omringend groen op de ecologische infrastructuur van spoorbermen, sportvelden, golfbaan en openbaar groen;
- mogelijke voorzieningen voor broedgelegenheden voor vogelsoorten (gierzwaluw, zwarte roodstaart, e.d.).

Beheer en onderhoud

- Omvang en beheersing van afvalstromen en rioolwater, wijze van verwijderen en hergebruik van afval;
- reinigen van het stadion;
- grote onderhoudsbeurten en onderhoudsgevoeligheid van het stadion.

Gebruik

- Overzicht van de omvang, frequentie en globale tijdsindeling van alle (type)evenementen;
- wijze van gebruik van het stadion, waaronder het verschuifbare dak (criteria en beperkingen voor sluiting van het dak);
- aard, omvang en wijze van geluidversterking per soort evenement;
- wijze en tijdstippen van verlichting van reclamezuil.

6 Zie inspraakreactie nr. 3

7 Zie inspraakreactie nr. 3, Gemeente Ouder Amstel.

Verkeer en vervoer

De beschrijving van verkeer en vervoer dient te geschieden voor een aantal karakteristieke groepen evenementen zoals⁸]:

- Nederlands elftal.
- Ajax internationaal.
- Ajax nationaal.
- A'dam 700 voetbaltoernooi.
- Popconcerten.
- Spektakel.

De gebruikte methoden bij de berekeningen en schattingen van verkeers- en vervoersstromen dienen voor alle onderstaande aspecten helder in het MER te worden omschreven. Bepaling van de modal split op basis van de maximum capaciteit van het openbaar vervoer acht de Commissie geen voldoende nauwkeurige methode. Bij de bepaling van de maximum capaciteit dient, bij het openbaar vervoer, te worden uitgegaan van het maximum binnen de reguliere dienstregelingen en het maximum dat mogelijk is op de dan bestaande infrastructuur en met maximaal beschikbaar materieel.

Tevens dient bij deze beschrijvingen rekening te worden gehouden met de reguliere bezetting van het openbaar vervoer, van de wegen en van de parkeerruimte afhankelijk van het tijdstip van de dag en dag van de week per soort evenement.

Bij de berekeningen dient te worden uitgegaan van de situatie, ten aanzien van infrastructuur en bediening door het openbaar vervoer, voor het eerste (representatieve) seizoen waarin het stadion in gebruik wordt genomen en voor de 'eindsituatie' (zie par. 4.2). Inzicht dient per groep evenementen te worden gegeven in de volgende aspecten:

- de belangrijkste herkomstgebieden van bezoekers, zodanig gedetailleerd, dat vast te stellen is volgens welke route men het stadion zal benaderen (voor auto, per openbaar en besloten vervoer en fiets) en dat reistijd- en prijsvergelijkingen zinvol kunnen worden gemaakt;
- de te verwachten modal split op grond van onder andere reistijdverhoudingen tussen de verschillende vervoerswijzen voor deze belangrijkste herkomstgebieden en de prijsverhoudingen (parkeerkosten, variable autokosten, openbaar vervoerkosten);
- het aantal beschikbaar gestelde parkeerplaatsen voor stadionbezoekers en het effect dat dit heeft op autobezitters om per auto naar het stadion te gaan;
- concrete maatregelen uit het verkeers- en vervoersplan en voor het verkeers- en vervoersmanagement;
- de maximum capaciteit van de verschillende vervoerssystemen en het verwachte vervoermiddelengebruik voor de groepen evenementen. Voor alle vervoerswijzen dient te worden aangetoond welke periode maatgevend is; de drie kwartier na afloop van het evenement of het

8 Zie samenvatting Businessplan Stadion Amsterdam, pag. 9.

drukste uur vóór aanvang van het evenement. Op basis daarvan kan worden vastgesteld welke knelpunten ontstaan en welke overlast voor omwonenden, andere weggebruikers en andere openbaar vervoergebruikers kan ontstaan;

- de bezettingsgraad van de auto per soort evenement en de wijze waarop deze bepaald is;
- de ligging van de benodigde parkeercapaciteit voor auto's en voor bussen, waarbij ook de in- en uitstapplaatsen dienen te worden aangeduid;
- de mate waarin bestaande parkeergarages beschikbaar zijn en er kosten bij gebruikers in rekening gebracht ⁹] (parkeertarieven);
- hoe ongewenst parkeergedrag in omliggende woon- en werkgebieden wordt voorkomen ¹⁰];
- de wijze waarop de modal split ten gunste van openbaar vervoer en fietsen/lopen beïnvloed wordt en de wijze waarop het gebruik van de auto wordt ontmoedigd, ondanks het gebruik van de parkeergarage ten behoeve van het stadion.

4.2 Referentiesituatie

Ter vergelijking dient te worden beschreven wat er zou gebeuren als de voorgenomen activiteit niet wordt ondernomen. Voor de locatie is onderscheid te maken tussen de korte (1997) en langere termijn.

Met de langere termijn wordt het moment bedoeld waarop in grote lijnen de infrastructuur in het studiegebied 'af' is. Dit moment zal na het jaar 2000 liggen. Het bijbehorende gebruik van de infrastructuur en het openbaar vervoer, exclusief dat voor de stadionbezoekers, dient te worden berekend voor het jaar waarin de maximale hoeveelheid bedrijfs-, kantoor- en woonruimte in het studiegebied is bereikt of uiterlijk het jaar 2010. De zich dan voordoende situaties ten aanzien van locatie, inrichting, gebruik en beheer, ook wel aangeduid als 'nul-alternatieven', dienen als referentie in het MER te worden opgenomen.

Een goede inschatting van de modal split bij de huidige stadions, dient onderdeel te zijn van de referentiesituatie. Hiertoe kan een beschrijving behoren van de verkeers- en vervoerstromen van en naar de huidige stadions in Amsterdam. Op grond van de berekende modal split wordt vergelijking van milieu-effecten tussen het nulalternatief en het voorkeursalternatief mogelijk.

De betekenis daarvan is, dat uit deze vergelijking blijkt of en hoe groot de reductie in autogebruik zal zijn als de functie van huidige stadions worden vervangen door een nieuw stadion aan de Burgemeester Stramanweg.

9 Zie inspraakreactie nr. 5.

10 Zie hiervoor inspraakreacties nrs. 4, 5, 8 en 9.

4.3 Alternatieven en varianten

De keuze van de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven en varianten dient in het MER zorgvuldig te worden gemotiveerd; de alternatieven dienen gerelateerd te zijn aan het doel van het voornemen en moeten wat betreft diepgang, detaillering en abstractieniveau vergelijkbaar worden beschreven en uitgewerkt.

Binnen de gegeven begrenzing van de locatie kunnen de volgende alternatieven worden opgesteld.

- het stadion met gebruik van de parkeergarage (voorkeursalternatief);
- stadion zonder de voorgenomen parkeergarage;

Binnen deze alternatieven zijn nog een aantal varianten denkbaar, te onderscheiden naar ecologische en verkeersaspecten:

- maximale ontsluiting van het stadion met openbaar vervoer, waaronder extra capaciteit en snelheid door goede verbindingen met Duivenrecht IC-station;
- voorzieningen ter beperking van parkeeroverlast, zoals pendelbussen en fysieke afsluitingen van woonwijken en andere openbare parkeervoorzieningen;
- situering van de oefenvelden ten behoeve van het stadion;

Tot de te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het voorkeursalternatief en het meest milieuvriendelijke alternatief.

4.4 Het meest milieuvriendelijke alternatief

Artikel 41j, lid 3 van de Wabm:

"Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast."

Het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) dient gelijkwaardig aan de andere alternatieven beschreven te worden.

Daarbij kan worden uitgegaan van een minimaal aantal bezoekers per auto¹¹.

De volgende maatregelen kunnen bij het mma betrokken worden:

- optimale ontsluiting van het stadion met en informatie over het openbaar en besloten vervoer naar het stadion;
- grotendeels voorverkoop, gekoppeld aan de keuze met of zonder betaald parkeren. Vervolgens een parkeervignet bij het kaartje met daarop eventueel al de betreffende parkeerzone, waar men terecht kan;
- goede afsluiting van overtollige parkeerruimte in de buurt (aantal af te leiden uit de voorverkoop), behalve voor bewoners en bedrijven;

¹¹ Zie inspraakreactie nr. 7.

- extra pendelbussen naar andere Amsterdamse stations en direct in de omgeving gelegen plaatsen om de capaciteit van OV op te voeren.

Daarnaast kunnen maatregelen en voorzieningen voor de bouw, de inrichting en het beheer bij het mma betrokken worden die de best mogelijke milieubescherming bieden, dan wel positieve milieu-effecten versterken en milieuschade compenseert.

5. BESTAANDE TOESTAND VAN HET MILIEU EN DE TE VERWACHTEN ONTWIKKELING VAN DAT MILIEU

Artikel 41j, lid 1, onder d van de Wabm:

Een MER bevat ten minste: "*een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien de activiteit noch de alternatieven worden ondernomen*".

De beschrijving van de bestaande toestand van het milieu en de te verwachten (autonome) ontwikkelingen indien de voorgenomen activiteit niet wordt gerealiseerd (nul-situatie), dient als referentiekader voor de beoordeling van de gevolgen van de voorgenomen activiteit en de alternatieven. Ook de directe omgeving van het gebied dient bij de beschrijving te worden betrokken indien en voor zover daarin veranderingen te verwachten zijn. Dit betekent dat het studiegebied voor de diverse aspecten verschillend van grootte kan zijn.

De basis van de beschrijvingen wordt gevormd door bestaande literatuur- en veldgegevens.

Het verdient aanbeveling om de beschrijving op te bouwen aan de hand van een aantal indicatoren voor milieu-omstandigheden en de veranderingen daarin. Aan de hand daarvan kan de toekomstige ontwikkeling van het milieu systematisch worden gevolgd. Hierbij valt met name te denken aan geluidbelasting, luchtverontreiniging en mate van landschappelijke of stedenbouwkundige samenhang, respectievelijk versnippering.

Een gedetailleerde kaart van het studiegebied en een overzichtskaart van de omgeving zijn hierbij van belang.

Bij de beschrijving van de bestaande toestand van het milieu en de ontwikkelingen daarvan zal het MER, voor zover relevant en van belang voor de beslissingen, aandacht moeten besteden aan de volgende aspecten.

5.1 Abiotische aspecten

De volgende aspecten dienen te worden beschreven:

- bodemkwaliteit ;
- grond- en oppervlaktewaterkwaliteit;
- luchtkwaliteit, achtergrondniveaus luchtverontreiniging op leefniveau (parameters: CO, NO_x, C H_y);
- totale emissie naar de lucht ten gevolge van verkeer van en naar de bestaande stadions (parameters : CO₂, NO_x, C H_y);
- geluid.

Bij de relevante geluidgevoelige bestemmingen in de omgeving, zoals woningen, kantoren e.d., dienen daartoe voor zowel de bestaande situatie als de nul-situatie te worden bepaald:

- het referentieniveau van het omgevingsgeluid, zijnde de hoogste waarde van het L₉₅ van het omgevingsgeluid of het L_{eq} van zoneringsplichtig wegverkeer minus 10 dB(A);
- de wegverkeerslawaai-belasting;
- railverkeersbelasting.

Het referentieniveau en de verkeerslawaai-belasting dienen te worden bepaald bij de gevels van geluidgevoelige bestemmingen voor de relevante perioden, dat het stadion in gebruik zal zijn, te weten de doordeeweeksedagperiode (07.00-19.00 uur) en -avondperiode (19.00-23.00 uur) en de zondag(middag).

Aangaande definities en begrippen wordt verwezen naar de Circulaire Industrielawaai en naar de "Handleiding meten en rekenen industrielawaai" (IL-HR-1301).

5.2 Biotische aspecten

Globaal dient beschreven te worden de aanwezige natuurwaarden in het studiegebied, zoals vegetatietypen, indicatorsoorten voor milieuecondities en levensgemeenschappen, bijzondere soorten. Tevens dient beschreven te worden welke functie het gebied heeft in de stadsecologische infrastructuur, onder andere als schakel in de verbinding tussen groengebieden ten noordwesten en ten zuidoosten van de locatie.

5.3 Autonome ontwikkelingen

Uitgangspunt is de situatie zonder stadion/parkeergarage maar met reëel te voorziene autonome ontwikkelingen. (zie ook par. 4.2)

Bij de beschrijving van de autonome ontwikkeling behoren de mogelijke (na-ijlings)effecten te worden betrokken van inmiddels voltooide of nog lopende activiteiten (inzake woningbouw, recreatie, bedrijfsvestigingen, e.d.) alsmede van activiteiten waarvan redelijkerwijs is te voorzien, dat zij zullen worden uitgevoerd.

6. **BESCHRIJVING VAN DE GEVOLGEN VOOR HET MILIEU**

Artikel 41j, lid 1, onder e van de Wabm:

Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven".

6.1 Algemeen

Bij de beschrijving van de gevolgen voor het milieu dient niet alleen aandacht te worden geschonken aan effecten van tijdelijke aard, maar vooral ook aan de permanente gevolgen. Ook moet worden nagegaan in hoeverre de gevolgen (nagenoeg) onomkeerbaar zijn. De gevolgen moeten zoveel mogelijk in hun onderlinge samenhang worden beschouwd. De te verwachten effecten dienen steeds te worden gerelateerd aan de bestaande toestand en de te verwachten ontwikkeling van het milieu.

Hierbij moet voor zover relevant onderscheid worden gemaakt in:

- * de aanlegfase^{1 2}];
 - * de gebruiksperiode;
 - * de periode na gebruik (sluiting, afbraak, afwerking).
- Bij de voorspellingen dient te worden aangegeven, welke methoden of modellen zijn gebruikt en waarom. Aannamen dienen te worden gemotiveerd.
 - Bij de resultaten van de voorspellingen dient te worden aangegeven, tussen welke grenzen zij kunnen variëren als gevolg van onzekerheden en onnauwkeurigheden in de voorspellingsmethoden en de gebruikte invoergegevens. Bij onzekerheid over het eventueel optreden van milieu-effecten moet behalve de meest waarschijnlijke ontwikkeling ook de slechtst denkbare, redelijk te verwachten, situatie worden beschreven.
 - Bij de gevolgen van het voornemen voor het milieu, dient tevens in te worden gegaan op de cumulatie van emissies ten opzichte van de bestaande toestand en de autonome ontwikkeling.
 - Bij de beschrijving van de gevolgen voor het milieu dient een beschouwing te worden gewijd aan het te verwachten resultaat en de effectiviteit van mogelijke maatregelen om de negatieve gevolgen voor het milieu te beperken of te compenseren.

6.2 Geluidaspecten

Ten aanzien van het aspect geluid is het goed mogelijk om aan te geven in hoeverre hinder zal optreden, gedurende welke tijd c.q. periode(n) er sprake zal zijn van hinder en hoeveel mensen er hinder zullen ondervinden.

12 Zie inspraakreactie nr. 4.

Daarnaast kan worden aangegeven welke maatregelen er kunnen worden getroffen om de hinder te beperken c.q. te voorkomen en wat de effecten van deze maatregelen zullen zijn.

Ten behoeve van de beoordeling van de geluidsaspecten dienen in het MER de volgende gegevens te worden opgenomen:

- de bij bestaande en geprojecteerde geluidgevoelige bestemmingen (woningen e.d.) te verwachten equivalente geluidniveaus ten gevolge van de (sport)evenementen in het stadion voor de situaties met geopend en (gedeeltelijk) gesloten dak; [3]
- de bij bestaande en geprojecteerde geluidgevoelige bestemmingen te verwachten equivalente geluidniveaus ten gevolge van muziekevenementen in het stadion, rekening houdend met de straffactor (+10dB(A)), voor de situaties met geopend en (gedeeltelijk) gesloten dak;
- de toename van de verkeerslawaaibelasting bij bestaande geluidgevoelige bestemmingen in de omgeving ten gevolge van en ten tijde van activiteiten in het stadion;
- de duur van voornoemde toename en de periode (dag, avond, nacht, zondag) waarin deze zal plaatsvinden;
- de verkeerslawaaibelasting bij geprojecteerde geluidgevoelige bestemmingen in de omgeving ten gevolge van en ten tijde van activiteiten in het stadion;
- de bij geluidgevoelige evenementen te verwachten piekgeluidniveaus ten gevolge van evenementen in het stadion;
- de wijze waarop de geluiduitstraling vanuit het stadion naar de omgeving zal worden beperkt, door toepassing van ten minste de gangbare geluidsbeperkende en -werende voorzieningen.

De aan te geven equivalente geluidniveaus, L_{eq} in dB(A), dienen te worden bepaald voor elke relevante periode waarin deze zullen kunnen optreden.

Zo zal bijvoorbeeld van een tussen 17.00 en 21.00 uur plaatsvindende activiteit (dus 2 uur in de dag (07.00-19.00 uur) en 2 uur in de avond (19.00-23.00 uur)), met ten gevolge daarvan een geluidniveau van bijvoorbeeld 48 dB(A) bij de meest relevante woning, het aan de nog vast te stellen grenswaarden te toetsen equivalente geluidniveau over de gehele dagperiode 40 dB(A) bedragen en over de gehele avondperiode 45 dB(A).

6.3 Luchtverontreiniging

Beschrijving van de luchtkwaliteit:

- langs de belangrijkste aan- en toevoerwegen, in en nabij de parkeergarage/stadion tijdens spitsuren en perioden direct voor en na de aanvang, respectievelijk afloop van evenementen in het stadion;

13 Zie inspraakreactie nr. 4.

- totale emissie naar de lucht ten gevolge van het verkeer van en naar het stadion, te onderscheiden naar verkeersemissies ten gevolge van vervangende en nieuwe activiteiten in het voorgenomen stadion, (parameters CO_2 , NO_x , C_xH_y).

6.4 Geomorfologie en -hydrologie, waterhuishouding en bodem

Beschrijving van de veranderingen in bodemlagen en bodemopbouw (bijvoorbeeld ten gevolge van grondverzet), die kunnen leiden tot veranderingen in de waterhuishouding. Beschrijving van de veranderingen in het hydrologisch en waterhuishoudkundig systeem, zowel wat betreft kwaliteit als kwantiteit, als gevolg van bouwtechnische en andere relevante maatregelen.

6.5 Vegetatie en fauna

De invloed die realisering van het voornemen kan hebben op de vegetatie, bijvoorbeeld verbreken van, of aansluiten op de stadsecologische infrastructuur en daaraan gekoppeld af- of toename van de soortenrijkdom binnen het gebied.^{14]}

De mogelijkheid dat ter plaatse of in de omgeving biotopen van vogels en/of andere diersoorten verloren gaan, respectievelijk worden gevormd.

6.6 Belevingsaspecten

Tot de te beschrijven belevingseffecten behoren o.a. de veiligheid op de wegen in de omgeving, de daarmee in verband staande bereikbaarheidseffecten, parkeeroverlast en de mogelijke stankhinder door het verkeer (vooral bij filevorming), barrièrewerking van het stadion voor niet stadionbezoekers (voetgangers, fietsers, auto's)^{15]}, overlast door bezoekers van het stadion. Windhinder ten gevolge van het stadion, de overige hoogbouw en de tunnel door stadion.^{16]} Ook dient te worden aangegeven welke mogelijke effecten zijn te voorzien op de sociale veiligheid op tijdstippen waarop het stadion en de omliggende terreinen verlaten zijn. Bij de beschrijving van de visuele effecten (dichtbij en verder weg), dient met name te worden aangegeven welke lichthinder is te verwachten. Daarbij dient te worden ingegaan op:

- de wijze van verlichting van de gebouwen;
- de toename van de lichtintensiteit op straatniveau bij de woningen;
- de afscherming van open lichtbronnen ter voorkomen van hinderlijke luminantieverschillen;
- het tijdstip van verlichting van gebouwen en reclameborden: elke

14 Zie inspraakreactie nr. 4.

15 Zie inspraakreacties nrs. 2 en 4.

16 Zie inspraakreactie nr. 3.

- avond en nacht of alleen tijdens de evenementen;^{17]}
- hinder ten gevolge van spiegeling.

6.7 Landschappelijke en stedenbouwkundige aspecten

Ten behoeve van de beoordeling van deze aspecten dienen de volgende gegevens in het MER te worden opgenomen dan wel uitgewerkt.

- a. Plattegronden met de situering van het complex (1:25.000);
- b. Overige gegevens zoals schetsen die een beeld geven van visueel-ruimtelijke gevolgen van het voornemen.

- Beschrijving van de invloed van het voornemen, inclusief de bijbehorende infrastructurele voorzieningen, op de beeld- en belevingswaarde van de naaste en verdere omgeving.
- Te treffen voorzieningen die beogen een goede ruimtelijke relatie tot stand te brengen tussen het stadion en bijbehorende voorzieningen enerzijds en de stedelijke bebouwing anderzijds.

7. VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN

Artikel 41j, lid 1, onder f van de Wabm:

Een MER bevat ten minste: *"een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven"*.

De alternatieven moeten wat hun milieu-aspecten betreft met elkaar worden vergeleken, met als referentiekader de autonome milieu-ontwikkeling. Hierbij dienen ook normen en streefwaarden van het milieubeleid te worden beschouwd.

Presentatie van de milieugevolgen van de verschillende aspecten van de onderscheiden alternatieven in een tabel biedt een goede basis voor een onderlinge vergelijking van de alternatieven.

Overige aandachtspunten bij dit onderdeel van het op te stellen MER zijn:

- een voorkeursvolgorde van de alternatieven per milieu-aspect;
- een beschouwing van de positieve en negatieve gevolgen van ieder alternatief en het belang daarvan voor de verschillende betrokken partijen;
- de mate waarin de initiatiefnemer bij elk van de alternatieven zijn doel kunnen verwezenlijken.

Bij de vergelijking van de alternatieven kunnen de globale kostenaspecten van de in beschouwing genomen alternatieven en varianten worden betrokken. Dit is in het kader van m.e.r. echter niet verplicht.

17 Zie inspraakreactie nr. 4.

8.

LEEMTEN IN KENNIS, EVALUATIE ACHTERAF

Artikel 4 Ij, lid 1, onder g van de Wabm:

Een MER bevat ten minste: "een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens".

In het MER moet worden aangegeven welke van de gevraagde informatie niet kan worden geleverd en waardoor dit wordt veroorzaakt. Ook de betekenis van deze leemten voor de besluitvorming moet worden aangegeven. Daarnaast kunnen ook worden vermeld:

- onzekerheden en onnauwkeurigheden in de voorspellingsmethoden en in gebruikte gegevens (b.v. inventarisaties en karteringen);
- gebrek aan bruikbare voorspellingsmethoden;
- andere kwalitatieve en kwantitatieve onzekerheden met betrekking tot milieugevolgen op korte en langere termijn.

Het bevoegd gezag dient bij het besluit omtrent de vergunning een *evaluatieprogramma* op te stellen teneinde de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken. Dit evaluatieprogramma houdt rechtstreeks verband met de taak van het bevoegd gezag om de effecten op het milieu duurzaam te volgen en te kunnen voorzien in aanvullende en mitigerende maatregelen.

Er bestaat onzekerheid over de wijze en het tijdstip waarop de ruimte rondom het stadion gevuld wordt. Naarmate die onzekerheden kleiner worden, zal meer zicht ontstaan op de daadwerkelijke milieubelasting en overlast, met name door het verkeer. Daarbij kan de evaluatie een zinvol instrument zijn om die belasting te meten. Op grond van de uitslag kunnen dan eventuele maatregelen worden overwogen. Indien de parkeergarage gebouwd wordt, is het tevens zinvol de milieubelasting daarvan bij het evaluatieprogramma te betrekken.

In het MER kan reeds in concept een dergelijk evaluatieprogramma worden opgezet. Hierbij zullen de vastgestelde leemten in kennis en informatie betrokken kunnen worden. Ook de monitoring van milieu-effecten zal onderdeel uitmaken van het evaluatieprogramma.

9. **SAMENVATTING VAN HET MER**

Artikel 41j, lid 1, onder h van de Wabm:

Een MER bevat ten minste: *"een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieu-effectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven."*

In de samenvatting van het MER of van de vergunningaanvraag, als het MER daarin is opgenomen, zal kort en overzichtelijk de kern van de belangrijkste onderdelen van het MER moeten worden weergegeven. Wat betreft de onderlinge vergelijking van de alternatieven kan dit bijvoorbeeld gebeuren met behulp van tabellen, figuren en kaarten.

De samenvatting dient aan het bevoegd gezag en aan een zo breed mogelijk publiek voldoende inzicht te geven voor de beoordeling van het MER en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven.

10. **VORM EN PRESENTATIE VAN HET MER**

In verband hiermee beveelt de Commissie aan:

- het MER beknopt van opzet te houden en te beperken tot die informatie, die relevant is voor de te nemen besluiten;
- sterke vereenvoudigingen enerzijds en slechts voor ingewijden toegankelijke taal anderzijds, te vermijden;
- in te gaan op relevante vragen over het project, zoals die uit de inspraakreacties naar voren zijn gekomen;
- afwijkingen van de richtlijnen te motiveren;
- achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzes onderbouwen) niet in het MER zelf, maar in bijlagen op te nemen;
- in het MER een verklarende begrippenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst op te nemen.

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 23 april 1992, waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen



gemeente Amsterdam

stadhuis, amstel 1
1011 PN amsterdam
telefoon 020-552.9111
doventekstelefoon 020-20 92 79
telefax 020-552.3426
postbus 202
1000 AE amsterdam

Aan de Commissie voor de
milieu-effectrapportage,
Postbus 2345,
3500 CH Utrecht.

	Commissie voor de	bezuigend arbenaar
	milieu-effectrapportage S en R	Tom Krijns
afdeling		
telefoon		
552 2894		
nummer		
1291-92		
dossier		
425-17/m3		
kopie naar		
-Sc-pres-bibl.		

onderwerp

bijlagen

datum

m.e.r. Stadion Amsterdam

2

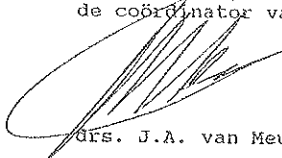
23 APR. 1992

Geachte commissie,

Ingevolge het bepaalde in artikel 41 n van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne stellen wij u namens de gemeenteraad van Amsterdam in de gelegenheid advies uit te brengen over de te geven richtlijnen inzake de inhoud van een milieu-effectrapport. Dit met betrekking tot het voornemen van de Stadion Amsterdam N.V. een stadion in Amsterdam Zuidoost te realiseren. De startnotitie en een afschrift van de openbare bekendmaking treft u hierbij in tweevoud aan.

Wij verzoeken u, indien mogelijk, uw advies zo spoedig mogelijk aan ons te doen toekomen.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Amsterdam,
namens de eeh,
de coördinator van de sectie Sport en Recreatie,


drs. J.A. van Meurs.

BIJLAGE 2

Openbare bekendmaking in Staatscourant nr. 80 d.d. 24 april 1992



AMSTERDAM

Milieu-effectrapportage (m.e.r.) Stadion Amsterdam – locatie Stramanweg

Het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Amsterdam maakt bekend dat de Stadion Amsterdam N.V. het voornemen heeft in Amsterdam-Zuidoost boven de Burgemeester Stramanweg tussen de spoorbaan Amsterdam-Utrecht en de Holterbergweg een nieuw stadion te bouwen. Het nieuwe stadion krijgt een capaciteit van 50.000 zitplaatsen en is geschikt voor sportieve en culturele evenementen. Tevens is onder het stadion een transferium gepland dat voor ongeveer 2500 auto's plaats zal bieden. Een transferium is een parkeergebouw waar automobilisten hun auto kunnen neerzetten en verder kunnen reizen naar hun bestemming per hoogwaardig openbaar vervoer.

Ten behoeve van de besluitvorming over de bouw van het stadion moet een Milieu-effectrapport (MER) worden opgesteld.

Op de realisatie van het transferium rust volgens de Wet algemene bepalingen milieu-hygiëne en het Besluit Milieu-effectrapportage geen m.e.r.-plicht.

In het MER moeten de gevolgen voor het milieu worden beschreven. Het rapport is bedoeld om alle positieve en negatieve milieuaspecten in beeld te brengen, zodat bij het nemen van de beslissing daarmee rekening kan worden gehouden.

Procedure

Het MER zal worden opgesteld door de dienst Ruimtelijke Ordening van de gemeente Amsterdam in opdracht van de initiatiefnemer Stadion Amsterdam N.V. De m.e.r.-procedure is gekoppeld aan het bestemmingsplan dat de bouw van bovengenoemd project mogelijk moet maken en te zijner tijd zal worden vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam.

Richtlijnen

Voordat het MER kan worden opgesteld dienen door de gemeenteraad als bevoegd gezag richtlijnen te worden vastgesteld. Die richtlijnen geven aan welke milieuaspecten in het MER onderzocht dienen te worden. Een ieder wordt in de gelegenheid gesteld schriftelijk opmerkingen te maken over de te geven richtlijnen.

Startnotitie

De wettelijk voorgeschreven procedure is aangevangen met het indienen van de startnotitie door de initiatiefnemer aan het bevoegd gezag. In de startnotitie is een nadere uiteenzetting van de voorgenomen activiteit gegeven, zoals omschreven in de aanhef van deze bekendmaking.

Terinzagelegging

De startnotitie ligt vanaf heden tot 24 mei 1992 tijdens kantooruren ter inzage op de volgende plaatsen:

Voorlichtingscentrum, Binnenstraat van het stadhuis gemeente Amsterdam, ingang Waterlooplein, Amstel I te Amsterdam;

Sectie Sport en Recreatie van de gemeente Amsterdam, stadhuis, Amstel I, kamer 4326;

Voorlichtingsbalie stadsdeelkantoor Zuidoost, Bijlmerdreef 101 te Amsterdam.

Indien u meer informatie wilt, kunt u contact opnemen met de heer drs. G. J. Willemsen, telefoon 020-596.3688 van de dienst Ruimtelijke Ordening.

Inwraak

Opmerkingen omtrent de te geven richtlijnen kunnen tot 24 mei 1992 schriftelijk worden ingediend en moeten worden gezonden aan de sectie Sport en Recreatie, Amstel I, 1011 PN in Amsterdam, onder vermelding van 'Richtlijnen MER stadion'.

Amsterdam, 24 april 1992.

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Stadion Amsterdam N.V.

Bevoegd gezag: Gemeente Amsterdam

Besluit: het MER dient te worden opgesteld ten behoeve van de besluitvorming over een bestemmingsplan

Activiteit: Het oprichten van een nieuw stadion aan de Burgemeester Stramanweg in Amsterdam Zuidoost

Stand van zaken: De m.e.r.-procedure is van start gegaan met de bekendmaking van het voornemen in de Staatscourant van 24 april 1992. Bij brief van 23 april 1992 is de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid gesteld advies uit te brengen. Het advies is uitgebracht op 1 juli 1992.

Samenstelling van de werkgroep:

dhr. R. Brink

ing. P.M. Peeters

prof.ir. C.A.J. Duijvestein

dr. J.T. de Smidt (voorzitter)

Secretaris van de werkgroep: mr. R.J. Sielcken.

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	920615	Directie LNO, provincie Noord-Holland	Haarlem	920609
2.	920508	R. Everard	Amsterdam	920609
3.	920512	Fietsersbond ENFB	Amsterdam	920609
4.	920519	R.L. Dijkstra	Ouderkerk a/d Amstel	920609
5.	920519	Gemeente Ouder-Amstel	Ouderkerk a/d Amstel	920609
6.	920522	Olypisch Stadion N.V.	Amsterdam	920609
7.	920522	Stichting Natuur en Milieu	Utrecht	920609
8.	920525	Stichting Samenlevingsopbouw Ouderkerk a/d Amstel	Ouderkerk a/d Amstel	920609
9.	920522	Stichting Dorpsraad Duivendrecht	Duivendrecht	920609