

Toetsingsadvies over de inhoud van
het milieu-effectrapport
Stadion Amsterdam, Locatie Stramanweg

9 maart 1993

425-62

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Toetsingsadvies

Toetsingsadvies over de inhoud van het milieu-effectrapport Stadion
Amsterdam, locatie Stramanweg / [Commissie voor de milieu-
effectrapportage]. - Utrecht : Commissie voor de milieu-
effectrapportage

ISBN 90-5237-471-6

Trefw.: milieu-effectrapportage ; Amsterdam / Stadion Amsterdam



commissie voor de milieu-effectrapportage

Aan het College van Burgemeester en
Wethouders van de gemeente Amsterdam
Amstel I
1011 PN AMSTERDAM

uw kenmerk
1507/104 CER'90

uw brief
21 december 1992

ons kenmerk
U160-93/Si/hh/425-63

onderwerp
toetsingsadvies MER
Stadion Amsterdam

doorkiesnr.

Utrecht,
9 maart 1993

Met bovengenoemde brief verzocht u de Commissie voor de milieu-effectrapportage een toetsingsadvies uit te brengen over het Milieu-effectrapport (MER) Stadion Amsterdam.

Overeenkomstig artikel 7.26 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) aan.

Naar de mening van de Commissie voor de m.e.r. bevat het MER voldoende informatie om te kunnen besluiten over het ontwerp-bestemmingsplan, mits in een evaluatieprogramma en de uitvoering daarvan, nadere aandacht wordt besteed aan de volgende aspecten.

Het verkeersgeleiding- en parkeersysteem voor Stadion Amsterdam wordt - analoog aan het Feyenoordstadion - gebaseerd op het zogenaamde fuikstelsel. De geleiding sluit dan aan op het zoekgedrag van de automobilist naar een parkeerplaats zo dicht mogelijk bij het stadion. Uit de inspraak komt naar voren dat er onzekerheid bestaat over het realiseren van voldoende parkeergelegenheid op loopafstand van het stadion. Bij deze onzekerheid behoort de initiatiefnemer een "worst-case" te beschrijven. Deze beschrijving, uitgaande van verder van het stadion gelegen, zeker beschikbare parkeerplaatsen, ontbreekt in het MER. Desondanks meent de Commissie dat voort kan worden gegaan met de besluitvorming. Het MER toont immers aan dat er in de wijdere omtrek van het stadion voldoende parkeerruimte aanwezig is. Bovendien zal het belang van de "worst case" snel aan betekenis inboeten, wanneer de initiatiefnemer over meer vlakbij het stadion gelegen parkeerplaatsen kan gaan beschikken. Tegelijkertijd is het echter gewenst om parkeerplaatsen beperkt beschikbaar te kunnen stellen aan stadionbezoekers, om zodoende het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren. Het MER geeft hier geen informatie over.

De informatie over de parkeermogelijkheden en de restrictie daarvan is nodig om de effectiviteit van het gekozen verkeersgeleidingssysteem te kunnen beoordelen.

Bovenstaande aspecten vormen een essentieel onderdeel van het voornemen. De Commissie is dan ook van mening dat verdergaande besluitvorming alleen mogelijk is indien die gecombineerd wordt met een evaluatieprogramma. De uitkomsten van het voortschrijdende evaluatieprogramma zijn nodig voor de verdere planontwikkeling. Zo zal de praktijk moeten uitwijzen welke (parkeer)overlast optreedt en welke maatregelen daartegen effectief zijn. De (leef)milieugevolgen van deze maatregelen zullen beschreven moeten worden, waarbij de Commissie bereid is medewerking te verlenen aan de toetsing van die informatie.

Via de evaluatieparagraaf krijgt het bevoegd gezag op grond van artikel 7.42 Wm, de bevoegdheid om binnen het plangebied extra maatregelen te nemen, indien de uitkomsten van het evaluatieonderzoek daar aanleiding toe geven. In het onderhavige geval is echter de omvang van het plangebied gering. Belangrijke onderdelen van het voornemen van de initiatiefnemer vallen buiten dat gebied en daarmee buiten de bevoegdheid van de gemeente Amsterdam, zoals bijvoorbeeld het beschikbaar stellen van parkeerplaatsen voor stadionbezoekers of het nemen van vervoersmanagementmaatregelen. Voor sturingsmogelijkheden van activiteiten van de initiatiefnemer, zoals hierboven genoemd, dient er een bevoegdheid gecreëerd te worden voor de gemeente bij het (anticiperen op het) vaststellen van het bestemmingsplan voor het plangebied.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te hebben geleverd aan de besluitvorming over het voornemen. Zij blijft graag op de hoogte van de verdere besluitvorming, van de wijze waarop de evaluatie zal plaatsvinden en van de resultaten.

dr. J.T. de Smidt



voorzitter werkgroep m.e.r.
Stadion Amsterdam

Toetsingsadvies over de inhoud van
het milieu-effectrapport
Stadion Amsterdam, Locatie Stramanweg

Advies op grond van artikel 7.26 van de Wet milieubeheer voor de inhoud van het milieu-effectrapport Stadion Amsterdam, Locatie 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 Stramanweg

de secretaris



mr. R.J. Sielcken

de voorzitter



dr. J.T. de Smidt

Utrecht, 9 maart 1993

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
1. INLEIDING	1
2. COMMENTAAR OP HOOFDLIJNEN	2
2.1 Algemeen	2
2.2 Parkeervoorzieningen	3
2.3 Parkeerprognoses	7
2.4 Geluidhinder door grote evenementen	8
3. COMMENTAAR OP ONDERDELEN	11
3.1 Probleem- en doelstelling	11
3.2 Locatiekeuze	11
3.3 Genomen en te nemen besluiten	12
3.4 Het meest milieuvriendelijke alternatief (mma)	13
3.5 Effectvergelijking van de alternatieven	15
3.6 Evaluatieprogramma	16

BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 21 december 1992 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen.
2. Openbare bekendmaking in Staatscourant nr. 246 d.d. 18 december 1992.
3. Projectgegevens.
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen.

1. INLEIDING

De initiatiefnemer "Stadion Amsterdam N.V." heeft het voornemen 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. Ten behoeve van de wijziging van het bestemmingsplan en de anticipatieprocedure op grond van art 19 Wet Ruimtelijke Ordening die op de planprocedure vooruit loopt, heeft initiatiefnemer een MER opgesteld. In deze procedure is de gemeente Amsterdam bevoegd gezag.

Bij brief van 21 december 1992 (bijlage 1) heeft het College van Burgemeester en Wethouders van Amsterdam de Commissie voor de milieueffectrapportage verzocht advies uit te brengen op het MER Stadion Amsterdam. Het MER werd bekend gemaakt in de Staatscourant van 18 december 1992 (bijlage 2).

De Commissie voor de m.e.r. dient een oordeel te geven over dit MER waarbij het toetsingskader wordt gevormd door:

- het gestelde in art. 7.10 van de Wm, mede gelet op de richtlijnen voor de inhoud van het MER, die werden vastgesteld door het bevoegd gezag op 23 december 1992;
- de eis dat het MER geen onjuistheden bevat (7.23, tweede lid van de Wm).

Dit advies is opgesteld door de werkgroep van de Commissie voor de m.e.r. Voor de samenstelling van de werkgroep en overige projectgegevens wordt verwezen naar bijlage 3.

Conform artikel 7.26, tweede lid van de Wm heeft de Commissie de via het bevoegd gezag ontvangen opmerkingen over het MER in beschouwing genomen. Voor een overzicht van deze reacties wordt verwezen naar bijlage 4. Voor zover deze reacties betrekking hebben op milieu-aspecten van de voorgenomen activiteit werden zij door de Commissie in het advies verwerkt.

In hoofdstuk 2 van dit advies wordt het MER getoetst op hoofdlijnen. Hoofdstuk 3 bevat het advies van de Commissie over de verschillende onderdelen van het MER.

2. COMMENTAAR OP HOOFDLIJNEN

2.1 Algemeen

Uit het MER komt naar voren dat het stadion drie belangrijke milieueffecten veroorzaakt. Het betreft de mogelijke parkeeroverlast in de omliggende woonbuurten, de emissies (geluid, lucht) vanwege het stadionverkeer en de geluidhinder door de (muziek)evenementen in het stadion. Op de laatste twee genoemde gebieden biedt het MER in beginsel voldoende informatie voor het besluit tot wijziging van het bestemmingsplan en de anticipatieprocedure. Voor de parkeerproblematiek ontbreekt in het MER nog wezenlijke informatie, nu uit de inspraak blijkt dat de beschikbaarheid van voldoende parkeervoorzieningen "onder de rook van het stadion" niet zeker is¹. Tegelijkertijd geeft het MER geen informatie over het selectief beschikbaar stellen van parkeerplaatsen bij het stadion om de modal split te beïnvloeden en daarmee het openbaar vervoer te stimuleren.

Voor de verkeersgeleiding is in het MER uitgegaan van de zogenaamde fuikmethode die ook bij het Feyenoordstadion gehanteerd wordt. De fuikmethode beoogt automobilisten naar parkeervoorzieningen te geleiden die zich op loopafstand van het stadion bevinden. De Commissie zet vraagtekens bij de effectiviteit van de fuikmethode, zoals die in het MER globaal is aangegeven. In paragraaf 2.2 wordt daar nader op ingegaan.

Het MER toont echter wel aan dat in de bredere omgeving van het stadion voldoende parkeergelegenheid aanwezig is. In deze situatie acht de Commissie het niet zinvol te adviseren een planalternatief te laten beschrijven, dat uitgaat van parkeergelegenheid waarover de initiatiefnemer op dit moment in ieder geval kan beschikken. Bij een dergelijke onzekerheid behoort een MER eigenlijk een "worst case" te bevatten. In de onderhavige situatie wordt dat alternatief echter steeds minder relevant naarmate de initiatiefnemer in onderhandeling met derden kan beschikken over meer nabij gelegen parkeergelegenheid. De Commissie acht het daarom zinvoller het beschikbaar komen van voldoende parkeergelegenheid en de daaraan verbonden (milieu)gevolgen deel te laten uitmaken van de voortschrijdende evaluatie in het kader van de m.e.r. voor het onderhavige besluit.²] Hier dient de evaluatie om de voorgenomen activiteit verder te ontwikkelen ("evaluerend ontwerpen").

1 Zie Bijlage 4, inspraakreacties nrs. 5, 7, 10, 11, 13, 16

2 Artikel 7.39 van de Wm:

"Het bevoegd gezag dat een besluit heeft genomen, bij de voorbereiding waarvan een milieueffectrapport is gemaakt, onderzoekt de gevolgen van de betrokken activiteit voor het milieu, wanneer zij wordt ondernomen of nadat zij is ondernomen."

Bevoegd gezag stelt een evaluatieprogramma op, waarin is opgenomen welke activiteiten de initiatiefnemer gaat ondernemen, binnen een vast te stellen tijdschema. Daardoor ontstaat gaandeweg inzicht in de werkelijke gevolgen van de activiteiten. De initiatiefnemer dient daartoe de benodigde informatie te verzamelen. Aan de hand van deze voortschrijdende evaluatie, kan bevoegd gezag besluiten tot eventuele aanvullende c.q. mitigerende maatregelen³].

De Commissie wijst daarbij echter op het volgende. De parkeerfaciliteiten, met uitzondering van het transferium maken geen deel uit van het onderhavige bestemmingsplan. Er dient derhalve op andere wijze een bevoegdheid voor de gemeente als bevoegd gezag gecreëerd te worden om tot sturing c.q. bijstelling van de voorgenomen activiteit te komen, indien informatie uit de evaluatie daartoe aanleiding geeft. Bij die sturing valt te denken aan bijvoorbeeld het (selectief) beschikbaarstellen van parkeerplaatsen per evenement. Ook andere aspecten kunnen in het evaluatieprogramma worden opgenomen. In onderstaande paragrafen gaat de Commissie daar nader op in.

De Commissie is van mening dat het MER goed toegankelijk is voor een breed publiek. Uit het MER is echter veelal niet te achterhalen waarop aannames gebaseerd zijn. Gezien de zeer beperkte omvang van het plangebied, acht de Commissie de aandacht die is besteed aan de aanleg en inrichting van het stadion (materialen, inrichting) teleurstellend. Daarentegen verdienen de uitwerking van de ecologische variant en de keuze voor de uitgangspunten van de verkeers- en vervoersvariant in het meest milieuvriendelijke alternatief waardering. Anders dan het MER vermeldt, acht de Commissie de ecologische variant realistisch indien enige aanpassingen worden aangebracht. Ook de vervoersvariant is in zoverre realistisch dat de maatregelen uit deze variant eerder de mobiliteitsdoelstellingen van het planalternatief realiseren dan van het meest milieuvriendelijke variant. De doelstelling van 20% minder auto's conform het SVV II, acht de Commissie een ambitieuze doelstelling, gegeven de beschreven maatregelen en het feit dat het hier recreatief verkeer betreft.

2.2 Parkeervoorzieningen

Het MER gaat uit van de beschikbaarheid van voldoende parkeergelegenheid in de nabijheid van het Stadion, bij voorkeur ten westen van de spoordijk. Met behulp van verkeersgeleidingssystemen wordt aansluiting gevonden bij het zoekgedrag van de bezoekende automobilist die allereerst naar het stadion rijdt.

3 Artikel 7.42 van de Wm:

"Indien uit het in artikel 7.39 bedoelde onderzoek blijkt dat de activiteit in belangrijke mate nadeliger gevolgen voor het milieu heeft dan die welke bij het nemen van het besluit werden verwacht, neemt het bevoegd gezag, indien dat naar zijn oordeel nodig is, de hem ter beschikking staande maatregelen teneinde die gevolgen zoveel mogelijk te beperken of ongedaan te maken."

Daarna kan de automobilist via een vastgestelde route naar zijn parkeerplaats worden geleid (fuikmethode). De situering van de parkeervoorzieningen kan, gecombineerd met een aantal andere maatregelen, de hinder voor omwonenden van het stadion tot een minimum beperken. Uit de inspraak blijkt dat de beschikbaarheid van een deel van die parkeervoorzieningen onzeker is. Dit zou betekenen dat meer parkeervoorzieningen op grotere afstand van het Stadion gebruikt moeten worden. De effectiviteit van een verkeergeleidingssysteem neemt dan snel af, omdat de parkeerplaatsen te ver en te verspreid ten opzichte van het stadion zullen liggen⁴]. Ook de werking van de fuik gaat hierdoor verloren. De kans op zoekende automobilisten en hinderlijk parkeergedrag in omliggende wijken neemt zo toe⁵]. Indien van parkeervoorzieningen gebruik wordt gemaakt die niet meer op loopafstand van het stadion liggen, zal voor alternatief vervoer gezorgd moeten worden. Dit kan in de vorm van (shuttle)bussen of openbaar vervoer (metro), afhankelijk van de ligging van de parkeerlocatie. Daarbij moet dan wel rekening worden gehouden met de beschikbare capaciteit van het openbaar vervoer.

Een beperkte beschikbaarheid van parkeerplaatsen rond het stadion zal, mits voldoende gehandhaafd, een groter gebruik tot gevolg hebben van het openbaar vervoer. Het in goede banen leiden van deze vervoersstroom is alleen mogelijk bij voldoende capaciteit van het openbaar vervoer.

Het MER gaat er vanuit dat voor de avondevenementen de bezoekersstroom naar het stadion niet zodanig samenvalt met de avondspits, dat daardoor verkeersproblemen ontstaan. Niet duidelijk is of het aantrekkelijk maken van het stadionbezoek met voorprogramma's meer bezoekers eerder naar het stadion toe brengt en daardoor invloed heeft op de veronderstelde gespreide aankomst.⁶]

Een aantal malen vermeldt het MER dat het parkeerstelsel zoveel mogelijk zelfregulerend moet zijn, omdat de Amsterdamse parkeerdienst geen extra personeel inzet. Alleen in een actieve (kostendekkende) wegsleepregeling wordt voorzien. De Commissie acht het zinvol de effectiviteit van het wegslepen in het evaluatieprogramma op te nemen.⁷] Er is voldoende kennis om te berekenen hoeveel auto's per sleepwagen kunnen worden weggesleept binnen een bepaalde gebied rond het Stadion naar een parkeerplaats elders.

4 Zie Bijlage 4, inspraakreacties nrs. 11 en 13

5 zie Bijlage 4, inspraakreactie nrs. 10 en 13, waarin wordt gewezen op de parkeerverlast in andere wijken dan de Venserpolder, waarvoor mogelijk maatregelen nodig zijn.

6 zie Bijlage 4, inspraakreactie nr. 11

7 zie Bijlage 4, inspraakreacties nrs. 5, 7 en 10, waarin wordt gewezen op het feit dat het wegsleepbeleid voor Duivendrecht valt onder gemeente Ouder-Amstel.

Uit de inspraak komt niet alleen de onzekerheid naar voren van het aantal parkeervoorzieningen.⁸⁾ Ook de schatting in het MER van het aantal parkeerplaatsen per voorziening blijkt optimistisch te zijn. De volgende kanttekeningen kunnen worden geplaatst:

- Het transferium met 2500 plaatsen, waarvan 500 voor pasjes- en aandeelhouders. Het aantal van 2000 overblijvende plaatsen is te hoog voor de avondevenementen, omdat verwacht mag worden dat tot na aanvang van het evenement het transferium door auto's van niet-stadionbezoekers in gebruik is. De functie van het transferium is niet zozeer gericht op woon-werkverkeer, omdat geen extra spitsverkeer mag worden voortgebracht in verband met verhoogde congestiekansen. Het transferium zou dan voornamelijk automobilisten moeten aantrekken die naar de binnenstad van Amsterdam willen (recreatief, sociaal, winkel- en zakelijk verkeer). Dit soort verkeer beperkt zich niet tot werkdagen tussen acht en vijf uur. De 500 plaatsen zijn gereserveerd, zodat ze alleen kunnen meetellen voor de maximale capaciteit en niet de reguliere capaciteit.
- De Amsterdamse Poort (Bijlmerplein) met 1.500 plaatsen. Dit aantal is belangrijk overschat, omdat bewoners en werkenden gebruik maken van de parkeergarage. Bij samenvallende evenementen (verlengde openingstijden, braderie etc.) van het winkelcentrum en het stadion neemt het aantal beschikbare parkeerplaatsen nog verder af.⁹⁾ Het gebruik van deze parkeervoorziening gaat tegen de uitgangspunten van het MER in, namelijk dat alleen ten westen van de spoorbaan en niet in woonomgeving geparkeerd wordt. Voor gebruik van de Amsterdamse Poort worden de auto's ten oosten van de spoorbaan geleid in het woongebied. Is de Amsterdamse Poort vol, dan zullen auto's die reeds in het gebied zijn geleid niet regulier kunnen worden ondergebracht. Gezien de potentiële overlast en mogelijke openbare orde problemen, verdient deze locatie aparte aandacht. In het MER ontbreekt een dergelijke beschrijving van deze locatie.
- De Van Madeweg met 500 parkeerplaatsen.¹⁰⁾ Het (openbare) straatkarakter van deze locatie komt niet overeen met de uitgangspunten van het MER. Automobilisten zullen bij hun zoekgedrag ook omliggende straten als beschikbare parkeerplaats gaan beschouwen. Om deze reden en ook vanwege de grotere afstand tot het Stadion ligt meer voor de hand deze locatie uitsluitend voor bussen beschikbaar te stellen.
- Locatie Borchland met 1000 parkeerplaatsen, gelegen in de gemeente Ouder Amstel. Verkeersgeleiding naar en van dit parkeerterrein zal problematisch kunnen zijn. Terecht stelt het MER dat het zinvol is voor de verkeersafwikkeling om het verkeer dat wil parkeren alleen te laten naderen vanuit het noorden.

8 zie Bijlage 4, inspraakreactie nr. 7, waarin wordt gewezen op het belang van samenwerking tussen betrokkenen bij de parkeerproblematiek.

9 zie Bijlage 4, inspraakreactie nr. 16

10 zie Bijlage 4, inspraakreactie nr. 11

Kruisende bewegingen over de Holterbergweg ter hoogte van Borchland worden zo vermeden. Auto's die vanaf de A2 komen, zullen echter nadat het transferium vol is, Borchland trachten te bereiken. Het MER gaat van dit zoekgedrag uit. Dat zou tot keerbewegingen op de kruising Holterbergweg/Stramanweg kunnen leiden, met grote kans op opstoppingen op deze meest belaste kruising in het studiegebied. De oplossing ligt mogelijk in een verdeling van de verkeersstromen. Het transferium is dan alleen voor A2-verkeer beschikbaar, terwijl het verkeer vanaf de A10 naar het Borchland wordt geleid.

- Resterende locaties. Ten behoeve van het op te stellen evaluatieprogramma zal een inventarisatie gemaakt moeten worden van de beschikbare parkeerlocaties. Aan de hand van een aantal criteria kan daaruit een voorkeursvolgorde komen.

Fietsenstallingen^{11]}

Het MER vermeldt dat het aantal fietsende bezoekers kan oplopen tot ruim 3000 bij een uitverkocht evenement. De Commissie wijst er op dat daarvoor een oppervlakte beschikbaar moet zijn van minimaal 3000 m². Zowel in het planalternatief als het meest milieuvriendelijk alternatief wordt hieraan geen aandacht geschonken.^{12]} Goede stallingsvoorzieningen voor fietsen zijn niet alleen van belang voor het stimuleren van deze vervoersvorm. Fietsen die her en der rond het stadion en de stations gestald worden, kunnen aanzienlijke obstakels vormen voor een goede doorstroming van het stadionpubliek. Dit is vooral bij calamiteiten van belang. Hier is derhalve ook een openbaar veiligheidsaspect in het geding. Een goede oplossing voor de fietsenstalling zou kunnen liggen in de ruimte onder de tribunes van het stadion, waar het MER alleen parkeerplaatsen voor auto's van pasjes- en aandeelhouders heeft voorzien.

Beschikbaarheid en kosten van parkeren

De vooraf door het publiek te verwachten beschikbaarheid van een parkeerplaats heeft volgens het MER belangrijke invloed op de keuze van de vervoerswijze (modal split) en voorts op de kans op parkeeroverlast. Voor beïnvloeding van de modal split ten gunste van het openbaar vervoer is beperking van parkeerplaatsen geboden; daarentegen voorkomt maximale beschikbaarheid van parkeervoorzieningen de kans op parkeeroverlast.

De beide doelstellingen staan derhalve op gespannen voet met elkaar, zodat steeds een compromis nodig zal zijn over het aantal ter beschikking te stellen parkeerplaatsen aan bezoekers in de directe omgeving van het stadion. Het aantal gewenste parkeerplaatsen zal per soort en grootte van een evenement verschillen. Dit aspect dient verder te worden uitgewerkt in het evaluatieprogramma, omdat het MER daarover geen informatie geeft.

11 zie Bijlage 4, inspraakreacties nrs 7, 13

12 zie Bijlage 4, inspraakreacties nrs. 7, 13

Het MER geeft geen inzicht in de (hoogte van de) kosten voor parkeren die bij de automobilist in rekening worden gebracht. Ook de prijs voor het parkeren kan belangrijke invloed hebben op de vervoerswijzekeuze van stadionbezoekers. Wezenlijk is daarbij in hoeverre de beschikbaarheid vooraf zeker is, bijvoorbeeld doordat de parkeerprijs en -plaats gekoppeld worden aan het toegangsbiljet. Met begeleidende informatie bij de toegangs/parkeerkaart over de route en plaats van de gereserveerde parkeerplek kan de automobilist naar zijn parkeerplaats worden geleid. Bijkomend gevolg is dat de fuikmethode overbodig wordt. Wel is dan scheiding nodig tussen automobilisten met en zonder parkeerkaart. Worden vooraf geen parkeerkaarten verkocht dan is de fuikmethode (inclusief verkeersgeleiding) noodzakelijk.

De Commissie concludeert dat vooraf duidelijkheid moet bestaan over de effectiviteit van de fuikmethode en het daarbij passende dynamische verkeersgeleidingssysteem. In de afweging bij het maken van de keuze voor dit systeem moeten de effecten van de hoogte van de parkeerprijs en de wijze waarop toegangsbiljetten, openbaar vervoersbewijzen en parkeerkaarten beschikbaar worden gesteld, op de modal split betrokken worden.

2.3 Verkeersprognoses

De verkeersprognoses zijn gebaseerd op de veronderstelling dat het de vervoerswijzekeuze van een stadionbezoeker in zekere mate overeenkomt met de vervoerswijzekeuze van een werknemer uit de omgeving van het Bijlmerplein. Verder is uitgegaan van een gemiddelde bezettingsgraad van 2,75 inzittenden per auto. In de meest ongunstige situatie bij een bezettingsgraad van 2,16 zouden dan 11.250 auto's het gebied rondom het stadion binnen rijden. Daarentegen gaat de toelichting van het ontwerp-bestemmingsplan in de meest ongunstige omstandigheid uit van 8.800 parkeerplaatsen. Het verschil in beide getallen valt niet te achterhalen.

Voor de autonome ontwikkeling is uitgegaan van het te realiseren rijks-, provincie- en gemeentebeleid inzake mobiliteit en infrastructuur.

De Commissie acht de gekozen berekening met zoveel onzekerheden omgeven, dat onvoldoende richtinggevende conclusies kunnen worden getrokken over de aantallen te verwachten auto's.

Uit onderzoek blijkt dat de keuze van de vervoerswijze per persoon in de vrije tijd wezenlijk afwijkt van de keuze voor het woon-werkvervoer.¹³⁾ Ook verschillen bijvoorbeeld de herkomstgebieden en het tijdstip van reizen (dal/spitsuren) tussen stadionbezoeker en werknemer. De basis voor de berekende modal split is daarom zeer onzeker.

13 zie Bijlage 4, inspraakreactie nr. 14

Gezien het feit dat het Stadion Amsterdam een verkeersgeleidingssysteem wenst dat overeenkomt met het systeem dat bij het Feyenoordstadion wordt gehanteerd, was het zinvoller geweest onderzoek te doen naar de modal split bij dat stadion.

Bij de bezettingsgraad per auto wijst de Commissie op een dalende tendens van het aantal inzittenden per auto in vrijetijdsactiviteiten.

De Commissie heeft in het MER een onderbouwing gemist van de groei van het openbaar vervoergebruik. Het gebruik van het openbaar vervoer is op dit moment 24% en neemt toe tot 41% in het planalternatief. Volgens het MER neemt bij de huidige stadions het gebruik met 30% toe en bij het nieuwe stadion met 70%. Duidelijk is dat het nieuwe stadion veel beter ontsloten is, hetgeen zeker bijdraagt aan het openbaar vervoergebruik. Daar tegenover staat een ruimere parkeergelegenheid bij Stadion Amsterdam, waardoor vervoer per auto gestimuleerd wordt. Volgens het MER heeft juist vooraf door de bezoekers verwacht gebrek aan parkeervoorzieningen belangrijk positieve invloed op de keuze voor het openbaar vervoer. ' ']

Niet alleen de verkeersprognoses voor het stadion zijn onzeker. Ook de autonome ontwikkeling in het studiegebied is moeilijk te voorspellen. Zo is reeds rekening gehouden met de effecten van bijvoorbeeld tolheffing en andere algemene verkeersmaatregelen, terwijl blijkbaar geen rekening is gehouden met de ontwikkeling van het gebied rondom kruisstation Duivendrecht na het jaar 2000. ' ']

Ondanks het feit dat het aantal auto's naar het stadion hoger of lager kan uitvallen dan in het MER geschat, voorziet de Commissie dat op grond van bestaande kennis andere berekeningen niet meer zekerheid bieden. Ook concludeert de Commissie dat belangrijk meer stadionbezoekers per auto in het studiegebied geen significante toename van de geluidhinder en de verslechtering van de luchtkwaliteit in het studiegebied zal geven ten opzichte van de in het MER berekende waarden. Wel heeft een grotere hoeveelheid verkeer invloed op het totale verbruik van energie en op de totale (lucht)emissies en daarmee een negatieve invloed op de milieudoelstellingen zoals in het MER verwoord. Verder beïnvloedt de toename van het aantal bezoekers per auto de kans op verkeersoverlast in de omliggende woonbuurten.

2.4 Geluidhinder door grote evenementen

Uit het MER wordt duidelijk welke geluidhinder veroorzaakt wordt door grote popconcerten. De omvang van de hinder wordt veroorzaakt door het aantal popconcerten en de geluidemissie per concert. De initiatiefnemer gaat uit van gemiddeld drie grote popconcerten per jaar. Dat aantal wordt betiteld als "uitzonderlijke bedrijfsomstandigheden".

14 zie Bijlage 4, inspraakreactie nr. 15

15 zie Bijlage 4, inspraakreactie nr. 13

Het is niet duidelijk waarom hier sprake is van de uitzonderlijke bedrijfsomstandigheden en bij welk aantal daar geen sprake meer van is. Gelet op de commerciële doelstellingen van de initiatiefnemer en de aantrekkingskracht van het Stadion, acht de Commissie het aantal van drie concerten laag geschat (zie ook par. 3.3).

Gezien de ernst van de geluidhinder acht de Commissie de informatie in het MER over mogelijke mitigerende maatregelen gering. Hoewel die vraag bij de Hinderwetvergunning aan de orde is, dienen de ruimtelijke, bouwtechnische en andere aspecten integraal te worden betrokken bij de maatregelen ter beperking van de geluidhinder.^{16]}

Het MER vermeldt dat verder onderzoek naar mogelijke beperkingen van de geluidhinder noodzakelijk is. Daarbij zal aandacht moeten worden geschonken aan bronbestrijding, bouwtechnische maatregelen en situering van de geluidsbron ten opzichte van de gevoelige bebouwing. De Commissie doet voor dat onderzoek nog de volgende aanbevelingen:

- (1) Maximeren van de geluidsterkte uit de geluidversterkers. Hoewel deze methode bij popevenementen ongebruikelijk is, vormt bestrijding aan de bron het uitgangspunt van de Wet Geluidhinder ter vermindering van de geluidhinder. Dat is hier technisch eenvoudig te realiseren. Daarbij wijst de Commissie op de ontwikkeling waarbij het opgesteld vermogen voor de geluidproductie vanwege popconcerten in de afgelopen jaren alleen maar is toegenomen.
- (2) Het afsluiten van de naar de Venserpolder gerichte ventilatieopeningen ter beperking van zijwaarts gerichte uitstraling van geluid. Bij een gesloten-dak-situatie komt het meeste geluid uit de ventilatieopeningen. Afdichting van die openingen welke gericht zijn naar de geluidgevoelige bebouwing, kan mogelijk een positief effect hebben.^{17]} Wel is de vraag in hoeverre geforceerde ventilatie dan nodig zal zijn.
- (3) Sluiting van het beweegbare deel van het dak aan de spoorzijde. Op deze wijze kan het geluid zoveel mogelijk uitstralen naar niet-geluidgevoelige omgeving.^{18]}

Voor gehele sluiting van het dak is de kwaliteit van het binnenklimaat randvoorwaarde. Voor zover het binnenklimaat in het geding is – het MER geeft hier geen informatie over – doet zich de vraag voor of de gesloten-dak-situatie in alle gevallen als geluidbeperkende maatregel kan gelden. Daarbij valt te denken aan een vol stadion bij popconcerten bij hoge buitentemperaturen.^{19]}

16 zie Bijlage 4, inspraakreactie nr. 7

17 zie Bijlage 4, inspraakreactie nr. 10, waarin gewezen wordt op de overheersende windrichting t.o.v. Duivendrecht en Venserpolder.

18 zie Bijlage 4, inspraakreactie nr. 8, waarin wordt gewezen op de noodzaak van lichtdoorlatendheid van het beweegbare dak, waardoor mogelijkheden van geluidisolatie aan het dak beperkt zouden worden.

19 zie Bijlage 4, inspraakreactie nr. 13

- (4) Draaiing van het stadion conform de ecologische variant, namelijk in de lengterichting van het Stadion over de Stramanweg. Deze variant lijkt met zijn contouren gunstiger te liggen ten opzichte van de woonbebouwing. Het MER geeft geen beeld van de geluideffecten en het aantal gehinderden van deze gedraaide variant. Vergelijking op dit milieuaspect met het planalternatief is derhalve gewenst.

De Commissie wijst nog op het feit dat vóór aanvang en met name na het einde van een groot evenement in de avonden trein c.q. metrovervoer op spitsfrequentie zal (moeten) lopen. Hierdoor is extra geluidbelasting te verwachten. Een berekening hiervan in het MER ontbreekt.

3. COMMENTAAR OP ONDERDELEN

3.1 Probleem- en doelstelling

In de richtlijnen is gevraagd om naar het aantal en de soort evenementen een voorkeursscenario, een minimum- en een maximumscenario te beschrijven. De initiatiefnemer heeft zich beperkt tot een scenario op grond van het Businessplan Stadion Amsterdam. Bij dit plan wordt uitgegaan van een verantwoorde exploitatie van het stadion en dit vormt tevens de basis van de financiering van het project. Het MER vermeldt niet waarom is afgezien van de beschrijving van een minimum en maximum scenario. De Commissie gaat er vanuit dat de initiatiefnemer streeft naar een optimale benutting van het stadion.^{20]} In dat licht behoort ook een maximum scenario te worden uitgewerkt. Een tweede reden daarvoor is dat wanneer de kosten in vergelijking tot het huidige Business plan hoger worden, de noodzaak zou kunnen ontstaan om meer evenementen c.q. bezoekers aan te trekken. Ook hier biedt het MER geen inzicht in. Tenslotte geeft de initiatiefnemer aan dat het Business plan uitgaat van een gemiddeld aantal gebruiksdagen per jaar. Dat betekent per definitie dat het aantal activiteiten in een jaar groter kan zijn dan het MER opgeeft.^{21]} Het MER geeft ook niet aan wat de variatie is van het minimum en maximum, om tot de een gemiddelde te komen.^{22]}

In de richtlijnen is tevens gevraagd in hoeverre het stadion activiteiten aantrekt die tot dan toe elders werden gehouden. Daarbij valt met name te denken aan grootschalige popconcerten, zoals die nu in de Kuip te Rotterdam worden gehouden. In het MER ontbreekt die informatie. Deze informatie is van belang om inzicht te krijgen in hoeverre bij dergelijke evenementen sprake is van buitengewone bedrijfsomstandigheden of regelmatige overlast bij overschrijding van geluidsnormen.

3.2 Locatiekeuze

De motivering van de gekozen locatie is zeer summier. Daaruit komt niet naar voren in welke mate milieuaspecten een rol hebben gespeeld bij de besluitvorming.^{23]} Uit het MER blijkt verder dat alleen de locatie Strandvliet als alternatieve locatie in de afweging is betrokken, maar om bestuurlijke redenen is afgefallen.^{24]} Bij de aanvang van de m.e.r.-procedure is de Commissie op grond van de startnotitie

20 zie Bijlage 4, inspraakreacties nrs. 11 en 12

21 zie Bijlage 4, verslag hoorzitting m.e.r. d.d. 18-1-'93 (inspraakreactie nr. 2) en inspraakreactie nr. 13.

22 zie Bijlage 4, inspraakreactie nr. 12, waarin wordt gewezen op activiteiten, zoals het Amsterdam 700-toernooi, die op werkdagen overdag worden gehouden.

23 zie Bijlage 4, inspraakreactie nr. 13

24 zie Bijlage 4, inspraakreactie nr. 10, waarin wordt gewezen op de afgewogen locatie Amstel III

uitgegaan van de situatie waarin voor het nieuwe stadion geen andere alternatieven beschikbaar waren.

Ook in de verdere procedure is van die situatie uitgegaan. Dit MER geeft dan ook geen informatie over de situatie voor het Stadion Amsterdam, indien bijvoorbeeld het Olympisch Stadion een gebruiksfunctie behoudt.^{25]} Een oordeel over een dergelijk alternatief is derhalve niet mogelijk.

3.3 Genomen en te nemen besluiten

In de richtlijnen is onder andere gevraagd welke besluiten voor realisering van het stadion/transferium genomen moeten worden. Verder werd gevraagd welke regelgeving, plannen e.d. invloed hebben op het voorstellen. De Commissie heeft de indruk dat hier belangrijke informatie voor de besluitvorming ontbreekt.^{26]} De in het MER opgesomde besluiten hebben uitsluitend betrekking op de locatie van het stadion. Daarnaast echter zullen ook de bouw en exploitatie van het stadion en het verkeer beïnvloed worden door bijvoorbeeld een gemeentelijk milieuprogramma of het verkeerscirculatieplan. Er valt derhalve niet na te gaan in hoeverre alle relevante aspecten van het stadion in overeenstemming zijn, dan wel in strijd zijn met geldende of voorgenomen regelgeving en plannen.

Tevens was in de richtlijnen gevraagd aandacht te schenken aan privaats-/publiekrechtelijke overeenkomsten en besluiten met betrekking tot het transferium. Het MER geeft geen inzicht in welke besluiten door wie genomen moeten worden. Ook ontbreekt enig inzicht in de afstemming tussen besluitvorming over het transferium en het stadion. Verder veronderstelt de Commissie dat het gebruik van het dak van het transferium als bodem voor het stadion in een overeenkomst tussen de gemeente Amsterdam en de initiatiefnemer wordt vastgelegd.

Niet ongebruikelijk is om in deze overeenkomst allerlei aspecten te regelen, die niet via publieke besluiten, zoals het bestemmingsplan, door het bevoegd gezag aan initiatiefnemer kunnen worden opgelegd. De Commissie stelt zich voor dat bijvoorbeeld inspanningen die de initiatiefnemer op het gebied van verkeers- en vervoermanagement, parkeervoorzieningen, verkeersgeleiding e.d. kunnen worden vastgelegd in de bovengenoemde overeenkomst. Alvorens over het bestemmingsplan te beslissen zal duidelijk moeten zijn dat bevoegd gezag in staat is alle aspecten die in het MER zijn beschreven ook aan de initiatiefnemer op te leggen.

25 zie Bijlage 4, inspraakreactie nr. 15

26 zie Bijlage 4, inspraakreactie nr. 13

Deze duidelijkheid is tevens van belang voor het evaluatieprogramma achteraf en de mogelijkheid van bevoegd gezag om bij te sturen indien de evaluatie daartoe aanleiding geeft. Ook de overeenkomsten die initiatiefnemer zal moeten aangaan met eigenaren/exploitanten van parkeervoorzieningen in de omgeving van het stadion zullen van belang zijn.

3.4 Het meest milieuvriendelijk alternatief (mma)

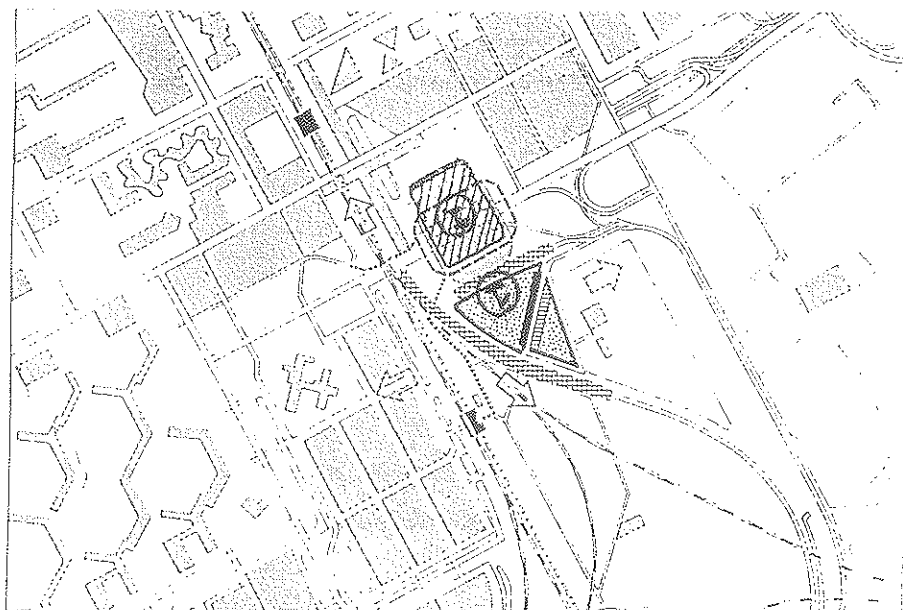
Algemeen

Binnen het meest milieuvriendelijk alternatief is een aantal varianten uitgewerkt. De ecologische variant is origineel gekozen. Ook de verkeers- en vervoersvariant is goed gekozen, maar mager uitgewerkt. Overige varianten zijn eveneens oppervlakkig uitgewerkt, terwijl niet altijd duidelijk is waarom er sprake is van milieuvriendelijkheid.

De ecologische variant

De ecologische variant heeft ten doel het behoud van het brakwaterveenpoldertje als onderdeel van de ecologische verbindingszone. Uit het MER zou kunnen worden afgeleid dat deze variant op onoverkomelijke bezwaren stuit vanwege de noodzakelijke zettingen van de veenbodem. Dit bezwaar heeft echter uitsluitend betrekking op de variant om geen extra zand van elders te gebruiken voor het bouwrijp maken van de grond, waarop het stadion wordt gebouwd. Niettemin meent de Commissie dat het realiteitsgehalte van de ecologische variant nog verhoogd kan worden gezien andere bezwaren zoals die uit het MER naar voren komen. Op de volgende wijze kan een aantal bezwaren beperkt c.q. gerelativeerd worden.

Het MER stelt dat draaiing van het transferium/stadion noodzakelijk is om ruimte te bieden voor het zandcunet en het veenpoldertje. Deze draaiing heeft een aantal bezwaren. De Commissie meent echter dat draaiing niet nodig is. Zuidwaarts verschuiven (ca. 35 meter) van het stadion/transferium in het planalternatief ten opzichte van de toekomstige as van de Burgemeester Stramanweg creëert voldoende ruimte voor het instandhouden van het cunet en de polder zonder de bezwaren bij alleen draaiing (zie figuur). Verkeerskundig en bouwkundig ziet de Commissie geen overwegende bezwaren tegen deze verschuiving.



- (1) veenpolder met zandcunet
- (2) verschoven stadion t.o.v. ligging in planalternatief

In het planalternatief zijn de oefenvelden op de brakwaterveenpolder gepland. Het MER geeft niet aan wat de functie van deze twee velden is en of beide noodzakelijkerwijs direct naast het stadion moeten liggen. De Commissie acht het denkbaar dat voor de oefenvelden gebruik wordt gemaakt van bijvoorbeeld het nabij gelegen sportpark of dat de velden nieuw aangelegd worden op een deel van de locatie Borchland, waar nu parkeerruimte is gereserveerd. Via een overdekte looproute, een lichte monorail of luxe shuttlebusje zou een directe verbinding tussen het stadion en de oefenvelden gemaakt kunnen worden.

De verkeers- en vervoersvariant

De verkeers- en vervoersvariant gaat uit van een taakstelling om verdere groei van het openbaar vervoer te bereiken ten koste van het autovervoer.²⁷⁾ Volgens deze taakstelling worden de milieu-effecten van het verkeer berekend. Om die doelstelling te kunnen waarmaken, somt het MER een aantal globale maatregelen op. Helaas ontbreekt een kwantificering van het effect van die maatregelen op de modal split. Aan de berekende emissiereducties kan dan ook niet al te veel gewicht worden toegekend. Zeker is wel dat de beschreven maatregelen effect sorteren, indien deze worden uitgevoerd. Helaas geeft het MER dan niet aan of met het succes van die maatregelen om automobilisten uit hun auto's te krijgen er ook voldoende openbaar vervoer voor handen is. Bij de opsomming van maatregelen mist de Commissie extra aandacht voor het stimuleren van groepsvervoer en vervoer per fiets.

27 zie Bijlage 4, inspraakreactie nr. 13, waarin niet ten onrechte gewezen wordt op de overeenkomst tussen deze variant en het planalternatief voor wat betreft het aspect vervoersmanagement.

De Commissie acht het niet uitgesloten dat de maatregelen uit het meest milieuvriendelijke verkeersalternatief noodzakelijk zijn om de resultaten en milieugevolgen van het planalternatief te bereiken. Tegen deze achtergrond zal de verdere uitwerking van dit alternatief onderdeel kunnen zijn van het evaluatieprogramma, voor zover bevoegd gezag de maatregelen uit de verkeers- en vervoersvariant al niet als uit te voeren plan voorschrijft.

Overige varianten

Bij de bouwkundige aspecten wordt een opsomming gegeven van alternatieve bouwmaterialen. Helaas ontbreken criteria aan de hand waarvan inzicht wordt gegeven in de mate van milieuvriendelijkheid. Nu behelst het MER niet meer dan een opsomming van voor- en nadelen die aan de diverse materialen verbonden zijn. Een effectvergelijking heeft niet plaatsgevonden, zodat ook niet valt na te gaan in hoeverre milieuaspecten een rol hebben gespeeld bij de materiaalkeuze. Zo lag voor de hand om bijvoorbeeld de doelstellingen van het Nationaal Milieubeleidsplan (NMP) als uitgangspunt te nemen of wellicht bestaat er ook op gemeentelijk of provinciaal niveau een beleidsdoelstelling ten aanzien van het gebruik van bouwmaterialen.

Het NMP hanteert bijvoorbeeld een doelstelling om tot verdubbeling van het gebruik van het bouw- en sloopafval te komen (in het jaar 2000) en het gebruik van eindige natuurlijke grondstoffen te verminderen. Tegen deze achtergrond wordt ook steeds meer betongranulaat gebruikt in plaats van grind en is betongranulaat standaard verkrijgbaar bij betoncentrales. De keuze van het gebruik van grind voor het Stadion Amsterdam is niet gemotiveerd. De stoeltjes in het stadion worden in het planalternatief gemaakt van primair PVC. Het MER gaat er vanuit dat gerecycled PVC of poly-propyleen milieuvriendelijker zijn. Het MER motiveert niet waarom dan toch voor primair PVC wordt gekozen.

De noodzaak van aluminium voor de kozijnen en de gevelbeplating is door het ontbreken van gedetailleerde geveltekeningen niet te bepalen.

Ten onrechte wordt in het MER verondersteld dat geen milieuvriendelijke alternatieven beschikbaar zijn voor bitumen. EPDM-folie is bijvoorbeeld minder schadelijk.

Voor de gevelisolatie wordt ozonschadelijk isolatieschuim toegepast. Uit de toelichting kan worden afgeleid dat de initiatiefnemer reeds veel meer bouwtechnische gegevens beschikbaar heeft, dan uit het MER naar voren komt. De motivatie om geen minerale wol te gebruiken kan dan ook niet bevredigen.

3.5 Effectvergelijking van de alternatieven

Bij de luchtkwaliteit stelt het MER enerzijds dat in het meest milieuvriendelijke alternatief de totale emissie met 24% daalt, terwijl anderzijds het MER concludeert dat het aangeven van een voorkeursalternatief voor dit milieuaspect niet zinvol is omdat geen van de alternatieven een wezenlijke negatieve bijdrage levert aan de luchtkwaliteit in het studiegebied.

Deze conclusie zou impliceren dat mobiliteitsbeperkende maatregelen geen verbetering van het (lucht)milieu zouden geven. Voor effecten op onder andere verzuring, smogvorming, broeikaseffect is deze invloed wel van belang om de (landelijke) milieudoelstellingen hiervoor te behalen. Al eerder is gewezen op het ontbreken van een beschrijving van de geluideffecten van de ecologische variant bij muziekevenementen, waardoor vergelijking voor dit milieu-aspect tussen de alternatieven niet mogelijk is.

3.6 Evaluatieprogramma

Bij het onderhavige voornemen zal het evaluatieprogramma in de visie van de Commissie een meer bijzondere functie vervullen dan te doen gebruikelijk. In hoofdstuk 2 is aangegeven dat het evaluatieprogramma hier de functie heeft om gegevens te genereren ten behoeve van de planontwikkeling en de voortgaande besluitvorming. Doel is om zorg te dragen dat de milieurelevante informatie voldoende beschikbaar is in elke fase waarin een besluit met milieugevolgen genomen moet worden. Met name gaat het om invulling van belangrijke leemten in informatie omtrent de parkeervoorzieningen en de verkeersafwikkeling.

De Commissie adviseert om in het evaluatieprogramma de volgende maatregelen en voorzieningen te betrekken. Bij de voortgang van de planontwikkeling kunnen onderstaande elementen zowel vóór als na de ingebruikname van het stadion relevant zijn, afhankelijk van de planontwikkeling:

- (1) uitwerking van verkeers- en vervoermanagementmaatregelen, gericht op:
 - beperking van de automobiliteit en stimuleren van openbaar en groepsvervoer en vervoer per fiets;
 - minimaliseren van de kans op verkeers- en parkeeroverlast; bijvoorbeeld de keuze voor een (flexibel) verkeersgeleidingssysteem gebaseerd op de fuikmethode dan wel de spreidingsmethode, gekoppeld aan de keuze voor distributie van toegangskarten gecombineerd met toegangsbewijzen voor parkeren en/of openbaar vervoer.
- (2) het berekenen en vaststellen van het aantal parkeerplaatsen en de toegangsprijs daarvoor, zodanig dat de kans op parkeeroverlast geminimaliseerd wordt en het gebruik van auto's wordt afgeremd.
- (3) afspraken tot stand brengen met alle betrokken partijen, zodat voldoende parkeerplaatsen beschikbaar komen en deze ook selectief aan stadionbezoekers beschikbaar kunnen worden gesteld;
- (4) scenario's voor het hanteren en oplossen van verkeersafwikkelingsproblemen;
- (5) maatregelen ter beperking en voorkoming van parkeeroverlast in woonwijken;
- (6) geluidbelasting vanwege evenementen;
- (7) milieuzorgsysteem.


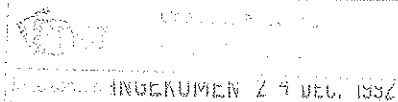
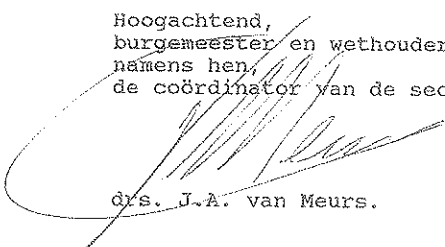
BIJLAGEN

bij het toetsingsadvies over de inhoud
van het milieu-effectrapport
Stadion Amsterdam, Locatie Stramanweg

(bijlagen 1 t/m 4)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 21 december 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 020-620.92.79 telefax 020-552.3426 postbus 202 1000 AE amsterdam	NUMMER : 4685-92 : 425-30 : Si/pres/5/ bill
	Aan de commissie voor de milieu-effectrapportage, t.a.v. de heer R.J. Sielcken, Postbus 2345, 3500 GH Utrecht.	afdeling S en R telefoon 552.3592 nummer 1507/104 CER'90 uw brief
onderwerp	bijlagen	datum
milieu-effectrapport Stadion-Amsterdam	3	21 december 1992
Geachte commissie,		
Ingevolge het bepaalde in artikel 41t van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne zenden wij u hierbij een bekendmaking betreffende het MER Stadion Amsterdam, een Milieu Effectrapport en een copie van de ontvangstbevestiging aan de initiatiefnemer.		
De in de bekendmaking genoemde openbare zitting zal plaatsvinden op maandag 18 januari 1993 in het stadsdeelkantoor van het stadsdeel Zuidoost; aanvang 20.00 uur.		
Indien u meerdere exemplaren van het rapport wenst te ontvangen, verzoeken wij u dat aan de heer Krijns van de sectie Sport en Recreatie te laten weten.		
Uw advies zien wij met belangstelling tegemoet.		
Hoogachtend, burgemeester en wethouders van Amsterdam, namens hen, de coördinator van de sectie Sport en Recreatie,		
 drs. J.A. van Meurs.		

BIJLAGE 2

Openbare bekendmaking in Staatscourant nr. 246 d.d. 18 december 1992



AMSTERDAM

Milieu-effectrapport ten behoeve van Stadion/transferiumproject Amsterdam Zuidoost

Op 15 april 1992 heeft de gemeenteraad van Amsterdam zich in principe bereid verklaard de plannen voor een stadion/transferium op de locatie Burgemeester Stramanweg in Amsterdam Zuidoost nader uit te werken. Ten behoeve van het stadion is een milieu-effectrapport (MER) opgesteld, waarin wordt aangegeven welke milieu-effecten het al dan niet bouwen van een stadion op de bovengenoemde locatie met zich meebrengt. Het MER zal een belangrijk onderdeel vormen in de besluitvorming over het bestemmingsplan Stadion/transferium. Op 15 december 1992 hebben Burgemeester en Wethouders dit MER aanvaard en vrijgegeven voor inspraak.

Het milieu-effectrapport ligt vanaf 21 december 1992 ter inzage op:

1. het stadhuis, Amstel 1, publieksvoorlichting, kamer 0382, geopend van maandag tot en met vrijdag van 9.00 uur tot 17.00 uur;
2. het stadhuis, Amstel 1, sectie Sport en Recreatie, kamer 4364 of afdeling Ruimtelijke Ordening, kamer 3361, geopend op maandag tot en met donderdag van 9.00 uur tot 16.00 uur;
3. het stadsdeelkantoor Zuidoost, Bijlmerdreef 101, geopend van maandag tot en met vrijdag van 9.00 uur tot 16.00 uur.

Gedurende de periode vanaf 21 december 1992 tot en met 29 januari 1993 kan een ieder zijn of haar opmerkingen over het MER schriftelijk indienen bij het college van Burgemeester en Wethouders van Amsterdam, Postbus 1011 PN Amsterdam, t.a.v. de coördinator van de sectie Sport en Recreatie.

De in te dienen opmerkingen over het milieu-effectrapport moeten betrekking hebben op het niet voldoen van het rapport aan de in de wet gestelde eisen, mede gelet op de gegeven richtlijnen, dan wel op onjuistheden in het rapport. De ingediende opmerkingen worden ter inzage gelegd en toegezonden aan de initiatiefnemer (NV Stadion), de wettelijke adviseurs en aan de landelijke Commissie voor de milieu-effectrapportage, die de reacties zal betrekken bij het definitieve toetsingsadvies op het MER. Tevens zal door het college op de opmerkingen worden gereageerd in de raadsvoordracht ten behoeve van de vaststelling van het bestemmingsplan Stadion/transferium.

De persoonlijke gegevens van degene die opmerkingen heeft ingediend, worden, indien hij of zij daarom verzoekt, niet bekend gemaakt.

Over het MER zal in de derde week van januari 1993 een openbare zitting worden georganiseerd, waar een ieder mondelinge opmerkingen over het MER kan inbrengen. Tijd en plaats van deze zitting worden nog bekend gemaakt. Deze openbare zitting zal gecombineerd worden met de inspraakavond over het concept-bestemmingsplan Stadion/transferium.

Naast het MER zullen de volgende stukken ter inzage worden gelegd: het concept-bestemmingsplan Stadion/transferium; de richtlijnen en de adviezen en opmerkingen n.a.v. de startnotitie; zodra dat voorhanden is: het verslag van de openbare zitting, de adviezen, opmerkingen en het toetsingsadvies van de landelijke Commissie voor de milieu-effectrapportage.

Voor meer informatie kan telefonisch contact opgenomen worden met de heer T. Krijns 020-552 35 92 of mevrouw C. Apeldoorn, 020-552 33 30. Amsterdam, 18 december 1992.

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: N.V. Stadion Amsterdam

Bevoegd gezag: Gemeente van Amsterdam (categorie 10.1)

Besluit: wijziging bestemmingsplan en anticipatie procedure volgens art 19 Wet ruimtelijke Ordening

Categorie Besluit m.e.r.: 10.1

Activiteit: het oprichten van een nieuw stadion met een capaciteit van 50.000 toeschouwers.

Stand van zaken: Op 23 april 1992 ging de m.e.r.-procedure van start. Het advies voor richtlijnen is uitgebracht op 1 juli 1992. Op 21 december 1992 heeft het College van burgemeester en Wethouders van Amsterdam de Commissie voor de milieu-effectrapportage verzocht advies uit te brengen over het MER Stadion Amsterdam. Het MER werd bekend gemaakt in de Staatscourant van 18 december 1992. Op 8 maart 1993 werd het concept-toetsingsadvies besproken met bevoegd gezag en initiatiefnemer.

De Commissie is van oordeel dat het MER voldoende informatie geeft, mits er uitvoering wordt gegeven aan een evaluatieprogramma ten behoeve van de verdere planontwikkeling. Er zijn namelijk onvoldoende parkeerplaatsen in de directe omgeving van het stadion op dit moment beschikbaar om met behulp van een verkeersgeleidingssysteem parkeeroverlast te voorkomen. In de verdere omgeving zijn echter wel voldoende parkeerplaatsen beschikbaar. Het evaluatieprogramma is er op gericht informatie verkrijgen van de (milieu)gevolgen van het steeds meer parkeerplaatsen beschikbaar krijgen door de initiatiefnemer. Verder adviseert de Commissie aandacht te besteden aan de geluidhinder vanwege grote muziek evenementen. Uit het MER blijkt dat de geluidnormen worden overschreden.

Samenstelling van de werkgroep:

prof.ir. C.A.J. Duijvestein
ing. P.M. Peeters
ir. J. Termorshuizen
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.	930126	Lawn Tennis Club Strandvliet	Duivendrecht	930208
2.	930118	Verslag van de hoorzitting/ inspraakavond	Amsterdam	930208
3.		Meerbelangen	Amsterdam	930208
4.	930126	Mr. H. Gouma	Duivendrecht	930208
5.	930126	D.M. Slagboom - Brouwer	Duivendrecht	930208
6.	930126	H.C.J.M. de Meijer	Duivendrecht	930208
7.	930205	Dagelijks Bestuur van het stadsdeel zuidoost, Gemeente Amsterdam	Amsterdam ZO	930208
8.	921223	R. van Munster	Amsterdam	930208
9.	930111	Ministerie van Landbouw, Natuur- beheer en Visserij, Directeur Landbouw, Natuur en Openlucht- recreatie in de provincie Noord- Holland	Haarlem	930208
10.	930127	de werkgroep RBOVV van de Stichting Dorpsraad Duivendrecht	Duivendrecht	930208
11.	930128	Vereniging van Bedrijven in Amstel I, II, III en Weesper- trekvaart	Amsterdam	930208
12.	930128	Buruma Maris Scheer Van Solkema namens Makro Zelfbedieningsgroot- handel CV	's-Gravenhage	930208

13.	930128	Burgemeester en Wethouders van Ouder-Amstel	Ouderkerk a/d Amstel	930208
14.	930120	Werkgroep Bewoners Venserpolder	Amsterdam	930208
15.	930129	Stibbe Simont Monahan Duhot namens N.V. Het Nederlands Sportpark "Olympisch Stadion"	Amsterdam	930208
16.	930126	Amsterdamse Poort I B.V.	Amsterdam	930208