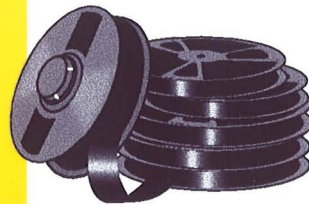




HOOFDRAPPORT



**MER PATHÉ MULTIPLEX
CENTRUMGEBIED
AMSTERDAM ZUIDOOST**



PATHÉ

Cinemas

3MER

**MER PATHÉ MULTIPLEX
CENTRUMGEBIED
AMSTERDAM ZUIDOOST

HOOFDRAPPORT**

Project 21100061

Projectleider	drs. A.L. de Jong
Opdrachtgever	Pathé Cinemas BV
Datum	22 maart 1996

Inhoudsopgave

0.	Samenvatting	1
0.1.	Inleiding	1
0.2.	Doel	1
0.3.	Genomen besluiten	1
0.4.	Te nemen besluiten	2
0.5.	Voorgenomen activiteit en alternatieven	2
0.6.	Bestaande toestand en autonome ontwikkeling	3
0.7.	Gevolgen van het planalternatief	4
0.8.	Meest milieuvriendelijke alternatief	5
0.9.	Vergelijking van de alternatieven	6
1.	Inleiding	8
1.1.	Algemeen	8
1.2.	Leeswijzer	9
2.	Doelstelling	10
2.1.	Algemeen	10
2.2.	Aard en omvang van de multiplex	10
2.3.	Locatiekeuze	12
3.	Genomen en te nemen besluiten	14
3.1.	Algemeen	14
3.2.	Beleidskader	14
3.3.	Genomen besluiten	15
3.4.	Te nemen besluiten	17
3.4.1.	Gemeentelijk niveau	17
3.4.2.	Provinciaal niveau	18
3.5.	Procedures	18
4.	Voorgenomen activiteit en alternatieven	21
4.1.	Algemeen	21
4.2.	Voorgenomen activiteit	21
4.2.1.	Aanleg en bouw	21
4.2.2.	Verkeer en vervoer	22
4.3.	Autonome ontwikkeling	27
4.4.	Meest milieuvriendelijke alternatief	28

5.	Bestaande toestand en autonome ontwikkeling	29
5.1.	Algemeen	29
5.2.	Verkeer en vervoer	30
5.2.1.	Openbaar vervoer	30
5.2.2.	Autoverkeer	32
5.2.3.	Langzaam verkeer	34
5.3.	Geluid	35
5.4.	Lucht	35
5.5.	Stedebouwkundig karakter	36
5.6.	Sociale veiligheid	38
6.	Gevolgen van het planalternatief	40
6.1.	Gevolgen voor verkeer en vervoer	40
6.2.	Gevolgen voor lucht en geluid	40
6.2.1.	Geluid	40
6.2.2.	Lucht	41
6.3.	Gevolgen voor de stedebouwkundige aspecten	41
6.4.	Afval	42
7.	Meest milieuvriendelijke alternatief	44
8.	Vergelijking van de alternatieven	46
8.1.	Algemeen	46
8.2.	Toegepaste vergelijkingsmethodiek	46
8.3.	Te onderscheiden thema's en criteria	46
8.4.	De vergelijking per thema	46
9.	Leemten in kennis	51
10.	Evaluatieprogramma	52
	Verklarende woorden- en begrippenlijst	53
	Literatuuroverzicht	55

0. Samenvatting

0.1. Inleiding

Voor u ligt de samenvatting van het milieu-effectrapport (MER) 'Pathé Multiplex Centrumgebied Amsterdam Zuidoost'. In dit MER zijn de uitkomsten weergegeven van een studie naar de milieu-effecten van de bouw van een multiplex (bioscoopcomplex) door PATHÉ CINEMAS BV (de initiatiefnemer) in het genoemde gebied in Amsterdam Zuidoost.

Het MER is opgesteld ten behoeve van de besluitvorming over het bestemmingsplan 'Bioscoop / Evenementenhal Centrumgebied Amsterdam Zuidoost'. De bouw van de multiplex, die naar verwachting meer dan 500.000 bezoekers per jaar zal trekken, is de m.e.r.-plichtige activiteit.

0.2. Doel

Het doel van de vestiging van een multiplex in het Centrumgebied Amsterdam Zuidoost is het op een economisch verantwoorde wijze versterken van de bioscoopfunctie in de Amsterdamse regio, zonder dat daarbij negatieve effecten ontstaan voor de thans in de Amsterdamse binnenstad gevestigde bioscopen. Dit houdt in dat de multiplex in het Centrumgebied Amsterdam Zuidoost winstgevend moet zijn en daarbij niet zodanig van omvang dat een zware concurrentieslag zal ontstaan tussen de multiplex in het Centrumgebied en de bioscopen in de binnenstad. De voorgenomen omvang van de te bouwen multiplex (3.255 stoelen in 14 zalen) sluit goed bij deze uitgangspunten aan.

Naast het initiatief om in het Centrumgebied Amsterdam Zuidoost een multiplex te bouwen is er in de Amsterdamse regio, en met name in het Bergwijkpark te Diemen, nog een plan ontwikkeld om een bioscoopcomplex te vestigen. Aangezien er in het gebied ten zuidoosten van Amsterdam geen ruimte is voor twee bioscoopcomplexen, en om die reden één van beide initiatieven geen doorgang kan vinden, heeft GS van Noord-Holland op 29 augustus 1995 besloten om *in principe* te kiezen voor de locatie Centrumgebied Amsterdam Zuidoost. In haar brief aan Burgemeester en Wethouders van Amsterdam, over deze principekeuze, geeft GS onder andere aan dat

"de ruimtelijke argumenten die in de discussie een zwaarwegende rol spelen, reeds thans voldoende duidelijk zijn om een principe-keuze te maken; hiervoor is het afwachten van de milieu-effectrapportages niet noodzakelijk. Een definitief besluit kan door ons genomen worden nadat de rapporten beschikbaar zijn, bij voorkeur in het kader van het streekplan voor het grondgebied van Amsterdam, dat thans in procedure is."

0.3. Genomen besluiten

Het belangrijkste kader met betrekking tot het Amsterdamse 'bioscoopbeleid' wordt gevormd door de beleidsnota 'Amsterdamse bioscopen in beeld', die op 22 maart 1995 met algemene stemmen door de gemeenteraad van Amsterdam is vastgesteld. In deze nota wordt onder andere gesteld dat, gezien de ontwikkelin-

gen in de markt, er ook buiten de Amsterdamse binnenstad ruimte is voor bioscoopontwikkelingen en dan met name in de zogenaamde 'perifere centrummilieus', zoals het Centrumgebied Amsterdam Zuidoost.

Door de unanieme vaststelling van de nota heeft de gemeenteraad van Amsterdam daarmee een uitspraak gedaan ten gunste van de vestiging van een bioscoopcomplex als onderdeel van het in het Centrumgebied Amsterdam Zuidoost te realiseren uitgaansgebied.

0.4. Te nemen besluiten

Het ruimtelijk plan ten behoeve waarvan het MER is opgesteld, is het bestemmingsplan 'Bioscoop / Evenementenhal Centrumgebied Amsterdam Zuidoost'. Om tot de bouw van de multiplex over te kunnen gaan is ook een bouwvergunning nodig, die eerst wordt afgegeven, als een milieuvergunning is verleend. Onder de multiplex zal een parkeergarage worden aangelegd. Hoewel er juridisch en zakelijk gesproken geen verband bestaat tussen de bouw van de multiplex en de parkeergarage (de parkeergarage zal een openbaar karakter krijgen en worden beheerd door de Dienst Parkeerbeheer van de gemeente Amsterdam), zal het duidelijk zijn dat zonder afgifte van een milieuvergunning en vervolgens een bouwvergunning voor de parkeergarage de bouw van de multiplex niet mogelijk zal zijn.

0.5. Voorgenomen activiteit en alternatieven

Planalternatief

De kern van de te bouwen multiplex bestaat uit 14 bioscoopzalen met daarin in totaal 3.255 stoelen en een grand café. Verder zijn in het gebouw onder andere een tweetal foyers, een bar, een buffet, een videoshop en, meerdere kantoorruimten ondergebracht.

Het aspect 'verkeer en vervoer', en daarvan afgeleid, de gevolgen voor 'geluid' en 'lucht', spelen in dit MER een belangrijke rol.

Het tijdstip waarop de belasting van de infrastructuur maximaal zal zijn èn aankomende dan wel vertrekkende bioscoopbezoekers voor verkeersproblemen zouden kunnen zorgen, ligt vlak voor de aanvang van een internationale voetbalwedstrijd. Rond dat tijdstip, aangeduid als het maatgevende uur en vastgesteld op woensdagavond tussen 18.30 en 19.30 uur, zullen ongeveer 80 auto's met een kleine 200 bezoekers zich naar de bioscoop begeven. Deze auto's zullen geen merkbare invloed hebben op de afwikkeling van het autoverkeer, in die zin dat (extra) capaciteitsproblemen op het wegennet zullen ontstaan. De verwachte 6.750 auto's ten gevolge van de internationale voetbalwedstrijd en het overige verkeer zijn daarvoor bepalend.

Op andere relevante tijdstippen komen er weliswaar meer bezoekers naar de bioscoop, maar is het overige verkeer minder intensief, waardoor er op die tijden in totaal minder verkeer is dan in het maatgevende uur.

Autonome ontwikkeling (nulalternatief)

De autonome ontwikkeling wijkt in een tweetal opzichten af van het planalternatief:

- de bouw van de multiplex vindt niet plaats, waardoor de bouwka­vel van de multiplex braak blijft liggen en
- het verkeer dat met de bouw van de multiplex gepaard zal gaan, zal niet worden gegenereerd.

Meest milieuvriendelijke alternatief

Het meest milieuvriendelijke alternatief wordt onderstaand behandeld.

0.6. Bestaande toestand en autonome ontwikkeling

Onder de **bestaande toestand** wordt die toestand verstaan, zoals deze bestond ten tijde van de aanvang van de onderhavige m.e.r.-procedure: medio 1995.

De **autonome ontwikkeling** van de bestaande toestand is die toestand die in het jaar 2005 zal ontstaan ten gevolge van ontwikkelingen in het studiegebied zonder de realisatie van de multiplex.

Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer in het Centrumgebied Amsterdam Zuidoost is in de bestaande toestand reeds van goede kwaliteit. Het station Bijlmer speelt in deze een belangrijk rol. In de toekomst zal de bereikbaarheid van het gebied verder worden verbeterd, met als gevolg nog meer rechtstreekse verbindingen met de verschillende herkomst- en bestemmingsgebieden dan nu al het geval is.

Autoverkeer

In het gehele studiegebied zal de totale automobilititeit in 2005 ten opzichte van de bestaande toestand met ruim 23 % stijgen.

Geluid en lucht

Door de toename van het wegverkeer in 2005 ten opzichte van de bestaande toestand, zal de geluidhinder toenemen. Een groter aantal woningen zal een maatgevende geluidbelasting (etmaalwaarde) van de gevel hebben, die groter is dan 65 dB(A). Ook het aantal geluidgehinderden zal toenemen.

De emissies van luchtverontreinigende stoffen zullen in de 2005 lager uitvallen dan in 1995, ondanks de toename van het verkeer op het onderzochte wegennet. Dit komt tot stand doordat in de toekomst de emissie per voertuig zal afnemen ('katalysator-effect') en het effect van deze afname kwantitatief groter zal zijn dan de emissievermeerdering die door de toename van het verkeer wordt veroorzaakt. Het 'katalysator-effect' zorgt er ook voor dat de gehalten aan luchtverontreiniging in de toekomst zullen dalen.

Stedebouwkundig karakter

De planvorming voor de stedebouwkundige inrichting van het Centrumgebied Amsterdam Zuidoost heeft in de afgelopen jaren een ontwikkelingsproces doorgemaakt. Dit heeft ertoe geleid dat thans in de stedebouwkundige uitwerking van de plannen voor het Centrumgebied Amsterdam Zuidoost ernaar wordt gestreefd het gebied te ontwikkelen tot een zogenaamd nevencentrum van

Amsterdam met functies die qua omvang en verscheidenheid het verzorgingsgebied van het stadsdeel Zuidoost zullen overschrijden. Zo zullen in de toekomst culturele voorzieningen, sportfaciliteiten, woningen, kantoren, horeca-inrichtingen en grootschalige winkels in het gebied worden gevestigd.

0.7. Gevolgen van het planalternatief

Verkeer en vervoer

De bezoekers van de multiplex zullen in het studiegebied 2.000 km per etmaal afleggen, waarvan ruim de helft op autosnelwegen en de rest binnen de bebouwde kom. Gerekend over het gehele etmaal zal de verkeerstoename op het wegennet ten gevolge van het bioscoopbezoek niet groter zijn dan 1%. In de avond- en nachtperiode zal deze toename maximaal 8% zijn. In absolute aantallen zal de toename van de etmaalintensiteit maximaal 260 auto's groot zijn en die van het gemiddelde nachtuur (periode van 23.00 - 7.00 uur) met maximaal 26 auto's.

Lucht en geluid

Ten opzichte van de autonome ontwikkeling zal in 2005 uitgaande van het planalternatief

- het aantal geluidgehinderden in zeer geringe mate toenemen;
- het aantal woningen met een geluidbelasting van meer dan 65 dB(A) niet veranderen;
- de toename van de maatgevende geluidbelasting aan de gevel van de woningen maximaal 0,1 dB(A) bedragen;
- de concentraties aan luchtverontreiniging niet veranderen en
- de emissie van luchtverontreinigende stoffen zeer licht stijgen.

Stedebouwkundig karakter

Het stedebouwkundig karakter van het Centrumgebied Amsterdam Zuidoost zal door de vestiging van de bioscoop op zich niet worden beïnvloed. Immers, de daar te vestigen multiplex past goed in het stedebouwkundige concept.

Verkeersveiligheid

De toename van het autoverkeer op het onderliggende wegennet ten gevolge van het in gebruik zijn van de bioscoop is dermate gering, dat een toename van de onveiligheid niet aantoonbaar is.

Sociale veiligheid

De vestiging van de multiplex zal weinig of geen invloed hebben op de sociale veiligheid in het Centrumgebied.

Parkeeroverlast

In het geval van een volledige bezetting van de functies in het Centrumgebied kan in het Centrumgebied zelf een tekort van ruim 800 parkeerplaatsen ontstaan. Echter binnen een loopafstand van maximaal 300 meter zijn er elders wel in totaal 930 alternatieve parkeerplaatsen beschikbaar. Uitgaande van een goed parkeerverwijzingssysteem zal parkeeroverlast zo goed als niet optreden.

0.8. Meest milieuvriendelijke alternatief

Bij de beschouwing over de mogelijkheden om een meest milieuvriendelijk alternatief te ontwikkelen worden in de richtlijnen voor dit MER een drietal aspecten van belang geacht:

- de bouw, de inrichting en het beheer van de multiplex;
- de bevordering van het openbaar vervoer en
- de te ontwikkelen groenvoorzieningen.

De mogelijkheden van de initiatiefnemer bovengenoemde aspecten reëel te beïnvloeden zijn als volgt:

De bouw, de inrichting en het beheer van de multiplex

In dit MER is er vanuit gegaan dat de sturing van de bouw, de inrichting en het beheer van de multiplex in de milieuvergunning zal worden geregeld. Daarbij heeft PATHÉ CINEMAS, gegeven de stand der techniek, de intentie zo milieuvriendelijk mogelijk zijn plannen te realiseren. Het is daarbij niet waarschijnlijk dat het planalternatief voor het aspect 'bouw, inrichting en beheer' verder zal kunnen worden bijgesteld tot een meer (meest) milieuvriendelijk alternatief.

De bevordering van het openbaar vervoer

In de richtlijnen voor het onderhavige MER wordt een MMA voorgesteld, waarbij wordt uitgegaan van een maximaal gebruik van het openbaar vervoer en de fiets. Uit de uitgevoerde verkeersberekeningen blijkt dat de invloed van de vestiging van de multiplex op 'verkeer en vervoer' relatief zeer gering is. Ook de invloed op de luchtverontreiniging, de geluidhinder en andere aspecten zoals de verkeersveiligheid is vrijwel verwaarloosbaar.

De mogelijkheden van PATHÉ CINEMAS om het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets te bevorderen hebben betrekking op het geven van voorlichting dienaangaande en het creëren van een goede mogelijkheid om de fiets te stallen.

PATHÉ CINEMAS heeft het voornemen om de mogelijkheden ter bevordering van het openbaar vervoer en de fiets, indien deze niet op praktische bezwaren zullen stuiten, uit te voeren.

Door de genoemde uiterst geringe effecten ten gevolge van de bouw van de multiplex op 'verkeer en vervoer', 'geluid' en 'lucht', is het niet mogelijk gebleken de initiatieven van PATHÉ CINEMAS, om het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets te bevorderen, te vertalen naar een meest milieuvriendelijk alternatief. Het is namelijk niet mogelijk om kwantitatief vast te stellen hoeveel bezoekers met welke herkomst door de te treffen, openbaar vervoer en fiets bevorderende, maatregelen de auto zullen laten staan. Onderzoek naar een dergelijk verband is niet beschikbaar en binnen het kader van het opstellen van het onderhavige MER, gezien de grote onderzoeksinspanningen en de verwachte geringe effecten, niet opportuun. De verschillen tussen het planalternatief en het MMA zullen daarbij naar verwachting zodanig klein zijn dat van enige significantie geen sprake zal zijn, zeker ook indien in ogenschouw wordt genomen dat

de veranderingen in 'verkeer en vervoer' modelmatig zijn vastgesteld en deze onderzoeksmethode op zich al een bepaalde onzekerheid inhoudt. Op grond hiervan is het MMA voor de aspecten 'verkeer en vervoer', 'geluid' en 'lucht' kwantitatief aan het planalternatief gelijk gesteld.

De te ontwikkelen groenvoorzieningen

In het bestemmingsplangebied zullen geen groenvoorzieningen worden aangelegd, zodat dit aspect buiten beschouwing blijft.

0.9. Vergelijking van de alternatieven

Samenvatting van de vergelijking van de alternatieven

	Autonome ontwikkeling	Planalternatief	MMA
Verkeer en vervoer			
Parkeeroverlast	0	0	0
Congestie	0	0	0
Verkeersveiligheid	0	0	0
Sociale veiligheid			
Sociale veiligheid	+	+	+
Stedebouw			
Stedebouwkundig karakter	-	+	+
Geluid			
Aantal woningen met een gevelbelasting van meer dan 65 dB(A)	-	-	-
Aantal geluidgehinderden	-	--	--
Lucht			
Emissie van CO ₂	-	--	--
Weglengthe met overschrijding van de richtwaarde voor NO ₂	+	+	+
'0': geen verandering '-': negatieve verandering '--': extra negatieve verandering '+': positieve verandering			

Uit bovenstaande tabel kan worden geconcludeerd dat het planalternatief en het MMA enerzijds en de autonome ontwikkeling anderzijds zeer weinig van elkaar verschillen. In feite is slechts aantoonbaar, dat, naast het verschil in stedebouwkundig karakter, het planalternatief en het MMA verschillen in het aantal geluidgehinderden en de emissie van luchtverontreinigende stoffen. Deze verschillen zijn echter bijzonder klein en weerspiegelen in feite het zeer geringe aandeel van het verkeer, dat door de multiplex wordt veroorzaakt, in het reeds aanwezige, autonome verkeer (het aandeel bedraagt, gerekend over het etmaal, niet meer dan 1 %). Zuiver op grond van het bestaan van het verschil is onderscheid gemaakt in de waardering van de autonome ontwikkeling en het planalternatief, niet op grond van de grootte van het verschil.

Bij deze vaststelling dient nog in overweging te worden genomen dat het mogelijk is dat de verwachte bezoekers van de multiplex, uitgaande van de autonome ontwikkeling - dus zonder multiplex in het Centrumgebied Amsterdam Zuidoost - een andere recreatieve voorziening zouden kunnen kiezen, hetgeen

ook gepaard zal gaan met het benodigde vervoer per openbaar vervoer, eigen auto of fiets. Kwantificering van deze mogelijke alternatieve bezoeken is in het kader van dit MER achterwege gebleven. Als deze alternatieven al kwantificeerbaar zouden zijn voor 'verkeer en vervoer', dan nog zou dit geen wezenlijk andere uitkomst van het onderzoek tot gevolg hebben.

1. Inleiding

1.1. Algemeen

Voor u ligt het milieu-effectrapport (MER) 'Pathé Multiplex Centrumgebied Amsterdam Zuidoost'. In dit MER zijn de uitkomsten weergegeven van een studie naar de milieu-effecten van de bouw van een multiplex (bioscoopcomplex) door PATHÉ CINEMAS BV (de initiatiefnemer) in het genoemde gebied in Amsterdam Zuidoost.

Het MER is opgesteld ten behoeve van de besluitvorming over het bestemmingsplan 'Bioscoop / Evenementenhal Centrumgebied Amsterdam Zuidoost'. De bouw van de multiplex, die naar verwachting meer dan 500.000 bezoekers per jaar zal trekken, is de m.e.r.-plichtige activiteit. De m.e.r.-procedure dient te zijn afgerond, dat wil zeggen, het toetsingsadvies van de Commissie voor de milieu-effectrapportage moet zijn uitgebracht, alvorens de besluitvorming over het bestemmingsplan kan plaatsvinden.

De multiplex zal worden gebouwd in een gebied waar mogelijk, naast het reeds in aanbouw zijnde stadion 'Amsterdam Arena', meerdere recreatieve voorzieningen zullen worden gevestigd. In het bijzonder zijn er plannen om een evenementenhal en een theater te bouwen.

Van 22 juni tot en met 19 juli 1995 heeft de startnotitie 'Bioscoopcomplex en evenementenhal Centrumgebied Amsterdam Zuidoost', waarmee de procedure voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.-procedure) van het onderhavige MER is begonnen, ter inzage gelegen. Deze startnotitie ging, zoals uit de titel ervan blijkt, uit van een voorgenomen activiteit die zou bestaan uit de bouw van een bioscoopcomplex en een evenementenhal. In de brief d.d. 12 september 1995 van MGM (thans PATHÉ) aan de Commissie voor de milieu-effectrapportage, welke is weergegeven in bijlage 1, geeft PATHÉ echter onder andere het volgende te kennen:

"MGM is zelfstandig verantwoordelijk voor het opstellen van het milieu-effectrapport. Dit betekent dat de voorgenomen activiteit enkel dient te bestaan uit het initiatief van MGM om een bioscoopcomplex in het Centrumgebied Zuidoost te vestigen. De ontwikkeling van de evenementenhal kan in het op te stellen MER worden meegenomen in het hoofdstuk "autonome ontwikkelingen"".

Het bevoegd gezag, zijnde de gemeenteraad van Amsterdam, heeft per brief d.d. 6 september 1995 (bijlage 2) vervolgens te kennen gegeven van de doorgevoerde wijziging - de vestiging van de evenementenhal te zien als mogelijk onderdeel van de autonome ontwikkeling - op de hoogte te zijn gebracht. Op 29 november heeft de gemeenteraad van Amsterdam, als bevoegd gezag, mede op grond van het op 15 september 1995 uitgebrachte advies van de Commissie voor de milieu-effectrapportage (Cmer), de richtlijnen voor het MER 'Bioscoopcomplex Centrumgebied Zuidoost' vastgesteld. Het bevoegd gezag (BG) heeft

daarbij geconstateerd dat de Cmer in haar advies over de richtlijnen ook haar mening heeft gegeven over aspecten die volgens haar voor de besluitvorming van belang zijn, doch geen onderdeel uitmaken van de voorgenomen activiteit en derhalve buiten de rechtstreekse invloedssfeer van de initiatiefnemer PATHÉ CINEMAS vallen. Het bevoegd gezag heeft terzake besloten om de genoemde aspecten, welke het bevoegd gezag bij de besluitvorming zou moeten betrekken, doch die verder reiken dan strikt voor de richtlijnen voor het MER noodzakelijk zijn, niet in de richtlijnen voor het MER op te nemen. Bij de behandeling van het MER en het bestemmingsplan, waarvoor dit MER noodzakelijk is, zullen deze aandachtspunten voor het bevoegd gezag evenwel aan de orde komen.

1.2. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het doel van de vestiging van de multiplex in het Centrumgebied Amsterdam Zuidoost uiteengezet.

Hoofdstuk 3 geeft een overzicht van het beleidskader, de genomen besluiten, de te nemen besluiten en de te doorlopen procedures.

In hoofdstuk 4 wordt een beschrijving van de te bouwen multiplex (de voorgenomen activiteit) gegeven.

Hoofdstuk 5 beschrijft de huidige toestand van het studiegebied en de autonome ontwikkeling ervan.

In hoofdstuk 6 worden achtereenvolgens de gevolgen van de verschillende alternatieven voor het verkeer en vervoer en het milieu aan de orde gesteld.

In hoofdstuk 7 wordt het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) beschreven.

In hoofdstuk 8 worden de verschillende alternatieven met elkaar vergeleken.

Hoofdstuk 9 geeft een overzicht van de leemten in kennis en hoofdstuk 10 tenslotte beschrijft de inhoud van een mogelijk evaluatieprogramma.

Een tweetal onderliggende rapporten zijn ten behoeve van dit MER opgesteld.

Een gedetailleerd overzicht van het aspect 'verkeer en vervoer' staat in het rapport 'MER Pathé Multiplex Centrumgebied Amsterdam Zuidoost, deelonderzoek Verkeer en Vervoer'. Dit deelonderzoek is als bijlage 13 aan dit MER toegevoegd. Het onderzoek naar de gevolgen voor 'lucht' en 'geluid' is beschreven in 'MER Pathé Multiplex Centrumgebied Amsterdam Zuidoost, deelonderzoek Lucht en Geluid' (bijlage 14 bij dit MER).

Verder is gebruikt gemaakt van de studie 'Verkeerskundig onderzoek Omval-AMC' (concept januari 1996) en van het rapport 'Parkeerbalans Centrumgebied Amsterdam Zuidoost' (versie november 1995), beide uitgebracht door de dienst Ruimtelijke Ordening van de gemeente Amsterdam.

2. Doelstelling

2.1. Algemeen

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het doel van het initiatief, zijnde de vestiging van een multiplex. In 2.2 wordt de aard en de omvang van de multiplex in samenhang met de doelstellingen van de initiatiefnemer en het bevoegd gezag besproken. In 2.3. wordt ingegaan op de locatiekeuze.

2.2. Aard en omvang van de multiplex

Het doel van de vestiging van een multiplex in het Centrumgebied Amsterdam Zuidoost is het op een economisch verantwoorde wijze versterken van de bioscoopfunctie in de Amsterdamse regio, zonder dat daarbij negatieve effecten ontstaan voor de thans in de Amsterdamse binnenstad gevestigde bioscopen. Dit houdt in dat de multiplex in het Centrumgebied Amsterdam Zuidoost winstgevend moet zijn en daarbij niet zodanig van omvang dat een zware concurrentieslag zal ontstaan tussen de multiplex in het Centrumgebied en de bioscopen in de binnenstad. Dit laatste uitgangspunt is vastgelegd in de beleidsnota 'Amsterdamse bioscopen in beeld', die op 22 maart 1995 met algemene stemmen door de gemeenteraad van Amsterdam is vastgesteld (gemeentebblad, afd. 1, nr. 158). In deze nota wordt aangegeven dat de bioscoopfunctie bij uitstek een binnenstadsfunctie is. De nota geeft tevens aan dat er daarnaast weliswaar ruimte is voor uitbreiding van de bioscoopfunctie buiten de Amsterdamse binnenstad, doch dat deze ruimte beperkt is.

De voorgenomen omvang van de te bouwen multiplex van 3.255 stoelen in 14 zalen past goed in het beleid dat in de nota 'Amsterdamse bioscopen in beeld' is geformuleerd. In de 'bioscopennota' is de mening van een aantal ter zake deskundigen over de ontwikkeling van het bioscoopbezoek weergegeven. Hieruit blijkt onder andere het volgende:

- Het is belangrijk dat de kwaliteit van de bioscoop en, mogelijk ook, van de films wordt verhoogd.
- Door een tekort aan schermen kan een nieuwe film, die in Europa uitkomt pas na verloop van tijd in Amsterdam in première gaan. Hierdoor gaat een deel van de wervingskracht verloren.
- Door meer kwaliteit en comfort te bieden is het mogelijk om de consument met kinderen weer naar de bioscoop te halen. Het comfort kan worden verhoogd door betere stoelen, meer beenruimte, een uitstekende beeld- en geluidskwaliteit, service en meer aandacht voor veiligheid, bereikbaarheid en netheid. Vooral het gevoel van gebrek aan veiligheid en bereikbaarheid is er een belangrijke oorzaak van dat consumenten met kinderen en de consument uit de regio de bestaande bioscopen in de binnenstad niet bezoeken.
- Het moderniseren van bestaande bioscopen wordt als een positieve ontwikkeling gezien. Het comfort neemt hierdoor immers toe. De hiermee gepaard gaande afname van het aantal bioscoopstoelen kan worden gecompenseerd door nieuwbouw.

Bovenstaande mening van een aantal in de 'bioscopennota' aangehaalde deskundigen geeft samengevat aan dat er in de markt ruimte is voor meer bioscoopstoelen en meer schermen, onder voorwaarde dat een hogere kwaliteit van bioscoop en film wordt geboden en tevens de bereikbaarheid van de bioscoop en de veiligheid rond het bioscoopbezoek wordt verbeterd.

De vestiging van een multiplex in het Centrumgebied Amsterdam Zuidoost past uitstekend in de bovengeschetste verwachte ontwikkeling van het bioscoopbezoek. Immers de bereikbaarheid van het Centrumgebied is zowel per eigen als openbaar vervoer nu reeds goed en zal de komende tien jaar daarbij nog sterk worden verbeterd. De reconstructie van de Burgemeester Stramanweg, een directe verbinding van het stadsdeel Zuidoost met de rijksweg A2, zal in augustus 1996 gereed zijn. De bereikbaarheid per openbaar vervoer zal worden geoptimaliseerd door de zogenaamde 'Zuidtangent', een rail- of busverbinding, die vanuit IJmuiden, via Haarlem, het station Bijlmer zal aandoen, en vervolgens verder zal gaan richting Weesp. De NS-lijn Amsterdam-Utrecht zal worden verdubbeld en het station Bijlmer zal worden vernieuwd en worden voorzien van een afzonderlijke halte ten behoeve van groepen bezoekers van het stadion. In de zeer nabije toekomst (1997) zal de sneltram Sloterdijk-Gein worden gerealiseerd. In een later stadium zal de 'Utrechtboog' worden aangelegd waarmee een directe treinverbinding van het Centrumgebied Zuidoost met Schiphol en de Randstad mogelijk zal worden. Door de relatief korte afstand die de bioscoopbezoeker behoeft af te leggen, nadat het openbaar vervoer is verlaten, de fiets is gestald of de auto is geparkeerd, zal het gevoel van veiligheid toenemen.

De multiplex zal bestaan uit 14 zalen, waardoor een gevarieerd aanbod aan films zal worden geboden. De kwaliteit van de bioscoop zal van een hoog gehalte zijn, waardoor het comfort van de bioscoopbezoeker optimaal zal zijn.

De bezoekers van de multiplex zullen naar verwachting voor 45 % afkomstig zijn uit Amsterdam Zuidoost, Amstelveen, Aalsmeer, Diemen en Ouder-Amstel, voor 32 % uit de Haarlemmermeer en de Gooi & Vechtstreek en voor het overige deel uit de rest van Amsterdam.

Ten aanzien van de, met de bouw van de multiplex gepaard gaande, milieueffecten stelt PATHÉ CINEMAS zich ten doel om, indien mogelijk en economisch verantwoord, de bouw en het gebruik van de multiplex te realiseren in samenhang met een zo gering mogelijke belasting van het milieu. Met betrekking tot de keuze van de te gebruiken bouwmaterialen zullen de veiligheid van de bouwconstructie en de voorschriften van de brandweer dienaangaande in de eerste plaats bepalend zijn. Uitgaande van deze randvoorwaarden zal daar waar mogelijk worden gekozen voor het gebruik van milieuvriendelijke bouwmaterialen. Het gebruik van stadsverwarming zal worden toegepast, indien ten tijde van de bouw deze vorm van ruimteverwarming beschikbaar zal zijn en positieve milieueffecten zal hebben. Verder zal in ruime mate door PATHÉ CINEMAS voorlichting over het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets worden gegeven.

De gedetailleerde uitwerking van bovengenoemde doelstellingen zal met name

plaatsvinden binnen het kader van de aanvraag van de milieuvergunning, die voor de bouw van de multiplex noodzakelijk is. In dit MER zal meer op hoofdlijnen op de uitwerking van deze doelstelling worden ingegaan.

2.3. Locatiekeuze

De nota 'Amsterdamse bioscopen in beeld' geeft aan dat, naast het versterken en verbeteren van de bioscoopfunctie in de Amsterdamse binnenstad, er ruimte is voor bioscoopontwikkelingen buiten de binnenstad. De thans in ontwikkeling zijnde initiatieven in de binnenstad zijn van een dergelijke omvang dat voor een multiplex met een omvang van 14 zalen en 3.255 stoelen, uitgaande van het huidige en in de toekomst te verwachten bioscoopbezoek, in de Amsterdamse binnenstad geen ruimte is. Een dergelijk initiatief zou de thans verwachte toename van ruim 1.250 stoelen in de binnenstad ten gevolge van onder andere de uitbreiding van 'Tuschinski' en een nieuw bioscoopcomplex op het Haarlemmerplein nog eens verhogen tot een toename die ruim 4.500 groot zal zijn. Ten opzichte van het huidige aantal bioscoopstoelen in de binnenstad van 8.650 is een dergelijke toename, gezien vanuit een evenwichtige groei en het voorkomen van een felle concurrentieslag, niet gewenst.

De nota 'Amsterdamse bioscopen in beeld' geeft aan dat bioscoopontwikkelingen buiten de binnenstad in beginsel plaats dienen te vinden in een zogenaamd 'perifeer centrummilieu', waarvan de betekenis overeenkomt met de term 'centrumgebied'. Dergelijke locaties kenmerken zich door een goede bereikbaarheid per eigen en openbaar vervoer. Verder is door menging van functies in deze gebieden niet alleen sprake van efficiënt grondgebruik, maar draagt het samenbrengen van verschillende functies tevens bij aan de kwaliteit en de aantrekkingskracht van het gebied. De reeds aanwezige functies in het Centrumgebied Amsterdam Zuidoost, waaronder het winkelcentrum de 'Amsterdamse Poort' en het in aanbouw zijn stadion 'Amsterdam Arena' en de goede bereikbaarheid van het gebied, alsmede de plannen om deze bereikbaarheid nog verder te verbeteren, hebben ertoe geleid dat het Centrumgebied Amsterdam Zuidoost bij uitstek de aangewezen locatie is om een bioscoopcomplex met een omvang van 14 zalen en 3.255 stoelen te vestigen.

De enige locatie, die in de Amsterdamse regio buiten de gemeente Amsterdam in beeld is (geweest) om een bioscoopcomplex te vestigen, is het Bergwijckpark te Diemen.

Op 29 augustus 1995 heeft GS van Noord-Holland besloten om *in principe* te kiezen voor de locatie Centrumgebied Amsterdam Zuidoost. In haar brief aan Burgemeester en Wethouders van Amsterdam is GS van mening dat

"de ruimtelijke argumenten die in de discussie een zwaarwegende rol spelen, reeds thans voldoende duidelijk zijn om een principe-keuze te maken; hiervoor is het afwachten van de milieu-effectrapportages niet noodzakelijk. Een definitief besluit kan door ons genomen worden nadat de rapporten beschikbaar zijn, bij voorkeur in het kader van het streekplan voor het grondgebied van Amsterdam, dat thans in procedure is."

Verder geeft GS in haar brief aan dat

"de lokatie optimaal is gesitueerd ten opzichte van de infrastructuur; de bereikbaarheid zowel met het openbaar vervoer als via de weg is goed. De belangrijkste overweging is echter, dat er van deze lokatie een aanmerkelijke meerwaarde (uitstralingseffect) uitgaat door de koppeling met het geplande uitgaanscentrum Zuidoost, het stadion en het winkelgebied Amsterdamse Poort".

Samenvattend kan worden gesteld dat de locatiekeuze is bepaald door het vestigingsbeleid ten aanzien van bioscopen, conform de nota 'Amsterdamse bioscopen in beeld' en dat voorts bij het maken van de principekeuze door GS van Noord-Holland de goede bereikbaarheid en de uitstraling van Centrumgebied van doorslaggevende betekenis zijn geweest.

3. Genomen en te nemen besluiten

3.1. Algemeen

In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van het, in het kader van de voorgenomen activiteit, relevante beleidskader (paragraaf 3.2) en de reeds genomen besluiten (paragraaf 3.3). In paragraaf 3.4 wordt beschreven welke besluiten nog zijn te nemen na het verschijnen van het MER 'Pathé Multiplex Centrumgebied Amsterdam Zuidoost'. Tot slot wordt in paragraaf 3.5 ingegaan op de procedures die moeten worden doorlopen om tot de bouw van de multiplex over te kunnen gaan.

3.2. Beleidskader

Het belangrijkste kader met betrekking tot het Amsterdamse 'bioscoopbeleid' wordt gevormd door de beleidsnota 'Amsterdamse bioscopen in beeld', die op 22 maart 1995 met algemene stemmen door de gemeenteraad van Amsterdam is vastgesteld (gemeentebblad, afd. 1, nr. 158). In deze nota wordt een overzicht gegeven van de huidige Amsterdamse bioscopen en van de gewenste ontwikkeling ervan. De gemeentelijke beleidslijn houdt in dat de bestaande bioscoopfunctie in de binnenstad zal worden verbeterd en versterkt. Het jaren geleden door de gemeente ingenomen standpunt, dat de bioscoopfunctie een binnenstadsfunctie bij uitstek is, blijft hiermee in de toekomst gehandhaafd. De nota geeft tevens aan dat

"gezien de ontwikkelingen in de markt er buiten de binnenstad (beperkte) ruimte is voor bioscoopontwikkelingen. Op basis van planologische en functionele argumenten is het van belang, dat een dergelijke ontwikkeling buiten de binnenstad plaatsvindt in een gebied waar deze is ingebed in andere uitgaans- c.q. vermaakfuncties. De zogenaamde 'perifere centrummilieus' komen in principe hiervoor het eerste in aanmerking. Deze locaties kenmerken zich door een goede bereikbaarheid per eigen en openbaar vervoer. Door menging van functies is niet alleen sprake van efficiënt grondgebruik, maar de combinatie van elkaar versterkende functies draagt tevens bij aan de kwaliteit van een totaalplan. In deze beleidsvisie past ook het besluit van de gemeente om medewerking te verlenen aan het bioscoopinitiatief in Amsterdam Zuidoost. Deze ontwikkeling vindt plaats in een zogenoemd perifeer centrummilieu. Het aldaar te realiseren bioscoopcomplex past in de planontwikkeling van voor een uitgaanscentrum in Zuidoost als onderdeel (en inbedding in) de stedenbouwkundige invulling van het Centrumgebied Amsterdam Zuidoost. De schaalgrootte van deze bioscoopontwikkeling is bovendien passend in die dat er ook buiten de binnenstad (bioscoop)ruimte geboden kan worden, mits er sprake is van en een gespreide ontwikkeling en een omvang die verantwoord is."

Door de unanieme vaststelling van de bioscoopnota door de gemeenteraad van Amsterdam heeft de gemeenteraad van Amsterdam daarmee tevens een uitspraak

gedaan ten gunste van de vestiging van een bioscoopcomplex als onderdeel van het in het Centrumgebied Amsterdam Zuidoost te realiseren uitgaansgebied.

3.3. Genomen besluiten

Vigerend bestemmingsplan

Het bestemmingsplan voor het bedrijventerrein Amstel III, waartoe ook het Centrumgebied Amsterdam Zuidoost behoort, vigeert sinds 1986.

Overige besluitvorming door de gemeente Amsterdam

Het Centrumgebied Amsterdam Zuidoost is een zogenaamde E-locatie. Dit houdt in dat de ontwikkeling van het gebied onder de bevoegdheid van de gemeenteraad van Amsterdam valt. Na voltooiing van de ontwikkeling wordt de bevoegdheid over de locatie overgedragen aan de stadsdeelraad van Amsterdam Zuidoost.

De planvorming met betrekking tot de stedenbouwkundige invulling van het huidige Centrumgebied Amsterdam Zuidoost maakt een lang ontwikkelingsproces door. Eind jaren tachtig ontstond er bij de, in het kantoren- en bedrijvensgebied Amstel III gevestigde, bedrijven ongerustheid over de kwaliteit van het gebied. De vraag rees of het gebied ook op langere termijn aantrekkelijk zou blijven als vestigingsplaats voor bestaande en nieuw aan te trekken bedrijvigheid.

Mede naar aanleiding van de ontstane ongerustheid over de toekomst van 'Amstel III' heeft de gemeente Amsterdam in samenwerking met het stadsdeel Zuidoost en in nauw overleg met de Vereniging Amsterdam Zuidoost een zogenaamd 'Plan van Aanpak Amstel III' opgesteld. Daarmee werd beoogd de kwaliteit van het gebied ook op de lange termijn zeker te stellen. In het 'Plan van Aanpak' zijn de uitgangspunten voor een multifunctioneel kantoren- en bedrijventerrein vastgesteld, met nauwe relaties met het stadsdeel Zuidoost en het woon- en winkelcentrum 'De Amsterdamse Poort'. In het plan is een groot aantal concrete maatregelen opgenomen, onder andere om de bereikbaarheid van het gebied te verbeteren en de kwaliteit van de inrichting van de openbare ruimte op een hoger niveau te brengen.

Daarnaast zijn in het Plan van Aanpak uitgangspunten en voorwaarden aangegeven voor de ontwikkeling van een aantal (toentertijd) nog braakliggende terreinen, waaronder het zogenaamde Centrumgebied Amstel III. Met de bestuurlijke vaststelling in 1991 van het Plan van Aanpak Amstel III werd de basis gelegd voor de verdere planvorming en ontwikkeling van het gebied. De uitkomsten van de studie naar deze verdere invulling van het gebied zijn neergelegd in het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) voor het Centrumgebied Zuidoost.

De raadscommissie voor Volkshuisvesting, Stadsvernieuwing, Ruimtelijke Ordening en Grondzaken heeft op 23 november 1994 ingestemd met de beslispuntennotitie van Burgemeester en Wethouders van Amsterdam op basis van het fase III-besluit Centrumgebied Amsterdam Zuidoost (juli 1994). Met deze besluitvorming werd een bestuurlijk plankader vastgelegd ten behoeve van de uitwerking van concrete initiatieven in het Centrumgebied Amsterdam Zuidoost. Thans wordt gewerkt aan een Stedenbouwkundig Plan dat als onderlegger zal dienen voor een nieuw op te stellen bestemmingsplan voor het gehele gebied.

Afstemming van de besluitvorming tussen provincie, gemeente en het Regionaal Overleg Amsterdam (ROA)

In de zomer van 1994 heeft het Dagelijks Bestuur van het Regionaal Overleg Amsterdam (ROA) de afstemming van een aantal initiatieven op het gebied van grootschalige bioscopen op zich genomen. Het College van Gedeputeerde Staten (GS) van Noord-Holland heeft daarop aangegeven het standpunt van het ROA bij haar besluitvorming inzake de vestiging van grootschalige bioscopen zwaar te laten meewegen, onder voorwaarde dat er sprake zou zijn van overeenstemming in de regio Amsterdam. Deze gewenste overeenstemming betrof met name de omvang van het te realiseren bioscoopcomplex en de vestigingsplaats ervan. Deze overeenstemming was noodzakelijk geworden, aangezien naast het initiatief om in het Centrumgebied Amsterdam Zuidoost een bioscoopcomplex te vestigen, eenzelfde initiatief was ontplooid met als vestigingsgebied het Bergwijkpark te Diemen.

Over de omvang van de multiplex kon het ROA een breed gedragen standpunt naar voren brengen. Dit standpunt hield in dat in de regio Amsterdam er slechts ruimte is voor één bioscoopcomplex met een maximaal aantal stoelen van 3.300. Enerzijds is een dergelijke beperking noodzakelijk om de bioscoopfunctie in de Amsterdamse binnenstad niet aan te tasten en anderzijds om een felle concurrentieslag in de zogenaamde 'Zuidoost-lob' (Amsterdam Zuidoost en Diemen) te voorkomen.

Met betrekking tot de locatiekeuze voor de multiplex kon het ROA onderling geen overeenstemming bereiken, waarna de beslissing daarover aan Gedeputeerde Staten van Noord-Holland werd overgelaten.

Op 29 augustus heeft GS besloten om *in principe* te kiezen voor de locatie Centrumgebied Amsterdam Zuidoost. In haar brief aan Burgemeester en Wethouders van Amsterdam (opgenomen in bijlage 3) is GS van mening dat

"de ruimtelijke argumenten die in de discussie een zwaarwegende rol spelen, reeds thans voldoende duidelijk zijn om een principe-keuze te maken; hiervoor is het afwachten van de milieu-effectrapportages niet noodzakelijk. Een definitief besluit kan door ons genomen worden nadat de rapporten beschikbaar zijn, bij voorkeur in het kader van het streekplan voor het grondgebied van Amsterdam, dat thans in procedure is."

Verder geeft GS in haar brief aan dat er van de locatie Centrumgebied Amsterdam Zuidoost

"een aanmerkelijke meerwaarde (uitstralingseffect) uitgaat door de koppeling met het geplande uitgaanscentrum Zuidoost, het stadion en het winkelgebied Amsterdamse Poort".

De besluitvorming met betrekking tot het streekplan zal naar verwachting in de loop van 1996 plaatsvinden.

3.4. Te nemen besluiten

3.4.1. Gemeentelijk niveau

Bestemmingsplan Bioscoop / Evenementenhal Centrumgebied Amsterdam Zuidoost

Het ruimtelijk plan ten behoeve waarvan het MER is opgesteld, is het bestemmingsplan 'Bioscoop / Evenementenhal Centrumgebied Amsterdam Zuidoost'. De bouw van de multiplex, die naar verwachting meer dan 500.000 bezoekers per jaar zal trekken, is de m.e.r.-plichtige activiteit. De gemeenteraad van Amsterdam treedt op als bevoegd gezag.

De grenzen van het gebied waarvoor het bestemmingsplan wordt gemaakt, zijn in bijlage 4 op kaart aangegeven.

Een belangrijk aspect bij het ontwikkelen van het Centrumgebied Amsterdam Zuidoost is de zorg voor de sociale veiligheid. Zowel in als rond het Centrumgebied zullen een aantal maatregelen ter bevordering van de sociale veiligheid worden genomen. Een voorbeeld van een dergelijke maatregel is het extra treinstation in de nabijheid van het station Bijlmer ten behoeve van het in- en uitstappen van voetbalsupporters. Door middel van gestructureerd overleg tussen vertegenwoordigers van de politie, het stadsdeelbestuur, het stadion 'Amsterdam Arena' en de marktpartijen, over het waarborgen van een goede sociale veiligheid, zal worden gezorgd voor een juiste inpassing van dit aspect in de stedenbouwkundige planvorming. Tevens wordt door de betrokken partijen overwogen voor het gehele Centrumgebied een zogenaamde 'Veiligheidseffectrapportage' uit te voeren.

Milieu- en bouwvergunning

Om tot de bouw van de multiplex over te kunnen gaan is een bouwvergunning nodig, die eerst wordt afgegeven, als een milieuvergunning is verleend. Bij de aanvraag voor de milieuvergunning zal PATHÉ CINEMAS tevens de volgende informatie overleggen:

- het MER, dan wel de voor het ontvankelijk verklaren van de aanvraag van de milieuvergunning relevante onderzoeken, die ook in het kader zijn uitgevoerd;
- een akoestisch adviesrapport, waarin door berekening dient te worden aangetoond, dat de wettelijke normen in de aangrenzende bebouwing dan wel in de buurt aanwezige bebouwing niet worden overschreden;
- een energiebesparingsadvies (energieprestatienorm);
- een waterbesparingsadvies;
- een afvalpreventie advies;
- een bedrijfsvervoerplan.

Milieu- en bouwvergunning voor de parkeergarage onder de multiplex

In het Centrumgebied Amsterdam Zuidoost, en met name onder de te bouwen multiplex, zal een parkeergarage worden aangelegd. In bijlage 12.3 is de

situering van de parkeergarage weergegeven. Hoewel er juridisch en zakelijk gesproken geen verband bestaat tussen de bouw van de multiplex en de parkeergarage (de parkeergarage zal een openbaar karakter krijgen en worden beheerd door de Dienst Parkeerbeheer van de gemeente Amsterdam), zal het duidelijk zijn dat zonder afgifte van een milieuvergunning en vervolgens een bouwvergunning voor de parkeergarage de bouw van de multiplex niet mogelijk zal zijn. De aanvraag voor de milieuvergunning is eind 1995 ingediend en zal naar verwachting medio 1996 worden afgegeven. Kort daarna zal de bouwvergunning kunnen worden verleend en daadwerkelijk met de bouw worden begonnen.

PATHÉ CINEMAS zal met de beheerder van de parkeergarage onder de multiplex (ruim 1.400 parkeerplaatsen) afspraken maken met betrekking tot het aantal te reserveren parkeerplaatsen in de garage. Dit aantal zal afhankelijk zijn van het aantal verwachte bezoekers en in overleg met de andere gebruikers worden vastgesteld. Daarbij zal het zo zijn dat het aantal te reserveren plaatsen niet zal worden bepaald door het bioscoopbezoek tijdens de drukst bezochte voorstellingen. Onder dergelijke omstandigheden zal ook gebruik moeten worden gemaakt van alternatieve parkeermogelijkheden binnen een afstand van maximaal 300 meter van de parkeergarage onder de multiplex (Parkeerbalans Centrumgebied Amsterdam Zuidoost, dRO Amsterdam, november 1995).

3.4.2. Provinciaal niveau

Streekplan Noord-Holland-Zuid (Amsterdam-Noordzeekanaalgebied)

GS van Noord-Holland zal, bij voorkeur in het kader van een herziening van het Streekplan Noord-Holland-Zuid, na voltooiing van zowel het MER voor de multiplex in het Centrumgebied Amsterdam Zuidoost als het MER voor een megabioscoop met als vestigingsplaats het Bergwijkpark te Diemen, een definitieve beslissing nemen ten aanzien van de vestiging van een bioscoopcomplex in de 'Zuidoost-lob'. Mocht de herziening van het Streekplan te vroeg of te laat ten opzichte van het gereedkomen van de beide MER's plaatsvinden dan kan GS buiten het kader van de herziening van het Streekplan een definitief besluit over de vestigingsplaats van de multiplex nemen.

3.5. Procedures

Zoals reeds vermeld, is de m.e.r.-procedure van dit MER gekoppeld aan de besluitvorming over het bestemmingsplan 'Bioscoop / Evenementenhal Centrumgebied Amsterdam Zuidoost'. Daarnaast zal, los van genoemde procedures, GS van Noord-Holland, mede op grond van dit MER, een definitieve uitspraak doen ten aanzien van de locatiekeuze, zoals bovenstaand reeds is vermeld.

Om tot een afgewogen besluit te komen waarin de inspraak op verschillende momenten is gewaarborgd, wordt een besluitvormingsprocedure doorlopen, die is opgebouwd uit een tweetal instrumenten:

1. De wettelijke *bestemmingsplanprocedure* (Wet op de Ruimtelijke Ordening).
2. De wettelijke *regeling voor de milieu-effectrapportage* (Wet Milieubeheer).

In het Besluit milieu-effectrapportage wordt in onderdeel C onder categorie 10.1 de aanleg van een recreatieve voorziening, die 500.000 bezoekers of meer per jaar aantrekt, als m.e.r.-plichtige activiteit aangemerkt.

De procedures voor de vaststelling van het bestemmingsplan en de milieu-effectrapportage worden geïntegreerd doorlopen. In bijgaand schema (figuur 3.5.1) is deze geïntegreerde procedure weergegeven onder vermelding van de daarbij te hanteren wettelijke termijnen voor inspraak, advies en besluitvorming. Onderstaand wordt het schema nader toegelicht.

Op 13 juni 1995 heeft PATHÉ CINEMAS, als initiatiefnemer, de startnotitie 'Bioscoopcomplex en evenementenhal Centrumgebied Amsterdam Zuidoost' bij het bevoegd gezag, de gemeenteraad van Amsterdam, ingediend. Op 21 juni 1995 heeft Burgemeester en Wethouders van Amsterdam namens de gemeenteraad deze startnotitie openbaar gemaakt. Van 22 juni tot en met 19 juli 1995 heeft de startnotitie ter inzage gelegen.

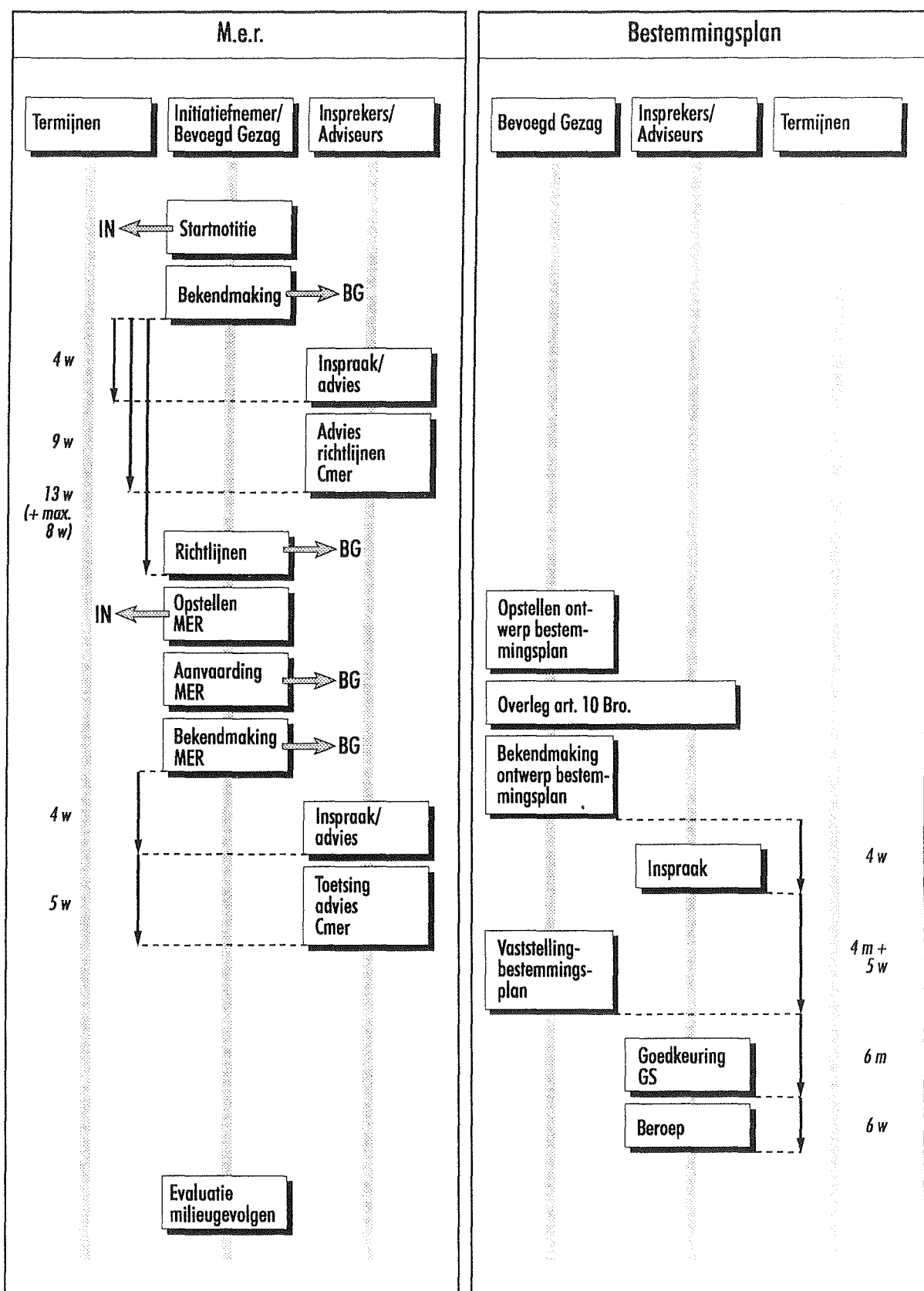
Op 29 november heeft de gemeenteraad van Amsterdam, als bevoegd gezag, mede op grond van het op 15 september 1995 uitgebrachte advies van de Commissie voor de milieu-effectrapportage (Cmer), de richtlijnen voor het MER 'Bioscoopcomplex Centrumgebied Zuidoost' vastgesteld.

Het MER is opgesteld, in maart 1996 ter aanvaarding aan het bevoegd gezag aangeboden en in mei 1996 door het bevoegd gezag bekendgemaakt.

Na de bekendmaking volgt een periode van advisering en inspraak. De sluitingsdatum voor de inspraak zal liggen in mei 1996. In deze periode van advisering en inspraak zal worden vastgesteld of het MER voldoende informatie bevat om tot een afgewogen besluit te komen.

Het concept ontwerp-bestemmingsplan is in mei 1995 opgesteld. Het overleg op grond van artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening heeft in de tweede helft van 1995 plaatsgevonden. De op grond van dit overleg noodzakelijk geachte aanpassingen van het concept zijn eind 1995 aangebracht. Het ontwerp-bestemmingsplan zal tegelijkertijd met het MER door het bevoegd gezag worden bekendgemaakt, waarna het, tegelijkertijd met het MER, in mei 1996 ter visie zal worden gelegd. De vaststelling van het bestemmingsplan zal dan plaatsvinden in het vierde kwartaal van 1996.

De milieuvergunning voor de multiplex zal naar verwachting in het vierde kwartaal van 1996 kunnen worden verleend. Dit onder voorbehoud van dat inzake de vergunningverlening geen beroepsprocedure zal plaatsvinden.



Figuur 3.5.1. Schema geïntegreerde m.e.r. - en bestemmingsplanprocedure

4. Voorgenomen activiteit en alternatieven

4.1. Algemeen

In hoofdstuk 4.2 wordt de voorgenomen activiteit, het planalternatief, beschreven. In 4.3 wordt ingegaan op de autonome ontwikkeling en in 4.4 op het meest milieuvriendelijke alternatief.

4.2. Voorgenomen activiteit

4.2.1. Aanleg en bouw

Vorm en indeling van de multiplex

De kern van de te bouwen multiplex bestaat uit 14 bioscoopzalen met daarin in totaal 3.255 stoelen en een grand café. Verder zijn in het gebouw onder andere een tweetal foyers, een bar, een buffet, een videoshop, meerdere kantoorruimten en verschillende sanitaire voorzieningen ondergebracht.

De hoogte van het gebouw is ongeveer 22 meter. De lengte en breedte van de multiplex zijn aangegeven op de plattegrond van het gebouw in bijlage 10. Een indruk van de gevel van de multiplex is weergegeven in bijlage 12.2.

Het gebouw bestaat uit een aantal niveaus. Op de begane grond bevinden zich de entree, de kassa's, het grand café en 5 bioscoopzalen. De overige zalen bevinden zich op de hoger gelegen niveaus.

Zeer belangrijk zal de nieuw aan te leggen 'Wandelboulevard' zijn. Deze boulevard, een 70 meter breed openbaar gebied, zal het stadion 'Amsterdam Arena' via het station Bijlmer met de Amsterdamse Poort verbinden. Aan die boulevard zullen de overige publieks- en culturele voorzieningen, waaronder de multiplex van PATHÉ CINEMAS, worden gevestigd.

De hoofdingang en -uitgang bevinden zich aan de voorzijde, dat wil zeggen, aan de boulevard (zie bijlage 10). Verder zal het gebouw worden voorzien van een aantal nooduitgangen en een dienstingang. Aangezien het concept van een wandelboulevard met daaraan gelegen tal van recreatieve functies bepalend is voor het Centrumgebied, is een andere situering van de in- en uitgang, op grond van het 'boulevard-concept' uitgesloten. Ook het aspect 'sociale veiligheid' speelt hierbij een belangrijke rol (zie paragraaf 5.6).

Bouwmaterialen

Een overzicht van de te gebruiken bouwmaterialen staat weergegeven in bijlage 7. De keuze voor de verschillende materialen is in beginsel zoals in de bijlage 7 is aangegeven, tenzij het nog in uitvoering zijnde energie- en waterbesparingsplan betere mogelijkheden zal opleveren.

Met betrekking tot de keuze van de te gebruiken bouwmaterialen kan worden opgemerkt dat de veiligheid van de bouwconstructie, het representatieve uiterlijk van het gebouw en de voorschriften van de brandweer met betrekking tot de brandveiligheid in de eerste plaats bepalend zijn. Uitgaande van deze randvoorwaarden zal op grond van het energie- en waterbesparingsplan daar waar mogelijk worden gekozen voor het gebruik van milieuvriendelijke bouwmaterialen.

Ruimteverwarming

Het gebruik van stadsverwarming zal worden toegepast, indien ten tijde van de bouw deze vorm van ruimteverwarming beschikbaar en energiebesparend zal zijn.

4.2.2. Verkeer en vervoer

Bepaling van de maatgevende periode

Voor de vaststelling van de gevolgen voor verkeer en vervoer door de bezoekers van de multiplex is allereerst onderzocht op welk tijdstip het verkeer van en naar de multiplex tot verkeersproblemen zou kunnen leiden. Hierbij is een onderverdeling gemaakt naar de verschillende groepen infrastructuurgebruikers.

In het Centrumgebied zullen een aantal ontwikkelingen plaatsvinden die gevolgen zullen hebben voor de omvang van de verkeersstromen. Voor de onderhavige studie zijn de ingebruikname van het stadion 'Amsterdam Arena', alsmede de voorgenomen bouw van de multiplex en die van een evenementenhal van belang. De overige mogelijke ontwikkelingen in het Centrumgebied zijn thans - ten tijde van het opstellen van dit MER - nog in een dergelijk stadium, dat van deze ontwikkelingen geen kwantitatieve inschatting voor de gevolgen voor het verkeer en vervoer kan worden gemaakt.

De bezoekers van de te onderscheiden recreatieve voorzieningen hebben verschillende verplaatsingskenmerken. Om die reden is onderscheid gemaakt naar het doel van de verplaatsing. De bezoekers zijn als volgt onderscheiden:

- a. bioscoopbezoekers;
- b. stadionbezoekers;
- c. bezoekers van de evenementenhal en
- d. het overige verkeer.

De volgende opmerkingen kunnen bij de verschillen groepen worden gemaakt:

- ad. a: De bezoekers van de bioscoop zullen gemiddeld één tot twee uur van te voren in het Centrumgebied aankomen. Na afloop zullen zij gespreid over de tijd vertrekken. Verwacht kan worden dat de meeste aankomsten en vertrekken rond de aanvangs- en eindtijden van de voorstellingen zullen plaatsvinden.
- ad. b: Het aankomsttijdstip van de bezoekers van het stadion zal vlak voor de aanvangstijd van het bij te wonen evenement zijn geconcentreerd. Bij een uitverkocht evenement zijn 50.000 bezoekers te verwachten. De drukst bezochte evenementen zijn internationale voetbalwedstrijden (3MER, MER Stadion Amsterdam, 1992). Deze vinden plaats op woensdagavond (aanvangstijd 20.15 uur) en zondagmiddag (aanvangstijd 14.30 uur).
- ad. c: Het maximale bezoekersaantal van een evenement is 5.000. De evenementenhal zal een van week tot week zich wijzigende programmering kennen. Daarbij is het niet goed mogelijk een inschat-

ting te maken van het tijdstip van aankomst van de bezoekers van de evenementenhal. Ook is het niet mogelijk een juiste inschatting te maken van de wijze van vervoer. Deze hangt immers sterk af van het soort bezoeker (jong of oud, wel of niet in het bezit van een auto) en wordt rechtstreeks beïnvloed door de aard van het evenement. Om de bezoekers van de evenementenhal toch in het onderzoek te betrekken is aangenomen dat de bezoekers van de evenementenhal hetzelfde 'verkeersgedrag' zullen vertonen als de bezoekers van het stadion.

- ad. d: Onder het overige verkeer wordt verstaan het verkeer met een andere bestemming dan de multiplex, het stadion of de evenementenhal. De verkeersintensiteit daarvan is tijdens de avondspitsperiode (16.00-18.00 uur) het grootst. Onder het overige verkeer valt ook het verkeer dat gepaard zal gaan met de vestiging van een theater in het Centrumgebied. Een gedetailleerde beeld van de omvang en de programmering van een te bouwen theater was ten tijde van het opstellen van het onderhavige MER niet beschikbaar. Dit is de reden dat het voornemen om een theater te vestigen in het Centrumgebied op meer globale wijze onder het overige verkeer in de autonome ontwikkeling is meegenomen.

Op grond van bovenstaande kan worden vastgesteld dat de capaciteit van de infrastructuur en het openbaar vervoer het meest zal worden benut tijdens de avondspits en vlak voor en vlak na een internationale voetbalwedstrijd in het stadion.

Tijdens de avondspits zal echter geen verkeer ten gevolge van bioscoopbezoek plaatsvinden, aangezien de tweede middagvoorstelling om 16.00 begint en om ongeveer 18.00 is afgelopen. Bezoekers van deze voorstelling zullen derhalve voor het spitsuur aankomen en na het spitsuur vertrekken.

Het tijdstip waarop de belasting van de infrastructuur maximaal zal zijn èn aankomende dan wel vertrekkende bioscoopbezoekers voor verkeersproblemen zouden kunnen zorgen, ligt dan ook vlak voor de aanvang van een internationale voetbalwedstrijd. Dergelijke wedstrijden zullen plaatsvinden op woensdagavond en zondagmiddag. Aangezien de omvang van het overige verkeer op de woensdagavond groter is dan op de zondagmiddag, wordt de woensdagavond maatgevend geacht.

De periode tussen 18.30 uur en 19.30 uur is gekozen als maatgevend uur om mogelijke verkeersproblemen te onderzoeken.

Aantallen bezoekers

Teneinde inzicht te verkrijgen in de mate waarin de hoeveelheid verkeer in het studiegebied zal toenemen ten gevolge van de bouw van de multiplex is het noodzakelijk eerst aannames te definiëren met betrekking tot de aantallen te verwachten bioscoopbezoekers.

PATHÉ CINEMAS verwacht per dag van de week per voorstelling gemiddeld de aantallen bezoekers zoals die in tabel 4.2.2.1 zijn weergegeven.

Tabel 4.2.2.1. Bezoekersaantallen per dag per voorstelling.

Voorstelling	do	vr	za	zo	ma	di	wo
1 ^e middag (13.15 uur)	351	308	380	799	310	275	438
2 ^e middag (16.00 uur)	258	235	429	820	245	186	300
1 ^e avond (18.45 uur)	810	869	1.332	954	681	667	812
2 ^e avond (21.30 uur)	828	1.255	1.992	729	607	599	722
Totaal	2.248	2.667	4.133	3.302	1.843	1.727	2.273

Herkomst van de bezoekers

Naar verwachting zal de bioscoop een regionale functie krijgen, waarbij de bezoekers uit onder meer de Haarlemmermeer, Aalsmeer en de Gooi- en Vechtstreek zullen komen. De aantallen bezoekers naar herkomst, zoals PATHÉ CINEMAS deze verwacht, staan in tabel 4.2.2.2.

Tabel 4.2.2.2. Aantallen bezoekers per jaar naar herkomst.*Gebied van herkomst*

Amsterdam Zuidoost	192.600	20%
Amstelveen	133.200	14%
Aalsmeer	39.600	4%
Diemen	39.600	4%
Ouder-Amstel	21.600	2%
Gooi- en Vechtstreek	211.500	22%
Haarlemmermeer	93.600	10%
Amsterdam, uitgezonderd het stadsdeel Zuidoost	215.000	23%
Totaal	946.700	100%

Aankomsttijd en vervoermiddelkeuze van de bioscoopbezoekers

Het maatgevende uur voor het aspect 'verkeer en vervoer' is, zoals bovenstaand reeds vermeld, de periode op de woensdagavond tussen 18.30 en 19.30 uur.

Rond deze tijd komen de bezoekers van de eerste avondvoorstelling aan en vertrekken de bezoekers van de tweede middagvoorstelling. In totaal betreft dit 812 aankomende en 300 vertrekkende personen (zie tabel 4.2.2.1). Voor het onderzoek naar mogelijke capaciteitsproblemen op het wegennet in het studiegebied zijn de vertrekkende bioscoopbezoekers niet van belang. Immers, zij gaan het studiegebied uit en de aankomende bezoekers gaan erin. Beide groepen gebruiken derhalve verschillende delen van de beschikbare infrastructuur.

Aangenomen is dat de verdeling over de gebieden van herkomst van de bezoekers voor iedere voorstelling ongeveer gelijk zal zijn en dat, daarvan uitgaande, de procentuele verdeling uit tabel 4.2.2.2 kan worden aangehouden.

Voor de vervoermiddelkeuze is uitgegaan van de in de verkeersstudie 'Omval-AMC' (dRO Amsterdam, 1996) bepaalde modal-split voor het Centrumgebied Amsterdam Zuidoost. Dit betekent dat 56% van de bezoekers van de multiplex met de auto komt, 28% met het openbaar vervoer en 16% met de fiets. Voor een aantal herkomstgebieden zijn correcties doorgevoerd, aangezien het aanneemelijk is dat, vanwege de afstand, de bezoekers uit Amstelveen, Aalsmeer, de

Gooi- en Vechtstreek en de Haarlemmermeer niet per fiets naar het Centrumgebied Amsterdam Zuidoost zullen komen. Verondersteld is dat deze bezoekers per auto of per openbaar vervoer zullen komen.

Het Centrumgebied Amsterdam Zuidoost zal als uitgaansgebied worden ingericht. Een veelheid van aan elkaar verwante functies zullen in dit gebied worden gevestigd. Door het aanbod van deze vele functies is het aannemelijk dat de bioscoopbezoekers gespreid over de tijd aankomen en vertrekken. Zo zal een deel van de bezoekers alleen de bioscoop bezoeken en een ander deel van de gelegenheid gebruik maken om voor of na de voorstelling bijvoorbeeld nog iets te eten of te drinken. Verondersteld is dat 25% tussen één en twee uur voor de aanvang van de voorstelling aankomt en dat 75% arriveert op minder dan één uur voor de voorstelling.

Per deelgebied is op grond van de gemaakte aannames bepaald hoeveel bezoekers in het maatgevende uur per welk soort vervoermiddel aankomen (vertrekken vinden in het maatgevende uur wel plaats, doch zijn voor het capaciteitsonderzoek, zoals bovenstaand reeds is gesteld, niet relevant). De uitkomsten zijn opgenomen in tabel 4.2.2.3.

Tabel 4.2.2.3. Vervoermiddelkeuze en herkomst van de bioscoopbezoekers tussen 18.30 en 19.30 uur.

Gebied van herkomst	ov	auto	fiets	totaal
Amsterdam Zuidoost	16	36	10	62
Amstelveen	15	28	0	43
Aalsmeer	4	9	0	13
Diemen	3	8	2	13
Ouder-Amstel	2	4	1	7
Gooi- en Vechtstreek	21	47	0	68
Haarlemmermeer	10	20	0	30
Amsterdam, uitgezonderd het stadsdeel Zuidoost	21	43	6	70
Totaal	92	195	19	306

Openbaar vervoer

De aankomsttijden van de bezoekers die per openbaar vervoer komen, zullen naar verwachting weinig afwijken van die van de bezoekers die per auto komen. Indien van alle bioscoopbezoekers 75% in het laatste uur voor de aanvang van de voorstelling aankomt, dan arriveert ongeveer de helft daarvan gelijk met de bezoekers van het stadion en de evenementenhal.

In tabel 4.2.2.4 is een overzicht gegeven van de aantallen bioscoopbezoekers die per openbaar vervoer zullen reizen.

Deze per openbaar vervoer reizende bioscoopbezoekers vertegenwoordigen slechts een zeer klein deel van het totale aantal reizigers per openbaar vervoer van en naar het Centrumgebied. Vooral de bezoekers van het stadion zijn relatief groot in aantal. Op grond daarvan kan worden vastgesteld dat de per openbaar vervoer van en naar de bioscoop reizende bezoekers niet tot capaciteitsproblemen bij de verschillende vormen van openbaar vervoer zullen leiden.

Tabel 4.2.2.4. Aantallen per openbaar vervoer reizende bioscoopbezoekers naar gebied van herkomst tussen 18.30 en 19.30 uur.

Gebied van herkomst	trein	metro	streekbus	stadsbus
Amsterdam Zuidoost	0	8	4	4
Amstelveen	0	0	15	0
Aalsmeer	0	0	4	0
Diemen	0	1	1	1
Ouder-Amstel	0	1	1	0
Gooi- en Vechtstreek	17	0	4	0
Haarlemmermeer	5	0	5	0
Amsterdam, uitgezonderd het stadsdeel Zuidoost	7	8	3	3
Totaal	29	18	37	8

De laatste vertrektijden van de buslijnen 59 en 60 vanaf het station Bijlmer liggen tussen 0.00 of 1.00 uur. De laatste metro vertrekt tussen 0.00 en 0.30 uur. De laatste trein richting Amsterdam Centraal vertrekt om 0.40 uur en richting Utrecht om 0.51 uur. 's Nachts kunnen bezoekers uit Amsterdam gebruik maken van de nachtbussen. Een tweetal lijnen (buslijn 76 en 77) doet het station Bijlmer aan. Deze vertrekken elk half uur. Bezoekers uit andere gebieden zijn aangewezen op taxivervoer. Opgemerkt kan worden dat de bovengenoemde vertrektijden gelden voor 1996. Toekomstige tijden kunnen nog niet worden opgegeven, aangezien deze jaarlijks worden vastgesteld. Het Vervoerbedrijf van de gemeente Amsterdam heeft mondeling medegedeeld in overleg de laatste vertrektijden zonodig aan te passen aan de eindtijden van de filmvoorstellingen.

Autoverkeer

Voor het onderzoek naar de beschikbare wegcapaciteit in relatie tot de bezoekers van de multiplex is bovenstaand de maatgevende periode vastgesteld op woensdagavond tussen 18.30 en 19.30 uur, daarbij uitgaande van een maximaal aanbod aan recreatieve mogelijkheden in het Centrumgebied. In die periode wordt op het wegennet nog een deel van het spitsverkeer afgewikkeld, komt een deel van de 50.000 bezoekers van een evenement in het stadion aan en arriveert een deel van de 5.000 bezoekers van de evenementenhal.

In die periode komen ook in totaal 195 bezoekers per auto naar de bioscoop. Uitgaande van een gemiddelde bezetting van een auto van 2,5 personen resulteert dit in een aantal auto-aankomsten tussen 18.30 en 19.30 van 78. Aan de hand van de herkomst en de verwachte routekeuze zijn deze auto's toegedeeld aan het wegennet in het studiegebied. Door deze aantallen per wegvak te vermeerderen met de verkeersintensiteiten volgens de autonome ontwikkeling is de verkeersbelasting per wegvak bepaald.

De 78 motorvoertuigen, die zullen worden gebruikt door de bioscoopbezoekers, vallen in het niet bij de ongeveer 6.750 motorvoertuigen, die tijdens het maatgevende uur op het wegennet naar het stadion zullen rijden. Daarbij blijken slechts op enkele wegvakken capaciteitsproblemen te ontstaan. Dit betreft met name de noordelijke afrit van de Gaasperdammerweg op de Muntbergweg, de Hondsrug-

weg, een deel van de Hoogoorddreef en het deel van de Bijlmerdreef ten westen van de Gooiseweg.

Vastgesteld kan worden dat de omvang van het door de bioscoopbezoekers veroorzaakte autoverkeer, relatief ten opzichte van de reeds aanwezige auto's, zo gering is dat de capaciteitsproblemen, die op enkele wegvakken zullen ontstaan, niet aan de bezoekers van de multiplex zijn toe te schrijven.

Parkeren van personenauto's

In bijlage 13.8 van de hoofdbijlage 13 is voor de woensdag- en zaterdagavond de modal-split per voorstelling weergegeven. Uit deze bijlage is af te leiden hoeveel parkeerplaatsen er op die avonden gemiddeld nodig zullen zijn. In tabel 4.2.2.5 is dit samengevat.

Tabel 4.2.2.5. Aantallen verwachte auto's op woensdag- en zaterdagavond.

1 ^e avondvoorstelling op woensdag	208
2 ^e avondvoorstelling op woensdag	185
1 ^e avondvoorstelling op zaterdag	342
2 ^e avondvoorstelling op zaterdag	510

In het algemeen zullen de bezoekers die met de auto naar de multiplex komen, kunnen parkeren in de parkeergarage onder de multiplex. PATHÉ CINEMAS zal in overleg met de beheerder van de parkeergarage en de andere gebruikers van de garage afspraken maken over het aantal te reserveren plaatsen. De aantallen uit tabel 4.2.2.5 geven aan dat het aanbod van 1.400 parkeerplaatsen in de garage, hoewel daarvan slechts een deel beschikbaar zal zijn voor de bezoekers van de multiplex, gemiddeld aansluit op de vraag naar parkeerplaatsen.

Uit de 'Parkeerbalans Centrumgebied Amsterdam Zuid-Oost' (dRO Amsterdam, november 1995) blijkt dat in het geval van een volledige bezetting van de theaterzalen, de multiplex en de evenementenhal er in het Centrumgebied een tekort van ruim 800 parkeerplaatsen kan ontstaan. Echter binnen een loopafstand van maximaal 300 meter zijn er elders wel in totaal 930 alternatieve parkeerplaatsen beschikbaar, waar de multiplexbezoekers hun auto kunnen parkeren. Deze parkeerplaatsen worden overdag door de daar gevestigde bedrijven gebruikt.

4.3. Autonome ontwikkeling

De autonome ontwikkeling zal in een tweetal opzichten afwijken van het planalternatief:

- de bouw van de multiplex vindt niet plaats, waardoor de bouwka-
vel van de multiplex braak blijft liggen en
- het verkeer dat met de bouw van de multiplex gepaard zal gaan, zal
niet worden gegenereerd.

Voor het overige zal de ontwikkeling van het Centrumgebied Amsterdam Zuidoost gelijk zijn aan die geldend voor het planalternatief.

Gezien de intenties van de gemeente Amsterdam om in het Centrumgebied Amsterdam Zuidoost een grote verscheidenheid aan recreatieve voorzieningen te ontwikkelen is het als niet reëel te beschouwen, dat het deel van het Centrumgebied, waar de multiplex zal worden gebouwd, braak zal blijven liggen. De autonome ontwikkeling is dan ook te beschouwen als zuivere referentie en niet als een reëel te beschouwen alternatief.

Een gedetailleerde beschrijving van de autonome ontwikkeling staat in hoofdstuk 5.

4.4. Meest milieuvriendelijke alternatief

Het meest milieuvriendelijke alternatief wordt in hoofdstuk 7 behandeld.

5. Bestaande toestand en autonome ontwikkeling

In bijlage 11.1 is op een viertal foto's een impressie gegeven van de bestaande toestand van het bestemmingsplangebied. Bijlage 11.2 bevat een plattegrond van (de omgeving van) het Centrumgebied Amsterdam Zuidoost na de ingebruikname van het stadion 'Amsterdam Arena' in 1996.

5.1. Algemeen

In dit hoofdstuk wordt de bestaande toestand en de autonome ontwikkeling daarvan - de ontwikkeling van het studiegebied zonder multiplex - beschreven. De grens van het studiegebied voor de aspecten 'verkeer en vervoer', 'geluid' en 'lucht' wordt gevormd door achtereenvolgens de rijksweg A10, het Amsterdam-Rijnkanaal, het Gein, de rijksweg A2, de rijksweg A9 en de Amstel (in figuur 1 is het studiegebied op kaart weergegeven). De grens is bepaald op grond van de te verwachten kwantificeerbare verkeersaantrekkende werking ten gevolge van de vestiging van de multiplex.

In de rapporten 'MER Pathé Multiplex Centrumgebied Amsterdam Zuidoost, deelonderzoek Verkeer en Vervoer' en 'MER Pathé Multiplex Centrumgebied Amsterdam Zuidoost, deelonderzoek Lucht en Geluid' zijn het verkeer en vervoer, de geluidhinder en de luchtverontreiniging in het studiegebied voor de bestaande toestand en de autonome ontwikkeling onderzocht. De belangrijkste uitkomsten hiervan zijn in de paragrafen 5.2, 5.3 en 5.4 weergegeven.

Onder de *bestaande toestand* wordt die toestand verstaan, zoals deze bestond ten tijde van de aanvang van de onderhavige m.e.r.-procedure: medio 1995.

De *autonome ontwikkeling* van de bestaande toestand is die toestand die in het jaar 2005 zal ontstaan ten gevolge van ontwikkelingen in het studiegebied zonder de realisatie van de multiplex. In het bijzonder kunnen daarbij de volgende zaken worden onderscheiden:

- *Autonome ontwikkelingen in de Amsterdamse regio ten aanzien van verkeer en vervoer.*

Het verkeersbeeld in de Amsterdamse regio voor het jaar 2005 wordt, naast de verwachte ontwikkeling van inwoners en arbeidsplaatsen, bepaald door een aantal van factoren. Deze kunnen grofweg worden ingedeeld in beleidsfactoren en infrastructurele factoren.

De beleidsfactoren zijn uitgewerkt in een tweetal beleidsscenario's, die de basis vormen voor de verkeersprognoses voor 2005. Het eerste scenario is de 'Doelstellingenvariant', uitgangspunt voor het Regionale Verkeers- en Vervoersplan voor de regio Amsterdam, en het tweede de 'Actuele Basisvariant', waarin wordt uitgegaan van een geactualiseerd en volgens, de huidige trends voortgezet, pakket van maatregelen op het gebied van verkeer en vervoer.

De beleidsmaatregelen uit de 'Doelstellingenvariant' zullen volgens de

uitgevoerde berekeningen uiteindelijk resulteren in een groei van het autoverkeer in de Amsterdamse regio van maximaal 20%. Om dit te bereiken zou het verkeer in de stad Amsterdam niet mogen groeien. De 'Actuele Basisvariant' leidt tot meer groei van het autoverkeer (40%). Hieraan liggen minder ver strekkende automobilitéitsbeperkende maatregelen ten grondslag. De overige bepalende uitgangspunten, zijnde de socio-economische invoergegevens en de infrastructurele wijzigingen van het wegnnet en het openbaar vervoernet, zijn in beide varianten gelijk. Het verschil tussen de 'Doelstellingenvariant' en het 'Actuele Basisscenario' wordt derhalve bepaald door de automobilitéitsbeperkende maatregelen, die in de 'Doelstellingenvariant' verder reiken dan in het 'Actuele Basisscenario'.

De huidige opvatting is dat het 'Actuele Basisscenario' meer werkelijkheidswaarde heeft dan de 'Doelstellingenvariant'. Om die reden is in het onderhavige MER uitgegaan van het 'Actuele Basisscenario'.

In de verkeersstudie 'Omval-AMC' (dRO Amsterdam, 1996) wordt binnen de 'Actuele Basisvariant' onderscheid gemaakt tussen een zogenaamd 'autonoom' en een 'intensief' scenario. Hoewel in de studie 'Omval-AMC' voor het 'intensieve' scenario wordt uitgegaan van het zichtjaar 2010, is een snellere ontwikkeling van dit scenario niet uitgesloten. Om onderschatting van mogelijke problemen met betrekking tot 'verkeer en vervoer' te voorkomen is om die reden ervoor gekozen om uit te gaan van het 'intensieve' scenario. Dit betekent dat de bezetting van de bedrijfs- en kantoorruimte, die al in het studiegebied is gerealiseerd en, voor zover te voorzien, nog zal worden gerealiseerd, optimaal zal zijn.

- *Autonome ontwikkelingen ten aanzien van ruimtelijke ordening.*
De autonome ontwikkeling van de ruimtelijke ordening wordt beschreven in het bestemmingsplan, waarvoor dit MER is opgesteld. In paragraaf 5.5 wordt hiervan een overzicht gegeven. Samengevat gaat de autonome ontwikkeling in het Centrumgebied Amsterdam Zuidoost uit van de realisatie van het stadion 'Amsterdam Arena', de evenementenhal, een theater en een aantal nevenfuncties, waaronder cafés, restaurants en een hotel.
- *Autonome ontwikkeling ten aanzien van 'geluid' en 'lucht'.*
Ten aanzien van het thema 'geluid' is uitgegaan van het gelijkblijven van de geluidemissie per voertuig tussen 1995 en 2005. Voor de emissie van lucht door motorvoertuigen is uitgegaan van een reductie conform de aannames zoals die zijn verwoord in een studie van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieuhygiëne.

5.2. Verkeer en vervoer

5.2.1. Openbaar vervoer

Bestaande toestand

In het Centrumgebied Amsterdam Zuidoost ligt het station Bijlmer, een belang-

rijk knooppunt voor het openbaar vervoer. Hier komen zowel de trein, de metro als het stads- en streekvervoer. Vanaf dit station zijn rechtstreekse verbindingen met verschillende stations in Nederland mogelijk. In de nabijheid van het station Bijlmer ligt het station Duivendrecht. Ook vanaf dit station zijn rechtstreekse verbindingen mogelijk met onder meer Amersfoort en Schiphol.

De metro biedt de inwoners van het centrum van Amsterdam en die van Duivendrecht een rechtstreekse verbinding met het Centrumgebied. Inwoners van Amsterdam Zuid, Diemen en het oostelijke gedeelte van Amsterdam Zuid-oost moeten ten hoogste éénmaal overstappen om het Centrumgebied te bereiken.

Het streekbusnet zorgt voor rechtstreekse verbindingen met Schiphol, Amstelveen, Utrecht, Hilversum, Uithoorn en Almere. Vrijwel alle streekbussen hebben een halte op het station Bijlmer.

Het stadsbusnet is hoofdzakelijk gericht op de binnenstedelijke verbindingen en de verbindingen met Amsterdam Zuid en Amsterdam Oost.

De capaciteit van het openbaar vervoer in en rond Amsterdam Zuidoost is voldoende om zelfs tijdens het spitsuur het aanbod van reizigers zonder problemen te verwerken.

Autonome ontwikkeling

Het station Bijlmer zal, ook in de toekomst, een zeer belangrijke rol blijven spelen in het functioneren van het uiteindelijke Centrumgebied Amsterdam Zuidoost. De bereikbaarheid van het gebied zal verder worden verbeterd, met als gevolg meer rechtstreekse verbindingen met de verschillende herkomst- en bestemmingsgebieden.

In 2005 zullen de Utrechtboog en de Zuidwestboog zijn aangelegd. Door de aanleg van de Utrechtboog zal een rechtstreekse verbinding met de stations in het westen van Amsterdam ontstaan. De aanleg van de Zuidwestboog zal een rechtstreekse verbinding van de stations Duivendrecht, Diemen-Zuid en Bijlmer met de stations aan de zuidkant en de westkant van Amsterdam mogelijk maken. Na realisering van deze bogen zal het aantal stations, waarmee rechtstreekse verbindingen bestaan, fors toenemen.

In het jaar 2005 zal tevens de Ringlijn zijn verwezenlijkt. De ingebruikname van deze lijn zorgt voor een rechtstreekse verbinding van Amsterdam Zuidoost met het westen van Amsterdam. Voor de reizigers tussen deze gebieden scheelt dit tenminste één overstap. De Noordzuidlijn zal pas na 2005 gereed kunnen zijn. Deze lijn zal weliswaar het studiegebied niet aandoen, maar kan wel bijdragen aan de verbetering van de verbinding tussen Amsterdam Zuidoost en de rest van Amsterdam. Reizigers tussen deze gebieden krijgen in de toekomst de mogelijkheid op het station Zuid-WTC over te stappen van de Ringlijn op de Noordzuidlijn en omgekeerd. Op het traject tussen het station Bijlmer en het station Gein ontstaat vanaf 1996 een hogere frequentie van de metro/sneltram, aangezien op dat traject zowel de Ringlijn als de metro zullen rijden.

Een belangrijke nieuwe busverbinding vormt de Zuidtangent, die loopt van Haarlem via Schiphol en Amstelveen naar Amsterdam Zuidoost. Dit wordt een hoogwaardige busverbinding met veel comfort. Door de eigen infrastructuur (vrije busbaan) in combinatie met een beperkt aantal halteplaatsen zal de Zuidtangent een snelle verbinding tussen de genoemde plaatsen bieden.

Ten behoeve van het openbaar vervoer zal naast de Burgemeester Stramanweg een vrijliggende busbaan worden aangelegd. Via de Holterbergweg zal deze vrije baan aansluiten op het station Bijlmer.

Vanaf 1996 zal het stadion in gebruik zijn. Uitgaande van een maximaal aanbod aan evenementen zullen in het maatgevende uur (18.30-19.30) in totaal 12.900 bezoekers in het Centrumgebied per openbaar vervoer arriveren.

Bij de meeste openbaar vervoerverbindingen treden geen problemen op. Het stads- en streekvervoer kan de reizigersstromen goed verwerken. Problemen ontstaan op enkele treinverbindingen. Deze zijn echter beperkt (MER 'Stadion Amsterdam'). Slechts enkele treinverbindingen zullen met een tekort aan capaciteit te maken kunnen krijgen. Echter, gezien het feit dat de capaciteit van het openbaar vervoer tijdens de spitsuren groter is dan tijdens het maatgevende uur, kunnen door de inzet van extra materieel tijdens evenementen capaciteitstekorten worden voorkomen.

5.2.2. Autoverkeer

Bestaande toestand

In bijlage 5 is een overzicht van het wegennet in het studiegebied opgenomen. De Burgemeester Stramanweg vormt in westelijke richting de verbinding tussen het lokale wegennet en de rijksweg A2 en voert in oostelijke richting naar de Gooiseweg. Tijdens de werkzaamheden ten behoeve van de bouw van het stadion 'Amsterdam Arena' is de Burgemeester Stramanweg om de bouwplaats van het stadion heen geleid.

De wegafzettingen en veranderingen in het Centrumgebied veroorzaken, tot de definitieve oplevering van de wegen en het stadion eind 1996, een beperking van de verkeerscapaciteit. Door deze capaciteitsbeperking wijkt een deel van het autoverkeer dat het werkgebied in de avondspits verlaat, uit naar de aansluiting Muntbergweg / Gaasperdammerweg, waardoor hier extra congestie optreedt. De overige wegen rond de bouwlocatie kunnen het huidige verkeersaanbod goed verwerken. In de overige delen van het studiegebied staan op de rijksweg A10-oost en de aansluiting Gaasperdammerweg / rijksweg A1 (richting 't Gooi en Almere) regelmatig files door een tekort aan capaciteit.

De periode die voor dit onderzoek van belang is (18.30 - 19.30 uur) kenmerkt zich door lagere verkeersintensiteiten dan die in de spitsperiode. Voor het studiegebied geldt globaal dat in deze periode ongeveer 58% van de spitsuurintensiteit optreedt. Door deze lagere verkeersintensiteiten komen tussen 18.30 uur en 19.30 uur geen files meer voor.

In de bestaande toestand (zie tabel 5.2.2.1) worden per etmaal door het wegver-

keer op het onderzochte wegennet 4.222 duizend km afgelegd. Het vrachtverkeer neemt hiervan 328 duizend km voor zijn rekening. Verder wordt een groot deel van deze kilometers verreden op de in het onderzoek opgenomen autosnelwegen (3.397 duizend). Op de overige wegen worden 825 duizend km afgelegd, waarvan 718 duizend door personenauto's en 107 duizend door het vrachtverkeer.

Tabel 5.2.2.1. Kernuitkomsten voor de automobilititeit voor de bestaande toestand en de autonome ontwikkeling.

	<i>Bestaande toestand</i>		<i>Autonome ontwikkeling</i>	
	Studiegebied	Bebouwde kom	Studiegebied	Bebouwde kom
KM _{pv}	3.894	718	4.787	867
KM _{vr}	328	107	414	142
KM _{pv} + KM _{vr}	4.222	825	5.201	1.009

KM_{pv}: Aantal duizenden kilometers, per etmaal verreden door personenauto's.

KM_{vr}: Aantal duizenden kilometers, per etmaal verreden door vrachtauto's.

Met betrekking tot het parkeren in en rond het Centrumgebied, in de bestaande toestand, kan worden vastgesteld dat geen sprake is van problemen.

Autonome ontwikkeling

Na de realisering van het stadion zal de Burgemeester Stramanweg door middel van een tunnel onder het stadion doorgetrokken worden naar de Dolingadreef. Een ongelijkvloerse aansluiting op de Holterbergweg met de nodige opstelvakken bij de kruisingen zal voor voldoende verkeerscapaciteit zorgen en daarmee voor een goede bereikbaarheid per auto. Een deel van de huidige omgelegde Stramanweg zal blijven bestaan als (doodlopende) toegangsweg tot het Centrumgebied. Deze weg zal uitmonden in een ondergrondse parkeergarage met een capaciteit van ongeveer 1.400 plaatsen.

Voor een overzicht van de infrastructuur in het studiegebied wordt verwezen naar bijlage 6.

Naast de Burgemeester Stramanweg zal het studiegebied een nieuwe ontsluiting krijgen in de vorm van een nieuwe verbinding tussen het kruispunt van de rijkswegen A2 en A9 en de Meibergdreef aan de zuidzijde van Bullewijk. Deze aansluiting zal de capaciteitsproblemen in de avondspits bij de aansluiting Gaasperdammerweg / Muntbergweg voor een groot deel oplossen.

Op een aantal wegen zal ook in 2005 de kans op congestie blijven bestaan. Dit zal met name het geval zijn in de avondspits van 16.00 - 18.00 uur op de rijksweg A10-oost en bij de aansluiting Gaasperdammerweg / rijksweg A1.

Evenals voor de bestaande toestand geldt, zal op de wegen in het studiegebied in het voor de bioscoop maatgevende uur (18.30 - 19.30 uur) sprake zijn van een, ten opzichte van het spitsuur, sterke afname van de verkeersintensiteiten. Tijdens dit uur komen er ten gevolge van activiteiten in het stadion 6.750 auto's

in het studiegebied aan, hetgeen relatief de verkeersintensiteit aanzienlijk zal doen toenemen.

De autonome ontwikkeling zal tot gevolg hebben dat per etmaal door het wegverkeer op het onderzochte wegennet 5.201 duizend km zullen worden afgelegd (4.787 door de personenauto's en 414 door het vrachtverkeer). Binnen de bebouwde kom worden hiervan 867 door de personenauto's afgelegd en 142 door het vrachtverkeer (zie tabel 5.2.2.1).

In het gehele studiegebied zal de totale automobilititeit in 2005 ten opzichte van de bestaande toestand met ruim 23% stijgen en binnen de bebouwde kom met ruim 22%.

Uit de 'Parkeerbilans Centrumgebied Amsterdam Zuidoost' (dRO Amsterdam, november 1995) blijkt dat de autonome ontwikkeling niet of nauwelijks parkeeroverlast tot gevolg zal hebben. De uitgewerkte parkeerbilans geeft aan dat de vraag en het aanbod van de parkeerplaatsen met elkaar in overeenstemming zijn.

5.2.3. Langzaam verkeer

Bestaande toestand

In de huidige situatie is het Centrumgebied voor het langzaam verkeer slecht bereikbaar. De bouw van het stadion is daar de oorzaak van. De voet- en fietspaden zijn omgeleid, waardoor sprake is van omloop(rij)bewegingen. Eind 1996 zal, na oplevering van het stadion, de fietsinfrastructuur weer optimaal zijn. Tot die tijd moet vooral het doorgaand fietsverkeer tussen Ouderkerk aan de Amstel en Amsterdam Zuidoost omrijden. De fietsers kunnen, komend uit Ouderkerk aan de Amstel, aan de zuidzijde van het Centrumgebied over de Hoogoorddreef Amsterdam Zuidoost bereiken en aan de noordkant via de onderdoorgang bij het station Strandvliet. Het fietsverkeer in de richting noord-zuid kan ook tijdens de bouw van het stadion over de Holterbergweg worden afgewikkeld.

Autonome ontwikkeling

Het huidige, fijnmazige fietspadennet in Amsterdam Zuidoost, gelegen op het maaiveld en kruisingsvrij ten opzichte van andere verkeerssoorten, zal ook in de toekomst blijven bestaan. Dit netwerk van fietspaden zal door middel van twee hoofdfietspaden op het Centrumgebied worden aangesloten. Het ene is een in de richting oost-west lopend fietspad ten zuiden van station Bijlmer en het andere een hieraan evenwijdig lopend fietspad ten noorden van station Bijlmer. Daarnaast zullen de fietsers gebruik kunnen maken van een secundaire fietsroute in oost-westelijke richting. Deze route zal tussen de beide hoofdfietspaden in liggen en onder station Bijlmer doorlopen. De meeste fietsers met bestemming het Centrumgebied zullen uit Amsterdam Zuidoost komen en in mindere mate uit de omliggende gebieden.

Zoals reeds eerder gesteld, zal in het Centrumgebied een boulevard worden aangelegd. Deze boulevard zal het stadion 'Amsterdam Arena' via het station Bijlmer met de Amsterdamse Poort verbinden en in beginsel slechts toegankelijk zijn voor voetgangers.

5.3. Geluid

In het studiegebied zijn 8.954 woningen in het onderzoek naar de geluidhinder ten gevolge van het wegverkeer opgenomen, waarvan 6.117 binnen de bebouwde kom, dat wil zeggen, niet binnen de invloedssfeer van de in het onderzoek opgenomen autosnelwegen. Deze gegevens zijn door OMEGAM, Amsterdam verzameld in het kader van het project 'Regionale Verkeersmilieukaart ROA', afgerond in 1995. Van deze woningen zijn er in de bestaande toestand 141, die een maatgevende geluidbelasting (etmaalwaarde) van de gevel hebben, die groter is dan 65 dB(A). Deze woningen zijn alle binnen de bebouwde kom gelegen. Uitgaande van de autonome ontwikkeling zal dit aantal oplopen tot 867, waarvan 561 binnen de bebouwde kom. In de bestaande toestand zijn er 6.694 geluidgehinderden, waarvan 5.040 binnen de bebouwde kom. In 2005 zal dit aantal toenemen tot 7.211 (5.332 in de bebouwde kom).

Opgemerkt dient te worden dat de uitkomsten betrekking hebben op die wegvakken, waarlangs zich woningen op een relevante afstand van de weg bevinden. In geval van andersoortige bebouwing, zoals bijvoorbeeld een kantoorgebouw, of in het geheel geen bebouwing, is het wegvak niet in de uitkomsten betrokken.

Tabel 5.3.1. Kernuitkomsten voor de geluidhinder voor de bestaande toestand en de autonome ontwikkeling.

	<i>Bestaande toestand</i>		<i>Autonome ontwikkeling</i>	
	Studiegebied	Bebouwde kom	Studiegebied	Bebouwde kom
A_{hind}	6.694	5.040	7.211	5.332
$W_{>65}$	141	141	867	561
A_{won}	8.954	6.117	8.954	6.117

A_{hind} : Aantal gehinderden.

$W_{>65}$: Aantal woningen met een geluidbelasting van meer dan 65 dB(A).

A_{won} : Aantal woningen.

5.4. Lucht

Het onderzoek naar de luchtverontreiniging ten gevolge van het wegverkeer

Verspreiding

In de bestaande toestand wordt de grenswaarde voor stikstofdioxide ($135 \mu\text{g}/\text{m}^3$ betrekking hebbend op het 98-percentiel van uurgemiddelde concentraties) slechts langs één deel van de Burgemeester Stramanweg, gelegen tussen de rijksweg A2 en het in aanbouw zijnde stadion 'Amsterdam Arena' overschreden. De grenswaarde voor benzeen ($10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor het jaargemiddelde) wordt niet overschreden.

De richtwaarde voor stikstofdioxide ($80 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor het 98-percentiel van uurgemiddelde concentraties) wordt in de bestaande toestand op alle onderzochte

wegen overschreden, aangezien het achtergrondgehalte op zich al hoger is dan de richtwaarde. De richtwaarde voor benzeen ($5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor het jaargemiddelde) werd in 1995 langs 8,5 % (12,5 km) van het onderzochte wegennet overschreden.

In 2005 zal geen overschrijding van de grenswaarde voor stikstofdioxide en benzeen plaatsvinden.

De richtwaarde voor stikstofdioxide zal in 2005 langs 20 % (30,0 km) van het in het onderzoek opgenomen wegennet worden overschreden. De richtwaarde voor benzeen zal in 2005 niet worden overschreden.

Emissie

Voor koolmonoxide, stikstofoxiden, de vluchtige organische stoffen (VOS) en kooldioxide is de totale uitworp in het studiegebied vastgesteld voor de bestaande toestand en de autonome ontwikkeling. In onderstaande tabel 1 staan de uitkomsten hiervan.

Tabel 5.4.1. Totale emissie van koolmonoxide, stikstofoxiden, de vluchtige organische stoffen (VOS) en kooldioxide voor de bestaande toestand en de autonome ontwikkeling, uitgedrukt in tonnen per jaar.

	Bestaande toestand	Autonome ontwikkeling
CO	6.510	4.712
NO _x	4.176	2.097
VOS	1.061	693
CO ₂	331.878	309.103

In tabel 5.4.1 zijn de emissies door het wegverkeer weergegeven, zoals deze in het studiegebied plaatsvinden in de bestaande toestand en de autonome ontwikkeling. Uit deze tabel blijkt dat de emissies in de 2005 lager zullen zijn dan in 1995, ondanks de toename van het verkeer op het onderzochte wegennet. Dit komt tot stand doordat in de toekomst de emissie per voertuig zal afnemen (Van Wee, G.P. e.a.) en het effect van deze afname kwantitatief groter zal zijn dan de emissievermeerdering die door de toename van het verkeer wordt veroorzaakt. De toename van het verkeer wordt derhalve gecompenseerd, en meer dan dat, door de afname van de emissie per motorvoertuig.

5.5. Stedebouwkundig karakter

De planvorming voor de stedebouwkundige inrichting van het Centrumgebied Amsterdam Zuidoost heeft in de afgelopen jaren een ontwikkelingsproces doorgemaakt (ontwerp-bestemmingsplan 'Bioscoop / Evenementenhal Centrumgebied Amsterdam Zuidoost', dRO Amsterdam, 1995). In het Plan van Aanpak Amstel III, een rapport dat werd opgesteld in een samenwerkingsverband tussen gemeente en bedrijfsleven en waarvan de doelstelling was de kwaliteiten van het bedrijfsgebied Zuidoost (Amstel III) tussen de rijksweg A2 en de spoorlijn Amsterdam-Utrecht te verbeteren, zijn voor het Centrumgebied reeds in 1991 de

uitgangspunten voor een multifunctioneel kantoren- en bedrijvencentrum vastgesteld.

De bouw van het stadion 'Amsterdam Arena' aan de Burgemeester Stramanweg in het Centrumgebied, dat in augustus 1996 in gebruik zal worden genomen, deed de belangstelling voor de vestiging van nieuwe publieksvoorzieningen toenemen. Dit heeft ertoe geleid dat thans in de stedenbouwkundige uitwerking van de plannen voor het Centrumgebied Amsterdam Zuidoost wordt gestreefd naar de verwezenlijking van een zogenaamd nevencentrum van Amsterdam met functies die met betrekking tot omvang en verscheidenheid het verzorgingsgebied van het stadsdeel Zuidoost zullen overschrijden. De huidige plannen voor de stedenbouwkundige inrichting van het Centrumgebied Amsterdam Zuidoost voorzien in de vestiging van culturele voorzieningen, sportfaciliteiten, woningen, kantoren, horeca-inrichtingen en grootschalige winkels. Een tweede regionaal centrum in Amsterdam wordt beoogd. In dat centrum zullen het bestaande winkelcentrum de 'Amsterdamse Poort', met onder andere woningen, enkele bijzondere bankgebouwen en het stadion/transeriumcomplex 'Amsterdam Arena', belangrijke onderdelen zijn.

De bovengeschetste ontwikkeling van het Centrumgebied is niet in de laatste plaats bevorderd door de van oudsher goede bereikbaarheid, de ruime parkeermogelijkheden en het aangename verblijfsklimaat, waardoor het gebied ook als een centrum voor bewoners van andere delen van Amsterdam en de regio kan worden beschouwd. De uitstekende ligging van het stadsdeel, zowel wat betreft de bereikbaarheid per auto als per openbaar vervoer, kan evenwel nog sterker worden benut. Deze bereikbaarheid zal de komende tien jaar daarbij nog worden verbeterd. De reconstructie van de Burgemeester Stramanweg, een directe verbinding van het stadsdeel Zuidoost met de rijksweg A2, zal in augustus 1996 gereed zijn. De bereikbaarheid per openbaar vervoer zal worden geoptimaliseerd door de zogenoemde 'Zuidtangent', een rail- of busverbinding, die vanuit IJmuiden, via Haarlem, het station Bijlmer zal aandoen, en vervolgens verder zal gaan richting Weesp. De NS-lijn Amsterdam-Utrecht zal worden verdubbeld en de sneltram Sloterdijk-Gein zal worden gerealiseerd. Van groot belang zal de aanleg van de 'Utrechtboog' zijn, aangezien daarmee een directe treinverbinding van het Centrumgebied Zuidoost met Schiphol en de Randstad mogelijk zal worden.

De stedenbouwkundige planvorming speelt in op de voorgenomen verbetering van de bereikbaarheid en de daarvoor benodigde infrastructurele werken, zoals een nieuw station Bijlmer. De openbare ruimte is bepalend voor de opzet van het plan. De boulevard zal het stadion via het station Bijlmer met de Amsterdamse Poort verbinden. Aan die boulevard zullen de overige publieks- en culturele voorzieningen, waaronder de multiplex van PATHÉ CINEMAS, (kunnen) worden gevestigd. Verder voorzien de plannen in de bouw van grootschalige winkels, een theater en een evenementenhal aan deze boulevard. Voor de schaal van de gebouwen en kavels zal worden uitgegaan van de bebouwing in het werkgebied. Het stadion is bij voorbeeld vergelijkbaar met het AMC-complex (Academisch Medisch Centrum). De schaal van de Amsterdamse Poort zal worden voortgezet in de schaal van de functies op maaiveld, zoals foyers, grand cafés, kiosken en de inrichting van het openbare gebied. Op deze

manier wordt een relatie gelegd tussen de gebieden ter weerszijden van de spoorlijn. De zogenaamde 'plint'bebouwing, de bebouwing direct rondom het stadion/transferiumcomplex verzacht de overgang van de schaal van het gebouw naar het openbare gebied en schermt bovendien de parkeerlagen van het transferium af. De plintbebouwing levert activiteiten rondom het stadion, ook op de momenten dat het stadion niet in gebruik is, waardoor een levendig stedelijk klimaat kan ontstaan. Om een stedelijk klimaat te kunnen realiseren, is het van essentieel belang dat de functies aan de boulevard zich met foyers, cafés en overige voorzieningen op maaiveldniveau richten op het openbare gebied.

Een impressie van de inrichting van de boulevard is weergegeven in bijlage 12.5.

Het verwachte intensieve gebruik maakt het mogelijk een ondergrondse openbare parkeergarage te realiseren met ongeveer 1.400 parkeerplaatsen, die onder de te bouwen culturele voorzieningen zal worden aangelegd (zie bijlage 12.3).

De nieuwe kantoorbebouwing (binnen een afstand van ongeveer 500 meter van het station Bijlmer) wordt voortgezet aansluitend op de bestaande kantoorstrook rondom de culturele voorzieningen. De grootschalige detailhandel is in hoofdzaak aan de westzijde van het plangebied gesitueerd met een bouwhoogte die overeenkomt met de bouwhoogte van de aangrenzende bedrijfsbebouwing.

Het station Bijlmer speelt een cruciale rol in het functioneren van dit nieuwe stedelijke centrum, niet alleen vanuit het oogpunt van bereikbaarheid, maar vooral ook vanuit een ruimtelijk perspectief. Het station is namelijk de schakel tussen de twee gebiedsdelen aan weerszijden van de spoordijk.

Thans is, voor het gebied ter weerszijden van de spoorlijn, een formeel stedenbouwkundig plan, met daarin een nadere beschouwing van de programmering, in voorbereiding.

5.6. Sociale veiligheid

Een belangrijk aspect bij de stedenbouwkundige ontwikkeling van het Centrumgebied is het waarborgen van een goede sociale veiligheid.

In de bestaande toestand speelt dit aspect vooral een rol in het westelijke deel van het Centrumgebied, en met name in het winkelcentrum 'De Amsterdamse Poort', waar overdag veel mensen komen. Naast de functie 'winkelcentrum' heeft het gebied ook een woonfunctie. Overdag, tijdens de uren, waarop de winkels zijn geopend, wordt er in het winkelcentrum intensief door politie en stadswachten gesurveilleerd. Gedurende die periode wordt het gebied gemiddeld als redelijk veilig ervaren. De bewoners van het gebied ervaren hun woonklimaat als minder veilig. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door het relatief grote aantal inbraken in auto's die in de parkeergarages staan.

In de toekomst zal het Centrumgebied een veilige uitstraling moeten hebben, wil het concept van een tweede uitgaanscentrum naast dat van de Amsterdamse binnenstad niet mislukken. Om tot een juiste inpassing van het veiligheidsaspect in de stedenbouwkundige planvorming te komen, wordt gestructureerd overleg

gevoerd tussen vertegenwoordigers van de politie, het stadsdeelbestuur, het stadion 'Amsterdam Arena' en de marktpartijen. Door middel van dit overleg wordt het aspect 'sociale veiligheid' integraal in het ontwerp voor de openbare ruimte meegenomen. Met betrekking tot de structuur van de openbare ruimte betekent dit

- een duidelijke hiërarchie in de structuur waarbij de wandelboulevard als centrale ruimte zal functioneren en de toegangen tot de verschillende functies aan deze wandelboulevard worden gesitueerd;
- het zo ruim mogelijk uitvoeren van de noodzakelijke onderdoorgangen en tunnels;
- het minimaliseren van het aantal obstakels in de openbare ruimte;
- het creëren van zoveel mogelijk functies gespreid over de tijd, waaronder de functie wonen, die in beginsel in het Centrumgebied zal worden ondergebracht;
- het afstemmen van de vorm en inrichting van de wandelboulevard op grote groepen gebruikers en het tegelijkertijd creëren van een prettig verblijfsklimaat door middel van goede keuzes met betrekking tot de verlichting, het doorzicht en de te gebruiken materialen.

Met betrekking tot het beheer van de openbare ruimte betekent dit

- het ontwikkelen van plannen om de verschillende bezoekersstromen goed te kunnen begeleiden; het voornemen om het station Bijlmer te voorzien van een aparte halte voor de bezoekers van het stadion 'Amsterdam Arena' en de evenementenhal, is hier een voorbeeld van.

6. Gevolgen van het planalternatief

6.1. Gevolgen voor verkeer en vervoer

In het rapport 'MER Pathé Multiplex Centrumgebied Amsterdam Zuidoost, deelonderzoek Verkeer en Vervoer' is het verkeer en vervoer in het studiegebied in samenhang met de bouw van de multiplex onderzocht. De belangrijkste uitkomsten hiervan zijn onderstaand weergegeven.

De bezoekers van de multiplex zullen in het studiegebied 2.000 km per etmaal afleggen, waarvan ruim de helft op autosnelwegen en de rest binnen de bebouwde kom. Gerekend over het gehele etmaal zal de verkeerstoename op het wegennet ten gevolge van het bioscoopbezoek niet groter zijn dan 1%. In de avond- en nachtperiode zal deze toename maximaal 8% zijn. In absolute aantallen zal de toename van de etmaalintensiteit maximaal 260 auto's groot zijn en die van het gemiddelde nachtuur (periode van 23.00 - 7.00 uur) maximaal 26 auto's. Dit betekent dat de hoeveelheid verkeer, die het gevolg zal zijn van de vestiging van de multiplex ten opzichte van het in de toekomst reeds verwachte verkeer bijzonder klein zal zijn.

Ter toelichting is in bijlage 9 is per alternatief per wegvak in het studiegebied een overzicht gegeven van de etmaalintensiteit en gemiddelde nachtuurintensiteit.

6.2. Gevolgen voor lucht en geluid

In het rapport 'MER Pathé Multiplex Centrumgebied Amsterdam Zuidoost, deelonderzoek Lucht en Geluid' is de geluidhinder en de luchtverontreiniging in het studiegebied in samenhang met de bouw van de multiplex onderzocht. De belangrijkste uitkomsten hiervan zijn in de paragrafen 6.2.1 en 6.2.2 weergegeven.

6.2.1. Geluid

In de bouwfase zal er op het wegennet rond de bouwplaats een minieme stijging van de verkeersintensiteit optreden, die geen kwantificeerbare gevolgen voor de geluidhinder zal hebben. Dit wordt mede veroorzaakt doordat ten tijde van de bouw er geen geluidgevoelige functies (woningen) rond de bouwplaats aanwezig zijn.

Tabel 6.2.1.1. Kernuitkomsten voor de geluidhinder voor het planalternatief.

	Studiegebied	Bebouwde kom
Aantal gehinderden	7.219	5.334
Aantal woningen met een geluidbelasting > 65 dB(A)	867	561
Aantal in het onderzoek opgenomen woningen	8.954	6.117

In tabel 6.2.1.1 zijn, voor het planalternatief, een aantal kernuitkomsten van het onderzoek naar de geluidhinder ten gevolge van het wegverkeer weergegeven. Opgemerkt dient te worden dat de uitkomsten betrekking hebben op die wegvakken, waarlangs zich woningen op een relevante afstand van de wegas bevinden. In geval van andersoortige bebouwing, zoals bijvoorbeeld een kantoorgebouw, of in het geheel geen bebouwing, is het wegvak niet in de uitkomsten betrokken. De aanduiding 'bebouwde kom' geeft die woningen aan, die buiten de invloed van de autosnelwegen liggen.

6.2.2. Lucht

In de bouwfase zal er op het wegennet rond de bouwplaats een minieme stijging van de verkeersintensiteit optreden. Deze toename is dermate gering dat geen kwantificeerbare gevolgen aantoonbaar zullen zijn.

Verspreiding

In 2005 zal, uitgaande van het planalternatief, geen overschrijding van de grenswaarde voor stikstofdioxide en benzeen plaatsvinden.

De richtwaarde voor stikstofdioxide zal langs 20% (30,0 km) van het in het onderzoek opgenomen wegennet worden overschreden. De richtwaarde voor benzeen zal niet worden overschreden.

Emissie

Tabel 6.2.2.1. Totale emissie van koolmonoxide, stikstofoxiden, de vluchtige organische stoffen (VOS) en kooldioxide voor het planalternatief, uitgedrukt in tonnen per jaar.

CO	4.715
NO _x	2.098
VOS	693
CO ₂	309.302

6.3. Gevolgen voor de stedenbouwkundige aspecten

Algemeen

Het stedenbouwkundig karakter van het Centrumgebied Amsterdam Zuidoost zal door de vestiging van de bioscoop op zich niet worden beïnvloed. Immers, de daar te vestigen multiplex past goed in het stedenbouwkundige concept. De invloed op de belevingswaarde van de omgeving zal vooral worden bepaald door de aanwezigheid van het gebouw op zich. De voorzijde van het gebouw aan de boulevard zal daarbij het meest bepalend zijn. De invloed van de verlichting van het gebouw op de omgeving zal beperkt zijn en niet groter dan die van de andere recreatieve voorzieningen in het Centrumgebied.

Voor het geluid naar de omgeving zullen de eisen zoals deze in de Wet Milieubeheer zijn vastgelegd worden gevolgd. Uit een onderzoek van het Centrum

Bouwonderzoek TNO-TUE naar de geluidemissie van de multiplex blijkt dat de berekende geluidmissieniveaus (als etmaalwaarde) ten gevolge van gelijktijdig bioscoopgeluid en geluid uit het grand café, op 50 meter afstand van de multiplex dan wel ter plaatse van de in de omgeving gelegen woningen, niet groter zal zijn dan 40 dB(A). Dit houdt in dat aan de wettelijk gestelde eisen zal worden voldaan.

Een plattegrond met de situering van de multiplex in het Centrumgebied staat in bijlage 12.4. Een schets van de multiplex in de toekomstige stedenbouwkundige omgeving is opgenomen bijlagen 12.1.

Verkeersveiligheid

De multiplex zal op een parkeergarage worden gebouwd. De bezoekers die de auto in de parkeergarage onder de multiplex parkeren, kunnen, zonder verkeerswegen te kruisen, de multiplex bereiken. Ook de looproutes van en naar de halten van het openbaar vervoer kruisen geen verkeerswegen. Het fietsverkeer kan in de omgeving van het Centrumgebied gebruikmaken van kruisingsvrije routes of van door verkeerslichten geregelde kruisingen.

De toename van het autoverkeer op het onderliggende wegennet ten gevolge van het in gebruik zijn van de bioscoop is dermate gering, dat een toename van de onveiligheid niet aantoonbaar is.

Sociale veiligheid

De bouw van de multiplex op zich zal geen merkbare invloed op de sociale veiligheid hebben.

Parkeeroverlast

Uit de 'Parkeerbalans Centrumgebied Amsterdam Zuid-Oost' (dRO Amsterdam, november 1995) blijkt dat in het geval van een volledige bezetting van de theaterzalen, de multiplex en de evenementenhal er in het Centrumgebied een tekort van ruim 800 parkeerplaatsen kan ontstaan. Echter binnen een loopafstand van maximaal 300 meter zijn er elders wel in totaal 930 alternatieve parkeerplaatsen beschikbaar. Uitgaande van een goed parkeerverwijzingssysteem zal parkeeroverlast zo goed als niet optreden.

Afvoer van regenwater

In Amsterdam Zuidoost is het systeem voor de afvoer van regenwater gescheiden van het systeem voor de afvoer van rioolwater. Het regenwater wordt via het eigen afvoersysteem uiteindelijk geloosd op het oppervlaktewater. Het afvoersysteem is van voldoende omvang om de door de verharding optredende vergroting van de piekbelasting op te vangen.

6.4. Afval

Bouwafval

Het bouwafval dat tijdens de bouw van de multiplex zal worden geproduceerd, zal gescheiden in een aantal fracties (hout, kunststof, metaal) op de bouwplaats worden bewaard en eveneens gescheiden worden afgevoerd.

Gebruiksfase

De afvalstromen, die in de gebruiksfase zullen ontstaan, worden in het kader van de aanvraag van de milieuvergunning in kaart gebracht en uitgewerkt in een afvalpreventie advies. In de milieuvergunning zullen mede op grond van dat advies regels worden gesteld met betrekking tot de beperking van de hoeveelheid afval.

Sloopfase

De in beginsel te gebruiken bouwmaterialen staan weergegeven in bijlage 7. De keuze van de te gebruiken bouwmaterialen wordt in de eerste plaats bepaald door de veiligheid van de bouwconstructie en de voorschriften van de brandweer dienaangaande. Uitgaande van deze randvoorwaarden zal daar waar mogelijk worden gekozen voor het gebruik van milieuvriendelijke bouwmaterialen. Hierbij speelt ook een rol dat de te gebruiken materialen na de sloop van het gebouw zullen kunnen worden hergebruikt en op die wijze een zo gering mogelijke belasting van het milieu zullen veroorzaken.

7. Meest milieuvriendelijke alternatief

Bij de beschouwing over de mogelijkheden om een meest milieuvriendelijk alternatief te ontwikkelen worden in de richtlijnen een drietal aspecten van belang geacht:

- de bouw, de inrichting en het beheer van de multiplex;
- de bevordering van het openbaar vervoer en
- de te ontwikkelen groenvoorzieningen.

De mogelijkheden van de initiatiefnemer bovengenoemde aspecten reëel te beïnvloeden zijn als volgt:

De bouw, de inrichting en het beheer van de multiplex

Zoals reeds is gesteld, is om tot de bouw van de multiplex over te kunnen gaan, een bouwvergunning nodig, die eerst wordt afgegeven, als een milieuvergunning is verleend. Bij de aanvraag voor de milieuvergunning zal PATHÉ CINEMAS de volgende informatie overleggen:

- het MER, dan wel de voor het ontvankelijk verklaren van de aanvraag van de milieuvergunning relevante onderzoeken, die ook in het kader zijn uitgevoerd;
- een akoestisch adviesrapport, waarin door berekening dient te worden aangetoond, dat de wettelijke normen in de aangrenzende bebouwing dan wel in de buurt aanwezige bebouwing niet worden overschreden;
- een energiebesparingsadvies (energieprestatienorm);
- een waterbesparingsadvies;
- een afvalpreventie advies;
- een bedrijfsvervoerplan.

De sturing van de bouw, de inrichting en het beheer van de multiplex door in de milieuvergunning te stellen voorwaarden zal er in beginsel toe leiden dat PATHÉ CINEMAS, gegeven de stand der techniek, zo milieuvriendelijk mogelijk zijn plannen zal realiseren. Immers, de vergunningverlener zal erop toezien om die voorwaarden in de milieuvergunning op te nemen, die het meest gunstig zijn ten aanzien van energiebesparing, waterbesparing en afvalpreventie, zonder daarbij de bedrijfsvoering van PATHÉ CINEMAS aan te tasten. Het is dan ook niet waarschijnlijk dat het planalternatief voor het aspect 'bouw, inrichting en beheer' verder zal kunnen worden bijgesteld tot een meer (meest) milieuvriendelijk alternatief.

De bevordering van het openbaar vervoer.

In de richtlijnen voor het onderhavige MER wordt een MMA voorgesteld, waarbij wordt uitgegaan van een maximaal gebruik van het openbaar vervoer en de fiets. Dit met het oogmerk het gebruik maken van eigen vervoer zo gering mogelijk te doen zijn. Echter, uit de uitgevoerde verkeersberekeningen blijkt dat de invloed van de vestiging van de multiplex op 'verkeer en vervoer' relatief zeer gering is (zie 4.2.2 en 6.1). Ook de invloed op de luchtverontreiniging, de geluidhinder (zie 6.2.1 en 6.2.2) en andere aspecten zoals de verkeersveiligheid is vrijwel verwaarloosbaar.

De mogelijkheden van PATHÉ CINEMAS om het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets te bevorderen zijn de volgende:

- voorlichting door PATHÉ CINEMAS over het gebruik van het openbaar vervoer en de mogelijkheid om de fiets veilig te stallen door middel van:
 - . koppeling van deze voorlichting aan het telefonische informatiesysteem over de voorstellingen en de kaartverkoop;
 - . adverteren voor de aanvang van de films over de bereikbaarheid van de multiplex per openbaar vervoer en
 - . het vermelden van de vertrektijden van het openbaar vervoer op de filmladder;
- het reserveren van ongeveer 75 plaatsen voor bezoekers van de multiplex in de fietsenstalling, die in het station Bijlmer is gevestigd;
- de verkoop van gecombineerde openbaar vervoer- en plaatsbewijzen, die voor de bioscoopbezoeker financieel voordelig zijn;
- het laten vervallen van de pauze bij relatief lange films, waardoor de tweede avondvoorstelling eerder is afgelopen en het halen van de laatste bus, tram, metro of trein beter mogelijk wordt.

PATHÉ CINEMAS heeft het voornemen om genoemde maatregelen ter bevordering van het openbaar vervoer uit te voeren.

Hierbij kan nog worden opgemerkt dat het op zich mogelijk zou zijn geweest om in de multiplex zelf ruimte te reserveren voor een fietsenstalling. Een alternatieve mogelijkheid om in de zeer nabije omgeving een fiets bewaakt te stallen is reeds beschikbaar. In het station Bijlmer bevindt zich namelijk een bewaakte fietsenstalling (met daarbij mogelijkheid reparaties aan de fiets uit te laten voeren). Kwalitatief gezien is deze alternatieve mogelijkheid om de fiets te stallen gelijkwaardig aan een nieuw te bouwen fietsenstalling in de multiplex. Het enige verschil bestaat erin dat de fietser een kleine afstand te voet zal moeten afleggen, namelijk van de fietsenstalling naar de multiplex.

Door de genoemde uiterst geringe effecten ten gevolge van de bouw van de multiplex op 'verkeer en vervoer', 'geluid' en 'lucht', is het niet mogelijk de initiatieven van PATHÉ CINEMAS om het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets te bevorderen te vertalen naar een meest milieuvriendelijk alternatief. Het is namelijk niet mogelijk om kwantitatief vast te stellen hoeveel bezoekers met welke herkomst door de te treffen openbaar vervoer en fiets bevorderende maatregelen de auto zullen laten staan. Onderzoek naar een dergelijk verband is niet beschikbaar en binnen het kader van het opstellen van het onderhavige MER, gezien de grote onderzoeksinspanningen en de verwachte geringe effecten, niet opportuun. De verschillen tussen het planalternatief en het MMA zullen daarbij naar verwachting zodanig klein zijn dat van enige significantie geen sprake zal zijn, zeker ook indien in ogenschouw wordt genomen dat de veranderingen in 'verkeer en vervoer' modelmatig zijn vastgesteld en deze onderzoeksmethode op zich al een bepaalde onzekerheid inhoudt. Op grond van bovenstaande zal in dit MER worden volstaan met het noemen van de door PATHÉ CINEMAS te nemen milieuvriendelijke maatregelen en de effecten daarvan niet te kwantificeren. Bij de vergelijking van de alternatieven in hoofdstuk 8 zal, daar waar relevant, kwalitatief op de effecten van de maatregelen uit het MMA worden ingegaan.

De te ontwikkelen groenvoorzieningen

In het bestemmingsplangebied zullen geen groenvoorzieningen worden aangelegd, zodat dit aspect buiten beschouwing blijft.

8. Vergelijking van de alternatieven

8.1. Algemeen

In dit hoofdstuk zullen de alternatieven met elkaar worden vergeleken. In feite is sprake van slechts twee reële alternatieven (planalternatief en meest milieuvriendelijke alternatief), waartussen in kwantitatief opzicht voor de onderzochte aspecten geen verschil kan worden aangegeven. De vergelijking wordt dan ook uitgevoerd door planalternatief en MMA met de autonome ontwikkeling (en in een enkel geval met de bestaande toestand) te vergelijken en kwalitatief de gevolgen van het MMA daarbij te beschrijven.

8.2. Toegepaste vergelijkingsmethodiek

Uit de voorgaande delen van dit MER, en tijdens de uitwerking van het onderhavige hoofdstuk, is gebleken dat het aantal alternatieven beperkt is en de verschillen tussen de alternatieven gering zijn. Om die reden wordt toepassing van een vergelijkingsmethode als MCA (multicriteria analyse), die regelmatig in de milieu-effectrapportage wordt gebruikt, wel uitvoerbaar, doch niet zinvol geacht.

8.3. Te onderscheiden thema's en criteria

Om de vergelijking van de alternatieven uit te voeren zijn de volgende thema's en criteria onderscheiden:

<i>Thema</i>	<i>Criterium</i>
Verkeer en vervoer	Parkeeroverlast Congestie Verkeersveiligheid
Sociale veiligheid	Beleving sociale veiligheid
Stedebouw	Stedebouwkundig karakter
Geluid	Aantal woningen met een gevelbelasting van meer dan 65 dB(A) Aantal geluidgehinderden
Lucht	Emissie van CO ₂ Weglengte met overschrijding van de richtwaarde voor NO ₂

8.4. De vergelijking per thema

Verkeer en vervoer

Het criterium 'parkeeroverlast' levert voor het planalternatief en de autonome ontwikkeling dezelfde uitkomst op. In de bestaande toestand is geen sprake van parkeeroverlast en voor de beide alternatieven wordt dat ook in de toekomst niet verwacht. De drie alternatieven scoren neutraal op dit criterium en krijgen de score '0'.

De in de bestaande toestand optredende congestie zal ook in de toekomst voor een deel blijven bestaan. Daarbij is er geen verschil aantoonbaar tussen planalternatief en autonome ontwikkeling. Aangezien geen positieve of negatieve ontwikkelingen ten opzichte van de bestaande toestand zijn te verwachten krijgen de drie alternatieven de score '0'.

Aangezien mogelijke veranderingen in de verkeersveiligheid ten gevolge van de autonome ontwikkeling op zich niet zijn onderzocht, is het niet mogelijk voor het planalternatief en de autonome ontwikkeling vast te stellen, of de verkeersveiligheid in 2005 veranderd zal zijn ten opzichte van 1995. Op de uitkomsten van de vergelijking tussen planalternatief en autonome ontwikkeling heeft dit echter geen invloed. Gebleken is dat tussen beide alternatieven met betrekking tot de verkeersveiligheid geen verschillen aantoonbaar zijn. Welke ontwikkeling ook de verkeersveiligheid ten opzichte van 1995 door zal maken, de uitkomst tussen de twee alternatieven is gelijk en wordt gewaardeerd met de score '0'. Vastgesteld kan worden dat voor het aspect 'verkeer en vervoer' er geen verschillen aantoonbaar zijn tussen het planalternatief en de autonome ontwikkeling. *De in het MMA voorgestelde maatregelen om het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets te bevorderen zullen in enige mate positief kunnen uitwerken op de genoemde drie criteria. Kwantificeerbaar zijn deze gevolgen niet. Het MMA krijgt eveneens de score '0'.*

Sociale veiligheid

In de bestaande toestand ervaren de bezoekers van 'De Amsterdamse Poort' het gebied als betrekkelijk veilig, terwijl de bewoners, ten gevolge van het inbreken in, in de parkeergarages geparkeerde, auto's, geneigd zijn hun veiligheid lager te waarderen. De gemeente Amsterdam en het stadsdeel Amsterdam Zuidoost zijn zich ervan bewust dat een goede sociale veiligheid onontbeerlijk zal zijn voor de ontwikkeling van het Centrumgebied. Door middel van gestructureerd overleg tussen vertegenwoordigers van de politie, het stadsdeelbestuur, het stadion 'Amsterdam Arena' en de marktpartijen, over het waarborgen van een goede sociale veiligheid, zal worden gezorgd voor een juiste inpassing van dit aspect in de stedenbouwkundige planvorming. De verwachting is dat op deze wijze het Centrumgebied Amsterdam Zuidoost in de toekomst een meer veilige uitstraling zal krijgen dan nu het geval is. Het is daarbij niet waarschijnlijk dat de vestiging van de multiplex op zich op merkbare wijze de sociale veiligheid zal beïnvloeden. Zowel de autonome ontwikkeling als het planalternatief worden met betrekking tot het aspect 'sociale veiligheid' gewaardeerd met een '+'. *De maatregelen uit het MMA zullen niet of nauwelijks van invloed zijn op de sociale veiligheid. Ook het MMA krijgt de score '+'.*

Stedenbouwkunde

De multiplex heeft, gezien de goede inpasbaarheid ervan in het stedenbouwkundige concept, een positieve invloed op de stedenbouwkundige belevingswaarde van het Centrumgebied. Immers, het niet bouwen van de multiplex heeft theoretisch tot gevolg dat aan de boulevard een braakliggend terrein zal blijven bestaan, hetgeen een negatieve uitstraling zal hebben. De autonome ontwikkeling krijgt voor dit criterium de score '-' en de beide andere alternatieven de score '+'. *De maatregelen uit het MMA zullen niet van invloed zijn op het stedenbouwkundige karakter van het Centrumgebied. Het MMA krijgt de score '+'.*

Geluid

Tabel 8.4.1. Kernuitkomsten voor de geluidhinder voor de bestaande toestand (1995), de autonome ontwikkeling (2005) en het planalternatief (2005B).

	1995		2005		2005B	
	St _{gebied}	B _{kom}	St _{gebied}	B _{kom}	St _{gebied}	B _{kom}
A _{hind}	6.694	5.040	7.211	5.332	7.219	5.334
W _{>65}	141	141	867	561	867	561
A _{won}	8.954	6.117	8.954	6.117	8.954	6.117

A _{hind} :	Aantal gehinderden
W _{>65} :	Aantal woningen met een geluidbelasting van meer dan 65 dB(A)
A _{won} :	Aantal woningen
St _{gebied} :	Studiegebied
B _{kom} :	Bebouwde kom

Uit het onderzoek naar de geluidhinder (bijlage 14) blijkt dat de maximale stijging van de maatgevende geluidbelasting op de gevel van de onderzochte woningen, ten gevolge van het planalternatief, 0,1 dB(A) bedraagt.

Verder blijkt uit tabel 8.4.1 dat in de autonome ontwikkeling het verkeer in het studiegebied een aantal gehinderden van 7.211 veroorzaakt en in het planalternatief een aantal van 7.219. Beide aantallen betekenen een toename ten opzichte van de bestaande toestand. Hoewel het verschil tussen het planalternatief en de autonome ontwikkeling zeer gering is, wordt, zuiver op grond van het bestaan van het verschil, het planalternatief gewaardeerd met een '---' en de autonome ontwikkeling met een '-'.

Het aantal woningen met een geluidbelasting van meer dan 65 dB(A) is voor het planalternatief en de autonome ontwikkeling gelijk. Ten opzichte van de bestaande toestand treedt een stijging op, hetgeen met een '-' wordt gewaardeerd.

Dit betekent dat het enige aantoonbare verschil tussen het planalternatief en de autonome ontwikkeling een toename van het aantal gehinderden van 7.211 tot 7.219 is. *Uitvoering van het MMA kan deze uiterst geringe toename nog iets verkleinen. Ook het MMA krijgt de score '--'.*

Lucht

De richtwaarde voor stikstofdioxide werd in 1995 op alle onderzochte wegen overschreden, aangezien het achtergrondgehalte op zich al hoger was dan de richtwaarde. In 2005 zal er nog steeds overschrijding van de richtwaarde plaatsvinden langs een deel van het in het onderzoek opgenomen wegennet. De vestiging van de multiplex heeft daar geen invloed op. Langs 20% van het wegennet, waarvan 10% langs de autosnelwegen, zal de richtwaarde niet worden gehaald. Gezien de afname van het aantal overschrijdingen van de richtwaarde ten opzichte van de bestaande toestand worden de toekomstalternatieven met de score '+' gewaardeerd.

Tabel 8.4.2. Totale emissie van koolmonoxide, stikstofoxiden, de vluchtige organische stoffen (VOS) en kooldioxide in 1995 en 2005, uitgedrukt in tonnen per jaar.

	NMP2	1995	2005	2005B
CO		6.510	4.712	4.715
% verandering	-33 %		-27,6%	-27,6%
NO _x		4.176	2.097	2.098
% verandering	-33 %		-49,8%	-49,8%
VOS		1.061	693	693
% verandering	-42 %		-34,7%	-34,7%
CO ₂		331.878	309.103	309.302
% verandering	-8 %		-6,9%	-6,8%

Voor de emissie van CO₂ (tabel 8.4.2) bestaat er tussen het planalternatief en de autonome ontwikkeling een verschil van 199 ton per jaar (309.302 - 309.103). Uit de tabel 8.4.2 blijkt verder dat de vestiging van de multiplex geen invloed zal uitoefenen op het al of niet halen van de streefwaarden uit het NMP2. Voor beide alternatieven geldt dat de streefwaarde voor de emissie van CO₂ niet zal worden gehaald. De autonome ontwikkeling wordt op grond van het niet halen van de streefwaarde gewaardeerd met de score '-', het planalternatief krijgt zuiver op basis van het bestaan van een verschil met de autonome ontwikkeling, en niet op grond van de grootte van het verschil, de score '--'. De emissies van CO en VOS voldoen eveneens niet aan de streefwaarde uit het NMP. De NO_x-emissie zal wel voldoen aan de streefwaarde.

Uitvoering van het MMA zal een verlagende werking op de genoemde emissies kunnen hebben. Aangezien geen kwantificering hiervan mogelijk is, wordt het MMA ook gewaardeerd met de score '--'.

Samenvatting van de vergelijking

Tabel 8.4.3. Samenvatting van de vergelijking van de alternatieven

	Autonome ontwikkeling	Planalternatief	MMA
Verkeer en vervoer			
Parkeeroverlast	0	0	0
Congestie	0	0	0
Verkeersveiligheid	0	0	0
Sociale veiligheid			
Beleving sociale veiligheid	+	+	+
Stedebouw			
Stedebouwkundig karakter	-	+	+
Geluid			
Aantal woningen met een gevelbelasting van meer dan 65 dB(A)	-	-	-
Aantal geluidgehinderden	-	--	--
Lucht			
Emissie van CO ₂	-	--	--
Weglengte met overschrijding van de richtwaarde voor NO ₂	+	+	+

Uit tabel 8.4.3 kan worden geconcludeerd dat het planalternatief en het MMA enerzijds en de autonome ontwikkeling anderzijds zeer weinig van elkaar verschillen. In feite is slechts aantoonbaar dat, naast het verschil in stedenbouwkundig karakter, het planalternatief en het MMA een minieme stijging van het aantal geluidgehinderden veroorzaken, alsmede een stijging van de emissie van luchtverontreinigende stoffen. Bij deze vaststelling dient nog in overweging te worden genomen dat het mogelijk is dat de verwachte bezoekers van de multiplex, uitgaande van de autonome ontwikkeling - dus zonder multiplex in het Centrumgebied Amsterdam Zuidoost - een andere recreatieve voorziening zouden kunnen kiezen, hetgeen ook gepaard zal gaan met het benodigde vervoer per openbaar vervoer, eigen auto of fiets. Kwantificering van deze mogelijke alternatieve bezoeken is in het kader van dit MER achterwege gebleven. Als deze alternatieven al kwantificeerbaar zouden zijn voor 'verkeer en vervoer', dan nog zou dit geen wezenlijk andere uitkomst van het onderzoek tot gevolg hebben.

9. Leemten in kennis

Verkeer en vervoer

Het verband tussen enerzijds het op uitgebreide schaal voorlichting geven door een bioscoop-exploitant over het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets en anderzijds het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets is niet bekend.

Situering van gevoelige functies in de omgeving

De mogelijkheid om in het Centrumgebied Amsterdam Zuidoost woningen te bouwen is nog in onderzoek. Afhankelijk van de uitkomsten van dat onderzoek zal worden besloten al of niet woningen in het Centrumgebied te bouwen.

In- en uitgang van de parkeergarage

De plaats van de in- en uitgang van de parkeergarage onder de multiplex is nog niet bepaald.

Luchtonderzoek

Het onderzoek naar de concentraties van luchtverontreiniging ten gevolge van het gemotoriseerde verkeer is uitgevoerd met een lange termijn model, dat jaargemiddelde waarden berekent. Een korte termijn model om uurgemiddelde waarden, bijvoorbeeld tijdens spitsuren te berekenen, is niet beschikbaar.

10. Evaluatieprogramma

In het evaluatieprogramma kunnen de volgende punten aan de orde komen:

- Vaststelling van de gerealiseerde aantallen bezoekers en hun vervoerskeuze. Op deze wijze kan worden vastgesteld in hoeverre de in het MER gehanteerde prognoses af zullen wijken van de werkelijkheid.
- Onderzoek naar het verband tussen de voorlichting over het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets en de modal-split. Op deze wijze kan worden achterhaald of de voorlichting over openbaar vervoer en fiets ook daadwerkelijk resultaat heeft en of wellicht andere zaken een rol spelen bij de vervoermiddelkeuze van de bezoekers van de multiplex. Op grond van de uitkomsten zou het gebruik van openbaar vervoer en fiets verder kunnen worden gestuurd.
- Onderzoek naar de effecten van de maatregelen ter bevordering van de sociale veiligheid, bijvoorbeeld door middel van het uitvoeren van een 'Veiligheidseffectrapportage'.

Verklarende woorden- en begrippenlijst

Alternatief	Eén van de mogelijke oplossingen voor de in het studiegebied gesignaleerde problemen. In het MER worden de volgende alternatieven onderscheiden: de autonome ontwikkeling (nulalternatief), het planalternatief (de bouw van de multiplex) en het meest milieuvriendelijke alternatief.
CO ₂	Kooldioxide.
dB(A)	Maat voor het geluiddrukkniveau waarbij een frequentie-afhankelijke correctie wordt toegepast voor de gevoeligheid van het menselijke oor.
Etmaalwaarde	De etmaalwaarde van het equivalente geluidniveau in dB(A) is de hoogste van de volgende drie waarden: 1. het L_{eq} over de dagperiode (7.00 - 19.00 uur); 2. het L_{eq} over de avondperiode (19.00 - 23.00 uur), verhoogd met 5 dB(A); 3. het L_{eq} over de nachtperiode (23.00 - 7.00 uur), verhoogd met 10 dB(A). Bij het wegverkeer wordt de avondperiode buiten beschouwing gelaten.
Grenswaarde	Kwaliteitsniveau van water, bodem of lucht, dat tenminste moet worden bereikt of gehandhaafd.
GS	Gedeputeerde Staten
Maaiveld	De oppervlakte van het natuurlijke of aangelegde terrein.
Maatgevende geluidbelasting	De hoogste waarde van de geluidbelasting overdag enerzijds en de geluidbelasting 's nachts anderzijds.
M.e.r.	Milieu-effectrapportage als procedure.
MER	Milieu-effectrapport.
MMA	Meest milieuvriendelijke alternatief.
Modal split	De verdeling over de vervoerswijzekeuze.
Multiplex	Gebouw, waarin meerdere bioscoopzalen zijn ondergebracht.
NO ₂	Stikstofdioxide.
NO _x	Stikstofoxiden.

Richtwaarde	Kwaliteitsniveau, dat zoveel mogelijk moet worden bereikt of gehandhaafd.
ROA	Regionaal Overleg Amsterdam
Streefwaarde	Waarde die correspondeert met een kwaliteitsdoelstelling op korte of lange termijn.
Studiegebied	Gebied waar nog relevante effecten kunnen optreden (omvang kan per milieu-aspect verschillen).
VOS	Vluchtige organische stoffen

Literatuuroverzicht

1. Plan van Aanpak Amstel III, Amsterdam, 1991.
2. Van Wee, G.P., e.a., Verkeer en vervoer in de Nationale Milieuverkenning 2 1990 - 2010, RIVM, 1992.
3. Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam, Parkeerbalans Centrumgebied Amsterdam Zuidoost, november 1995.
4. 3MER, MER Stadion Amsterdam, december 1992.
5. Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam, Verkeersstudie Omval-AMC, januari 1996.
6. Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam, Ontwerp-bestemmingsplan 'Bioscoop / Evenementenhal Centrumgebied Amsterdam Zuidoost', 1995.
7. Centrum Bouwonderzoek TNO-TUE, Geluidemissie nieuwbouw PATHÉ Multiplex Amsterdam Zuidoost, 1996.
8. Amsterdamse bioscopen in beeld, gemeente Amsterdam, 1995.