

Samenvatting

Aanleiding voor dit MER

Amsterdam wil Overamstel, zoals dat is aangegeven in de structuurvisie "Amsterdam 2040 Economisch sterk en duurzaam" (2011), herontwikkelen tot een hoogwaardig grootstedelijk gebied. Door de ligging van het gebied aan de Amstel en de Amstelscheg, de nabijheid van het intensieve stedelijke gebied binnen de ringweg A10, de beschikbaarheid van hoogwaardig openbaar vervoer (metro en trein) en de goede ontsluiting op het snelwegennet, zijn hier goede kansen voor de ontwikkeling van hoogwaardige functies. Dit gebied leent zich voor een transformatie naar een stedelijk leefmilieu, waarin wonen en werken worden gecombineerd.

Vanwege het voorgenomen aantal te realiseren woningen bestaat er een plan-m.e.r.-plicht voor Overamstel en een plicht voor het uitvoeren van een m.e.r.-beoordeling, die eventueel leidt tot een verplichting tot een m.e.r. voor besluiten. Daarom is ervoor gekozen om een gecombineerde m.e.r.-procedure voor een plan en een besluit uit te voeren voor de gehele voorziene activiteiten in Overamstel. Dit betekent dat er een gecombineerd plan-/project-MER is opgesteld. Voordeel hiervan is dat met deze procedure de m.e.r.-plicht voor het vervolg van het planproces voor Overamstel is uitgewerkt, zonder afbreuk te doen aan de doelstelling van een m.e.r.. Dit betekent dat voor de latere bestemmingsplannen, dan wel de uitwerkingen/wijzigingen van bestemmingsplannen, geen m.e.r. voor plannen en/of besluiten of een m.e.r.-beoordeling meer hoeft te worden uitgevoerd.

Probleemstelling

In de structuurvisie "Amsterdam 2040 Economisch sterk en duurzaam" is de wens de stad en het platteland te versterken: rood moet roder en groen moet groener worden. Maar intensivering van het ruimtegebruik binnen de stad vereist een toenemende zorgvuldigheid. Tot waar brengt nabijheid kwaliteit en wanneer gaan er waarden verloren, doordat functies die niet verenigbaar zijn, te dicht bij elkaar staan?

Doelstelling

Amsterdam wil met de intensivering in Overamstel:

- een substantieel aantal woningen met bijbehorende voorzieningen realiseren;
- een hoogwaardig grootstedelijk leefmilieu ontwikkelen door wonen en werken te mengen;
- de ontsluiting met de bestaande stad versterken.

Op hoofdlijnen zijn de doelstellingen en plannen voor het gebied helder. De invulling ligt nog niet geheel vast. Bij de ontwikkeling en inrichting van de deelgebieden kunnen nog keuzen worden gemaakt. Gelet op de bestaande verkeerssituatie in de omgeving van het plangebied, vraagt een zorgvuldige inpassing en afwikkeling van het extra verkeer daarbij specifieke aandacht.

Eén van de doelen van dit MER is om te bekijken waar de grens van een acceptabele verdichting: hoe ver kunnen we gaan? Tot waar brengt nabijheid kwaliteit en wanneer is er sprake van verlies aan waarden, doordat functies die niet verenigbaar zijn, te dicht bij elkaar staan? Om hier zicht op te krijgen, zijn er naast het basisalternatief nog twee andere mogelijke ontwikkelingen van het gebied in dit MER onderzocht: het minimumalternatief met minder bouwprogramma dan het basisalternatief en het maximumalternatief met meer bouwprogramma dan het basisalternatief. Tenslotte is er nog een "basisalternatief met alternatieve

inrichting deelgebied 5" ontwikkeld. Dit alternatief onderscheidt zich niet zozeer in de mate van verdichting, maar kent een wat andere inrichting. Door de effecten van deze alternatieven in kaart te brengen levert dit MER inzicht in de effecten van verdichting en inrichting op het milieu.

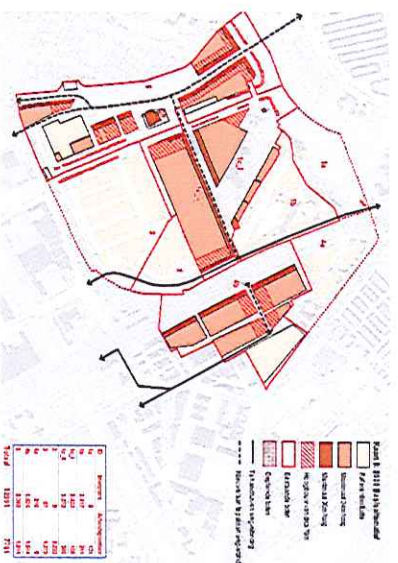
Het MER Overamstel geeft antwoord op de volgende vragen:

- wat zijn de verwachte milieueffecten van het minimumalternatief, het basisalternatief, het basisalternatief met alternatieve inrichting deelgebied 5 en het maximumalternatief in vergelijking met de autonome ontwikkeling?
- zijn het minimumalternatief, het basisalternatief, het basisalternatief met alternatieve inrichting van deelgebied 5 en het maximumalternatief aanvaardbaar vanuit het oogpunt van milieu?
- welke mitigerende en compenserende maatregelen zijn er, als de planontwikkeling leidt tot negatieve effecten?
- welke kansen zijn er om extra milieuwwaarden te creëren?
- leidt de voorgenomen fasering van de planontwikkeling in 2023, die als basis dient voor drie in voorbereiding zijnde bestemmingsplannen tot negatieve milieueffecten en kunnen deze effecten worden gemitigeerd of gecompenseerd?

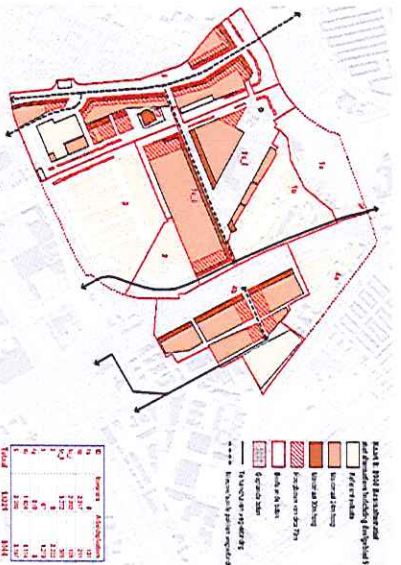
De planalternatieven



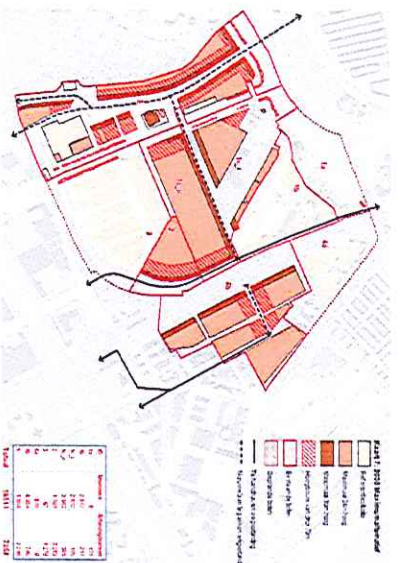
Minimumalternatief 2030



Basisalternatief 2030



Basisalternatief met alternatieve inrichting
deelgebied 5



Maximumalternatief 2030

Het minimumalternatief realiseert minder woningen, bedrijven en voorzieningen in het plangebied MER dan in het basisalternatief is voorzien. In deelgebied 2 en 4b zijn er geen ontwikkelingen (wel verdwijnen de 1.000 tijdelijke studentenwoningen) en in deelgebied 5 zijn de ontwikkelingen een stuk beperkter.

In het basisalternatief zijn in deelgebied 1c bestemmingen wonen, werken en voorzieningen opgenomen. De in het plangebied aanwezige Rijksmonumenten blijven behouden. In deelgebied 2 blijven de bestaande functies behouden. Er vindt geen uitbreiding (of krimp) van wonen of werken plaats. In deelgebied 4b komt een beperkt aantal woningen en een nieuwe P.I.O.A. (of andere justitiële functie). In deelgebied 5 wordt uitgegaan van de ontwikkeling van een gemengd programma van wonen, werken en voorzieningen.

In het basisalternatief met alternatieve inrichting deelgebied 5 is een vrijwel gelijk programma opgenomen als in het basisalternatief. In dit tweede basisalternatief wordt het vastgoed voor het overgrote deel ten oosten van de huidige A2 gerealiseerd. In het eerder beschreven basisalternatief komt er zowel ten westen als ten oosten van de huidige A2 vastgoed.

In het maximumalternatief wordt rekening gehouden met een maximale ontwikkeling/intensivering van deelgebieden. In deelgebied 1c komen meer woningen dan in het basisalternatief. De in het plangebied als Rijksmonument aangewezen bouwwerken blijven behouden. Bij transformatie van deelgebied 2 naar een woon-/werkgebied is er ruimte voor wonen, bedrijvigheid, detailhandel en voorzieningen. Voor deelgebied 4b wordt uitgegaan van een ontwikkeling van woningen en bedrijvigheid en voorzieningen. Ten opzichte van het basisalternatief wordt in dit alternatief rekening gehouden met een extra ontwikkeling van de westrand van deelgebied 5.

Methodiek

In dit MER worden de effecten van de planalternatieven op het milieu vergeleken met de autonome ontwikkeling. Om te bepalen welke soort effecten moet worden bekeken en hoe die effecten beoordeeld moeten worden, zijn wet- en regelgeving en het Amsterdams beleid vaak leidend geweest. Zo speelt bij het thema natuur de vraag of uitvoering van plannen gevolgen heeft voor beschermde soorten planten of dieren. Bij geluid speelt de vraag of en hoeveel woningen er in gebieden komen waar de wettelijke normen voor geluidhinder worden overschreden en in welke mate. Wetten geven aan wat mag en wat niet en waar nog onthefingen voor aangevraagd mogen worden. Daarnaast is er beleid. Dat vertelt wat wenselijk is. Tegenstrijdigheid daarmee is niet verboden, maar wel in tegenspraak met eerder geuite wensen.

Soms is er, in aanvulling op de beoordelingsaspecten die voortkomen uit wet, regelgeving en beleid, een beoordelingsaspect toegevoegd, waarmee een maatschappelijk belang tot uitdrukking komt. Dit is gebeurt voor de milieuthema's: verkeer en vervoer, geluid en bodem. Daar zijn de beoordelingsaspecten als auto- en fietsbereikbaarheid, aanwezigheid van stille gebieden en overlast voor de omgeving door de sanering meegewogen.

De planalternatieven worden beoordeeld op verschillende milieueffecten. In dit MER zijn effecten onderzocht op de milieuthema's: verkeer en vervoer, luchtkwaliteit, geluid, externe veiligheid, natuur, water, bodem, cultuurhistorie, archeologie en klimaat en energie.

Resultaten

Tabel s-1-1: Samenvattend overzicht beoordeling alternatieven 2030

2030	autonoom	minimum	basis	basis met alternatieve inrichting deelgebied 5	maximum
Bereikbaarheid en functioneren vervoersnetwerk					
Verkeer en vervoer	0	+	++	++	++
Leefbaarheid					
Luchtkwaliteit	0	+	+	+	+
Geluid	0	-	--	0	-
Externe veiligheid	0	0	0	0	0
Overige milieuwwaarden					
Natuur	0	+	-	-	--
Water	0	0	0	0	0
Bodem	0	-	-	-	-
Cultuurhistorie	0	0	--	--	--
Archeologie	0	0	0	0	0
Klimaat en energie	0	0	0	0	0

Beoordeling minimumalternatief

- Het minimumalternatief scoort op het thema verkeer en vervoer positief ten opzichte van de autonome ontwikkeling, omdat het vervoersnetwerk voor auto fiets en OV verbetert.
- Ook op het thema luchtkwaliteit scoort minimumalternatief positief ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Dit komt doordat bij de planontwikkeling het afstandscriterium voor gevoelige bestemmingen, voortkomend uit de Amsterdamse richtlijn voor gevoelige bestemmingen, als uitgangspunt is genomen. Hiermee wordt voorkómen dat bijvoorbeeld scholen langs drukke stadswegen of in de nabijheid van de A2 worden gerealiseerd.
- Het minimumalternatief scoort negatief op thema geluid. Het aandeel en aantal geluidgevoelige bestemmingen waarvoor een hogere waarde-procedure moet worden doorlopen, of waarvoor geluidbeperkende of -werende maatregelen moeten worden uitgevoerd, is hoger dan bij de autonome planontwikkeling. Echter, in het MER is er wel de verwachting dat het minimumalternatief kan voldoen aan de wettelijke vereisten. Het minimumalternatief ontstaan er echter ook stille gebieden. Die leveren een positieve bijdrage aan de leefbaarheid.
- Het minimumalternatief scoort op het thema natuur positief ten opzichte van de autonome ontwikkeling doordat er een stadspark wordt aangelegd, dat deel gaat uitmaken van de HGS.
- Op het thema water scoort het minimumalternatief (net als de andere alternatieven) gelijk aan de autonome ontwikkeling. Om een goed functionerend watersysteem te krijgen zal de nodige inspanning moeten worden geleverd, maar er is geen reden om aan te nemen dat dit onmogelijk is.

- Op het thema bodem scoort het minimumalternatief negatief, omdat de planontwikkeling een forse bodemsanering vereist. Daarnaast zal er, door het voorgenomen ondergrondse parkeren, waarschijnlijk niet kunnen worden gewerkt met een gesloten grondbalans. Er zal dus veel grond (waaronder verontreinigde grond) af- en aangevoerd moeten worden.
- Het minimumalternatief levert (vooralsnog) geen bijdrage aan het klimaatbestendig maken van de stad, en is daarmee vergelijkbaar met de autonome ontwikkeling.
- Op cultuurhistorie scoort het minimumalternatief neutraal (0) ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Dit, omdat deze planontwikkeling zowel enkele positieve, als enkele negatieve effecten heeft op de cultuurhistorische waarden in het gebied. Positief is dat door de planontwikkeling enkele cultuurhistorisch waardevolle gebouwen straks voor het publiek zichtbaar zijn en misschien zelfs toegankelijk worden (nu liggen die gebouwen op privéterrein, onttrokken aan het zicht van het publiek). Bovendien zal het aanleggen van het stadspark de oorspronkelijke verkavelingsstructuur in ere herstellen. Daartegenover staat dat het NUON-gebouw en de daarbij behorende tuin beide verloren gaan.
- Het minimumalternatief scoort neutraal op het thema archeologie. Er zijn namelijk geen archeologische monumenten aanwezig in het plangebied MER.
- Op het thema klimaat en energie scoort het minimumalternatief neutraal (0) ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Om te voldoen aan de wettelijke verplichtingen, moet de nodige inspanning worden geleverd door de ontwikkelaars c.q. particulieren die gaan bouwen. Maar er is geen reden om aan te nemen dat de wettelijke verplichtingen niet kunnen worden gehaald.

Beoordeling van het basisalternatief

- Het basisalternatief scoort op het thema verkeer en vervoer nog positiever dan het minimumalternatief. Dit, omdat het voor auto, fiets-vervoersnetwerk nog verder verbeterd
- Ook op luchtkwaliteit scoort het basisalternatief positief ten opzichte van de autonome ontwikkeling (vergelijkbaar met het minimumalternatief). De reden hiervoor is gelijk aan de reden bij het minimumalternatief.
- Het basisalternatief scoort op thema geluid negatief ten opzichte van de autonome ontwikkeling en het minimumalternatief. Het aandeel en aantal geluidsgevoelige bestemmingen waarvoor een hogere waarde procedure moet worden doorlopen of waarvoor geluidbeperkende of -werende maatregelen moeten worden uitgevoerd is hoger dan bij de autonome ontwikkeling en het minimumalternatief. Echter, ook hier is in het MER de verwachting dat het basisalternatief kan voldoen aan de wettelijke vereisten. Het basisalternatief draagt ook bij aan het ontstaan van stille gebieden.
- Het basisalternatief scoort, ten opzichte van de autonome ontwikkeling, negatief op natuurwaarden, hoewel ook in dit alternatief de HGS wordt uitgebreid met een stadspark. De negatieve eindscore wordt veroorzaakt doordat in het gebied een aantal groenstroken worden bebouwd.
- Op het thema water scoort het basisalternatief (net als de andere alternatieven) gelijk aan de autonome ontwikkeling. De reden hiervoor is gelijk aan de reden bij het minimumalternatief.
- Op het thema bodem scoort het basisalternatief, net als het minimumalternatief, negatief. De reden hiervoor is gelijk aan de reden bij het minimumalternatief.
- Op cultuurhistorie scoort het basisalternatief negatief ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Hoewel deze planontwikkeling dezelfde positieve en negatieve effecten heeft als het minimumalternatief, kent het basisalternatief nog meer cultuurhistorisch negatieve effecten: de kop van de Amstelscheg en het groen langs de Amstel worden aangetast, verder gaat de parkway verloren.
- Het basisalternatief scoort neutraal op het thema archeologie, omdat er geen archeologische monumenten aanwezig zijn in het plangebied MER.

- Op het thema klimaat en energie scoort het basisalternatief neutraal (0) ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Om te voldoen aan de wettelijke verplichtingen, moet de nodige inspanning worden geleverd door de ontwikkelaars .c.q. particulieren die gaan bouwen. Maar er is geen reden om aan te nemen dat de wettelijke verplichtingen niet kunnen worden gehaald.

Basisalternatief met alternatieve inrichting deelgebied 5

- Op de thema's luchtkwaliteit, externe veiligheid, natuur, bodem, water, cultuurhistorie, archeologie en klimaat en energie onderscheidt het basisalternatief met alternatieve inrichting deelgebied 5 zich niet van het eerder beschreven basisalternatief.
- Op het thema verkeer scoort het basisalternatief met alternatieve inrichting deelgebied 5 gelijk aan het basisalternatief, maar ligt er bij dit alternatief "met alternatieve inrichting ..." een belangrijke leemte in kennis die deze beoordeling onzeker maakt. De twee basisalternatieven zijn niet onderzocht op hun mogelijk verschil in effect op het functioneren van de stadstraat, omdat de plannen nog te weinig gedetailleerd zijn voor het benodigde onderzoek
- Het basisalternatief met alternatieve inrichting deelgebied 5 scoort op thema geluid neutraal ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Dat dit alternatief beter scoort dan het minimum- en het basisalternatief, komt doordat de stadstraat op het tracé van de A2 is gelegd en daarlangs afschermdende bebouwing is gezet. Dit leidt ertoe dat in het gebied overall gezien een betere geluidskwaliteit ontstaat.

Beoordeling maximumalternatief

- Het maximumalternatief scoort, net als de basisalternatieven en om dezelfde redenen, positief op het thema verkeer en vervoer: het vervoersnetwerk voor auto en fiets verbetert fors. Alleen de vervoerswaarde van het aanwezige OV-netwerk wordt nog hoger dan in het minimum- en de basisalternatieven.
- Ook op luchtkwaliteit scoort het maximumalternatief positief ten opzichte van de autonome ontwikkeling (vergelijkbaar met de andere alternatieven). De reden hiervoor is gelijk aan de reden bij het minimumalternatief.
- Het maximumalternatief scoort op thema geluid negatief ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Hier is wederom sprake van extra afschermdende bebouwing, waarmee het aandeel geluid-belaste gevoelige bestemmingen wordt beperkt en er ontstaan stille gebieden.
- Het maximumalternatief scoort, in vergelijking met de autonome ontwikkeling en de andere planalternatieven het meest negatief op natuurwaarden. Ook in dit alternatief wordt de HGS uitgebreid met een stadspark en net als in de twee basisalternatieven wordt in het maximumalternatief een aantal groenstroken bebouwd. De lagere score van het maximumalternatief wordt veroorzaakt doordat in dit alternatief de ecologische passage langs de A2 verloren gaat, door het aan weerskanten bebouwen van de stadstraat.
- Op het thema water scoort het maximumalternatief (net als de andere alternatieven) gelijk aan de autonome ontwikkeling. De reden hiervoor is gelijk aan de reden bij het minimumalternatief.
- Op het thema bodem scoort het maximumalternatief, net als de overige alternatieven, negatief. De reden hiervoor is gelijk aan de reden bij de overige alternatieven.
- Op cultuurhistorie scoort het maximumalternatief negatief ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Hoewel deze planontwikkeling dezelfde positieve en negatieve effecten heeft als het minimumalternatief, kent het maximumalternatief, net als de basisalternatieven, nog meer cultuurhistorisch negatieve effecten: de kop van de Amstelscheg en het groen langs de Amstel worden aangetast en de parkway gaat verloren.

- Het maximumalternatief scoort neutraal op het thema archeologie, omdat er geen archeologische monumenten aanwezig zijn in het plangebied MIER.
- Op het thema klimaat en energie scoort het maximumalternatief neutraal (0) ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Om te voldoen aan de wettelijke verplichtingen, moet de nodige inspanning worden geleverd door de ontwikkelaars .c.q. particulieren die gaan bouwen. Maar er is geen reden om aan te nemen dat de wettelijke verplichtingen niet kunnen worden gehaald.

Mitigatie, compensatie en milieuwaaarde-creatie

Veel van de bovengenoemde negatieve milieueffecten kunnen worden gemitigeerd of gecompenseerd. Er zijn bovendien mogelijkheden om meer milieuwaaarde in het plangebied MIER te creëren met de ontwikkeling van het gebied. Veel daarvan is mogelijk bij een zorgvuldige nadere uitwerking van de plannen. Het op een beperkt aantal punten aanpassen van de plannen zou er zelfs toe kunnen leiden dat er veel minder negatieve milieueffecten ontstaan (met name op het gebied van natuur en cultuurhistorie. Kansen voor waardecreatie liggen vooral in het uitwerken van mogelijkheden voor minder autogebruik en meer duurzame energie.

Beoordeling van de alternatieven voor 2023

In de volgende tabel is te lezen hoe de verschillende planontwikkelingsvarianten scoren op de onderzochte milieuthema's. De eindoordelen zijn overgenomen uit de onderzoeken, zoals die in deel B zijn opgenomen.

De planontwikkelingsvariant voor 2023 **zonder de brug** over de Duivendrechtse vaart scoort op de thema's luchtkwaliteit en natuur positief te opzichte van de autonome ontwikkeling. In de planontwikkeling wordt rekening wordt gehouden met de Amsterdamse richtlijn voor gevoelige bestemmingen, waardoor bijvoorbeeld scholen niet in de buurt van drukke verkeerswegen worden gebouwd. Daarnaast levert de planontwikkeling een bijdrage aan de hoofdgroenstructuur, door deze uit te breiden met een stadspark.

De planontwikkeling scoort op de thema's verkeer en vervoer, geluid, externe veiligheid, water, cultuurhistorie en archeologie neutraal ten opzichte van de autonome ontwikkeling.

Op de thema's bodem en klimaat en energie scoort de planontwikkeling 2023 negatief ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Dit, doordat de planontwikkeling een forse bodemsanering vergt en doordat het voorgenomen ondergrondse parkeren het werken met een gesloten grondbalans waarschijnlijk onmogelijk maakt. Er zijn echter mitigatiemogelijkheden: door transport over water kan de overlast van grondtransporten voor de omgeving worden verminderd. Door minder diepe parkeergarages aan te leggen, hoeft er minder vervuilde grond te worden afgevoerd. De planontwikkeling zal naar verwachting niet kunnen voldoen aan de Amsterdamse ambitie om vanaf 2015 klimaatneutraal te bouwen. Om die reden is de planontwikkeling op dit thema negatief gescoord.

De beoordeling van de milieueffecten van de planontwikkeling **met brug** blijkt alleen voor het thema verkeer en vervoer verschillend te zijn ten opzichte van de planontwikkeling zonder brug. Voor de overige thema's geldt dus de bovenbeschreven beoordeling. De planontwikkelingsvariant voor 2023 met de brug over de Duivendrechtse vaart scoort op het thema verkeer en vervoer positief ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Dit, doordat de planontwikkeling een verbetering van de infrastructuur met zich meebrengt die de doorstroming van het verkeer ten goede komt.

Tabel s-1-2: Samenvattend overzicht effectbeoordeling van de planalternatieven ten opzichte van de autonome ontwikkeling voor 2023

2023	autonoom	planontwikkeling zonder brug	planontwikkeling met brug
Verkeer en vervoer			
Doorstroming verkeer op het lokale wegennet	0	0	+
Robuustheid lokaal wegennet	0	0	+
OV - bereikbaarheid Amstelstation	0	0	0
Dichtheid fietsinfrastructuur	0	+	++
Doorstroming fietsverkeer ter plaatse van kruisingen	0	0	0
Bereikbaarheid omgeving per fiets	0	0	+
eindoordeel verkeer en vervoer	0	0	+
Luchtkwaliteit			
Voldoen aan wettelijke grenswaarden	0	0	0
Toepassing beleid gevoelige bestemmingen	n.v.t	+	+
eindoordeel luchtkwaliteit	0	+	+
Geluid			
Voldoen aan wettelijke vereisten	0	0	0
Voldoen aan Amsterdams beleid	0	0	0
eindoordeel geluid	0	0	0
Externe veiligheid			
Risico's in relatie tot transport gevaarlijke stoffen	0	0	0
Risico's in relatie tot werken met gevaarlijke stoffen bij inrichtingen	0	0	0
Cumulatie van risico's	0	0	0
eindoordeel externe veiligheid	0	0	0
Natuur			
HGS	0	+	+
Fauna	0	0	0
Behoud van karakteristieke bomen	0	0	0
Behoud van boomvolume	0	0	0
eindoordeel natuur	0	+	+
Water			
Voldoen aan wettelijke vereisten	0	0	0
eindoordeel water	0	0	0
Bodem			
Overlast tgv sanering	0	-	-
grondbalans	0	-	-
eindoordeel bodem	0	-	-
Cultuurhistorie			
Behoud van rijksmonumenten	0	0	0
Beleving rijksmonumenten	0	+	+
Behoud waardevolle gebouwen en elementen	0	-	-
Versterking oorspronkelijk verkavelingsstructuur	0	+	+
eindoordeel cultuurhistorie	0	0	0

2023	autonoom	planontwikkel ing zonder brug	planontwikkel ing met brug
Archeologie			
Aanwezigheid van archeologische monumenten	0	0	0
eindoordeel archeologie	0	0	0
Klimaat en energie			
Voldoen aan wettelijke vereisten	0	+	+
Voldoen aan Amsterdams beleid	0	-	-
eindoordeel klimaat en energie	0	-	-

De milieueffecten van de planalternatieven zijn in 2023 niet significant negatief en er kan worden voldaan aan de normering in wet en regelgeving. Alleen op het thema's bodem en klimaat en energie is er negatief gescoord. De planontwikkeling gaat uit van ondergronds parkeren, waardoor het onwaarschijnlijk is dat er met een gesloten grondbalans kan worden gewerkt. Op klimaat en energie wordt negatief gescoord omdat de planontwikkeling waarschijnlijk niet kan voldoen aan de Amsterdamse ambitie om vanaf 2015 klimaatneutraal te bouwen. De uitvoerbaarheid van de bestemmingsplannen, die deze planontwikkeling mogelijk maken, is met dit MER afdoende vastgesteld.

Conclusies/aanbevelingen

De doelstellingen van dit MER zijn (o.a.):

- inzicht krijgen in de vraag tot waar verduichting van het plangebied MER verantwoord is vanuit het perspectief van leefbaarheid, milieu en natuurwaarde;
- inzicht krijgen in de effecten van de voorgenomen fasering van de gebiedsontwikkeling, die met drie in voorbereiding zijnde bestemmingsplannen vorm krijgt.

Uit dit MER is gebleken dat de negatieve effecten van planontwikkeling niet zozeer een direct gevolg zijn van een bepaalde mate van verduichting, maar veel meer te maken heeft met de bebouwing van bepaalde locaties. De verwachte knelpunten op het gebied van verkeer en vervoer bij de alternatieven met een grotere programmatische ambitie blijken zich namelijk niet voor te doen. De bebouwing van locaties die tot negatieve milieueffecten leiden, bevinden zich voornamelijk in het deelgebied Joan Myskenweg/A2. De negatieve effecten doen zich voor binnen de milieuthema's cultuurhistorie en natuur.

- Door bebouwing aan beide zijden van de stadsstraat/ A2, gaat de als parkway ontworpen toegang tot de stad, een cultuurhistorisch element, verloren. Samen met de bebouwing in de oksels van de afritten van de A2 wordt het groene karakter van de Amstelscheg en de groene Amstel aangetast. Ook dat is een cultuurhistorisch verlies.
- De nu nog groene zijden van de A2 en de kop van de scheg zijn bovendien groene gebieden die natuurwaarden hebben. Ook deze gaan verloren als hier wordt gebouwd.

Wellicht is het mogelijk de planalternatieven aan te passen, zodat de stedenbouwkundige ambities hand in hand kunnen gaan met behoud van de cultuurhistorische waarden en natuurwaarden van een groene Amstelscheg en een groene Amstel. Onderzoek daarnaar lijkt zinvol.

Op basis van een integrale beoordeling van de effecten wordt duidelijk dat het minimumalternatief het minst negatief scoort op de in dit MER onderzochte milieueffecten. Vanuit het perspectief van dit MER kan dit alternatief daarom het meest aanvaardbaar worden genoemd. Echter, gezien vanuit de structuurvisie "Amsterdam 2040..." en de "Visie Overamstel" scoort het minimumalternatief minder goed dan de

basisalternatieven en het maximumalternatief. Het minimumalternatief is, vanwege de beperkte verdichtingsambitie, in dat kader een goed tussenstation in de ontwikkeling van het projectgebied Overamstel.

Voor planontwikkeling die verder gaat dan het minimumalternatief, is de aanvaardbaarheid nog onderwerp van studie en weging van effecten op verschillende milieuwwaarden. Voor planontwikkelingen ten costen van de Duivendrechtse vaart, die verder gaan dan de ambities van het minimumalternatief zal in dat kader onderzoek noodzakelijk zijn naar de effecten van deze planontwikkelingen op het functioneren van het lokale autonetwerk. Voor planontwikkelingen ten westen van de Duivendrechtse vaart die verder gaan dan de ambities van het minimumalternatief zal in dat kader onderzoek noodzakelijk zijn naar de effecten van deze planontwikkelingen op het functioneren van het lokale autonetwerk, in geval van stadstraat het functioneren van het snelwegennet, effecten op natuurwaarde en effecten op cultuurhistorische waarden.

Tenslotte is gebleken dat de milieueffecten van de planalternatieven in 2023 niet significant negatief zijn en er kan worden voldaan aan de normering in wet en regelgeving. Alleen op het thema klimaat en energie is er negatief gescord, omdat de planontwikkeling waarschijnlijk niet kan voldoen aan de Amsterdamse ambitie om vanaf 2015 klimaatneutraal te bouwen. De uitvoerbaarheid van de bestemmingsplannen, die deze planontwikkeling mogelijk maken, is met dit MER afdoende vastgesteld.

Leemten in kennis en evaluatie

Op het moment dat dit MER wordt opgesteld, zijn de voornemens om in Overamstel te verdichten op hoofdlijnen bekend, maar staat er over de uitwerking veel minder vast. Daar is bewust voor gekozen. De planontwikkeling kan zo'n 20 jaar in beslag nemen en in die tijd kan er veel veranderen. Het lijkt daarom overstandig en onnodig om de plannen voor over een dergelijk lange termijn verregaand uit te werken. Dat heeft tot gevolg dat de onderzoeken die nu zijn gedaan, op hoofdlijnen wel inzichten in mogelijke effecten voor het milieu hebben gegeven, maar dat er ook zaken zijn waarnaar in een later stadium onderzoek moet worden gedaan.

Verkeer en vervoer

- Bij de beoordeling van de alternatieven is het effect van de omvorming van de A2 tot stadstraat op het functioneren van de nabijgelegen snelwegen niet betrokken. Ook is onduidelijk hoe de infrastructuur van de A2, A10, stadstraat en op- en afritten kunnen worden vormgegeven.
- Verder zijn de twee basisalternatieven niet onderzocht op een mogelijk verschil in effect op het functioneren van de stadstraat, terwijl het vermoeden bestaat dat er duidelijke verschillen zijn. Voor een dergelijk onderzoek moet het stedenbouwkundig ontwerp van het deelgebied A2/Jaan Muiskenweg verder zijn uitgewerkt.
- Als het verkeersontwerp voor de omgeving van het Amstelstation bekend is, moet worden onderzocht of de toename van het verkeer als gevolg van de planontwikkeling in Overamstel, de bereikbaarheid van het Amstelstation voor bus en tram negatief beïnvloedt. De resultaten van het onderzoek zijn belangrijk voor het vaststelling van nieuwe bestemmingsplannen binnen het plangebied MER, na de nu in voorbereiding zijnde bestemmingsplannen, die de geplande fasering tot 2023 mogelijk maken.

Luchtkwaliteit

- De in dit MER uitgevoerde analyse naar de luchtkwaliteit in 2023 en 2030 heeft een beperkte geldigheidsduur. Bij het beoordelen van de effecten van de planontwikkeling op de luchtkwaliteit voor het beoordelingsaspect "Toetsing aan de wettelijke normen voor fijnstof en stikstofdioxide in de buitenlucht"

zijn bij het berekenen van de luchtkwaliteit de meest actuele achtergrondconcentraties en emissiefactoren auto afgeven door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Jaarlijks worden deze cijfers geactualiseerd.

Geluid

- De inpasbaarheid geluidgevoelige bestemmingen in de geluidzone van het gezonede industrieterrein Ouderamstel en in nabijheid van bedrijven volgens VNG richtlijnen.

Externe veiligheid

- Als het ontwerp van de gasinstallaties in het plangebied MER verder gevorderd is moet er opnieuw een risicoanalyse worden uitgevoerd.

Natuur

- Het plangebied MER is in potentie geschikt is als biotoop voor een aantal roofvogels, vleermuizen en huismussen. In vervolgonderzoeken, bijvoorbeeld voortgaand aan sloopwerkzaamheden binnen de kaders van de bestemmingsplannen, moet naar deze soorten worden gezocht en worden vastgesteld of ze aanwezig zijn in het plangebied MER.

Water

-

Bodem

- Voorafgaand aan daadwerkelijke ontwikkeling moet, voor de uitgifte in erfpacht, per bouwkaavel een indicatief bodemonderzoek worden uitgevoerd. De bodemkwaliteit, en daarmee de geschiktheid voor de bestemming, wordt dan aanvullend onderzocht.

Cultuurhistorie

- Omdat bij het maken van dit MER nog niet bekend was of en waar hoogbouw wordt gerealiseerd in de verschillende planalternatieven, heeft in dit MER geen toetsing plaats kunnen vinden aan de nota Hoogbouw van de gemeente Amsterdam. Deze toetsing moet in later stadium, wanneer wel bekend is waar men hoogbouw wil realiseren, worden uitgevoerd.

Archeologische waarden

-

Klimaat en Energie

-