

**Aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordelingen bestemmingsplannen “Amstel III – West ” en
“Amstel III-Oost”**

**Dienst Ruimtelijke Ordening
Team JMZ
Januari 2013
Kenmerk: JMZ20132901**

1 Inleiding

- 1.1. Bestemmingsplannen “Amstel III – West” en “Amstel III-Oost”
- 1.2. Doel van deze notitie

2 M.e.r.-beoordelingsprocedure

- 2.1. Algemeen
- 2.2 m.e.r.-beoordelingsplicht
- 2.3. m.e.r. beoordeling (aanmeldingsprocedure)

3 Algemene gegevens

- 3.1. Betrokken partijen
- 3.2. Soort Activiteit
- 3.3. Plaats van activiteit
- 3.4. Tijdsplanning

4 Toetsing aan de 3 criteria

- 4.1. Kenmerken van de activiteit
- 4.2. Plaats van de activiteit
- 4.3. Effecten op het milieu
 - 4.3.1. Verkeer
 - 4.3.2. Luchtkwaliteit
 - 4.3.3. Geluid
 - 4.3.4. Externe veiligheid
 - 4.3.5. Natuur
 - 4.3.6. Bodem
 - 4.3.7. Cultuurhistorie en archeologie
 - 4.3.8. Hoogtebeperking Luchthaven Schiphol
 - 4.3.9. Milieuzonering
 - 4.3.10 Cumulatie van effecten
 - 4.3.11 Cumulatie van effecten met andere projecten

5 Samenvatting

6 Conclusie

Bijlagen

Samenvatting

Voor u ligt de aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordelingen bestemmingsplannen “Amstel III – West ” en “Amstel III-Oost”. Voor het gebied Amstel III worden twee bestemmingsplannen opgesteld, één voor de westelijke strook (Amstel III-West) en één voor de oostelijke strook (Amstel III-Oost).

Eén van de belangrijkste doelstelling van een m.e.r.-beoordeling is het inzichtelijk maken van de cumulatie van milieueffecten naar omliggende gebieden. Aangrenzend aan het bestemmingsplan Amstel III – West en Amstel III – Oost liggen de plangebieden ArenaPoort-West en het AMC. Aan de westelijke zijde van het Amstel III-gebied is de gemeente Ouder Amstel gelegen. Ten oosten van het gebied Amstel III is de Bijlmer gelegen. In het kader van de ontwikkelingen binnen Amstel III is het de vraag wat de effecten zijn op de eerder genoemde gebieden. Daarnaast is het de vraag in hoeverre de ontwikkelingen binnen andere plangebieden, gezamenlijk met de ontwikkelingen binnen Amstel III, tot onaanvaardbare effecten voor het milieu leiden.

Uit het door DIVV uitgevoerde verkeersonderzoek komt naar voren dat de groei in programma van Amstel III nauwelijks meer verkeer genereert dan in de autonome situatie. Uit het verkeersonderzoek komt naar voren dat het wegennet in zowel de autonome situatie als de plansituatie voldoende capaciteit heeft om het verkeer te verwerken.

Amstel III is gelegen tussen de Burgemeester Stramanweg, Holterbergweg, Hoogoorddreef, het spoor Amsterdam – Utrecht, A9 en A2. De plangebieden AMC, Amstel III en ArenaPoortWest worden verkeerstechnisch voornamelijk ontsloten door de A2, A9, het spoor en metro. De verwachting kan worden uitgesproken dat er weinig sluipverkeer zal ontstaan in aanpalende gebieden. Dit mede ook gelet op het feit dat de A2 verbreed is naar tweemaal vijf rijstroken en dat ook de A9 verbreed zal worden. Beide snelwegen zullen daarmee voldoende capaciteit hebben om het aan en vertrekkende verkeer op te vangen van de drie plangebieden. De gemeente Ouder-Amstel heeft op dit moment geen concrete planvorming in het gebied grenzend aan de westkant van Amstel III wat (nu al) verkeersaantrekkende werking gaat genereren. In het Verkeers- en VervoersPlan Zuidoostlob (VVPZOL) zullen de diverse ontwikkelingen in de Zuidoostlob gezamenlijk worden gemonitord.

In de Zuidoostlob zijn op dit moment meerdere bestemmingsplannen in procedure (onder meer AMC, ArenaPoortWest en de bestemmingsplannen voor Amstel III). In de diverse verkeersonderzoeken voor deze bestemmingsplannen wordt rekening gehouden met de toevoeging van programma van eerder genoemde plannen. De aanwezige infrastructuur op en rond eerder genoemde plangebieden is toereikend is om de aan- en afvoer van verkeer te verwerken. Per bestemmingsplan zal moeten worden bezien of kan worden voldaan aan de normeringen vanuit de sectorale wetgeving (lucht, geluid, bodem, externe veiligheid, flora- en fauna, archeologie etc.). Nu uit het verkeersonderzoek naar voren komt dat de planvariant nauwelijks meer verkeer genereert dan in de autonome situatie kan de conclusie worden getrokken dat de planvorming binnen Amstel III voor de overige ontwikkelingen in de omgeving nauwelijks tot geen effecten zal hebben op de uitkomsten van de onderzoeken als lucht en geluid. Indien in ander plangebieden niet kan worden voldaan aan de normeringen vanuit luchtkwaliteit en geluidhinder zal deze overschrijding niet veroorzaakt worden door het programma van Amstel III.

De toevoeging van programma geeft een lichte stijging voor het groepsrisico externe veiligheid voor het transport over de weg en het spoor. Deze stijging ziet echter alleen op de plangebieden Amstel III en niet op de andere plangebieden. Het (toe te voegen) programma zelf genereert op zichzelf ook geen extra vervoer gevaarlijke stoffen.

In beide plangebieden kunnen zich inrichtingen vestigen met een maximale milieucategorie 3.1 van de bij het bestemmingsplan behorende Staat van Inrichtingen. Op basis van de VNG-brochure “Bedrijven en milieuzonering” geldt in een rustig gebied voor dergelijke bedrijven een milieuzonering van 50 meter. In een gemengd gebied kan uitgegaan worden van 30 meter. Dat betekent dat de bedrijven in Amstel III qua milieu geen effecten zullen hebben op aanpalende gebieden.

Amstel III is niet in de nabijheid van een Natura2000-gebied of EHS gelegen, de programma's van beide bestemmingsplannen zullen ook in dit licht geen effecten op nabij gelegen plangebieden genereren. Voor wat betreft Flora en fauna kan de verwachting worden uitgesproken dat de planvorming ook geen effect zal hebben op eventueel aanwezige flora- en fauna in aanpalende gebieden.

In beide plangebieden zullen zich geen bedrijven vestigen welke activiteiten ontplooiën welke bodemvervuilingsgevaar zouden kunnen opleveren voor aanpalende gebieden. Uit de inventarisatie van DMB blijkt dat er zich in Amstel III geen bedrijven bevinden welke ook potentieel bodembedreigend zouden kunnen zijn voor aanpalende gebieden.

Uit het verkeersonderzoek komt naar voren dat de groei van verkeer door de planvorming nauwelijks afwijkt van de groei van verkeer in de autonome situatie (groei zonder het nieuwe bestemmingsplan). Dit maakt ook dat de conclusie kan worden getrokken dat de bereikbaarheid van de omliggende gebieden door de planvorming niet verder wordt beïnvloed dan al in de autonome situatie het geval zou zijn.

Uit de onderzoeken komt verder naar voren dat voldaan wordt aan normen voor onder andere geluidhinder, luchtkwaliteit, externe veiligheid, bodem, flora en fauna en archeologie. De toename van verkeer zal geen effecten hebben op de bereikbaarheid van de omliggende gebieden. Daarnaast voegt het bestemmingsplan geen inrichtingen toe die op het gebied van geluid, lucht, externe veiligheid en bodem effecten buiten de plangebieden zullen sorteren.

Gelet op deze uitkomsten en het feit dat de verkeerstoename minimaal te noemen is kan de conclusie worden getrokken dat de planvorming geen relevante milieugevolgen heeft voor de plannen zelf én voor de omgeving.

1 Inleiding

1.1. Bestemmingsplannen “Amstel III – West” en “Amstel III-Oost”

Op 1 november 2011 heeft het College van Burgemeester en Wethouders (B&W) het Strategiebepsluit Amstel III vastgesteld. Dit Strategiebepsluit is een uitwerking van de Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam'. In Structuurvisie wordt de lange termijnvisie voor Amstel III geschetst. Om deze lange termijnstrategie te verwerkelijken is een uitwerkingsprogramma voor zowel de lange als korte termijn noodzakelijk. Het Strategiebepsluit bevat beiden. In het Strategiebepsluit is onder meer aangegeven wat de specifieke problematiek van Amstel III is, waarom er voor Amstel III twee bestemmingsplannen worden opgesteld en bevat een programmatisch profiel voor de periode tot en met 2023 en de periode 2023 - 2040. Voor Amstel III zullen twee bestemmingsplannen worden opgesteld: één voor de kantorenstrook (Amstel III - Oost) en één voor de bedrijvenstrook (Amstel III - West).

Het bestemmingsplan voor het westelijke gedeelte van Amstel III gaat in op de Bedrijvenstrook. Dit bestemmingsplan wordt (globaal) begrensd door de A2, Burgemeester Stramanweg, Holterbergweg, Muntbergweg en Meibergdreef. Het plangebied wordt deels nog doorsneden door de Gaasperdammerweg. Het tracé van de Gaasperdammerweg valt buiten de scope van dit bestemmingsplan. Voor de Gaasperdammerweg is een Tracébesluit genomen wat middels een separate procedure ingepast zal worden in een bestemmingsplan.

Het bestemmingsplan voor het oostelijke gedeelte gaat in op de kantorenstrook. Dit bestemmingsplan wordt (globaal) begrensd door de Holterbergweg, Hoogoorddreef, de spoorlijn Utrecht – Amsterdam en de Meibergdreef. Ook dit plangebied wordt doorsneden door de Gaasperdammerweg en het daarbij behorende Tracébesluit.

1.2. Doel van deze notitie

Doel van de notitie is om informatie over mogelijke, relevante milieugevolgen van het programma's plannen in de bestemmingsplannen “Amstel III - West” en “Amstel III - Oost” in hun samenhang te verzamelen, te interpreteren en te presenteren, zodat het bevoegd gezag een oordeel kan geven over de noodzaak van een m.e.r.-procedure voor één van beide plannen.

Opbouw van dit rapport:

In dit rapport komen achtereenvolgens aan de orde:

- De m.e.r.-beoordeling (hoofdstuk 2);
- De algemene gegevens, soort en plaats van de activiteit (hoofdstuk 3)
- De potentiële milieueffecten (hoofdstuk 4)
- Samenvatting onderzoeken (hoofdstuk 5)
- Conclusie (hoofdstuk 6)

2 M.e.r.-beoordelingsprocedure

2.1. Algemeen

Het instrument milieueffectrapportage (m.e.r.) is ontwikkeld om het milieubelang een volwaardige plaats in bepaalde plan- en besluitvormingsprocessen te geven. Enerzijds maakt het opstellen van een milieueffectrapport (MER) de initiatiefnemer bewust van de milieugevolgen en anderzijds kan de overheid diverse milieugevolgen in samenhang met elkaar en op een voor de burger transparante wijze bij de besluitvorming betrekken. De regelgeving met betrekking tot de milieueffectrapportage is verankerd in de Wet milieubeheer. Voor sommige plannen of activiteiten geldt direct de verplichting om een MER op te stellen, maar er zijn ook plannen waarvoor het bevoegd gezag moet beoordelen of zij het nodig vindt om ter voorbereiding van een besluit een MER te laten maken (m.e.r.-beoordeling). In het Besluit m.e.r. is opgenomen voor welke activiteiten de m.e.r.-(beoordelings)plicht bestaat. Het gaat dan met name om activiteiten die aanzienlijke nadelige effecten op het milieu kunnen hebben.

In de Wet milieubeheer en in het daarop gebaseerde Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) worden de verplichtingen inzake milieueffectrapportage geregeld.

Een milieueffectrapportage kan zowel betrekking op een plan ("plan-m.e.r.") als op een besluit ("project-m.e.r."). Doel van een m.e.r. is om de milieuaspecten volwaardig mee te kunnen nemen in de besluitvorming. In het MER worden de effecten van de beoogde ontwikkeling voor alle relevante milieuaspecten systematisch in beeld gebracht. Tevens wordt nagegaan of er alternatieven of maatregelen zijn waarmee eventuele negatieve effecten kunnen worden verminderd of voorkomen. In het Besluit m.e.r. staat wanneer een project-m.e.r. of een plan-m.e.r. moet worden opgesteld. Het besluit bevat bijlagen met daarin overzichten van activiteiten en besluiten waarvoor een project-m.e.r. of plan-m.e.r. verplicht is. Bij de activiteiten horen ook drempelwaarden; niet voor elke activiteit geldt een m.e.r.-plicht, pas als bepaalde drempelwaarden worden overschreden.

Naast de m.e.r.-plicht kent de Wm ook een plicht tot het maken van een m.e.r.-beoordeling. Op basis van deze beoordeling dient het bevoegd gezag te beslissen of een activiteit genoemd in het Besluit m.e.r. belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. Als dit het geval is, dient er een MER te worden opgesteld. Wanneer een m.e.r.-beoordeling dient te worden opgesteld is - evenals de m.e.r.-plicht - geregeld in het Besluit m.e.r.

2.2 m.e.r.-beoordelingsplicht

Op grond van de bijlage bij het Besluit m.e.r., onderdeel D 11.2 is de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen m.e.r.-beoordelingsplichtig in die gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 100 hectare of meer, een aaneengesloten gebied en 2.000 woningen of meer bevat of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer bevat.

De kantorenstrook beslaat ongeveer 125 hectare en op dit moment is er ongeveer 720.000 m² bruto-oppervlak aan kantoren gebouwd. In het nieuwe bestemmingsplan wordt een volledige transformatie van deze 720.000 m² mogelijk gemaakt. Het gaat daarbij om functies als voorzieningen, horeca en specifiek hotels. Met de mogelijkheid tot omzetting van het volledig aantal m² is het bestemmingsplan m.e.r.-beoordelingsplichtig

Op grond van de bijlage bij het Besluit m.e.r., onderdeel D 11.3 is de aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein, waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 75 hectare of meer, m.e.r.-beoordelingsplichtig.

Het bedrijventerrein beslaat ongeveer 125 hectare. Daarnaast sluit het bestemmingsplan Amstel III-West de mogelijkheid tot realisatie en uitbreiding van (lichte) industrie niet uit. Verder is er ook op dit moment al lichte industrie in het plangebied aanwezig. Deze (her)ontwikkeling is geen aangewezen geen project waarvoor vanwege de activiteit en/of omvang daarvan op grond van de C-lijst een m.e.r.-plicht geldt.

Samengevat zit er in het plangebied her en der nog lichte industrie en het bestemmingsplan biedt ook uitbreidingsruimte. Derhalve is ook dit bestemmingsplan m.e.r.-beoordelingsplichtig.

2.3. m.e.r. beoordeling (aanmeldingsprocedure)

Het projectbureau Zuidoostlob is initiatiefnemer voor het opstellen van het bestemmingsplan. Indien het bevoegd gezag zelf initiatiefnemer is, geeft art 7.19 van de Wet milieubeheer de voorschriften omtrent de te volgen procedure van het m.e.r.-beoordelingsbesluit.

Het bevoegd gezag neemt in zo vroeg mogelijk stadium een beslissing over de vraag of, vanwege bijzondere omstandigheden waaronder de activiteiten worden ondernomen een MER moet worden gemaakt. Deze beoordelingsprocedure kent geen inspraak vooraf. Het bevoegd gezag neemt de beslissing na overleg met de instanties die bij of krachtens de wet moeten worden betrokken bij de voorbereiding van het betrokken besluit. Het besluit van het bevoegd gezag over de noodzaak al dan niet een MER te maken dient tenminste bekendgemaakt te worden door een kennisgeving in de Staatscourant. Het beoordelingsbesluit is een voorbereidingshandeling waartegen geen rechtsmiddelen openstaan. Tegen dit besluit kan men pas opkomen in de procedure waaraan de m.e.r.-beoordeling is gekoppeld. In dit geval is dat (via zienswijze/beroep) in de procedure tot vaststelling van het bestemmingsplan.

In de m.e.r.-beoordelingsprocedure wordt de voorgenomen activiteit beoordeeld op het

voorkomen van belangrijke nadelige milieugevolgen. Deze aspecten zijn hier toegelicht.

Belangrijke nadelige gevolgen

Of er sprake is van belangrijke nadelige gevolgen wordt beoordeeld aan de hand van drie specifieke punten, die hier kort worden toegelicht.

1. De kenmerken van de activiteit.
2. De plaats waar de activiteit plaatsvindt (bijvoorbeeld: gevoelige gebieden). Indien de uitbreiding is gepland in of in de nabijheid van een gevoelig gebied en negatieve gevolgen heeft voor dit gebied, is sprake van belangrijke nadelige milieugevolgen. Ook wordt beschouwd of cumulatie van effecten met plannen in de omgeving optreden.
3. De kenmerken van belangrijke nadelige gevolgen die de activiteit kan hebben voor het milieu. Hierbij gaat het in Amstel III met name om de aard en omvang van nadelige gevolgen voor de stedelijke leefomgeving (verkeer en vervoer, luchtkwaliteit, geluid en externe veiligheid).

2.4 gezamenlijke beoordeling

Voor het gebied Amstel III is gekozen om twee bestemmingsplannen op te stellen. Dit ligt opgesloten in het feit dat beide gebieden zowel stedenbouwkundig als programmatische een eigen problematiek kennen. Wel zijn alle voor de bestemmingsplannen benodigde onderzoeken (verkeer, lucht, geluid, externe veiligheid, milieuzonering, bodem, archeologie, flora- en fauna) gezamenlijk uitgevoerd. Belangrijk onderdeel voor de m.e.r.-beoordelingen zijn de cumulatieve effecten van de planvorming met andere plannen in de omgeving. Nu de onderzoeken voor beide bestemmingsplannen al op elkaar zijn afgestemd is de cumulatie van beide plannen op elkaar al in beeld gebracht. Daarom is er gekozen om voor beide bestemmingsplannen een gezamenlijke aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordeling te schrijven.

3 Algemene gegevens

3.1. Betrokken partijen

Bevoegd gezag

Het projectgebied Amstel III is aangewezen als grootstedelijk gebied. Dat betekent dat de bevoegdheden op grond van de Wro bij de Raad en het College van Burgemeester en Wethouders liggen. Voorliggende m.e.r.-beoordeling hoort bij de bestemmingsplannen "Amstel III - West" en "Amstel III - Oost", dat maakt dat de Raad van de gemeente Amsterdam bevoegd is te beslissen over het al dan niet uitvoeren van een m.e.r.-beoordeling voor één of beide bestemmingsplan(nen).

Initiatiefnemer

Namens de centrale stad treedt het projectbureau Zuidoostring op als projecttrekker/initiatiefnemer.

Adres:

Projectbureau Zuidoostring

Postbus 1104

1000 BC Amsterdam

3.2. Soort en kenmerk van de activiteit

Het bestemmingsplan "Amstel III – West" voorziet in het behoud van het huidige bedrijfenvolume, waar meer verdicht kan worden en nieuwe ontwikkelingen worden voorgestaan. Hier kunnen in bepaalde mate nieuwe functies (behalve wonen) worden toegevoegd, zonder dat dit ten koste gaat van de bestaande bedrijven. Onderstaand het programma wat mag worden toegevoegd aan het de bedrijvenstrook:

30.000 m² bedrijven

9.000 m² PDV/GDV/Outlets

6.500 m² Voorzieningen

6.250 m² horeca.

Dit komt bovenop de nu reeds aanwezige 322.000 m2 bedrijven, 43.000 m2 kantoren, 119.000 m2 PDV/GDV/Outlets en 4.000 m2 horeca. De groei in programma vindt niet plaats door gebiedsuitbreiding, maar door verdichting.

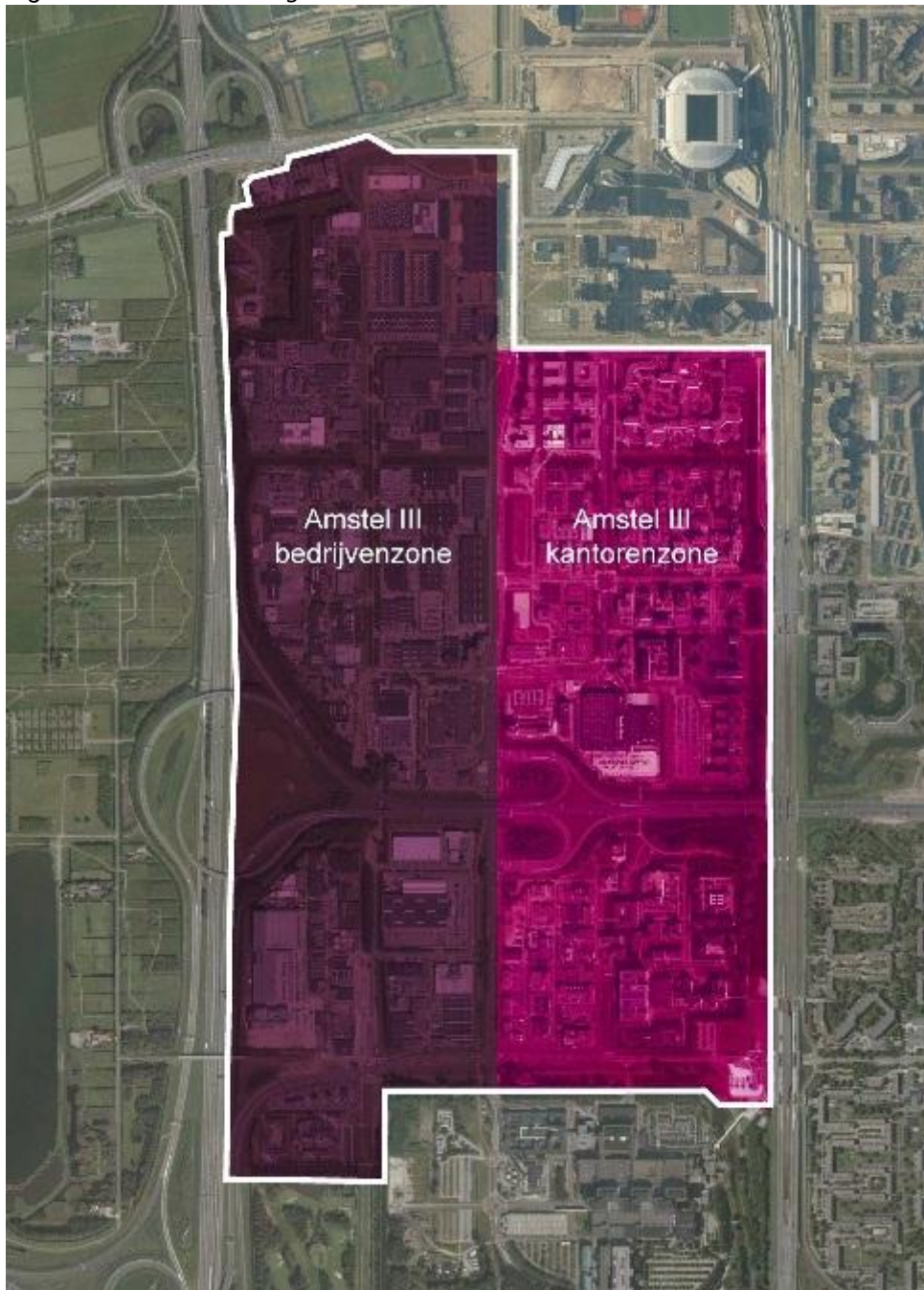
Het bestemmingsplan "Amstel III – Oost" fixeert het aantal in erfpacht uitgegeven m2 kantoor (~~~ m2 nog invoeren) en maakt het mogelijk om deze m2 volledig te transformeren naar lichte bedrijvigheid, cultuur en ontspanning, sport en recreatie, horeca en hotels. Bovenop het gefixeerde volume wordt – zij het beperkt – ruimte geboden voor alternatieve functies (niet-kantoor).

3.3. Plaats van activiteit

Figuur 1: Onderstaand het gebied Amstel III



Figuur 2: onderscheiden gebieden Amstel III West en Amstel III Oost



3.4. Tijdsplanning

Inspraak en vooroverleg:

Ter inzagelegging ontwerp:

Vaststelling:

Beroepstermijn:

4 Toetsing aan de 3 criteria

Zoals besproken

4.1. Kenmerken van de activiteit

Het bestemmingsplan "Amstel III – West" gaat uit van verdichting van de bestaande bebouwing en functies. In vergelijking met het vigerende bestemmingsplan geeft het nieuwe bestemmingsplan de volgende uitbreidingsruimte:

30.000 m2 bedrijven

9.000 m2 PDV/GDV/Outlets
6.500 m2 Voorzieningen
6.250 m2 horeca.

In de kantorenstrook is sprake van fixering van het aantal m2 bebouwing dat volgens de erfpachtcontracten mag worden gebouwd. Uit de inventarisatie van de erfpachtcontracten blijkt dat er op basis van de erfpachtcontracten nog bebouwingsruimte is. Nu deze ruimte zowel publiek- als privaatrechtelijk nog aanwezig is, komt deze ruimte terug in het bestemmingsplan.

Deze uitbreidingsruimte is getoetst aan de effecten op het milieu (zie paragraaf 4.3). Daarbij opgemerkt dat onder voorzieningen ook gevoelige bestemmingen als scholen en kinderdagverblijven worden verstaan. In de onderzoeken is nadrukkelijk gekeken in hoeverre, en of, deze gevoelige bestemmingen kunnen worden gerealiseerd. De onderzoeken zijn gezamenlijk uitgevoerd voor zowel het bestemmingsplan "Amstel II – West" als het bestemmingsplan "Amstel III – Oost".

4.2. Plaats van de activiteit

De plangebieden "Amstel III – West" en "Amstel III – Oost" worden niet uitgebreid. De planvorming is gesitueerd binnen de bestaande plangrenzen. Het plan bevindt zich buiten de Speciale Beschermingszones. De Botshol en de Vechtplassen zijn de meest nabijgelegen Natura2000-gebieden. Negatieve effecten op deze gebieden worden niet verwacht.

Figuur 3: Natura2000-gebieden (lichtgroen):



In het plangebied liggen geen gebieden die tot de Hoofdgroenstructuur van Amsterdam behoren. Amstelland maakt deel uit van de EHS (Ecologische Hoofdstructuur). Ook op deze natuurzone vallen geen negatieve effecten te verwachten.

Figuur 4: hoofdgroenstructuur (donkergroen)



4.3. Effecten op het milieu

4.3.1. Verkeer

DIVV (Verkeersonderzoek bestemmingsplan Amstel III, d.d. ~ 2012, rapportnummer 10.0197) heeft verkeerskundig onderzoek verricht naar de verkeerskundige effecten van het (toe te voegen) programma ten opzichte van de autonome situatie (situatie dat er geen nieuw bestemmingsplan zou worden gemaakt). Daarbij worden gekeken naar de volgende effecten:

- Bereikbaarheid
- Verkeersafwikkeling
- Congestie
- Intensiteit-/capaciteit-verhouding
- Knelpunten/kruispunten

Uit het onderzoek komen de volgende conclusies als belangrijkste naar voren.

- Het niet zozeer in volume, maar wel in soort gebruik, gewijzigde ruimtelijke programma zorgt voor een ongeveer evenredige groei in aantal ritten. Het Openbaar Vervoer (OV) neemt relatief gezien het meest toe, waardoor de toename in verkeersintensiteiten gezien het ruimtelijk programma relatief beperkt blijft.
- De toename van autoverkeer blijft voor het grootste deel beperkt tot de grotere ontsluitingswegen. De doorstroming op de hoofdinfrastructuur blijft ook in de toekomstige varianten echter redelijk tot goed en verslechtert nauwelijks ten opzichte van de huidige situatie.
- De situatie met evenementenverkeer laat geen verslechtering zien van de verkeerssituatie op de hoofdinfrastructuur. Wel bestaat de mogelijkheid dat de ingaande verkeersstroom niet door de parkeergelegenheden kunnen worden verwerkt.

Zowel in de autonome als in de plansituatie zijn er vooral aandachtspunten gesignaleerd voor de volgende vier kruispunten in de beide plangebieden Amstel III:

1. Holterbergweg / Laarderhoogtweg
2. Holterbergweg / Hoogoorddreef
3. Meibergdreef / Paasheuvelweg
4. Hullenbergweg / Laarderhoogtweg (IKEA)

Een nadere beoordeling van deze kruispunten met het oog op eventueel nodige maatregelen heeft het volgende opgeleverd (Verkeerskundig onderzoek en advies vier kruispunten Amstel III, DRO 12 juli 2012).

Bij de kruising Holterbergweg-Laarderhoogtweg treedt in de avondspits filevorming op. De verkeerslichtenregeling is niet meer verder te optimaliseren. Er wordt geadviseerd een 2^e rechtsafvak van 45 meter lengte op het westelijk deel van de Laarderhoogtweg richting Muntbergweg en A9 te maken om de doorstroming te verbeteren.

Bij het kruispunt Holterbergweg-Hoogoorddreef heeft het verkeer dat vanaf de Hoogoorddreef westzijde linksaf gaat naar de Holterbergweg noord te weinig ruimte om zich op te stellen. Dit zorgt voor het blokkeren van het rechtdoor- en rechtsafverkeer. Daarnaast blokkeert het opgestelde verkeer ook de op 50 meter gelegen uitrit aan de noordzijde van de Hoogoorddreef.

Geadviseerd wordt om een tweede linksafstrook aan te leggen op de Hoogoorddreef (west). De benodigde lengte bedraagt 48 meter (voor beide linksafvakken). Een bijkomende voorwaarde om een regelbaar kruispunt te krijgen is dat het linksafslaande verkeer vanaf de zuidzijde voor het linksafslaand verkeer vanaf de noordzijde van de Hoogoorddreef gelijktijdig kan afrijden. De afwikkelingscapaciteit van de kruising neemt hierdoor zodanig toe dat de voorgestelde starre verkeerslichtenregeling het verkeer binnen de normen kan verwerken.

Uit de toetsing van de kruising Meibergdreef-Paasheuvelweg volgt dat de intensiteit, noch verkeersveiligheid noch het langzaam verkeer leiden tot de aanbeveling voor het plaatsen van verkeerslichten op dit kruispunt. Ook aanvullende tellingen die op verzoek van de wegbeheerder eind 2011/begin 2012 hebben plaatsgevonden hebben niet geleid tot een andere conclusie. De doorstroming op deze kruising voldoet aan de norm en er zijn geen verkeerslichten noodzakelijk.

Voor de Hullenbergweg-Laarderhoogtweg (bij IKEA) geeft de toetsing aan dat de plaatsing van verkeerslichten op de kruising op basis van de criteria van doorstroming, verkeersveiligheid en langzaam verkeer niet nodig is.

Conclusie:

De infrastructuur kan de (toevoeging) van programma's in beide bestemmingsplannen aan. De verkeerscapaciteit is in dit licht voldoende. Een aantal kruispunten geeft in de autonome situatie al problemen. De toevoeging van programma genereert nauwelijks meer verkeer dan in de autonome situatie. Problemen op de kruispunten worden dan ook niet veroorzaakt door de programma's van beide bestemmingsplannen. Om de doorstroming op de kruispunten te garanderen is in de meerjarenbegroting van Stadsdeel Zuidoost budget gereserveerd om deze knelpunten aan te pakken.

4.3.2. Luchtkwaliteit

Wettelijk kader

Sinds 15 november 2007 zijn de hoofdlijnen voor regelgeving van de luchtkwaliteitseisen vastgelegd in de *Wet milieubeheer*. Artikel 5.16 *Wm* geeft weer onder welke voorwaarden de bestuursorganen bepaalde bevoegdheden (o.a. wijzigingen van bestemmingsplan) mogen uitoefenen. Als aan minimaal een van de volgende voorwaarden wordt voldaan, vormen luchtkwaliteitseisen in principe geen belemmering:

1. er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
2. een project leidt niet tot verslechtering van de luchtkwaliteit;
3. een project draagt 'niet in betekenende mate' (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging;
4. een project past binnen het NSL, of binnen een regionaal programma van maatregelen.

Vanaf 1 augustus 2009 is het *Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)* in werking getreden. In het NSL zijn alle maatregelen opgenomen die de luchtkwaliteit moeten verbeteren en tevens zijn ruimtelijke ontwikkelingen opgenomen die de luchtkwaliteit verslechteren. Overheden zijn gehouden de in het NSL opgenomen maatregelen uit te voeren en kunnen het NSL gebruiken als onderbouwing bij plannen voor de NSL-projecten. Met het NSL laat de Nederlandse overheid zien hoe zij aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit gaat voldoen. Daarvoor heeft zij extra tijd van de Europese Commissie gevraagd en gekregen, het zogenaamde derogatieverzoek.

In het *Besluit Niet in betekenende mate bijdragen (NIBM)* is vastgelegd wanneer een project niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie van een bepaalde stof. Met het van kracht worden van het *Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit* geldt dat een project *NIBM* is, als aannemelijk is dat het project een toename van de concentratie van de vervuilende stof veroorzaakt van maximaal 3% van de betreffende jaargemiddelde grenswaarde. Voor NO₂ en PM₁₀ komt dit neer op 1,2 µg/m³. De NIBM-grens is alleen vastgesteld voor de stoffen NO₂ en PM₁₀, aangezien voor de overige stoffen (nagenoeg) geen overschrijdingen optreden.

Indien een project niet aan de NIBM-grens voldoet, draagt het in betekenende mate bij aan de luchtverontreiniging. In principe zijn al deze projecten, voor zover momenteel bekend, opgenomen in het *Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit*.

Gevoelige bestemmingen

Op 16 januari 2009 is het *Besluit gevoelige bestemmingen* in werking getreden. Met deze AMvB wordt de vestiging van zogeheten 'gevoelige bestemmingen' - zoals een school (waar onderwijs voor niet-volwassenen plaatsvindt) of kinderopvang - in de nabijheid van provinciale en rijkswegen beperkt. Dat geldt voor nieuwe situaties en bestaande situaties die worden uitgebreid, waarbij sprake is van een (dreigende) overschrijding van de grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀. Het plangebied voor een groot gedeelte gelegen binnen een afstand van 300 meter van de wegrand van de Rijksweg A2 en Rijksweg A9. Aangezien het binnen het Amstel III gebied onder meer zal gaan over nieuwe scholen gelden ter plaatse beperkingen vanwege het Besluit.

De gemeente Amsterdam hanteert aanvullend gemeentelijk beleid:

Amsterdamse richtlijn met betrekking tot gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit

1 Uitgangspunt is dat binnen de zone van 300 meter gemeten van de rand van een snelweg en 50 meter gemeten van de rand van een provinciale weg, geen gevoelige bestemmingen worden geprojecteerd. Dit is een aanvulling op het landelijke Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit en geldt los van de vraag of sprake is van een (dreigende) overschrijding.

2 Uitgangspunt is dat bij stedelijke wegen met meer dan 10.000 mvt per etmaal binnen een afstand van 50 meter gemeten van de rand van de weg geen gevoelige bestemmingen in de eerste lijnsbebouwing worden geprojecteerd.

3 Van de onder 1 en 2 genoemde uitgangspunten kan gemotiveerd worden afgeweken indien (bijzondere) omstandigheden en belangen hiertoe aanleiding geven.

Met het oog hierop zijn projecten voortaan verplicht om bij de ruimtelijke producten (die horen bij de planfasen van het Plaberum) expliciet aandacht te besteden aan de relatie tussen gezondheid en luchtkwaliteit.

Transformatiebeleid Amsterdam

In het kader van de door het College vastgestelde Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit, heeft de Geneeskundige en Gezondheidsdienst Amsterdam (GGD Amsterdam) tot taak gekregen het bevoegd gezag in voorkomende gevallen te adviseren in verband met gezondheidsaspecten die een rol kunnen spelen bij het maken van afwegingen ten aanzien van het realiseren van voorzieningen langs drukke wegen voor groepen mensen (kinderen, ouderen, zieken) die gevoelig zijn voor luchtverontreiniging. In vervolg op dit besluit zal de GGD bij adviesaanvragen voor alleen grootstedelijke projecten voortaan checken of er sprake is van transformatie van kantoorgebouwen. De GGD zal aan betrokkenen aangeven dat de Richtlijn niet geldt als er sprake is van transformatie, maar zal wel blijven adviseren. I.h.a. wordt geadviseerd om een richtafstand van 100 meter aan te houden ten opzichte van snelwegen en 50 meter bij drukke wegen (meer dan 10.000 mvt/etm) en hier geen scholen (voor minderjarigen) of kinderopvang te bestemmen.

Onderzoek

M+P heeft onderzoek verricht naar effecten voor de luchtkwaliteit door de toevoeging van het programma zoals benoemd in 4.1 (Onderzoek luchtkwaliteit bestemmingsplan Amstel III, d.d.15 augustus 2012, rapportnummer M+P.OGA.1201.2). Daarbij heeft zijn onder meer de restricties aangegeven welke wetgeving en beleid geven ten aanzien van het realiseren van gevoelige bestemmingen. Zie daarvoor onder meer onderstaande figuren:

*Figuur 14: Contourrestricties luchtkwaliteit
Besluit gevoelige bestemmingen (Bgb)*

Figuur 15: Contourrestricties luchtkwaliteit GGD



M+P heeft onderzoek verricht naar effecten van dit bestemmingsplan voor de luchtkwaliteit door de toevoeging van het programma zoals benoemd in hoofdstuk 4.1. (Rapport kenmerk M+P OGA....., d.d. 3 augustus 2012)

Het onderzoek heeft zich voor de effecten van het programma op de luchtkwaliteit gebaseerd op de aangeleverde verkeersgegevens in het verkeersrapport van DIVV (zie hoofdstuk Verkeer).

De luchtkwaliteit is bepaald voor de autonome ontwikkeling als voor de toekomstige planontwikkeling aan de hand van de Monitoringstool 2012 en met aanvullende CAR II berekeningen. In de Monitoringstool is de autonome ontwikkeling opgenomen, dat wil zeggen zonder de ontwikkelingen die de gemeente in de bestemmingsplannen Amstel III mogelijk maakt. Voor de autonome situatie geldt, zonder de ontwikkelingen in de bestemmingsplannen Amstel III, dat ruim wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Voor de relevante binnenstedelijke wegvakken is uitgegaan van een 'worst case' benadering. Met de intensiteiten voor 2023 zijn berekeningen gemaakt met de achtergrondconcentraties die gelden in de jaren 2012, 2015 en 2020. De maximale concentraties fijn stof (PM10) en stikstofdioxide (NO2) treden op aan de Burgemeester Stramanweg in 2012. Uit de berekening blijkt dat in 2012 aan de (tijdelijke) grenswaarde voor NO2 wordt voldaan. In 2015 en 2020 wordt voldaan aan de grenswaarde voor NO2. Ook vanwege PM10 wordt in 2012, 2015 en 2020 voldaan aan de grenswaarden. Verwacht wordt dat de concentraties na 2020 en verder zullen afnemen vanwege strengere emissienormen en bijgestelde achtergrondconcentraties.

Wat dit aspect van luchtkwaliteit betreft zijn er geen belemmeringen voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

Wel leggen de zones langs de rijkswegen A2 en A9, als ook van de stedelijke wegen, zoals de Muntbergweg, Burgemeester Stramanweg, Hoogoorddreef, Karspeldreef, Paasheuvelweg en Meibergdreef, beperkingen op ten gevolge van het bepaalde in het landelijk Besluit – en Amsterdamse Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit. Vestiging van gevoelige functies is binnen de zones langs de rijkswegen niet mogelijk zonder dat d.m.v. onderzoek is aangetoond dat ter plaatse geen (dreigende) overschrijding plaatsvindt. Daarnaast moet op basis van de Richtlijn, zowel binnen de

zones van de rijkswegen, als de zones van genoemde stedelijke wegen met meer dan 10.000 mvt per etmaal, de GGD om advies gevraagd worden.

Transformatiebeleid

Indien er sprake is van een initiatief tot transformatie, gelden er wat betreft het gemeentelijk beleid, versoepelde eisen. Het transformatiebeleid biedt een versoepeling van de regelgeving voor bestaande gebouwen met betrekking tot gevoelige bestemmingen, zoals scholen en kinderopvang, in het kader van luchtkwaliteit. Het Amsterdamse beleid staat in principe niet toe dat er nieuwe onderwijslocaties (basisschool/voortgezet onderwijs) gerealiseerd worden binnen 300 m van een Rijksweg of 50 m van een stedelijke hoofdweg. Dat beleid wordt bij transformatie niet gevolgd. Wel wordt geadviseerd om een richtafstand van 100 meter aan te houden ten opzichte van snelwegen en 50 meter bij drukke wegen (meer dan 10.000 mvt/etm) en hier geen scholen (voor minderjarigen) of kinderopvang te bestemmen.

Figuur 14, behorend bij het landelijk Besluit (in dit geval alleen die van rijkswegen, er bevinden zich geen provinciale wegen in de plangebieden). Figuur 15 toont de zones ingeval van versoepeld beleid, met een smallere zone langs de rijkswegen (100 m) en de 50 m langs drukke stedelijke wegen (met > 10.000 mvt per etmaal) De in figuur 15 getoonde zones langs de stedelijke wegen komen overeen met de zones conform de Amsterdamse Richtlijn die voor rijkswegen een zone van 300 m voorschrijft en voor stedelijke wegen 50 m.

Conclusie:

Uit de figuur op bladzijde 11 komen restricties naar voren voor het realiseren van gevoelige functies. Luchtgevoelige functies zijn op basis van het Besluit gevoelige bestemmingen in zones langs de A2 en A9 niet mogelijk. In het overige gedeelte van het plangebied is het grotendeels wel mogelijk om gevoelige functies te realiseren, dit mede omdat bij transformatie het Amsterdamse beleid op het gebied van luchtkwaliteit niet behoeft te worden gevolgd. Wel wordt geadviseerd om in het bestemmingsplan voor scholen (voor minderjarigen) of kinderopvang een richtafstand van 100 meter aan te houden ten opzichte van snelwegen en 50 meter bij drukke wegen. Daarbij kan er nog op worden gewezen dat op basis van het geluidsonderzoek in het bestemmingsplan "Amstel III – West" geen geluidgevoelige functies kunnen worden gerealiseerd. Geluid- en luchtgevoelige functies komen dermate overeen dat de voor het bestemmingsplan "Amstel III – West" de conclusie kan worden getrokken dat hier geen luchtgevoelige functies kunnen worden toegestaan. Deze conclusie geldt grotendeels ook voor "Amstel III - Oost". Alleen op een beperkt aantal plaatsen zijn geluidgevoelige, en dus ook luchtgevoelige, functies mogelijk.

4.3.3. Geluid

Wettelijk kader

De regelgeving voor wegverkeerslawaai is vastgelegd in de Wet geluidhinder 2006. Behoudens twee uitzonderingen (woonerven en 30 km/u wegen) heeft iedere weg conform artikel 74 van de Wet geluidhinder een geluidszone. Binnen de geluidszone dient de geluidsbelasting te worden getoetst aan de voorkeursgrenswaarde.

De voorkeursgrenswaarde voor het wegverkeerslawaai bij nieuwe woningen en scholen bedraagt $L_{den} = 48$ dB.

Toetsing aan de voorkeursgrenswaarde vindt plaats per weg. Alvorens de berekende geluidsbelasting wordt getoetst aan de voorkeursgrenswaarde mag, conform artikel art. 110g Wgh 2006, een correctie worden toegepast. De hoogte van deze aftrek is aangegeven in artikel 3.6 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006.

De aftrek is afhankelijk van de representatief te beschouwen rijsnelheid van de lichte motorvoertuigen en bedraagt 2 dB voor een rijsnelheid van $v \geq 70$ km/uur en 5 dB voor een rijsnelheid van $v < 70$ km/uur. Indien de grenswaarde van 48 dB wordt overschreden kan door Burgemeester en Wethouders een hogere grenswaarde worden vastgesteld. Het verlenen van een hogere grenswaarde moet nader gemotiveerd worden. De ontheffingsgronden voor hogere grenswaarden zijn vastgelegd in het gemeentelijke geluidsbeleid. De hogere grenswaarde die wettelijk kan worden verleend is voor woningen en andere geluidgevoelige functies in binnenstedelijke situaties maximaal 63 dB en voor woningen en andere geluidgevoelige functies in buitenstedelijke situaties maximaal 53 dB. Ander geluidgevoelige functies zijn onderwijsgebouwen, ziekenhuizen en verpleeghuizen, verzorgingstehuizen, psychiatrische inrichtingen en kinderdagverblijven.

Amsterdams beleid

Op 13 november 2007 heeft het college van B&W de nota "Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder, Amsterdams beleid" vastgesteld, die naar aanleiding van de nieuwe Wet geluidhinder is aangepast. Met dit besluit wordt geregeld dat de bevoegdheid voor het vaststellen van besluiten hogere waarde per 1 januari 2008 wordt doorgeschoven naar de stadsdelen onder de voorwaarde dat de stadsdelen wel gehouden zijn aan het Amsterdamse geluidsbeleid en dat het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluidhinder Amsterdam (TAVGA) om advies wordt gevraagd.

Het voornoemde geluidsbeleid verschilt principieel niet van het voorafgaande Amsterdamse beleid. De essentie dat woningen waarvoor een besluit hogere waarde wordt vastgesteld in principe een stille zijde moeten hebben is gehandhaafd. Wanneer van dat uitgangspunt wordt afgeweken, wordt in het besluit hogere waarde een motivatie opgenomen. Hoe groter de overschrijding, hoe uitgebreider de motivatie. Woningen met een dove gevel dienen volgens het beleid altijd een stille zijde te krijgen, behoudens in zeer uitzonderlijke gevallen zoals tijdelijke situaties. Indien vliesgevels worden toegepast, worden eisen gesteld aan de handhaving van de buitenluchtkwaliteit, zoals opgenomen in Bouwbrief 2005-15 van de gemeente Amsterdam. Bij de vaststelling van een besluit hogere waarde wordt rekening gehouden met de samenloop (cumulatie) van de geluidbelasting van verschillende bronnen. Het beleid geeft aan dat er sprake is van een onaanvaardbare geluidbelasting als de gecumuleerde geluidbelasting meer dan 3 dB hoger is dan hoogste van de maximaal toelaatbare geluidsbelasting. Bij transformatie van kantoren geldt aanvullend beleid dat niet perse vastgehouden wordt aan een stille zijde, wel dienen plannen altijd voorgelegd te worden aan het TAVGA.

Onderzoek

M+P heeft akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden om in zowel het bestemmingsplan "Amstel III – West" als het bestemmingsplan "Amstel III – Oost" ook geluidgevoelige functies als educatie en onderwijs toe te staan (Akoestisch onderzoek bestemmingsplan Amstel III, d.d. juli 2012, rapportnummer M+P.OGA.12.01.1) . Uit de berekeningen blijkt dat binnen het gehele bestemmingsplan Amstel III-West de niveaus de 50 dB(A) zullen overschrijden en dat toevoeging van geluidgevoelige functies niet tot de mogelijkheden behoort. De verder bedachte uitbreiding van het bedrijventerrein stuit akoestisch gezien niet op problemen. Binnen het bestemmingsplan "Amstel III-Oost" zijn op enkele plekken wellicht geluidgevoelige functies mogelijk. Deze kunnen alleen worden gefaciliteerd door middel van akoestische maatregelen en verlening van hogere waarden.

Conclusie:

Het toe te voegen programma stuit voor wat betreft de Wet geluidhinder niet op problemen voor zover het geen geluidgevoelige functies betreft. Geluidgevoelige functies behoren voor het plangebied "Amstel III – West" niet tot de mogelijkheden. Binnen "Amstel III – Oost" zijn, met het nemen van akoestische maatregelen en het verlenen van een hogere waarde, wellicht wel geluidgevoelige functies mogelijk.

4.3.4. Externe veiligheid

Wettelijk kader

Bij externe veiligheid gaat het om het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's voor de omgeving voor het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen (inrichtingen); het transport van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen), het gebruik van luchthavens en het gebruik van windmolens.

Bij externe veiligheid risico's wordt onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Deze begrippen vullen elkaar aan; met het PR wordt de aan te houden afstand geëvalueerd tussen de risicovolle activiteit en kwetsbare functies, terwijl met het GR wordt beoordeeld of er een groot aantal slachtoffers kan vallen als gevolg van een ongeval. Voor het PR worden risiconormen gesteld in de vorm van grens- en richtwaarden waaraan getoetst moet worden bij vaststelling van bestemmingsplannen.

Voor het GR geldt geen norm; het bevoegd gezag moet afwegen of de gevolgen van een ongeval al dan niet aanvaardbaar zijn. Er is wel een oriëntatiewaarde vastgesteld die in het algemeen als acceptabel niveau geldt. Het bevoegd gezag dient het groepsrisico te verantwoorden, waarbij in ieder geval de mogelijkheden voor hulpverlening en rampbestrijding betrokken worden. De regionale brandweer dient in gelegenheid te worden gesteld om over deze aspecten advies uit te brengen.

Mogelijke risicobronnen zijn inrichtingen gericht op gebruik, opslag en productie van gevaarlijke stoffen, vervoer van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen), luchthavens en windmolens.

In en rondom het plangebied:

- bevindt zich één risicovolbedrijf, te weten een tankstation dat LPG verkoopt;
- nabij het plangebied bevindt zich een 30 inch, 66 bar hogedrukaardgasleiding;
- er bevinden zich de volgende transportroutes waar vervoer gevaarlijke stoffen over plaats vindt. Het gaat daarbij om de A2, A9 en het spoor Utrecht - Amsterdam.

Onderzoek

In de rapportage 'Externe veiligheid bestemmingsplan Amstel III variant 2023' (Adviesgroep AVIV B.V., projectnummer: 122220, datum: 28 september 2012), zijn de externe veiligheidsaspecten voor het spoor, wegen en aardgasleiding Amstel III in beeld gebracht. De inrichtingen binnen Amstel III zijn in beeld gebracht door de DMB (Bedrijveninventarisatie bestemmingsplan, DMB dossiernummer 727, 17 april 2012).

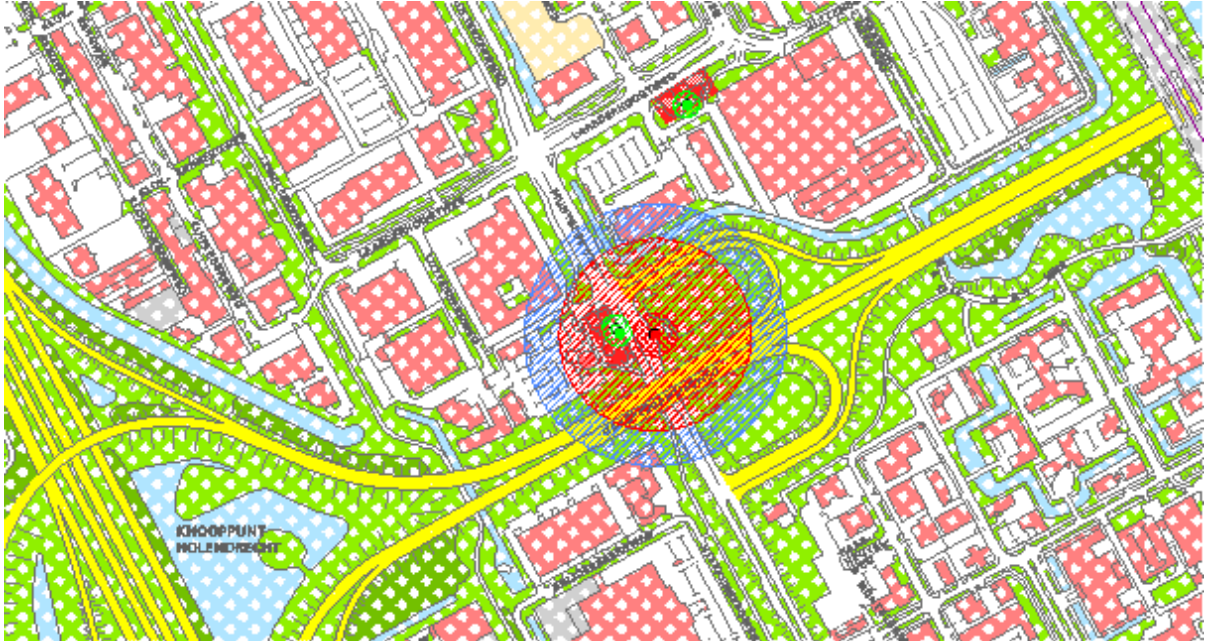
Inrichtingen

De DMB heeft een bedrijveninventarisatie gedaan. Uit de rapportage blijkt dat in het plangebied Amstel III West een aantal bedrijven is gevestigd met een opslag van gevaarlijke stoffen. Het betreft hier echter hoofdzakelijke kleine in pandige opslagen van verven, drukinkten, smeeroliën, oplosmiddelen of andere stoffen die bij de dagelijkse werkzaamheden nodig zijn. Deze bedrijven zijn geen risicovolle bedrijven die vallen onder het Bevi.

In Amstel III zijn twee tankstations aanwezig. Eén binnen het plangebied "Amstel III-West" aan de Muntbergweg 20, welke LPG verkoopt. En één binnen het plangebied "Amstel III – Oost", aan Laarderhoogtweg 5 de, waar geen LPG wordt verkocht. De opslagtank voor LPG is gevestigd aan de overkant van Muntbergweg 20, in de oksel van de afrit van de A9 en ligt buiten het plangebied. De opslagtank en het vulpunt zijn opgenomen in de milieuvergunning van de inrichting aan de Muntbergweg 20. Bij het vaststellen van een bestemmingsplan dient bij LPG-opslag te worden voldaan aan de bepalingen uit het Bevi. Over het externe veiligheidsrisico in verband met het tankstation is in 2011 gerapporteerd (AVIV: 'Groepsrisico LPG-tankstation Shell Muntbergweg Amsterdam', rapportnummer: 101859, 24 januari 2011). Voor een LPG-tankstation wordt het extern veiligheidsrisico bepaald door ongevalsscenario's van de tank en de aanwezigheid van de tankauto tijdens de bevoorrading. Andere ongevalsscenario's, bijvoorbeeld het falen van de vloeistofleiding tussen het vulpunt en de tank of tussen de tank en de afleverzuil, leveren een te verwaarlozen bijdrage aan het risico.

- *Beoordeling van het plaatsgebonden risico*

Binnen het plangebied "Amstel III – West" is één tankstation aanwezig waar LPG wordt verkocht. Dit station is gelegen aan de Muntbergweg 20. De opslagtank voor LPG is gevestigd aan de Muntbergweg 20, maar ligt buiten beiden plangebieden. De opslagtank en vulpunt zijn opgenomen in de milieuvergunning van de Muntbergweg 20. Bij het vaststellen van een bestemmingsplan dient bij LPG-opslag te worden voldaan aan de bepalingen uit Bevi. De doorzet van LPG is bij het tankstation aan de Muntbergweg vastgelegd op meer dan 1000 m³ LPG per jaar. De risicoafstand van het plaatsgebonden risico gemeten vanaf het vulpunt tot een al dan niet geprojecteerd kwetsbaar object bedraagt in dat geval 110 meter. Nu het hier om een bestaande situatie mag voor de 1.0 10⁻⁶ contour 40 meter worden aangehouden. Binnen deze afstand mogen geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten worden gesitueerd. Met betrekking tot de afgifte van LPG dient bij station een afstand van 15 meter te worden aangehouden van de afleverzuil.



- *Resultaten groepsrisico (GR)*

Voor de berekening van het groepsrisico is in de rapportage eveneens uitgegaan van een doorzet van 1.500 m³ LPG per jaar.

Daarnaast is voor de huidige situatie uitgegaan van een ondergrondse opslagtank met een volume van 68 m³ en maximale inhoud van 31.5 ton. Van daaruit wordt voor de tankauto uitgegaan dat 105 lossingen van elk 30 minuten nodig zijn, wat leidt tot 52.5 uur en dat een tankauto met een capaciteit van 60 m³ met een maximale inhoud van 26.7 ton nodig is.

Voor de toekomstige situatie wordt uitgegaan van een ondergrondse opslagtank van 40 m³ en een volume van maximaal 18.6 ton. Bij een kleinere tank zal de tankauto vaker komen lossen, maar elke lossing zal minder lang duren. De totale lostijd per jaar verandert niet, zodat ook de frequentie van de ongevalsscenario's dezelfde blijft.

Het invloedsgebied voor het GR ligt op 150 meter.

De berekeningen zijn gemaakt met het aantal aanwezigen in de omliggende objecten, gedurende de dag-, avond- en nachtperiode.

Bij een grote opslagtank ligt het aantal slachtoffers bij bevoorrading zowel in de dag- als in de avondperiode op 600 slachtoffers en is er sprake van een overschrijding van de orientatiewaarde.

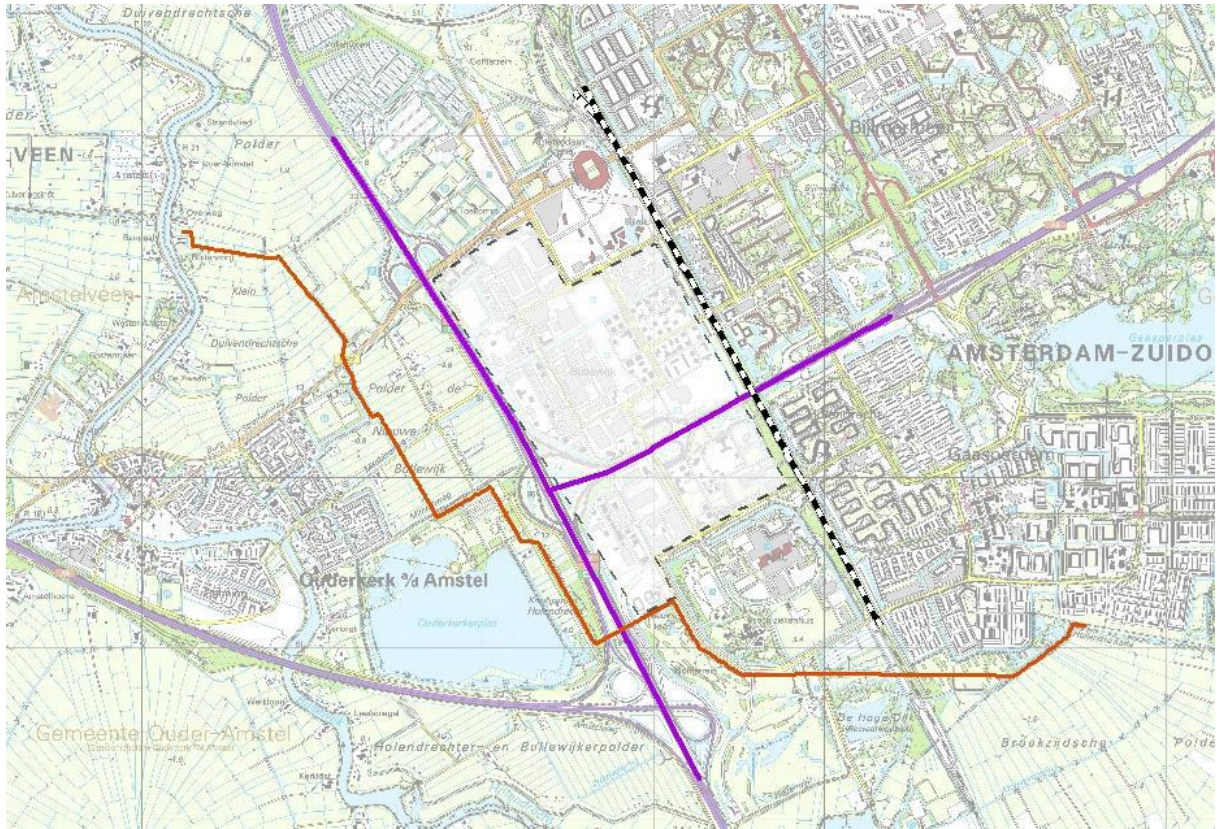
Met een kleinere tank ligt het GR onder de orientatiewaarde en ligt het aantal slachtoffers op 300 bij bevoorrading overdag en op 250 bij bevoorrading 's nachts. Het verkleinen van de opslagcapaciteit is vastgelegd in de milieuevergunning.

- *Beoordeling*

Voor het PR geldt dat de 10⁻⁶ contour op 40 meter vanuit het vulpunt is gelegen. Dit risico-afstandsgebied overlapt voor een heel klein deel het onderhavige plangebied. Binnen deze afstand zijn geen kwetsbare of beperkt kwetsbare functies gelegen. De bestemmingsplannen maken, voor zover gelegen binnen het invloed gebied van 150 meter voor het GR, ook geen nieuwe kwetsbare of beperkt kwetsbare functies mogelijk.

Transport wegen

De bestemmingsplannen "Amstel III – West" en "Amstel III – Oost" liggen binnen de invloedssfeer van twee transportroutes gevaarlijke stoffen (A2 en A9) en een hoge druk aardgasleiding welke ten opzichte van de plangebieden aan de zuid-westelijke kant is gesitueerd (zie afbeelding). Het externe veiligheidsrisico voor de weg en de hogedruk aardgasleiding is berekend voor de huidige en de toekomstige bebouwing binnen beide bestemmingsplannen. Op onderstaande afbeelding zijn de wegen en de transportleiding gesitueerd:





Ter hoogte van Amstel III zijn onderstaande wegvakken gelegen:

- N4 (A2: Knp. Amstel - Knp. Holendrecht 1).
- N5 (A2: Knp. Holendrecht 1 - Knp. Holendrecht 2).
- N20 (A9: afrit 5 (Amstelveen) - Knp. Holendrecht 2).
- U12 (A2: knp Holendrecht 2 - afrit 4 Vinkeveen).

Persoonsgebonden risico

De rijkswegen A2 en A9 zijn onderdeel van het Basisnet Weg. Hiervoor geldt de afstand (veiligheidszone) die is opgenomen in bijlage 5 bij de Circulaire RnVGS. Voor zowel de wegvakken N4 en N5 (A2) als N20 (A9) is in de bijlage de afstand '0' vermeld. Dit betekent dat het plaatsgebonden risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen op het midden van de weg niet meer mag bedragen dan 10^{-6} per jaar. De verbindingbogen van het knooppunt Holendrecht maken geen onderdeel uit van het Basisnet Weg en hebben derhalve geen veiligheidszone.

Groepsrisico

Het groepsrisico is berekend voor drie routes. In geen van de situaties wordt de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico overschreden. De berekeningen hebben geleid tot de volgende resultaten:

- Route 1. Uitgaande van de huidige bebouwing is het groepsrisico een factor 0.075 ten opzichte van de oriëntatiewaarde. Door de toekomstige bebouwing neemt de factor ten opzichte van de oriëntatiewaarde toe tot 0.091.
- Route 2. Uitgaande van de huidige bebouwing is het groepsrisico een factor 0.473 ten opzichte van de oriëntatiewaarde. Door de toekomstige bebouwing neemt de factor ten opzichte van de oriëntatiewaarde toe tot 0.496.
- Route 3. Uitgaande van de huidige bebouwing is het groepsrisico een factor 0.194 ten opzichte van de oriëntatiewaarde. Door de toekomstige bebouwing neemt de factor ten opzichte van de oriëntatiewaarde toe tot 0.267.

Plasbrandaandachtsgebied

Het is mogelijk dat bij de vaststelling van het Basisnet Weg voor de wegvakken N4, N5, N20 en U12 een plasbrandaandachtsgebied wordt voorgeschreven. Dit gebied strekt zich, zoals het zich thans laat aanzien, uit tot 30 m vanaf de rechterraand van de rechter rijstrook. Het plangebied is gelegen binnen

dit gebied. De bebouwing binnen de bestemmingsplannen voor Amstel III bevinden zich echter op een afstand groter dan 30 m van de weg en ligt daarmee buiten dit gebied.

Beoordeling

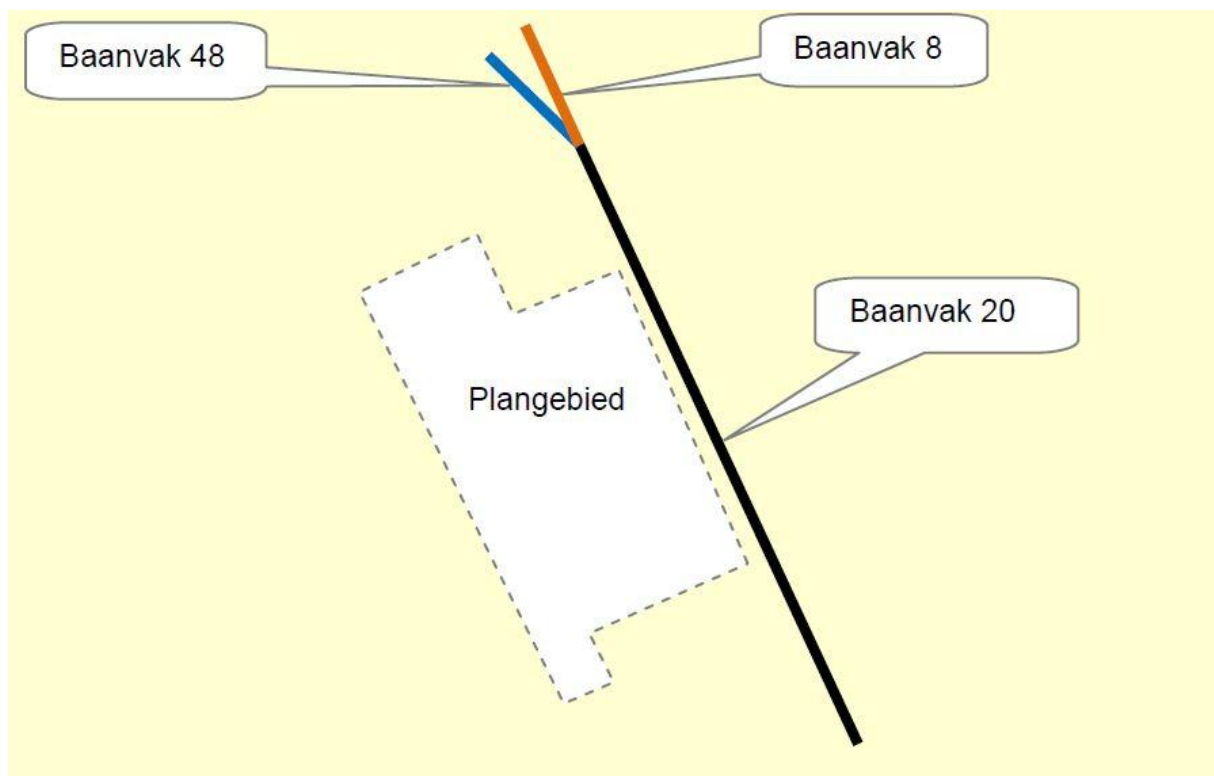
Het persoonsgebonden risico mag vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen op het midden van de weg niet meer bedragen dan 10^{-6} per jaar. Het plaatsgebonden risico vormt geen belemmering voor de bestemmingsplannen voor Amstel III. Het groepsrisico stijgt licht (op route 2 als hoogste met 5%) , maar blijft onder de orientatiewaarde.

Transport spoor

Het bestemmingsplan "Amstel III – Oost" ligt binnen de invloedssfeer van het spoor, het gaat daarbij om drie baanvakken:

1. Breukelen - Duivendrecht (baanvak 20).
2. Duivendrecht - Amsterdam Singelgracht (baanvak 8).
3. Duivendrecht - Weesp (baanvak 48).

Zie daarvoor onderstaande afbeelding:



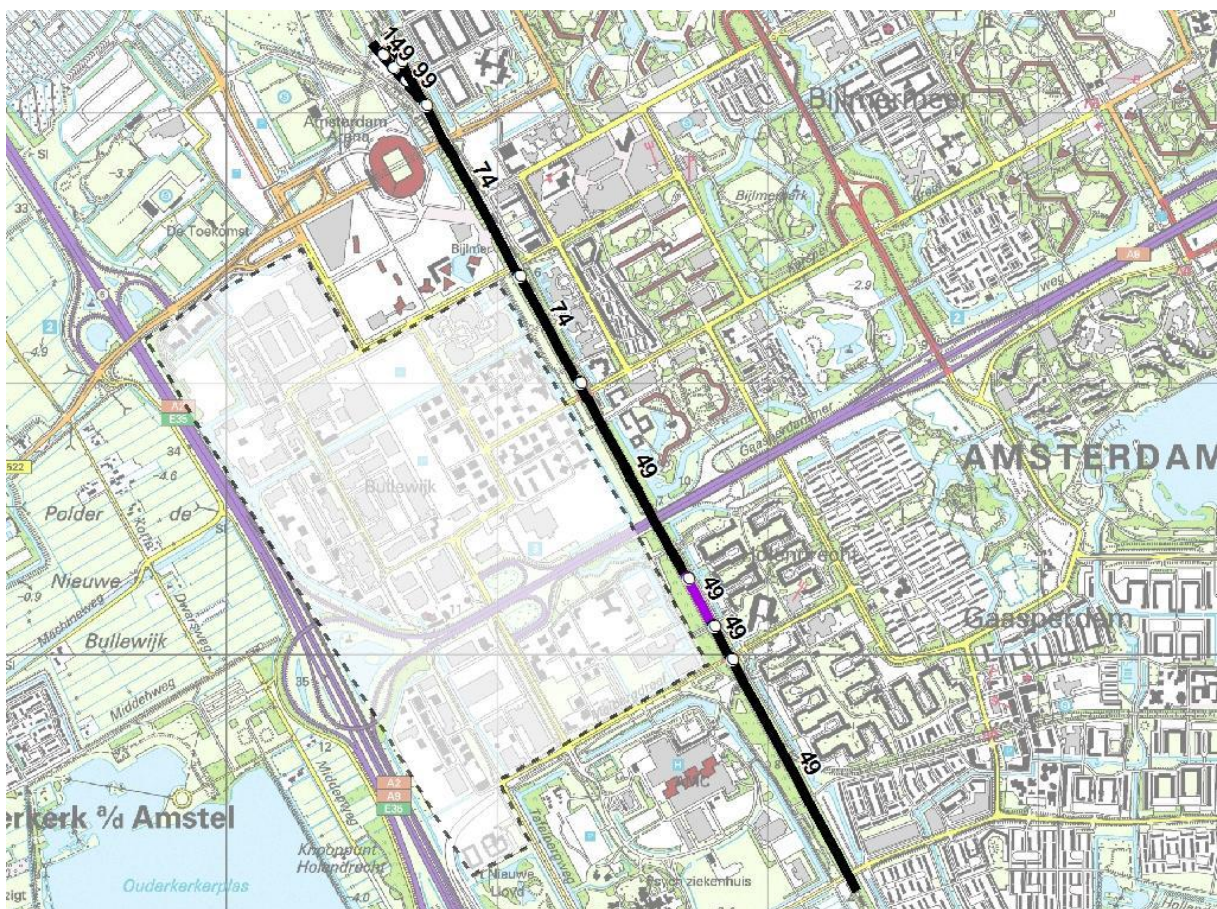
Deze spoortrajecten maken onderdeel uit van het Basisnet Spoor. Bijgevoegde tabel toont de transportgegevens per spoortraject voor het berekenen van het groepsrisico conform de Basisnettabellen Spoor. Er is aangenomen dat het transport voor 33% gedurende de dag en voor 67% gedurende de nacht plaatsvindt. Voor de hoogte van het risiconiveau is het van groot belang of het transport van brandbaar gas (stofcategorie A) plaatsvindt in een bonte trein (samen met brandbare vloeistof, stofcategorie C3) of in een bloktrein (zonder C3). In het eindrapport Basisnet Spoor is aangegeven dat het transport op deze trajecten „warme BLEVE-vrij“ plaats zal gaan vinden. Het transport vindt volgens de voorgaande terminologie plaats met een bloktrein.

Op eerder genoemde baanvakken vinden de volgende transporten plaats:

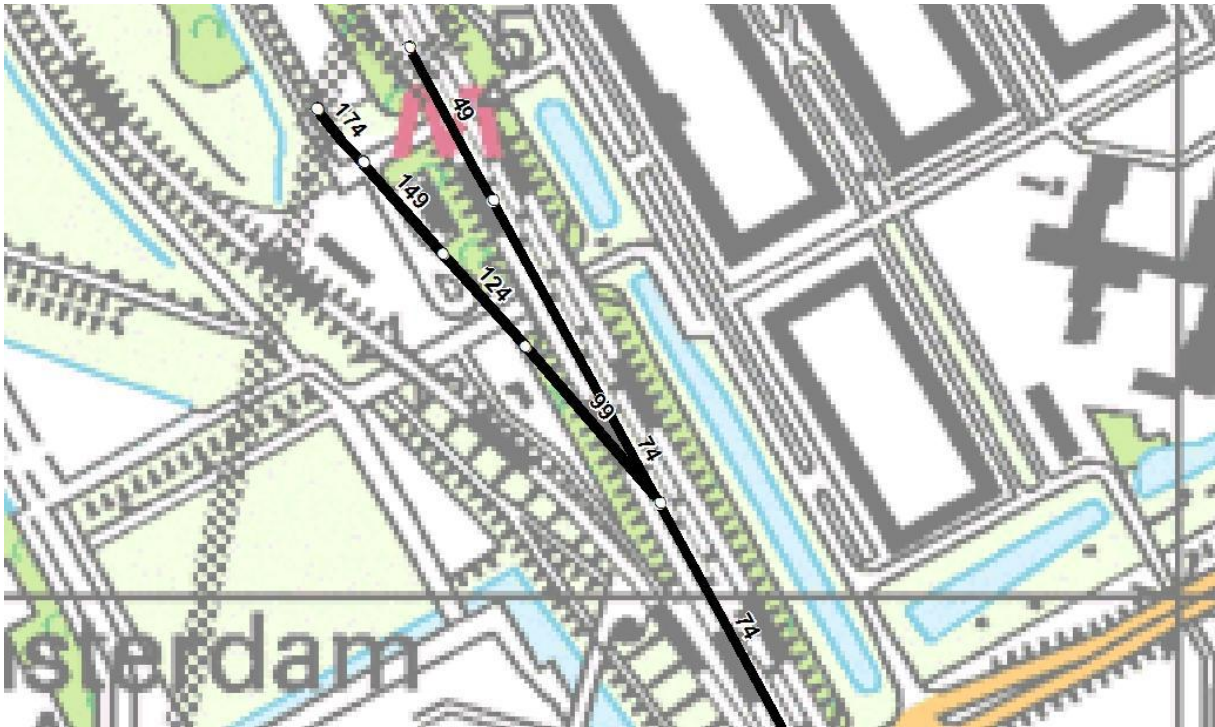
Hoofdcategorie	Stofcat	Voorbeeldstof	Baanvak 20	Baanvak 8	Baanvak 48
Brandbaar gas	A	Propanaan	2040	600	1440
Toxisch gas	B2	Ammoniak	1110	200	910
	B3	Chloor	0	0	0
Brandbare vloeistof	C3	Pentaaan	8770	3450	5670
Toxische vloeistof	D3	Acrylnitril	1310	200	1110
	D4	Acroleïne	280	100	180

Trajecteigenschappen

De ligging van de trajectdelen is onderstaand weergegeven. De trajecten zijn gedefinieerd met een breedte (de afstand tussen de as van de buitenste sporen) van 49 tot 174 m. In de berekeningen is uitgegaan van de gemiddelde ongevalsfrequentie van $6.07 \cdot 10^{-8}$ per wagenkilometer voor een traject met aanwezigheid van wissels en een toegestane baanvaksnelheid groter dan 40 km/uur (hoge snelheid). Op het trajectdeel zonder wisseltoeslag is dat $2.77 \cdot 10^{-8}$ /wkm.

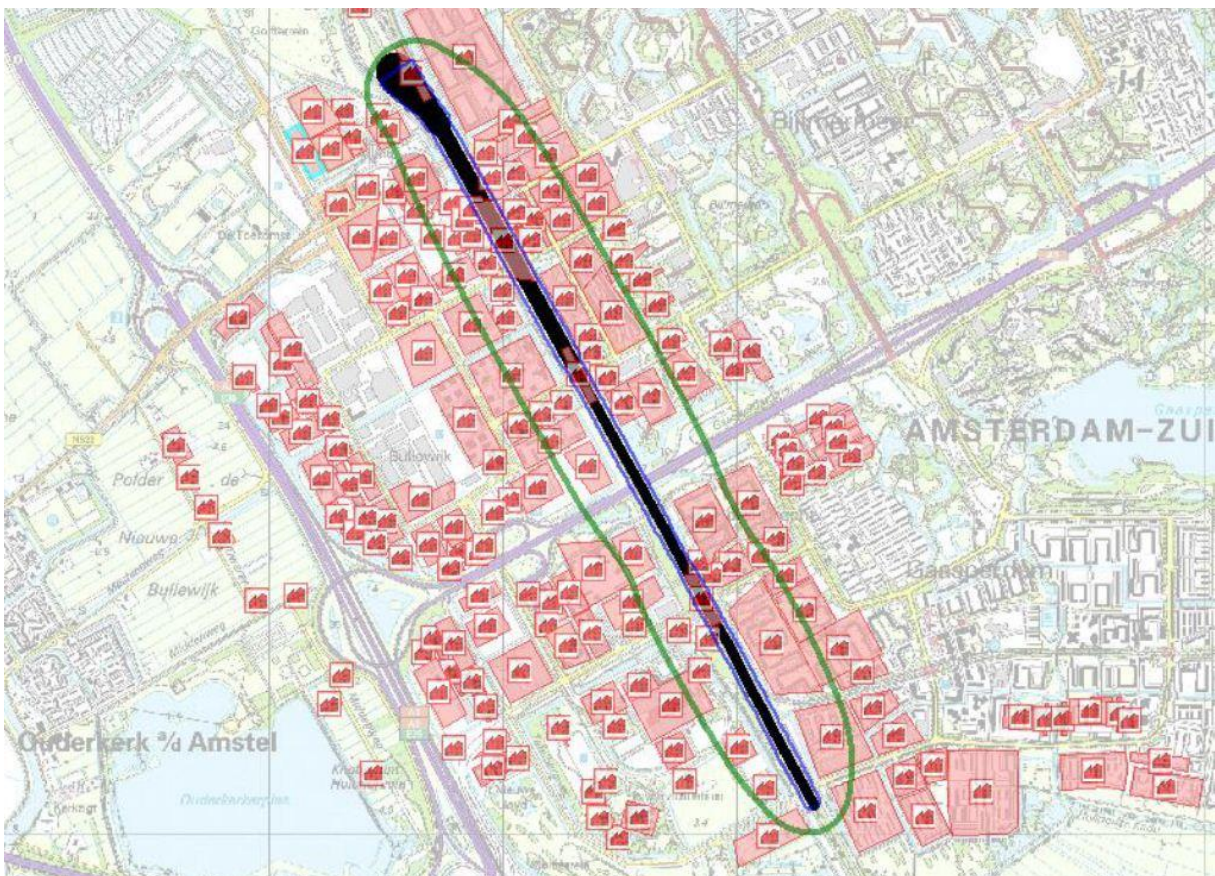


- Zwarte lijn: trajecteigenschappen (breedte spoorbundel [m] aangegeven langs het traject)
Trajectdeel met wisseltoeslag
- Paarse lijn: trajectdeel zonder wisseltoeslag



Trajeteigenschappen bij splitsing (breedte spoorbundel [m] aangegeven langs het traject)

- Zwarte lijn: trajeteigenschappen (breedte spoorbundel [m] aangegeven langs het traject)
Trajectdeel met wisseltoeslag
- Paarse lijn: trajectdeel zonder wisseltoeslag

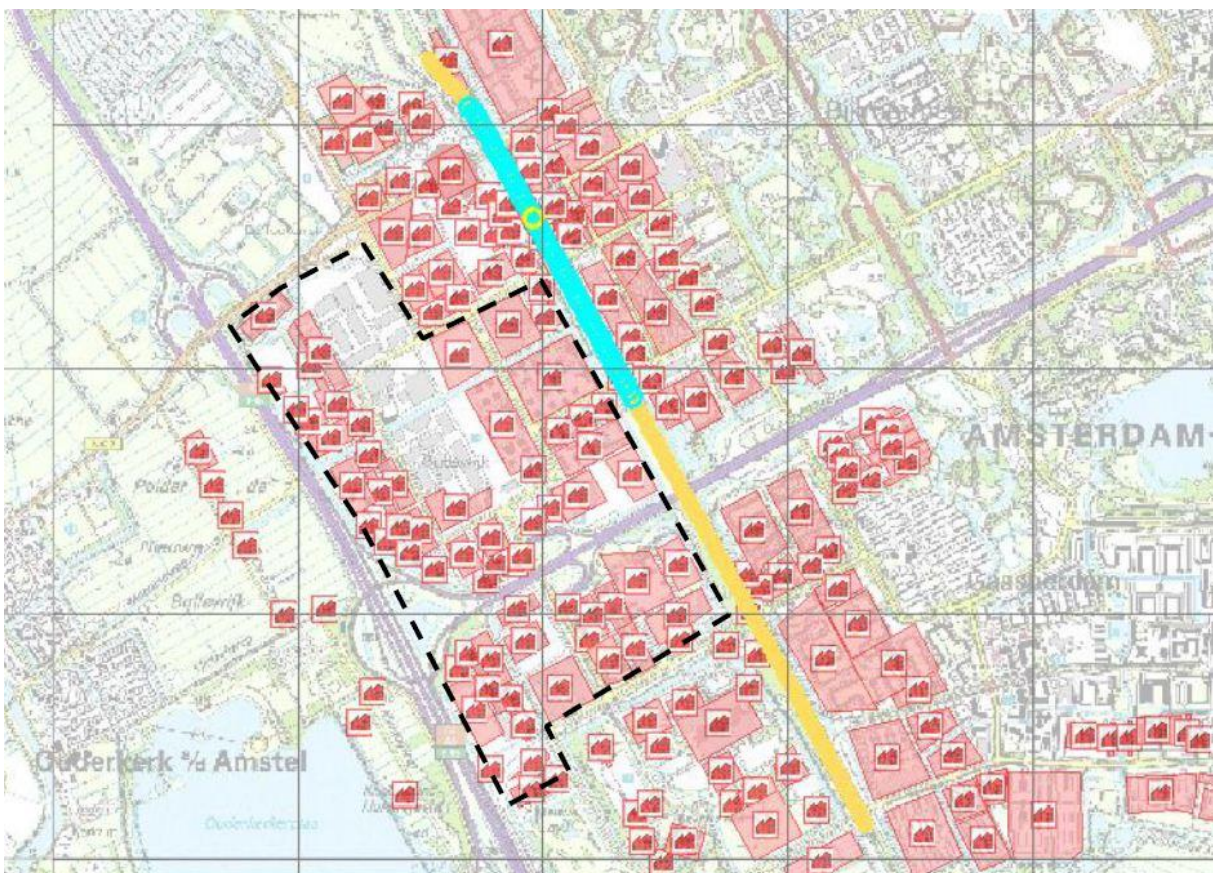


Uit het onderzoek komt naar voren dat er geen $1.0 \cdot 10^{-6}/\text{jr}$ contour is gevonden. Onderstaande figuur toont de ligging van de $1.0 \cdot 10^{-7}/\text{jr}$ (paars) en $1.0 \cdot 10^{-8}/\text{jr}$ (groen).

Het groepsrisico is berekend voor twee routes:
 Route 1 bestaande uit de baanvakken 20 en 8
 Route 2 bestaande uit de baanvakken 20 en 48

De routes zijn grotendeels hetzelfde, alleen aan de noordzijde is er een verschil. Voor beide routes wordt daardoor dezelfde kilometer met het hoogste groepsrisico berekend.

Situatie	Factor t.o.v. OW
Huidige bebouwing	0.805
Toekomstige bebouwing	0.817



Ligging kilometer maximale groepsrisico toekomstige situatie route 2

- : Deel van het traject dat het kilometervak met het hoogste groepsrisico bevat en een aanduiding van de grootte van dit groepsrisico. Geel gekleurd is groter dan 0.1 keer maar kleiner dan de oriëntatiewaarde.
- : Ongevalspunt met de grootste bijdrage aan het groepsrisico
- : Grootte van het groepsrisico van het resterende deel van het traject. Geel gekleurd is groter dan 0.1 keer maar kleiner dan de oriëntatiewaarde.
- - - Bestemmingsplangrens

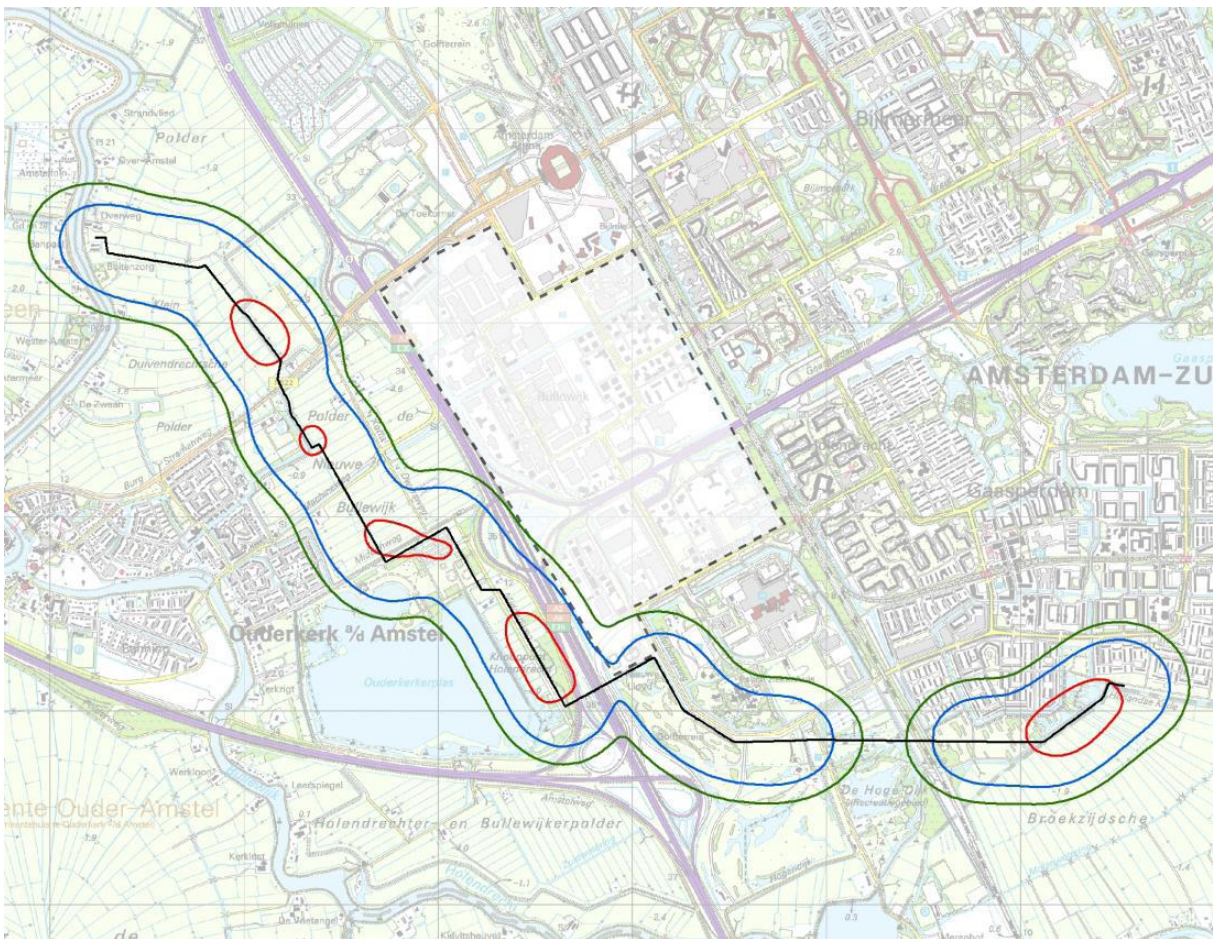
Plasbrandaandachtsgebied

Volgens het eindrapport Basisnet Spoor gaat voor het spoortraject een plasbrandaandachtsgebied gelden van 30 m aan weerszijden van het spoor, gemeten vanaf de buitenste spoorstaaf. Het plangebied bevindt zich op een afstand groter dan 30 m van de buitenste spoorstaaf en ligt daarmee buiten het plasbrandaandachtsgebied.

De berekeningen hebben niet geleid tot een contour voor de grenswaarde van $1.0 \cdot 10^{-6}$ /jr. Het plaatsgebonden risico vormt daarmee geen belemmering voor het bestemmingsplan "Amstel III - Oost".

Het groepsrisico is berekend voor twee routes voor de huidige en de toekomstige bebouwingssituatie. De berekeningen tonen voor beide routes, die grotendeels gelijk zijn, dezelfde kilometer met het hoogste groepsrisico. De oriëntatiewaarde voor het groepsrisico wordt niet overschreden. Uitgaande van de huidige bebouwing is het groepsrisico een factor 0.805 ten opzichte van de oriëntatiewaarde. Door de toekomstige bebouwing neemt de factor ten opzichte van de oriëntatiewaarde toe van 0.805 tot 0.817. Het betreft een stijging van nog geen 1,5%.

Hogedruk aardgas



Plaatsgebonden risicocontouren aardgasleiding W-534-39

Aardgasleiding	
$1.0 \cdot 10^{-6}$ /jr	Rood
$1.0 \cdot 10^{-7}$ /jr	Blauw
$1.0 \cdot 10^{-8}$ /jr	Groen
Bestemmingsplangrens / interessegebied	

Plaatsgebonden risico

Op vijf locaties hebben de berekeningen voor leiding W-534-39 geleid tot een contour voor de grenswaarde van $1.0 \cdot 10^{-6}$ /jr. Het plangebied ligt buiten deze contouren. Het plaatsgebonden risico vormt daarmee geen belemmering voor het plangebied Amstel III.

Groepsrisico

Het groepsrisico is berekend voor leiding W-534-39. De oriëntatiewaarde wordt niet overschreden. Het groepsrisico is zowel voor de huidige bebouwing als de toekomstige bebouwing een factor 0.012 ten opzichte van de oriëntatiewaarde

Beoordeling

Binnen het plangebied bevindt zich geen contour voor de grenswaarde van $1.0 \cdot 10^{-6}$ /jr. Het groepsrisico stijgt niet.

Cumulatie Persoonsgebonden risico

Op twee plekken in het plangebied treedt cumulatie van het plaatsgebonden risico op door meer dan één risicobron. Het betreft de kruising van het spoor en de weg aan de oostzijde van het plangebied en de buisleiding en de weg aan de zuidzijde van het plangebied. Voor beide posities geldt dat als het plaatsgebonden risico zou worden opgeteld de som aanzienlijk kleiner blijft dan de grenswaarde van $1.0 \cdot 10^{-6}$ /jr. Er is daarom geen sprake van een cumulatie waar voor verder onderzoek en verantwoording nodig is. Daarbij opgemerkt dat het eerder genoemde LPG-station voldoet aan de daarvoor geldende normen.

Cumulatie Groepsrisico

Voor het groepsrisico volgt dat als er geen sprake is van een relevante cumulatie in het plaatsgebonden risico dat ook voor het groepsrisico niet het geval zal zijn. Wel zullen de maximale effectafstanden (het invloedsgebied) tussen de risicobronnen wat meer overlap vertonen, maar onder de personen aanwezig in deze overlappende gebieden zullen relatief weinig slachtoffers vallen vergeleken met gebieden relatief dichter bij de afzonderlijke risicobronnen. Cumulatie van het groepsrisico kan eveneens worden beoordeeld vanuit het gesommeerde groepsrisico voor alle risicobronnen voor het gehele gebied. Uit de afzonderlijke berekeningen volgt dat er nauwelijks een toename van het groepsrisico is tussen de huidige en de gewenste toekomstige situatie. Dat geldt dan natuurlijk ook voor de sommatie over alle risicobronnen.

Verantwoording groepsrisico

Conform de circulaire RnVGS moet over elke overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico of toename van het groepsrisico, ook als hierbij de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden, verantwoording worden afgelegd. In alle gevallen is er sprake van een toename van het groepsrisico. Volgens de circulaire RnVGS dient dan een verantwoording van het groepsrisico te worden opgesteld.

Volgens het concept Btev hoeft het groepsrisico niet verantwoord te worden als kan worden aangetoond dat het toekomstige groepsrisico niet hoger is dan 0.1 maal de oriëntatiewaarde. Daarnaast kan de verantwoording van het groepsrisico achterwege blijven als het groepsrisico niet meer dan 10% toeneemt ten opzichte van de situatie vóór vaststelling van het ruimtelijk besluit en het groepsrisico na vaststelling van het besluit onder de oriëntatiewaarde blijft. Door de ontwikkeling van de plannen is er een toename van het groepsrisico. Voor zowel het bestemmingsplan Amstel III-West als het bestemmingsplan Amstel III-Oost dient de stijging van het groepsrisico te worden verantwoord.

Amstel III-West

Voor het bestemmingsplan "Amstel III – West" is vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg (A2/A9) en het LPG-vulpunt van tankstation aan de Muntbergweg 20 van belang. Na aanpassing van de omvang van het vulpunt van het tankstation aan de Muntbergweg 20 wordt voldaan aan de eisen van het groepsrisico welke het Bevi stelt.

Het groepsrisico voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg ligt in de huidige situatie onder de orientatiewaarde. Ook in de toekomstige situatie, ondanks de stijging van toe te voegen programma en de daarbij behorende stijging van de personendichtheid, ligt het groepsrisico onder de orientatiewaarde. In zijn totaliteit stijgt het groepsrisico op één wegvak met 5%, maar de hoogste orientatiewaarde van het groepsrisico ligt met 0.496 nog altijd 50% onder de orientatiewaarde van 1.0. Bronmaatregelen zijn niet voorzien in de bestemmingsplannen. Dit mede omdat de bronnen, zijnde de A2 en A9, niet binnen voorliggende bestemmingsplan zijn gelegen. Verder is het groepsrisico ook overal lager dan de orientatiewaarde.

Wel zullen er (deels) ruimtelijke maatregelen worden getroffen, kwetsbare objecten als woningen, ziekenhuizen, bejaardenhuizen en verpleeghuizen, scholen en gebouwen (of gedeelten daarvan) bestemd voor dagopvang van minderjarigen worden in het bestemmingsplan "Amstel III – West" niet toegestaan. Dit komt ook mede voort uit het akoestisch onderzoek wat is uitgevoerd voor het bestemmingsplan (zie hoofdstuk 7) Uit dit onderzoek blijkt dat er geen geluidgevoelige functies kunnen worden toegestaan binnen dit bestemmingsplan. Geluidsgevoelige functies zijn onder meer een onderwijsgebouw, ziekenhuis, verpleeghuis, verzorgingstehuis, psychiatrische inrichting en een kinderdagverblijf. Dat betekent dat er geen bestemmingen binnen dit plangebied worden gerealiseerd waar minder zelfredzame personen aanwezig zullen zijn. De aanwezigen in dit plangebied zullen goed zelfredzaam zijn.

De infrastructuur is voldoende op orde op voor het aanrijden van nood- en hulpdiensten, door de situering van de bebouwing is er ook voldoende mogelijkheid voor vluchten. Daarnaast zijn er in het plangebied voldoende bluswatervoorzieningen.

Verder is de brandweer Amsterdam - Amstelland verzocht advies uit te brengen over het groepsrisico in het licht van de mogelijkheden of maatregelen voor de verbetering van de beheersbaarheid en zelfredzaamheid.

Amstel III-Oost

Voor "Amstel III – Oost" zijn het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg (A9), het spoor en het vulpunt van het tankstation aan de Muntbergweg 20 wat LPG verkoopt van belang.

Na aanpassing van de omvang van het vulpunt van het tankstation aan de Muntbergweg 20 wordt voldaan aan de eisen van het groepsrisico welke het Bevi stelt.

Het groepsrisico voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg ligt in de huidige situatie onder de orientatiewaarde. Ook in de toekomstige situatie ligt het groepsrisico onder de orientatiewaarde. Op het relevante wegvak met 5%, maar de orientatiewaarde van het groepsrisico ligt met 0.496 nog altijd 50% onder de orientatiewaarde van 1.0. Bronmaatregelen zijn niet voorzien in dit bestemmingsplan. Dit mede omdat de bron, zijnde de A9, niet binnen het voorliggend bestemmingsplan zijn gelegen. Verder is het groepsrisico ook overal lager dan de orientatiewaarde.

Het groepsrisico op het spoor stijgt van 0.805 naar 0.817 ten opzichte van de orientatiewaarde. Dit is een stijging van nog geen 1,5%. In de Omgevingsvisie EV Spoorzone Zuidoostlob is aangegeven dat wordt gestreefd om binnen 30 meter vanaf het spoor geen mogelijkheden te geven voor kwetsbare objecten. De bestaande bebouwing langs het spoor is in zijn algemeenheid op een afstand van meer dan 70 meter van het spoor gesitueerd. Alleen het in ontwikkeling zijn hotel Atlas Arena is op een kortere afstand van het spoor gesitueerd. Voor deze ontwikkeling wordt een separate verantwoording van het groepsrisico geschreven. Daarnaast is het streven om binnen 100 meter van het spoor geen (nieuwe)beperkt kwetsbare objecten te realiseren.

Binnen het plangebied "Amstel III – Oost" bevinden zich nabij het spoor voornamelijk kantoren. Op grond van artikel 1 lid 1 sub l sub c onder 1 worden kantoorcomplexen en hotels groter dan 1.500 m² beschouwd als een kwetsbaar object. Nu de huidige functie(s) al als kwetsbaar moeten worden gezien is het de vraag of de stijging van het groepsrisico aanvaardbaar is. Allereerst kan worden opgemerkt dat de stijging van het groepsrisico door het spoor nog geen 1,5% bedraagt. Verder kan er van worden uitgegaan dat het merendeel van de gebruikers goed zelfredzaam zijn. Dit heeft mede te maken met het feit dat er in het bestemmingsplan grotendeels geen functies worden mogelijk gemaakt waar zich minder zelfredzame personen zullen bevinden. Het bestemmingsplan "Amstel III – Oost" maakt geen kinderdagverblijven, ziekenhuizen e.d. mogelijk. Dit komt overigens mede voort uit de restricties welke het geluids- en luchtkwaliteitsonderzoek geven.

De infrastructuur van Amstel III maakt dat het gebied bij een calamiteit goed bereikbaar is. Verder is er in het gebied voldoende bluswater aanwezig. Door de situering van de bebouwing blijft er voldoende ruimte over om bij een calamiteit te vluchten.

Verder is de brandweer Amsterdam - Amstelland verzocht advies uit te brengen over het groepsrisico in het licht van de mogelijkheden of maatregelen voor de verbetering van de beheersbaarheid en zelfredzaamheid.

Conclusie:

Binnen de plangebieden bevinden zich geen $1.0 \cdot 10^{-6}/\text{jr.}$ contour. Het groepsrisico voor het vervoer gevaarlijke stoffen over de A2/A9 stijgt licht (5% max) maar blijft onder de orientatiewaarde. Dit geldt ook voor het vervoer gevaarlijke stoffen over het spoor (1,5%). Het groepsrisico voor de aardgasleiding stijgt niet. Voor het tankstation gelden beperkingen voor de realisatie van kwetsbare of beperkt kwetsbare functies. Na verkleining van de opslagcapaciteit voldoet het tankstation aan het groepsrisico. Cumulatie levert geen beperkingen op. De stijging van het groepsrisico is verantwoord. Het toevoegen van programma stuit vanuit externe veiligheid niet op bezwaren.

4.3.5. Natuur

Wettelijk kader

Natuurbeschermingswet (1998) - Natura-2000 (gebiedsbescherming)	Gebiedsbescherming - Natuurbeschermingswet 1998: Natura 2000 Onder de Natuurbeschermingswet 1998 (Nb-wet) zijn gebieden aangewezen die onderdeel uitmaken van de Europese ecologische hoofdstructuur, de Natura 2000 gebieden genaamd. Indien een ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt in of in de nabijheid van een Natura 2000 gebied moet worden onderzocht of de ontwikkeling de kwaliteit van het gebied kan verslechteren of verstoren. Indien het bestemmingsplan de kwaliteit van een Natura 2000 gebied kan verslechteren of verstoren dient er een vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet te worden aangevraagd.
Flora- en faunawet en gedragscode (soortbescherming)	In april 2002 is de Flora- en faunawet (Ffwet) van kracht geworden. Op grond van deze wet zijn vrijwel alle in het wild en van nature in Nederland voorkomende dieren, beschermd. De Ffwet bevat verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dieren plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen. Bij vrijwel alle ingrepen moet met door Flora- en faunawet beschermde soorten rekening worden gehouden. De beschermde soorten zijn met behulp van tabellen onderverdeeld in verschillende niveaus van bescherming. Voor het bestemmingsplan moet inzichtelijk worden gemaakt voor welke soorten er mogelijk ontheffing van de Flora- en faunawet moet worden aangevraagd en onder welke voorwaarden deze naar alle waarschijnlijkheid verkregen zal worden.
Beleidskaders	
Ecologische Hoofdstructuur (landelijk en provinciaal beleid)	Voor heel Nederland zijn natuurgebieden met verbindingzones vastgelegd. Dit noemen we de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De EHS is een belangrijk middel om de hoofddoelstelling van het natuurbeleid te bereiken: natuur en landschap behouden, versterken en ontwikkelen, als essentiële bijdrage aan een leefbaar Nederland en een duurzame samenleving. De EHS moet er onder meer toe bijdragen dat afspraken over het behoud en het herstel van biodiversiteit worden nagekomen. Na realisatie is de structuur uiteindelijk grensoverschrijdend, zodat diersoorten zich vrij kunnen bewegen en vermengen over Europa. Bij kwantitatieve of kwalitatieve aantasting van de EHS dient gecompenseerd te worden volgens de in de Nota Ruimte vastgelegde regels.
Hoofdgroenstructuur (Amsterdams beleid)	In de structuurvisie van Amsterdam 2040 (vastgesteld in 2011) is de hoofdgroenstructuur opgenomen. Voor functiewijzigingen, die buiten de vastgelegde kaders vallen moet advies worden gevraagd aan de Technische Advies Commissie Hoofdgroenstructuur. Eventuele wijzigingen kunnen aan de

	Gemeenteraad worden voorgelegd.
Rode lijstsoorten (landelijk beleid)	Eens per tien jaar worden er Rode lijsten opgesteld. Hierop komen soorten die om verschillende redenen sterk in aantal achteruitgaan. Voor het Ministerie van LNV zijn de rode lijsten mede richtinggevend voor het te voeren natuurbeleid. Het Ministerie stimuleert dat bij bescherming en beheer van gebieden rekening wordt gehouden met de Rode-lijst-soorten, en dat zo nodig en zo mogelijk aanvullende soortgerichte maatregelen zullen worden genomen.

Onderzoek

Door het Beleidsteam Stad van de Dienst Ruimtelijke Ordening (Natuurwaardenonderzoek Amstel III, juni 2012) is een natuurwaardenonderzoek uitgevoerd. De regelgeving ten aanzien van zowel gebieds- als soortenbescherming betekent dat de gemeente bij al haar planvorming 'op voorhand in redelijkheid' moet kunnen inschatten (meestal op basis van deskundigenonderzoek) of ten gevolge van het plan kan zelf dan wel de uitvoering van het plan:

- een passende beoordeling nodig is ten gevolge van mogelijke significante gevolgen op een Natura 2000- gebied;
- als signifiante gevolgen niet zijn uit te sluiten, de 'ADC'-fase met succes kan worden doorlopen;
- bij EHS-gebieden geen strijd plaats vindt met het geldende beleidskader en zo dat wel zo is mitigeren en zo nodig compenserende maatregelen worden getroffen of wel gemotiveerd wordt waarom daar anders mee wordt omgegaan;
- de verbodsbepalingen van de Ffw zullen worden overtreden. Als dit het geval is, moet aannemelijk gemaakt worden dat daarvoor een ontheffing zou kunnen worden verkregen.

Het plangebied is niet in de nabijheid van een Natura 2000-gebied gelegen. De natuurwaarden in het plangebied zijn beperkt. Deze zijn voornamelijk gebonden aan de infrastructuur: de taluds van de A2 en die van de spoorbaan. In de begroeiing van de taluds en de oevers van de sloten langs spoorbaan en snelweg kunnen dieren dekking vinden. In het plangebied kunnen een aantal beschermde soorten voorkomen: orchideeën op de braakliggende kavels; er zijn broedvogels, waarbij groepen huismussen speciale aandacht verdienen, omdat de verblijfplaatsen van mussen ook buiten het broedseizoen door de Flora- en faunawet beschermd zijn. Als de verblijfplaatsen van de huismussen in het geding komen is het noodzakelijk om voor eventuele werkzaamheden voor alternatieve verblijfsplaatsen te zorgen.

Het is niet uitgesloten dat er verblijfplaatsen van vleermuizen in een aantal gebouwen zijn. Slechts een beperkt aantal gebouwen is geschikt als vleermuisverblijfplaats.

Bij sloop of renovatie van gebouwen is nader onderzoek naar vleermuizen nodig naar zomer- en winterverblijfplaatsen en mogelijk kraamkolonies. Dit onderzoek dient plaats te vinden volgens het vleermuizenprotocol. Indien er groenblijvende struiken (coniferen-, ligusterhagen) rond gebouwen staan is nader onderzoek naar huismussen nodig. In de soortenstandaard van DLG voor huismussen staan de richtlijnen voor inventarisatie van huismussen. Bij ingrepen in het bosplantsoen in het noordelijke deel (bij de A2) of in het zuidelijke deel (bij de spoorbaan) is nader onderzoek naar de functie als foerageergebied voor vleermuizen en mogelijke nestplaatsen van roofvogels (sperwer en buizerd).

Conclusie:

Het gebied is niet gelegen in de onmiddellijke nabijheid van een Natura 2000-gebied of EHS-zone. De natuurwaarden in het plangebied zijn beperkt. Deze zijn voornamelijk gebonden aan de infrastructuur: de taluds van de A2 en het spoor. In de begroeiing van de taluds en de oevers van de sloten langs snelweg kunnen dieren dekking vinden.

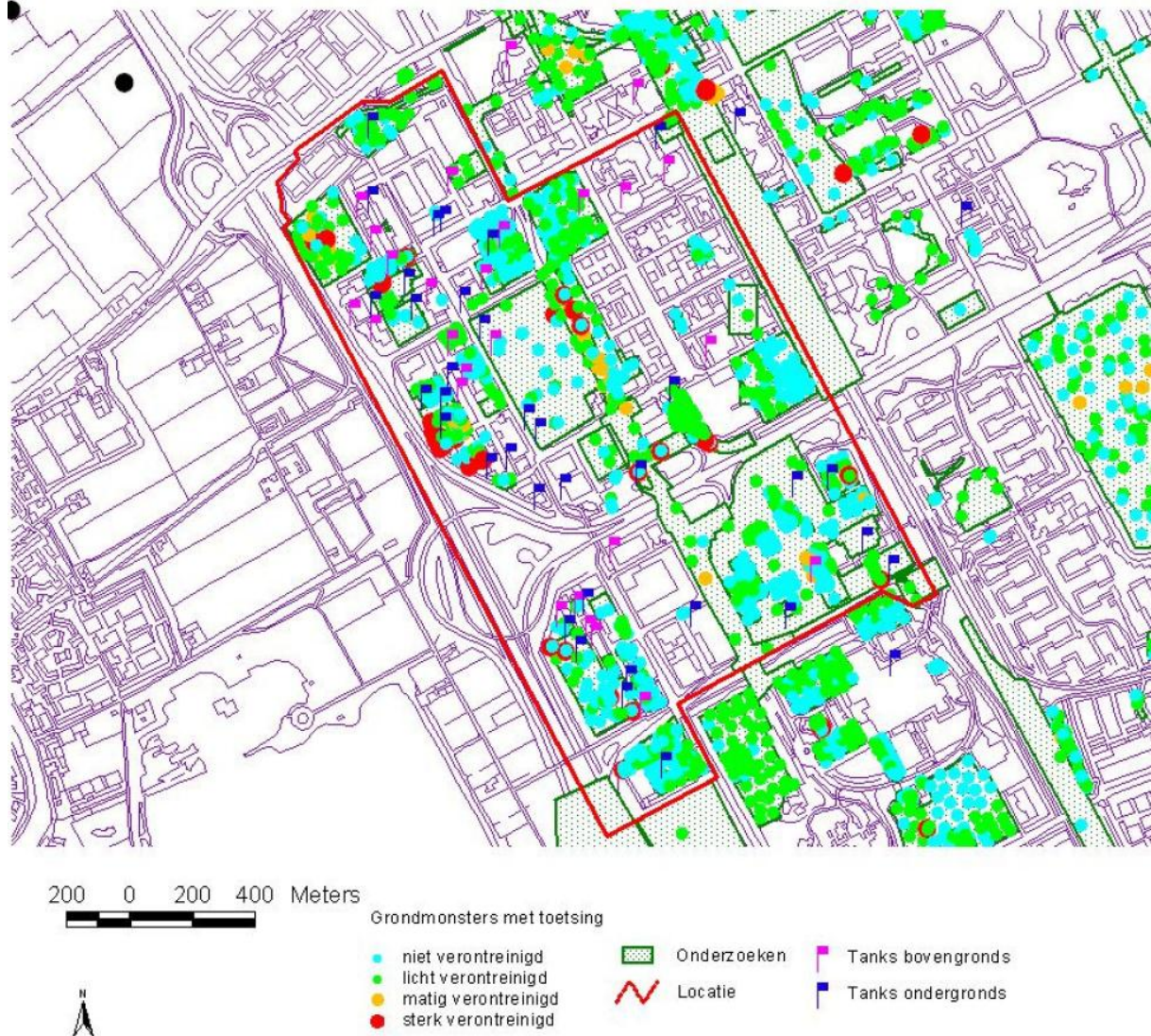
In het plangebied kunnen een aantal beschermde soorten voorkomen: orchideeën op de braakliggende kavels en wellicht broedvogels. Bij ruimtelijke ingrepen kan het zijn dat eerst een ontheffing in het kader van de Ffw zal moeten worden gevraagd.

4.3.6. Bodem

De Dienst Milieu- en Bouwtoezicht (DMB) heeft in april 2011 een archiefonderzoek voor Amstel III uitgevoerd. Uit het onderzoek (Rapport DMB/april 2011, nr. AM0363/15441/ O05) komt naar voren dat bepaalde gedeelten van het bestemmingsplangebied verdacht kunnen zijn, wat te maken heeft met de volgende omstandigheden.

(Ondergrondse) tanks

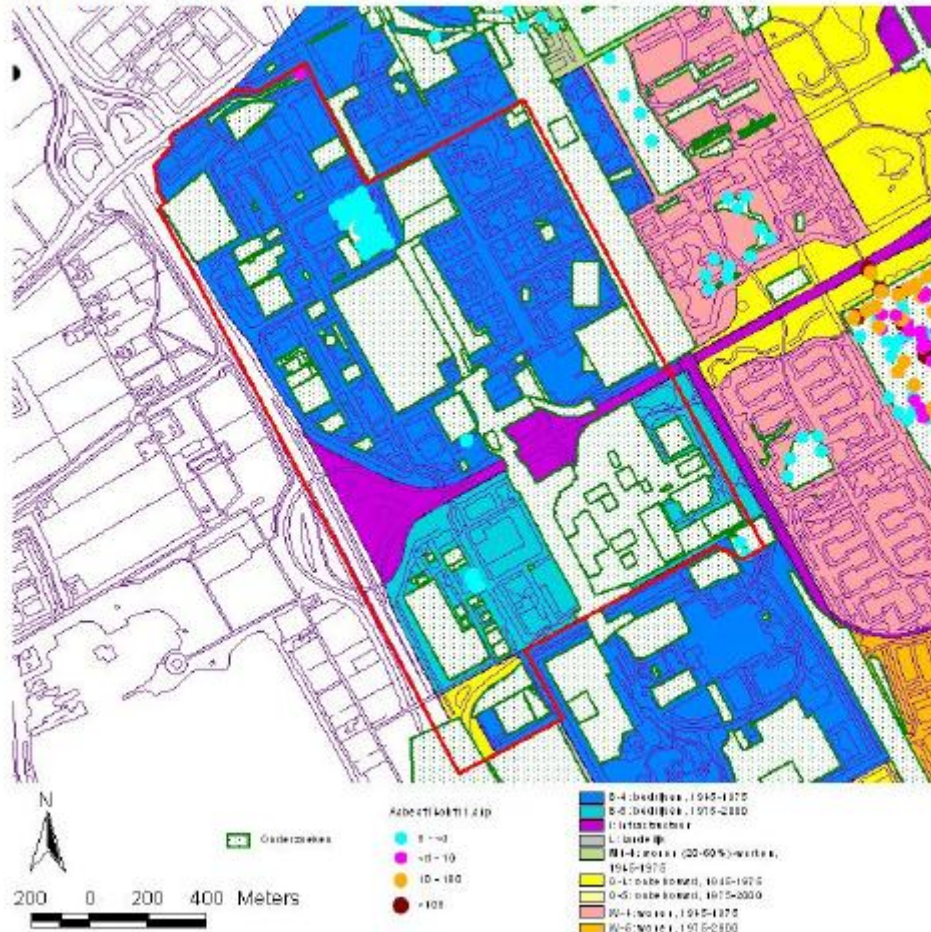
Op en/of nabij het plangebied zijn (ondergrondse) tanks aangetroffen, die mogelijk bodemverontreiniging hebben veroorzaakt. Het is niet altijd bekend of de tanks in het verleden zijn gesaneerd. In de bijlage van het rapport is een overzicht opgenomen met de aangetroffen tanks.



Bedrijfsactiviteiten

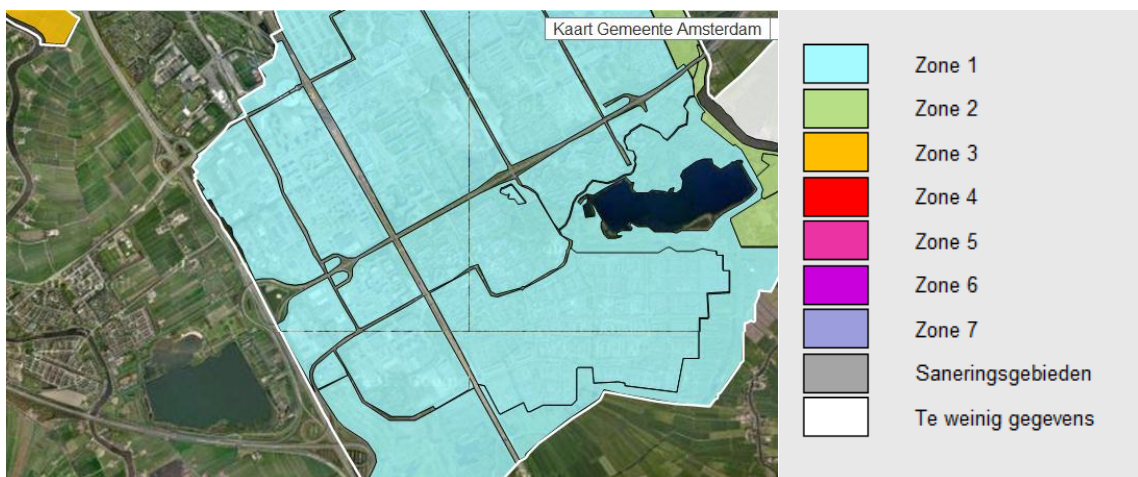
Op en/of nabij het plangebied hebben bedrijfsactiviteiten plaatsgevonden die mogelijk tot bodemverontreiniging hebben geleid. Een overzicht met potentieel bodembedreigende activiteiten is opgenomen in de bijlage van het rapport.

Overzichtstekening gebruik en asbestonderzoeken



Bodemkwaliteitskaart

Het plangebied ligt in zone 1 van de bodemkwaliteitskaart van het stadsdeel Zuidoost. De boven- en ondergrond vallen in klasse 1 (niet verontreinigd). Het betreft een bodemkwaliteit die voldoet aan de Achtergrondwaarde. Deze grond is in principe geschikt om overal zonder onderzoek te hergebruiken.



Bodemkaart "dempingen en ophogingen in Amsterdam"

Op de bodemkaart staan geen dempingen aangegeven in het plangebied of in de nabije omgeving daarvan.

Onderzoeksrapport "Ophoogperiodes Amsterdam"

De grond binnen het plangebied is opgehoogd tussen 1960 en 1969. Ophogingen in deze periode werden meestal uitgevoerd met niet verontreinigd materiaal.

Overzichtstekening ophooglagen



Er zijn verder geen relevante gegevens bekend bij de DMB.

Op het moment dat er functiewijzigingen plaats vinden waarbij bouwactiviteiten plaatsvinden, zal via het stelsel van de omgevingsvergunning aangetoond moeten worden dat er niet gebouwd wordt op verontreinigde grond. Daar waar een functiewijziging plaats vindt zonder bouwactiviteiten en er een gevoeligere functie wordt gerealiseerd (bijvoorbeeld van bedrijf naar kinderdagverblijf) zal op basis van andere wetgeving (Arbo) aangetoond moeten worden dat het perceel in kader van de Wet bodembescherming bruikbaar is voor de geplande functie. In het bestemmingsplan kan, en zal, een stelsel worden opgenomen, dat er voor zorgt dat daar waar er geen andere wet- en regelgeving is welke iets regelt in het kader van de Wet bodembescherming, er aanvullende eisen worden gesteld bij functiewijziging. Als er handelingen in de grond plaats vinden (bijvoorbeeld ontgravingen), kan op deellocaties waar geen potentieel verdachte activiteiten plaats hebben gevonden worden volstaan met indicatief bodemonderzoek (IO). Voor de deellocaties waar potentieel verdachte activiteiten hebben plaats gevonden moet een oriënterend bodemonderzoek (OO) worden uitgevoerd. Bodemonderzoek bestaat uit dit archiefonderzoek en een chemisch-analytisch onderzoek dat voldoet aan de *Amsterdamse richtlijn verkennend onderzoek* (ARVO, 2011).

Conclusie:

Op voorhand staat de kwaliteit van de bodem in de plangebieden "Amstel III – West" en "Amstel III – Oost" de toevoeging van programma niet in de weg. Daar waar er functiewijzigingen plaats vinden, en er gebouwd gaat worden, zal via het stelsel van de omgevingsvergunning aangetoond moeten worden dat er niet gebouwd wordt op verontreinigde grond. Daar waar er functiewijzigingen plaats vinden binnen bestaande gebouwen, en er geen bouwactiviteiten in de bodem plaats zullen vinden, zal dit niet op problemen stuiten. Wel kan het zijn dat in het kader van andere wet- en regelgeving als nog een bodemrapport zal moeten worden aangeleverd. Bijvoorbeeld op grond van de Arbo-wetgeving.

4.3.7. Cultuurhistorie en archeologie

Het Bureau Monumenten en Archeologie (BMA) heeft in 2008 (rapportnummer BO 08-167) bureauonderzoek verricht naar de archeologische waarden in het plangebied. BMA komt tot de conclusie dat er geen archeologische waarden zijn te verwachten in het plangebied. Het plangebied is midden jaren 80 van de vorige eeuw in ontwikkeling genomen als bedrijven- en kantorenterrein. Er zijn geen monumentale panden en waarden in het plangebied.

Ter plaatse van het gehele plangebied is het bodemarchief zodanig verstoord dat hier geen archeologische resten meer in de bodem te verwachten zijn. Het gebied is vrijgesteld van archeologische maatregelen, wat betekent dat er voor dit gebied geen archeologisch veldonderzoek in de bouwplanning hoeft worden opgenomen.

Voor het hele plangebied geldt de wettelijke meldingsplicht, wat inhoudt dat ook in het geval geen vooronderzoek is vereist en er bij bouwwerkzaamheden onverhoopt toch archeologische overblijfselen van ouder dan 50 jaar worden aangetroffen, deze bij BMA aangemeld dienen te worden. In gezamenlijk overleg met de opdrachtgever kunnen maatregelen worden genomen tot documentatie en berging van de vondsten.

Conclusie:

Er bevinden zich geen archeologisch waardevolle resten binnen het plangebied.

4.3.8. Hoogtebeperking Luchthaven Schiphol

Het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) is een Algemene Maatregel van Bestuur, die gebaseerd is op de Wet luchtvaart. In de Wet luchtvaart is bepaald dat onder andere bij de vaststelling van een bestemmingsplan het LIB in acht moet worden genomen.

In het LIB is o.a. een beperkingengebied vastgesteld waar in verband met de nabijheid van de luchthaven Schiphol met het oog op de veiligheid en de geluidbelasting beperkingen noodzakelijk zijn ten aanzien van de bestemming of het gebruik van de grond. Het beperkingengebied is aangegeven op kaartmateriaal dat onderdeel uitmaakt van het LIB. Het LIB bevat regels over:

5. de bestemming en het gebruik van grond in verband met het externe-veiligheidsrisico vanwege het luchthavenluchtverkeer;
6. de bestemming en het gebruik van grond in verband met de geluidbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer;
7. de maximale hoogte van objecten in, op of boven de grond, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer;
8. een bestemming die, of van een gebruik dat, vogels aantrekt, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer.

Conclusie:

Beide bestemmingsplannen vallen deels (noordoostelijk gebied) binnen het beperkingengebied van het LIB. Daarbij geldt een bouwhoogtebeperking van 150 meter. De bouwhoogten in voorliggend bestemmingsplannen overstijgen deze niet. In beide bestemmingsplannen wordt voldaan aan het LIB.

4.3.9 Milieuzonering

Milieuzonering betreft het hanteren van bepaalde richtafstanden tussen bedrijven en hindergevoelige functies/bestemmingen. Om in deze zonering enige eenheid te brengen heeft de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) de brochure "Bedrijven en milieuzonering" (editie 2009) uitgebracht die als richtlijn geldt.

De toelaatbaarheid van bedrijven en bedrijfsactiviteiten is in het voorliggende plan gekoppeld aan de bij de planregels behorende "Staat van Inrichtingen" die gebaseerd is op de eerdergenoemde VNG-brochure. Hierin zijn de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten gerangschikt naar opklimmende milieubelasting (de categorieën 1-6). Hoe hoger de categorie, hoe ernstiger de potentiële milieubelasting en hoe groter de richtafstand ten opzichte van hindergevoelige bestemmingen.

De milieubelasting wordt bepaald door verschillende milieuaspecten, zoals gevaar, stof, geur, geluid, verkeer en visueel. Voor elk milieuaspect geldt een aparte minimaal aan te houden richtafstand tussen hinde veroorzakende functie en hindergevoelige functie. Het aspect met de hoogste categorie is maatgevend voor de uiteindelijke minimaal aan te houden richtafstand. De richtafstanden variëren van 0 meter (voor categorie 1 bedrijven) tot 1000 meter (voor categorie 6 bedrijven). Benadrukt zij nogmaals dat het gaat om richtafstanden.

Het vigerende bestemmingsplan dateert van 1985 en bevat geen specifieke milieuzonering. Het plan maakt bedrijven in zijn algemeenheid mogelijk. Wel geeft de toelichting aan dat binnen het bestemmingsplan lichte industrie en groothandel mogelijk zijn. Vertaald naar de VNG-brochure "Bedrijven en milieuzonering" komt dat neer op bedrijven tot maximaal milieu-categorie 3.1 zijn toegestaan. In het bestemmingsplan "Amstel – West" zijn bedrijven tot maximaal milieu-categorie 3.1 toegestaan. Het enige bedrijf met een hogere milieu-categorie is de gemeentewerf van het Stadsdeel Zuid-Oost. Dit bedrijf heeft een milieucategorie 3.2 en heeft op de verbeelding een specifieke aanduiding gekregen. In het plan is tevens een regeling opgenomen dat bedrijven uit milieucategorie 3.2 zijn toegestaan mits zij naar aard en werkzaamheden vergelijkbaar zijn met milieu-categorie 3.1. Het bestemmingsplan "Amstel III – Oost" maakt bedrijven tot milieu-categorie 2 mogelijk. In het plan is tevens een regeling opgenomen dat bedrijven uit milieu-categorie 3.1 zijn toegestaan mits zij naar aard en werkzaamheden vergelijkbaar zijn met milieu-categorie 3.1.

Onderzoek

De Dienst Milieu- en Bouwtoezicht heeft een bedrijveninventarisatie uitgevoerd voor het bestemmingsplan (Bedrijveninventarisatie Bestemmingsplan Amstel III, 17 april 2012, DMB 278). Daarbij is gekeken naar de bedrijven in de milieucategorieën 3 en 4. Binnen het plangebied is één tankstation aanwezig dit LPG verkoopt (Muntbergweg 20). Uit onderzoek van de Dienst Milieu- en Bouwtoezicht blijkt dat het overgrote gedeelte van de onderzochte bedrijven een zonering heeft van maximaal 50 meter. Het enige bedrijf waar een grotere zonering voor aan moet worden gehouden is de eerder genoemde gemeentewerf van het Stadsdeel Zuid-Oost. Op basis van geur moet bij de gemeentewerf een afstand tot 100 meter van gevoelige bestemmingen worden aangehouden. Binnen 100 meter van de inrichting zijn geen gevoelige bestemmingen gesitueerd. Binnen de plangebieden zijn een aantal bedrijven welke gevaarlijk afval opslaan:

- * Bosman letters en reclame, Hoogoorddreef 9;
- * Jurriaans Lindebaum, Keienbergweg 109;
- * Abc minimax, Keienbergweg 101;
- * Prima Print B.V, Keienbergweg 37;
- * Drukkerij uitgeverij Buyten & Schipperheijn, Paasheuvelweg 44;
- * Drukkerij Peters, Schepenbergweg 33;
- * Sigma coatings, Kuiperbergweg 10;
- * Snel bekleding B.V, Kuiperbergweg 6;
- * Milieutechnisch bedrijf Stadsdeel Zuidoost, Schepenbergweg 39;

Het betreft hier hoofdzakelijke kleine in pandige opslagen van verven, drukinkten, smeeroliën, oplosmiddelen of andere stoffen die bij de dagelijkse werkzaamheden nodig zijn. Deze bedrijven zijn geen risicovolle bedrijven die vallen onder het Bevi. Voor deze bedrijven zijn dan ook geen risicoafstanden geldig waarbij rekening gehouden dient te worden in het plan. In de milieuvergunningen van de deze bedrijven zijn geen voorschriften opgenomen die verder gaan dan de basiseisen die voor dergelijke opslagen gelden.

In het bestemmingsplan is rekening met de nog aanwezige milieuruimte. Binnen de afstanden zoals aangegeven in het onderzoek van DMB zijn geen gevoelige functies toegestaan.

Conclusie:

Behalve de gemeentewerf zijn er geen bedrijven in het plangebied aanwezig welke een grotere milieuzonering hebben dan 50 meter. Met de milieuzonering van deze bedrijven is in de bestemmingsplannen rekening gehouden.

4.3.10. Cumulatie van effecten

In de voorgaande paragrafen zijn de effecten per thema beschreven. In deze paragraaf wordt nagegaan in welke mate cumulatie van effecten van de verschillende thema's optreedt. Het betreft de optelling van effecten die inwerken op dezelfde locatie. Het is een kwalitatieve benadering van de optelling. Een kwantitatieve benadering is niet mogelijk omdat het in wezen appels met peren vergelijken is. De focus ligt op de thema's verkeer, luchtkwaliteit en geluid. De effecten van de thema's natuur, bodem, externe veiligheid, hoogtebeperking Schiphol, cultuurhistorie en archeologie en milieuzonering zijn in de voorgaande paragrafen als relatief gering beoordeeld of blijven onder de wettelijke normen.

De effecten van luchtkwaliteit en geluid hangen samen met wegverkeer. Uit het verkeersonderzoek van DIVV komt naar voren dat de effecten van de planvorming op het wegennet gering zijn. Dit geldt voor zowel het bestemmingsplan "Amstel III – West" als het bestemmingsplan "Amstel III – Oost". De capaciteit van het wegennet is meer dan voldoende. Uit de onderzoeken op het gebied van lucht en geluid komt naar voren dat het bijna niet mogelijk is om geluid- en luchtgevoelige functies binnen het plangebied te realiseren. De geplande gevoelige bestemmingen zullen dan ook niet bij recht worden toegestaan. Voor het overige geven de onderzoeken afzonderlijk geen restricties aan ten aanzien van het programma. Van cumulatie van effecten zal dan ook geen sprake zijn.

4.3.11 Cumulatie met andere projecten

Aangrenzend aan de bestemmingsplan Amstel III – West en Amstel III – Oost liggen de plangebieden ArenaPoort-West en het AMC. Aan de westelijke zijde van het Amstel III-gebied is de gemeente Ouder Amstel gelegen. Ten oosten van het gebied Amstel III is de Bijlmer gelegen. In het kader van de ontwikkelingen binnen Amstel III is het de vraag wat de effecten zijn op de eerder genoemde gebieden. Daarnaast is het de vraag in hoeverre de ontwikkelingen binnen andere plangebieden, gezamenlijk met de ontwikkelingen binnen Amstel III, tot onaanvaardbare effecten voor het milieu leiden.

- **AMC**

Voor het AMC wordt ook een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Bestemmingsplan Academisch Medisch Centrum beslaat een totale oppervlakte van 64 ha. Het plan legt voor dit plangebied deels de bestaande situatie vast en voorziet daarnaast en voor een deel in nieuwe ontwikkelingen. De ontwikkelingen bestaan enerzijds in mogelijkheden voor uitbreiding en intensivering van de bestaande medische voorzieningen door middel van verdichting binnen de binnenste ring (in en rondom de Monoliet met ca. 50.000 m² bvo). In het zuidelijk deel van het plangebied vindt een nieuwe ontwikkeling plaats in de vorm van een Medical Business Park (MBP). In dit deelgebied staat nieuwbouw van in totaal 63.000 m² bvo aan nieuwe medische bedrijvigheid gepland. In de oostelijke, langs het spoor gelegen zone, kan het bestaande volume met nog ca. 40.000 m² bvo groeien. In het zuidwestelijke, en westelijke deel van het plangebied vindt geen groei van programma plaats. In totaal kan volgens het nieuwe bestemmingsplan het terrein in de periode tot 2023 met 150.000 m² bvo groeien.

- **ArenaPoortWest**

Op dit moment is ook een bestemmingsplan voor ArenaPoortWest in voorbereiding. Dit op basis van het 'Perspectief ArenAPoort 2020'. De belangrijkste adviezen uit dit perspectief m.b.t ArenAPoort West zijn:

- Maak het bestemmingsplan flexibel ten aanzien van bestemmingsmogelijkheden voor aan entertainment, vrije tijd, sport, media en 'food' gerelateerde bedrijvigheid;

- Maak het bestemmingsplan flexibel ten aanzien van transformatiemogelijkheden van kantoor- en bedrijfsfuncties;
- Geef de (openbare ruimte van) Arenaboulevard een evenementenstatus;
- Maak toevoegen van detailhandel als aanvulling op de Amsterdamse Poort mogelijk, bijvoorbeeld outlet-formules, en/of detailhandel met een reikwijdte groter dan het stadsdeel Zuidoost;
- Versterk de functionele verbinding Arenaboulevard-Hoekenrode;
- Investeer in de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte;
- Richt de openbare ruimte in als verblijfsruimte, in plaats van bestemmingsruimte.

Dit vertaald zich in het volgend Ruimtelijk Programmatisch Kader:

	Plancapaciteit*	Gerealiseerd*	restant	Verdeling RPK
Retail	95.000	93.000	2.000	2.000
Kantoor	325.000-365.000	225.000	100.000**	45.000
Wonen	40.000	0	40.000**	40.000
Totaal	460.000	318.000	142.000	142.000
<i>P (in garages)</i>	<i>7000 plaatsen</i>	<i>7000 plaatsen</i>	<i>0</i>	<i>0</i>

* Binnen de vigerende bestemmingsplannen m.u.v. Getz, maar inclusief deel Amstel III ten noorden van de Hoogoorddreef.

** In de vigerende plannen is wonen als dubbelbestemming van kantoor opgenomen

Voor de leisure- en entertainmentvoorzieningen (Pathé, HMH, Ziggo Dome en Amsterdam ArenA) is de capaciteit maatgevend en niet de metrages. Deze voorzieningen ontbreken daarom in de tabel. Dit geldt ook voor de horeca, die zowel als zelfstandige vestiging is gerealiseerd, maar ook als onderdeel van de leisure- en entertainmentvoorzieningen of retail.

• Ouder-Amstel

Amstel III grenst aan de westelijke en noordelijke zijde aan het grondgebied van gemeente Ouder-Amstel. Gemeente Ouder-Amstel heeft in 2007 een structuurvisie en een visie voor de toekomst (2020) vastgesteld.

In de visiekaart behorende bij de Structuurvisie is aangegeven dat de A2, als harde scheiding tussen de gemeenten Amsterdam en Ouder-Amstel, ingericht kan worden als groene Stadsboulevard. Voor het gebied grenzend aan de noordelijke zijde van beide bestemmingsplannen heeft de gemeente Ouder-Amstel de wens om daar een werklandschap te creëren, dit moeten een multifunctioneel gebied worden met aandacht voor wonen. Echter, de planvorming voor realisatie is nog niet concreet.

In de uitwerking van de structuurvisie - 'Randvoorwaarden Gebiedsontwikkeling de Nieuwe Kern' - worden voor het Duivendrechtse Veld woningbouw en voorzieningen' voorzien. De toekomstige ontwikkelingen in Amstel III kunnen van invloed zijn op de ontwikkelingen in het Duivendrechtse Veld en vice versa. Gemeente Amsterdam en gemeente Ouder-Amstel monitoren de ontwikkelingen middels het VVPZOL.

Conclusie

De toekomstige ontwikkelingen binnen Amstel III, tezamen met de toekomstige ontwikkelingen in de gebieden AMC en ArenAPoort in relatie tot omliggende gebieden, zoals die in het Duivendrechtse Veld en in het gebied Overamstel, dat ook tot het grondgebied van gemeente Ouder-Amstel behoort, zouden elkaar kunnen beïnvloeden.

Uit het door DIVV uitgevoerde verkeersonderzoek komt naar voren dat de groei in programma van Amstel III nauwelijks meer verkeer genereert dan in de autonome situatie. Uit het verkeersonderzoek

komt naar voren dat het wegennet in zowel de autonome situatie als de plansituatie voldoende capaciteit heeft om het verkeer te verwerken.

Amstel III is gelegen tussen de Burgemeester Stramanweg, Holterbergweg, Hoogoorddreef, het spoor Amsterdam – Utrecht, A9 en A2. De plangebieden AMC, Amstel III en ArenaPoortWest worden verkeerstechnisch voornamelijk ontsloten door de A2, A9, het spoor en metro. De verwachting kan worden uitgesproken dat er weinig sluipverkeer zal ontstaan in aanpalende gebieden. Dit mede ook gelet op het feit dat de A2 verbreed is naar tweemaal vijf rijstroken en dat ook de A9 verbreed zal worden. Beide snelwegen zullen daarmee voldoende capaciteit hebben om het aan en vertrekkende verkeer op te vangen van de drie plangebieden. De gemeente Ouder-Amstel heeft op dit moment geen planvorming in het gebied grenzend aan de westkant van Amstel III wat verkeersaantrekkende werking gaat genereren. De eventuele uitbreiding op het Duivendrechtse Veld kan aantakken op de bestaande infrastructuur en de verkeersontwikkelingen zullen gemonitord worden in het VVPZOL.

In het uitgevoerde verkeersonderzoek is rekening gehouden met de programma's in de plangebieden ArenaPoortWest en AMC. Per bestemmingsplan zal moeten worden gezien of kan worden voldaan aan de normeringen vanuit de sectorale wetgeving (lucht, geluid, bodem, externe veiligheid, flora- en fauna, archeologie etc.). Nu uit het verkeersonderzoek naar voren komt dat de planvariant nauwelijks meer verkeer genereert dan in de autonome situatie kan de conclusie worden getrokken dat de planvorming binnen Amstel III voor de overige ontwikkelingen in de omgeving nauwelijks tot geen effecten zal hebben op de uitkomsten van de onderzoeken als lucht en geluid. Indien in ander plangebieden niet kan worden voldaan aan de normeringen vanuit luchtkwaliteit en geluidhinder zal deze overschrijding niet veroorzaakt worden door het programma van Amstel III.

De toevoeging van programma geeft een lichte stijging voor het groepsrisico externe veiligheid voor het transport over de weg en het spoor. Deze stijging ziet echter alleen op de plangebieden Amstel III en niet op de andere plangebieden. Het (toe te voegen) programma zelf genereert op zichzelf ook geen extra vervoer gevaarlijke stoffen.

In beide plangebieden kunnen zich inrichtingen vestigen met een maximale milieucategorie 3.1 van de bij de bestemmingsplannen behorende Staat van Inrichtingen. Op basis van de VNG-brochure "Bedrijven en milieuzonering" geldt in een rustig gebied voor dergelijke bedrijven een milieuzonering van 50 meter. In een gemengd gebied kan uitgegaan worden van 30 meter. Dat betekent dat de bedrijven in Amstel III qua milieu geen effecten zullen hebben op aanpalende gebieden.

Amstel III is niet in de nabijheid van een Natura2000-gebied of EHS gelegen, de programma's van beide bestemmingsplannen zullen ook in dit licht geen effecten op nabij gelegen plangebieden genereren. Voor wat betreft Flora en fauna kan de verwachting worden uitgesproken dat de planvorming ook geen effect zal hebben op eventueel aanwezige flora- en fauna in aanpalende gebieden.

In beide plangebieden zullen zich geen bedrijven vestigen welke activiteiten ontplooiën welke bodemvervuilingsgevaar zouden kunnen opleveren voor aanpalende gebieden. . Uit de inventarisatie van DMB blijkt dat er zich in Amstel III geen bedrijven bevinden welke ook potentieel bodembedreigend zouden kunnen zijn voor aanpalende gebieden.

Uit de op dit moment beschikbare informatie komt naar voren dat er geen belemmeringen zijn voor de planvorming.

5 Samenvatting onderzoeken

Onderstaand zal kort in worden gegaan op de uitkomsten van de diverse onderzoeken.

5.1 Verkeer

Uit het door DIVV voor Amstel III uitgevoerde verkeersonderzoek blijkt dat de toevoeging van programma verkeerstechnisch gezien niet op problemen stuit. Op het bestaande wegennet heeft toevoeging van programma, vergeleken met de autonome situatie nauwelijks effect. Het overkoepelend verkeersonderzoek voor de ZuidOostlob toont aan dat de op dit moment aanwezige wegenstructuur het toekomstig verkeersaanbod zonder problemen kan afwikkelen. De plangebieden AMC, Amstel III en ArenaPoortWest worden voornamelijk ontsloten door de A2, A9 en het spoor Utrecht – Amsterdam.

5.2 Geluid

Uit het akoestisch onderzoek van M+P komt naar voren dat geluidsgevoelige functies in het bestemmingsplan Amstel III – West niet mogelijk zijn. Het overige programma stuit niet op problemen. Voor het plangebied Amstel III – Oost geldt dat op een beperkt aantal plaatsen geluidgevoelige functies kunnen worden toegestaan, dit onder voorbehoud van akoestische maatregelen en verlening van een hogere waarde.

5.3 Lucht

Uit het luchtkwaliteitsonderzoek komt naar voren dat in de zones langs de A2 en A9 van het bestemmingsplan geen luchtgevoelige functies kunnen worden gerealiseerd. Op basis van het Amsterdamse beleid geldt dit ook voor zones langs Deze functies dienen in het bestemmingsplan te worden uitgesloten. Daarbij opgemerkt dat geluid- en luchtgevoelige functies een grote overlap hebben. Nu geluidgevoelige functies in het hele plangebied zijn uitgesloten, vervalt de mogelijkheid voor het realiseren van luchtgevoelige functies ook grotendeels.

5.4 Externe veiligheid

Uit het onderzoek naar externe veiligheid blijkt dat er binnen het plangebied geen persoonsgebonden risicocontour is gelegen. Het groepsrisico voor wat betreft de nabij het plangebied gelegen hoge drukaardgasleiding stijgt niet. Het groepsrisico voor de A2 en A9 stijgt licht, maar blijft onder de orientatiewaarde. Na aanpassing van opslagcapaciteit van de gastank van het tankstation aan de Muntbergweg, ligt het groepsrisico van het tankstation onder de orientatiewaarde. De stijging van de orientatiewaarde is dermate gering dat deze stijging verantwoordt is.

5.5 Overig

Uit de onderzoeken blijkt dat door de toevoeging van programma de effecten van de thema's natuur, bodemhoogtebeperking Schiphol en cultuurhistorie en archeologie relatief gering zijn en weinig tot geen effecten genereren.

6 Conclusie

Alleen uit de onderzoeken op het gebied van luchtkwaliteit en geluidhinder komen beperkingen van het programma naar voren. Geluidsgevoelige functies zijn niet haalbaar binnen het plangebied. Ook aan de realisatie van luchtgevoelige functies kleven restricties. Deze functies zullen dan ook niet kunnen worden toegestaan. Op basis van deze aanmeldingsnotitie en het onderliggende onderzoek is de conclusie dat er geen sprake is van "belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu". Een MilieuEffectRapport hoeft niet opgesteld te worden.

BIJLAGEN:

1. **Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer, d.d. ~ september 2012 “Verkeersonderzoek Amstel III”;**
2. **M+P, d.d. ~ september 2012, rapportnummer M+P.OGA.12.01.1, “Akoestisch Onderzoek, Bestemmingsplan Amstel III, Amsterdam Zuidoost”;**
3. **M+P, d.d. 15 augustus 2012, rapportnummer M+P.OGA.12.01.2, “Onderzoek Luchtkwaliteit, Bestemmingsplan Amstel III, Amsterdam Zuidoost”;**
4. **AVIV, d.d. 28 september 2012, projectnummer 122220, “Externe veiligheid bestemmingsplan Amstel III variant 2023”;**
5. **AVIV, d.d. 24 januari 2011, projectnummer 101859, “Groepsrisico LPG-tankstation Shell Muntbergweg in Amsterdam”;**
6. **Dienst Milieu- en Bouwtoezicht, 17 april 2012, dossiernummer 727, “Bedrijveninventarisatie bestemmingsplan Amstel III”;**
7. **Dienst Ruimtelijke Ordening, juni 2012, “Natuurwaardenonderzoek Amstel III”;**
8. **Dienst Milieu- en Bouwtoezicht, april 2011, dossiernummer AM0363/15441/ O05, “Archiefonderzoek bodem Amstel III”;**
9. **Bureau Monumenten en Archeologie, januari 2009, rapportnummer BO 08-167, “Archeologisch Bureauonderzoek Plangebied Amstel III”;**