



Commissie voor de  
**milieueffectrapportage**

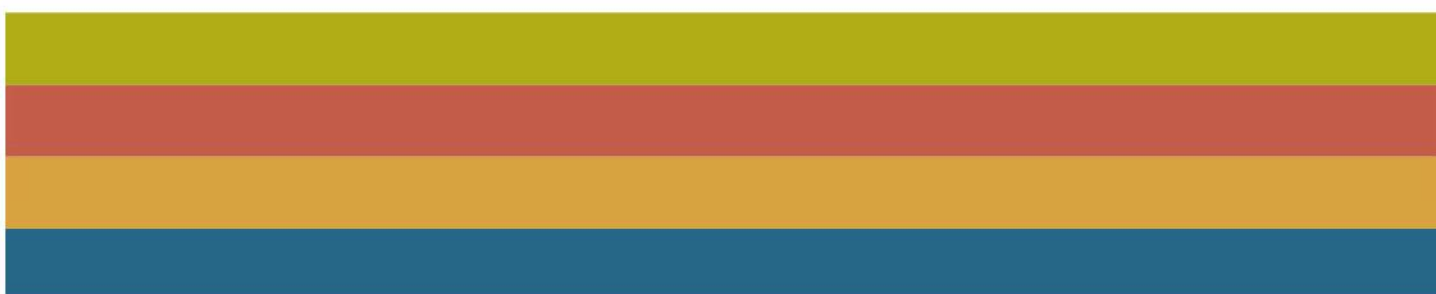
## Bereikbaarheid Zeeburgereiland, gemeente Amsterdam

Advies over de inhoud van de op te stellen notitie Reikwijdte en detailniveau  
9 april 2021 / projectnummer: 3536



**35 JAAR**

onafhankelijk en deskundig advies



# 1 Advies voor de inhoud van het MER

De gemeente Amsterdam wil een verbinding aanleggen van en naar het Zeeburgereiland. De hoofdvraag daarbij is: *op welke wijze kunnen Zeeburgereiland en IJburg tijdig, toekomstvast, robuust, kostenefficiënt, duurzaam en in meerdere reisrichtingen optimaal per OV en fiets worden ontsloten?* De gemeente wil hiervoor keuzes maken en vastleggen met een voorkeursbeslissing, waarvoor een plan-MER wordt opgesteld. Het concreet inpassen van de voorkeursbeslissing wordt te zijner tijd verder uitgewerkt (mogelijk in een separaat project-MER) bij het ruimtelijke plan en is daarom nog *geen* onderdeel van dit MER.

De gemeente heeft de Commissie gevraagd te adviseren over de inhoud van de op te stellen notitie Reikwijdte en detailniveau met daarin de opzet van het MER. Hiervoor is een startnotitie opgesteld.

## Geef duidelijkheid over het doel en de scope van het MER

De startnotitie beschrijft dat de voorkeursbeslissing in drie fases tot stand moet komen: PBI1, PBI2a en PBI2b.<sup>1</sup> De doelen voor de voorkeursbeslissing voor de bereikbaarheidsopgave zijn in het eerste deel van de startnotitie zeer breed geformuleerd en een veelheid aan problemen en oplossingsrichtingen passeert de revue.

De uitwerking in het tweede deel van de startnotitie is juist al heel concreet en vooral gericht op openbaar vervoer, en niet op de fiets – die wel onderdeel van de hoofddoelstelling is. Het is niet duidelijk wat het plangebied en het studiegebied precies zijn. Verder krijgt de het onderzoek door het detailniveau van de beoordelingscriteria in de startnotitie het karakter van onderzoek voor een project-MER.

Doordat de startnotitie op twee gedachten hinkt, is het lastig aan te geven op welke vragen het MER antwoord moet geven. De Commissie adviseert daarom het onderzoek in drie stappen uit te werken:

## Stap 1: Bepaal wat Amsterdam wil met de bereikbaarheid en leefbaarheid van Zeeburgereiland en IJburg

Bij de probleemanalyse in de Startnotitie worden 2 hoofdthema's benoemd:

- de bereikbaarheid van Zeeburgereiland en IJburg schiet te kort en
- de leefbaarheid van Zeeburgereiland en IJburg sluit niet aan bij de ambities.

Deze aspecten zijn nu in de startnotitie beperkt uitgewerkt. Daardoor kan uit het MER niet duidelijk worden wat er nodig is om deze problemen op te lossen.

De Commissie mist daarnaast een uitwerking van de eigen brede doelen. Onder meer wordt gesteld dat een OV- en fietsverbinding met Zeeburgereiland tenminste qua reistijd concurrerende moeten bijdragen aan de bereikbaarheid. Het wordt niet duidelijk wat daarvoor de afwegingskaders zijn. Ook voor leefbaarheid is niet aangegeven wat de gewenste kwaliteitsambitie voor de toekomst is. Hierdoor is het lastig om te beoordelen of oplossingen de doelen bereiken. Breidt daarom de opzet zodanig uit, dat de oplossingen op bereikbaarheid en leefbaarheid integraal en zo mogelijk gekwantificeerd kunnen worden vergeleken. De

---

<sup>1</sup> PBI staat voor *Plan- en Besluitvormingsproces Infrastructuur*.

toekomstige Amsterdamse omgevingsvisie 2050 geeft voor deze leefbaarheidsdoelen al goede aanknopingspunten.

## **Stap 2 Onderbouw eerdere keuzes**

Een aantal eerdere keuzes om alternatieven te laten afvallen lijkt een gegeven, terwijl ze nog niet op hun milieugevolgen zijn onderzocht. Dit geldt onder andere voor het rapport van de commissie D'Hooghe *Genereus verbinden*. De Commissie beschouwt alleen besluiten die *democratisch* tot stand zijn gekomen als autonome ontwikkeling voor het MER.<sup>2</sup> Een deel van deze milieuonderbouwing kan in het MER van het Zeeburgereiland en in het geactualiseerde mobiliteitsplan zélf gevonden worden. Deels ontbreekt deze onderbouwing echter nog.

Geef daarom een onderbouwing op planniveau van de keuzes bij PBI1 en ook van de keuzes in het rapport *Genereus verbinden*. Doe dit vervolgens in meer detail voor de keuzes in stap PBI2a. Geef voor de laatste aan welke status dit rapport heeft. Het is mogelijk dat uit deze stap volgt dat eerder afgefallen alternatieven vanwege aanzienlijk voordelen toch uitgewerkt moeten worden, als deze binnen de doelstelling passen. Neem deze alternatieven dan mee naar de volgende stap.

## **Stap 3: Alternatieven: ontwikkel logische oplossingen en zet ook fiets centraal**

De volgende stap is de ontwikkeling van oplossingen voor de problemen rond mobiliteit in en rond het Zeeburgereiland en IJburg. Stel daarvoor logische pakketten van oplossingen samen. Ontwikkel in elk geval ook een alternatief waarin de fiets centraal staat en niet alleen wordt gezien als meekoppelkans; dit kan grote voordelen hebben voor zowel de mobiliteit als voor de leefbaarheid. Ontwikkel vervolgens een beoordelingskader op basis van realiseerbaarheid, probleemoplossend vermogen en milieu-, klimaat- en gezondheidsafwegingen.

## **Essentiële informatie voor het MER**

Om het MER dus goed te kunnen benutten, de keuzes te onderbouwen en de hierboven genoemde punten goed te kunnen invullen, is het van belang helder te zijn over wat wel en wat niet op tafel ligt. Beschrijf daarom:

- **Problemen en doelen.** Duidelijkheid over de mobiliteitsproblemen voor het Zeeburgereiland en IJburg, in meerdere reisrichtingen en een vertaling in harde en zachte randvoorwaarden voor de te onderzoeken oplossing(en). Inzicht in de concreet te behalen doelen. Betrek ook de doelstellingen zoals opgenomen in andere beleidsstukken, zoals de omgevingsvisie, hierbij.
- **Oplossingen ontsluiting Zeeburgereiland en IJburg.** Een beschrijving van volwaardige alternatieven voor de ontsluiting van Zeeburgereiland en IJburg in meerdere richtingen. Beschrijf de milieueffecten van deze alternatieven, en geef aan in welke mate ze bijdragen aan de oplossing. Werk in elk geval een alternatief uit waarin fietsgebruik centraal staat en niet alleen als 'meekoppelkans' wordt gezien. Kijk ook naar tijdelijke oplossingen als overbrugging naar de eindsituatie, ook al ligt deze achter de planhorizon.
- **Overige ontwikkelingen.** Scenario's of een gevoeligheidsanalyse, die aangeven in hoeverre nog onzekere ontwikkelingen op Zeeburgereiland en IJburg, zoals aantallen woningen, invloed hebben.

---

<sup>2</sup> Bestuurlijke akkoorden/besluiten en adviezen vallen hier dus niet onder.

- **Inzicht mobiliteit.** Inzicht in (de uitgangspunten van) de gebruikte modellen en berekeningen voor de mobiliteitsbehoefte en –stromen voor het Zeeburgereiland, IJburg en oostelijk Amsterdam.
- **Effecten.** Voor alle alternatieven inzicht in:
  - De omgevingseffecten van de verschillende te onderzoeken oplossingen op bijvoorbeeld geluid, trillingen, luchtkwaliteit, nautische veiligheid, ruimtebeslag en effecten op groen.
  - De (tijdelijke) effecten van stikstof op gevoelige en streng beschermde natuurgebieden.
  - De doorlooptijd en de tijdelijke effecten van de aanlegfase.

## Samenvatting

Besluitvormers en insprekers lezen in de eerste plaats de samenvatting van het MER. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.

### **Aanleiding MER**

*De gemeente Amsterdam wil een verbinding aanleggen van en naar het Zeeburgereiland. De hoofdvraag daarbij is: op welke wijze kunnen Zeeburgereiland en IJburg tijdig, toekomstvast, robuust, kostenefficiënt, duurzaam en in meerdere reisrichtingen optimaal per OV en fiets worden ontsloten? De gemeente wil hiervoor keuzes maken in een voorkeursbeslissing (vooruitlopend op de Omgevingswet), waarvoor een plan-MER wordt opgesteld. De gemeente heeft de Commissie gevraagd te adviseren over de inhoud van de nog op te stellen notitie Reikwijdte en detailniveau met daarin de opzet van het MER. Een MER opstellen is nodig vanwege mogelijk significante gevolgen op Natura 2000-gebieden waarvoor een Passende beoordeling moet worden opgesteld.*

### **Rol van de Commissie**

*De Commissie is onafhankelijk, bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. Ze schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag – in dit geval de gemeenteraad van Amsterdam – besluit over de voorkeursbeslissing.*

*De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep en verdere projectgegevens staan [3536](#) in bijlage 1 van dit advies. U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt door nummer op [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) in te vullen in het zoekvak.*

## 2 Stap 1 Plangebied, problemen en doelen mobiliteit Zeeburgereiland en IJburg

### **Problemen, doelen en oplossingen: een beschouwing vooraf**

De voorliggende startnotitie lijkt ambivalent in haar opzet. Samen met de notitie kansrijke oplossingen benadert ze het onderzoek vooral vanuit mobiliteit en in het bijzonder de 'verbinding', waarover soms wordt gesproken. Tegelijkertijd wordt aangegeven dat bredere OV-oplossingen en fiets deel van het plan kunnen zijn. Een veelheid aan oplossingen passeert de revue. Uit de stukken blijkt dat ook andere thema's een doel zijn en ruimte vragen, zoals woningbouw, waterberging, groen of maatregelen tegen hittestress. Gelet hierop adviseert de Commissie om voor iedere doelstelling zo concreet mogelijk de opgave te beschrijven. Betrek ook de doelstellingen zoals opgenomen in andere beleidsstukken. Met name de (toekomstige) omgevingsvisie Amsterdam is van belang, hierin staan onder andere doelen opgenomen over woningen met een stille gevel en een emissievrije zone voor alle verkeer in 2030.

Het valt de Commissie op dat veel van het voorgestelde onderzoek al gericht lijkt op de inpassing van OV-verbindingen naar Zeeburgereiland. Toch is de doelstelling van het project aanzienlijk breder en wordt ook de ontsluiting van IJburg genoemd. Veel mogelijke oplossingen zijn in de eerste fase van de planvorming al afgefallen. De startnotitie stelt vervolgens een vrij gedetailleerde aanpak voor het bepalen van milieueffecten voor. Voor een goede onderbouwing van een voorkeursbeslissing is wellicht minder detail nodig, maar is het wel nodig dat oplossingen niet te snel afvallen zonder dat ze op doelbereik, milieuaspecten en hun doelmatigheid zijn beoordeeld. Verder moeten naast OV ook fiets een volwaardige rol kunnen spelen bij de keuze.

### **Beleidskader**

Geef in het MER aan welke wet- en regelgeving en welk beleid relevant is voor de beslissing met betrekking tot het voorkeursalternatief en of het MER kan voldoen aan de randvoorwaarden die uit dit beleid voortkomen. Ga daarbij, naast de genoemde stukken in de startnotitie, in ieder geval in op:

- (Toekomstige) Omgevingsvisie 2050
- Mobiliteitsaanpak 2030 + Uitvoeringsagenda
- Update mobiliteitsplan 2019
- Beleidskader Mobiliteit vervoersregio Amsterdam (2018)
- Meerjarenplan Fiets 2017-2022
- Nota varen, deel 2, (sept 2019)
- Richtlijnen Vaarwegen 2020
- Amsterdams Geluidbeleid 2016 Hogere waarde Wet geluidhinder
- Actieplan Schone Lucht
- Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050.

## 3 Stap 2 Onderbouw eerdere keuzes

In de voorgeschiedenis zijn al diverse oplossingen afgefallen, zonder dat hierbij milieueffecten en de mate waarin werd voldaan aan doelbereik, een volwaardige rol hebben gespeeld. Ook is 'tijdig gereed' een belangrijk criterium. Hierdoor vallen veelomvattende en

structurelere oplossingen die veel tijd kosten en voorbij de planhorizon reiken, af. Voor de keuzes in fase PBI1 zal deze onderbouwing alsnog moeten worden gegeven. Ook is bij het bepalen van het aspect 'kosten' niet duidelijk wat de terugvaloptie in de berekeningen is voor de gemeente Amsterdam. Als de terugvaloptie de auto is, is de vraag of dat voor de gemeente Amsterdam reëel is, gezien de eigen doelstellingen voor mobiliteit.

Een oplossing die naar aanleiding van het rapport van de commissie D'Hooghe (zonder onderzoek naar milieueffecten) is afgefallen, is de vaste fietsverbinding tussen de Sluisbuurt en het Oostelijke havengebied. Uit andere (beleids-)stukken, zoals de aanvulling op het plan-MER bij de structuurvisie Zeeburgereiland, blijkt deze oplossing aanzienlijk bij kan dragen aan het afwikkelen van het langzame verkeer en daarmee aan een robuuste en duurzame bereikbaarheid voor Zeeburgereiland. De Commissie is van oordeel dat alleen het rapport van de commissie d'Hooghe, zonder een transparante afweging van milieueffecten, onvoldoende basis geeft om deze oplossing niet mee te nemen.

Ook valt op dat de startnotitie de vanaf 2030 verwachte capaciteitsproblemen van Oranjesluizen, waardoor ze verdubbeld moeten worden, niet noemt.<sup>3</sup> Dit levert kansen (zie hierna). Beschouw daarom opnieuw oplossingen die op deze plek om nautische redenen zijn afgefallen.

Gezien het bovenstaande adviseert de Commissie het volgende:

- **Geef inzicht in de historie.** Voorafgaand aan deze voorkeursbeslissing over de mobiliteit op het Zeeburgereiland en IJburg, is een groot aantal besluiten, adviezen en bestuurlijke afspraken gemaakt die direct of indirect invloed hebben hierop. Geef van deze historie een duidelijk overzicht, geef aan welke status deze besluiten, adviezen en afspraken hebben, en geef aan hoe het milieubelang bij deze afwegingen een rol heeft gespeeld. Laat daarbij vooral de balans tussen de grote opgaven zien zoals (woning)bouwvolume, beschikbare ruimte, benodigde infrastructuur.
- **Definieer het plangebied.** Maak voor het MER het plangebied duidelijk, dat is nu ambigue beschreven in de startnotitie. Ook kent het advies '*genereus verbinden*' een ander plangebied. Vanuit oplossend vermogen is een breder plangebied logischer. Breid het studiegebied uit richting Diemen, Muiden en Amsterdam-Noord.
- **Onderbouw keuzes en breid alternatievenonderzoek eventueel uit.** Als de onderbouwing van het alternatievenonderzoek vanuit milieuoogpunt ontbreekt, kan het nodig zijn een deel van het onderzoek alsnog in dit MER op te nemen. De resultaten hiervan kunnen ook aanleiding geven om het alternatievenonderzoek uit te breiden, en dus andere dan de gekozen opties nader te onderzoeken als deze binnen de eigen doelen passen.

Maak zo duidelijk wat minimaal nodig is om de eigen doelen te halen, en wat gezien alle overige ontwikkelingen maximaal in het gebied past aan ambities en doelen.

### **Aanpassing Oranjesluizen geeft mogelijk extra opties**

In de Nationale Markt- en CapaciteitsAnalyse (NMCA) (1 mei 2017) van het ministerie van I&W staat dat bij de huidige Oranjesluizen tussen 2030 (economisch hoog scenario) en 2040 (economisch laag scenario) een capaciteitsprobleem zal optreden, waardoor het noodzakelijk wordt om een tweede grote sluis te bouwen. Dit levert op termijn kansen op voor tunneloplossingen, omdat nautische blokkades voor het verkeer bij een sluisverdubbeling zo te vermijden zijn. Laat zien of de grootschalig aanpassing van de Oranjesluizen mogelijk tot een andere trechteringsuitkomst leidt bij PBI1.

---

<sup>3</sup> Ook in "Genereus Verbinden" is de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) uit 2017 niet meegenomen. Hierin staat dat de Oranjesluizen vanaf 2030 een knelpunt vormen, waardoor de Alexandersluis verdubbeld moet worden.

## 4 Stap 3 Alternatieven

De volgende stap is het ontwikkelen van logische oplossingen voor de problemen rond mobiliteit in en rond het Zeeburgereiland en IJburg. Stel daarvoor logische pakketten van oplossingen samen die voldoen aan de eigen doelen voor de voorkeursbeslissing. Ontwikkel in elk geval ook een alternatief waarin de fiets centraal staat. Dat kan namelijk grote voordelen hebben voor zowel de mobiliteit als voor de milieueffecten. Kies ook de mogelijke terugval-opties bij uitval van het OV door een calamiteit., Beschouw ook alternatieven waarbij tussenoplossingen worden benut, zoals: een bus die in eerste instantie het globale traject van een nog aan te leggen metrolijn gaat rijden. Daarmee wordt voorkomen dat structurele oplossingen, die meer tijd en geld kosten, te snel afvallen.

### **Afwegingskader alternatieven**

Het valt de Commissie op dat veel van het onderzoek uit de startnotitie al gericht lijkt op de inpassing van een OV-lijn naar Zeeburgereiland, terwijl de doelstelling ook de ontsluiting van IJburg noemt. Veel oplossingen zijn in de eerste fase van de planvorming al afgevallen. De startnotitie stelt vervolgens een vrij gedetailleerde aanpak voor het bepalen van milieueffecten voor. Voor een goede onderbouwing van besluit over voorkeursbeslissing is wellicht minder detail nodig, maar is het wel nodig dat oplossingen niet te snel afvallen zonder dat ze op doelbereik en milieuaspecten zijn beoordeeld. Naast OV moet ook fiets een volwaardige rol spelen bij de keuze.

### **Nautische afwegingen**

Het plangebied voor de voorkeursbeslissing nautische effecten is groter dan in het rapport "Genereus verbinden" is meegenomen. Ook de opgave uit de NMCA om capaciteit van de Oranjesluizen tussen 2030 en 2040 uit te breiden kan tot een andere beoordeling leiden omdat hierdoor faseringsmogelijkheden kunnen ontstaan. Onderbouw de keuze om verbindingsalternatieven af te laten vallen beter vanuit de Richtlijnen Vaarwegen. Neem niet bij voorbaat aan dat een geconstateerd nautisch knelpunt op de hoofdtransportas onoplosbaar is, maar onderbouw dit per situatie en maak vervolgens een afweging.

## 4.1 Referentie

Beschrijf de bestaande toestand van het milieu in het studiegebied. Beschrijf ook de te verwachten milieutoestand als gevolg van de autonome ontwikkeling, als referentie voor de te verwachten milieueffecten. Daarbij wordt onder de 'autonome ontwikkeling' verstaan: de toekomstige milieutoestand zonder dat de voorgenomen activiteit of één van de alternatieven wordt gerealiseerd. Ga bij beschrijving van deze ontwikkeling uit van te verwachten veranderingen in de huidige activiteiten in het studiegebieden van nieuwe activiteiten waarover reeds is besloten zoals de Sluisbuurt op Zeeburgereiland.

### **Scenario**

Het Markermeer speelt een belangrijke rol in de Nederlandse waterhuishouding. Beheersing van de zoetwatervoorraad is voor de nog steeds groeiende randstad van groot belang. Zeeburg en IJburg liggen midden in dit belangrijke meer. Peilopzet was een van de maatregelen

uit het Nationale Waterplan 2016 en het Beheer- en Ontwikkelplan Rijkswateren 2016, maar beide plannen naderen het einde van de planperiode. Over niet al te lange tijd zijn dus nieuwe, aangescherpte doelen te verwachten. Ga na of dit consequenties heeft voor de alternatieven voor de voorkeursbeslissing.

## 4.2 Te nemen besluit(en)

De procedure voor de milieueffectrapportage wordt doorlopen voor de beslissing over een voorkeursvariant. Daarnaast zullen andere besluiten genomen worden voor de realisatie van het voornemen. Geef aan welke besluiten dit zijn, wie daarvoor het bevoegde gezag is, wat globaal de planning is en hoe het milieubelang bij die besluiten zal meewegen.

# 5 Bestaande milieusituatie en milieugevolgen

De milieueffecten van de alternatieven moeten onderling en met de referentiesituatie worden vergeleken. Doel van de vergelijking is laten zien in hoeverre de alternatieven andere effecten veroorzaken. Vergelijk bij voorkeur op grond van kwantitatieve informatie en betrek daarbij de grens- en streefwaarden van het milieubeleid. Geef daarnaast voor ieder alternatief aan in hoeverre daarmee de gestelde doelen worden gerealiseerd. Criteria daarvoor ontbreken nu nog in de opzet in de startnotitie.

Laat zien voor welke milieuaspecten er onvoldoende informatie is door gebrek aan gegevens. Spits dit toe op aspecten die in de besluitvorming een belangrijke rol spelen, zodat de consequenties van het tekort kunnen worden beoordeeld. Geef ook aan hoe dat wat ontbreekt, op korte termijn kan worden ingevuld.

Onderscheid effecten die optreden tijdens de aanlegfase en effecten die zich in de gebruiksfase voordoen.

### **Onderscheid tussen effectbepaling en bepaling doelbereik**

De milieueffecten van de alternatieven moeten onderling én met de referentiesituatie worden vergeleken. Doel van de vergelijking is laten zien in hoeverre de alternatieven andere effecten veroorzaken. Vergelijk bij voorkeur op grond van kwantitatieve informatie en betrek daarbij de doelstellingen en de grens- en streefwaarden van het milieubeleid. Geef daarnaast voor ieder van de alternatieven aan in welke mate de gestelde doelen kunnen worden gerealiseerd. Gebruik ook hiervoor eenduidige toetsingscriteria. Gebruik hiervoor twee aparte beoordelingstabellen, een voor milieueffecten en een voor mate van bijdrage aan de doelen.

Bouw het beoordelingskader voor doelbereik op, vanuit de doelen die Amsterdam voor zichzelf stelt op gebied van bereikbaarheid:

- In welke mate Zeeburgereiland en IJburg in meerdere reisrichtingen per alternatief worden ontsloten.
- Doorwerking van de alternatieven op de verdeling over alle vervoerswijzen, inclusief de auto.
- Invloed van modaliteitskeuze op de inrichting en ruimtegebruik van het plangebied.



## 5.1 Mobiliteit

De hoofdvraag die het Plan-MER moet beantwoorden, is hoe Zeeburgereiland en IJburg tijdig, toekomstvast, robuust, kostenefficiënt, duurzaam in meerdere reisrichtingen optimaal per OV en fiets zijn te ontsluiten.

Gezien de probleem- en doelstelling, zou het MER voor de 5 onderscheiden reisrichtingen naast de te beoordelen aspecten uit de Startnotitie, ook inzicht moeten geven in:

- De modal-split, als indicator voor duurzaamheid. Immers, hoe groter het aandeel fiets, en daarna het aandeel OV, hoe duurzamer het systeem.
- De reistijdfactor voor zowel fiets- als OV-verbindingen. Dat biedt inzicht in de concurrentiekracht van de oplossingen.

Er geldt een hoge ambitie voor de fiets, die nu vooral als 'meekoppelkans' wordt gezien. Gezien die ambitie, dient het MER in dit plan-stadium per reisrichting ook inzicht te geven in de 'fietskwaliteit' van oplossingen op netwerkniveau, met bijvoorbeeld aandacht voor zaken als samenhang, directheid (omrijfactor) en aantrekkelijkheid (omgevingskwaliteit en sociale veiligheid).

### Nautische effecten

Benut de Richtlijnen Vaarwegen voor het bepalen van nautische effecten van de alternatieven (denk aan de aanleg van een nieuwe brug over het kanaal).

## 5.2 Natuur

Stikstofdepositie is een belangrijke oorzaak voor de achteruitgang van de biodiversiteit in Nederland. Het voornemen kan mogelijk een toename van stikstofdepositie op al overbelaste Natura 2000-gebieden en NNN-gebieden veroorzaken, zowel in de aanlegfase als in de gebruiksfase. Dit kan leiden tot aantasting van natuurlijke kenmerken van deze gebieden.

Beschrijf in het MER de gevolgen van extra NO<sub>x</sub>-deposities in de aanlegfase en in de gebruiksfase op het/de Natura 2000-gebied(en) en het/de NNN-gebied(en). Geef daarvoor:

- de achtergronddeposities van de belangrijkste verzurende en vermestende stoffen (NH<sub>3</sub>, NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub>) in het gebied;
- de voor verzuring gevoelige habitattypen en de kritische depositiewaarde;
- de toename aan NH<sub>3</sub>, NO<sub>x</sub>- en SO<sub>2</sub>-deposities van het voornemen afzonderlijk en in cumulatie;
- de mogelijke (verdere) overschrijding van de kritische depositiewaarden.

Bepaal dan of, in cumulatie met andere activiteiten aantasting van de 'wezenlijke kenmerken en waarden' van NNN-gebieden kan optreden als gevolg van het voornemen.

Onderzoek zo nodig in een Passende beoordeling of de zekerheid kan worden verkregen dat het plan/project, in cumulatie met andere activiteiten, de natuurlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden niet aantast. In de Passende beoordeling mogen bij deze beoordeling mitigerende maatregelen worden meegenomen. Het voornemen en de alternatieven moeten uitvoerbaar zijn binnen de kaders van de Wet natuurbescherming (Wnb). Beschrijf daarom in ieder geval één alternatief waarbij aantasting van natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden wordt voorkomen.

Uit de wetgeving volgt dat een project of plan alleen doorgang kan vinden als de zekerheid wordt verkregen dat de natuurlijke kenmerken niet worden aangetast, of de zogenaamde ADC-toets met succes wordt doorlopen.

## 5.3 Leefomgeving

De impact van de aanleg- en gebruiksfase op de leefomgeving is naar verwachting onderscheidend voor de alternatieven. Breng dit op planniveau in beeld zodat het een plaats kan hebben in de integrale afweging van alternatieven. Neem daarbij het aspect gezondheid integraal mee, waarbij de effecten ook bovenwettelijke effecten worden meegewogen. Laat ook zien in welke mate de alternatieven ten opzichte van de autonome situatie bijdragen aan de beleidsmatige ambities van de gemeente op het gebied van geluid, het terugdringen van luchtverontreinigende emissies van gemotoriseerd verkeer, fietsbeleid en gezondheid en het klimaat.

### Lucht

Om het voornemen en de alternatieven met de referentiesituatie te kunnen vergelijken, is het noodzakelijk om de effecten op de luchtkwaliteit te beschrijven, ook onder de grenswaarden. Breng in dit kader de concentraties van NO<sub>2</sub>, PM10 en PM2,5 en EC op leefniveau in beeld.

Toon verder aan dat de alternatieven haalbaar zijn in het kader van de grenswaarden en richtwaarden uit de Wet milieubeheer. Maak daarbij gebruik van modelberekeningen die voldoen aan de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (2007).

### Geluid

Breng voor de referentiesituatie en de alternatieven de geluidbelasting in beeld. Geef de geluidbelasting en maximale geluidsniveaus ter hoogte van de woningen binnen de geluidzone.

Het toetsingskader voor de geluidsbelasting is de Wet geluidhinder. Maak gebruik van modelberekeningen die voldoen aan de Wet geluidhinder en onderliggende regelingen. Geef een onderbouwing van de inputgegevens van de rekenmodellen.

Indien blijkt dat sprake is van overschrijding van de wettelijke grenswaarde breng dan indicatief in beeld met welke maatregelen deze overschrijding kan worden gemitigeerd en hoe effectief deze maatregelen zijn.

De gemeente haar aanvullende geluidbeleid vastgelegd in het kader “Amsterdams Geluidbeleid 2016<sup>4</sup>”. Breng in beeld op welke wijze de aanvullende ambities van de gemeente kunnen worden gerealiseerd en breng daartoe voor de referentiesituatie en alternatieven de volgende zaken in beeld:

- het aantal hogere waarden rekening houdende met cumulatie van verschillende (deels autonome) geluidsbronnen;
- het aantal woningen dat beschikt over een stille gevel;
- het aantal woningen dat beschikt over een stille buitenruimte;
- breng indicatief in beeld welke maatregelpakket nodig is voor het nastreven van de beleidsdoelstellingen (stille gevel).

<sup>4</sup> [https://assets.amsterdam.nl/publish/pages/905134/amsterdams\\_geluidbeleid\\_2016\\_hogere\\_waarde\\_wet\\_geluidhinder\\_gewijzigd\\_1.pdf](https://assets.amsterdam.nl/publish/pages/905134/amsterdams_geluidbeleid_2016_hogere_waarde_wet_geluidhinder_gewijzigd_1.pdf).

### **Trillingen**

Breng het aantal woningen in beeld binnen respectievelijk 25 en 50 meter afstand tot de as van de nieuwe verbinding.

### **Gezondheid**

De Commissie adviseert om in te gaan op gezondheidseffecten. Bekend is dat ook onder wettelijke normen gezondheidseffecten kunnen optreden. Gebruik onder andere de bij de deelonderzoeken geluid en luchtkwaliteit (zie voorgaande paragrafen van dit advies) verkregen informatie om in te gaan op het aspect gezondheid.

De Commissie adviseert voor het aspect gezondheid de volgende effecten op planniveau in beeld te brengen:

- De gezondheidswinst van fietsen als gevolg van de modal-shift tussen fietsen en OV.
- Het effect van geluidhinder op de omwonenden als gevolg van de gebruiksfase van de alternatieven in klassen van gehinderden (vanaf de WHO-advieswaarde voor wegverkeerslawaaï).
- Het effect roet op de omwonenden als gevolg van de uitstoot van het gemotoriseerd wegverkeer (al dan niet tijdelijk busverkeer en of de automodaliteit) van de alternatieven ten opzichte van de autonome situatie.

### **Ruimtebeslag en groen**

De gemeente heeft hoge ambities voor de leefbaarheid van het Zeeburgereiland. Het gaat daarbij niet alleen om ambities voor het bouwprogramma en mobiliteit, maar ook voor de invulling van de openbare ruimte, energietransitie, recreatie en groen. De alternatieven zullen ruimte innemen en beslag leggen op ruimte, hetgeen mogelijk ten koste van groen gaat. Geef daarom voor de systeemkeuze tussen de alternatieven globaal aan wat het ruimtebeslag is en wat de inpassingmogelijkheden mét groen zijn.

## **5.4 Externe veiligheid**

Werk dit uit conform de startnotitie.

## **5.5 Klimaatmitigatie**

Maak voor de referentiesituatie en de alternatieven inzichtelijk hoe invulling kan worden gegeven aan de gemeentelijke ambities om op relatief korte termijn een emissievrije zone te hebben waaronder ook Zeeburg (2025) en IJburg (2030).

Breng voor de referentiesituatie en de alternatieven de uitstoot van broeikasgassen in beeld voor de in aanleg- en gebruiksfase. Neem daarbij de modal-shift tussen fietsen en OV en zo nodig het wegverkeer (Bus en of auto-modaliteit) mee. Beschrijf op welke manier het de alternatieven bijdragen aan de klimaatdoelen tot 2050 en de totale gemeentelijke ambities van de gemeente.

## 6 Samenvatting van het MER

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en het verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de voorkeursbeslissing de alternatieven daarvoor;
- de belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van het plan/projecten de alternatieven, de onzekerheden en leemten in kennis die daarbij aan de orde zijn;
- de vergelijking van de alternatieven en de argumenten voor de selectie van het voorkeursalternatief.

## **BIJLAGE 1: Projectgegevens**

### **Advies van de Commissie over het op te stellen MER**

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep geeft aan welke onderwerpen naar zijn mening moeten worden behandeld in het MER en met welke diepgang. Meer informatie over de [Commissie](#) en over haar [werkwijze](#) vindt u op onze website.

### **Samenstelling van de werkgroep**

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

ing. Robert van Bommel

ir. Annemie Burger (voorzitter)

ing. Peter Kroeze

ing. Gert Schouwstra BPM

drs. Willemijn Smal (secretaris)

### **Besluit(en) waarvoor dit milieueffectrapport wordt opgesteld**

Voorkeursbeslissing.

### **Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?**

Voor activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een MER vereist zijn. De bijlagen C en D bij het Besluit milieueffectrapportage geven aan om welke [activiteiten](#) het gaat. Een MER kan ook nodig zijn omdat effecten op Natura 2000-gebieden optreden die in een Passende beoordeling moeten worden beschreven. Daarom wordt een plan-MER opgesteld.

### **Bevoegd gezag besluit(en)**

Gemeenteraad van Amsterdam.

### **Initiatiefnemer besluit(en)**

College van Burgemeester en Wethouders van Amsterdam.

### **Bevoegd gezag m.e.r.-procedure**

College van Burgemeester en Wethouders van Amsterdam.

### **Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?**

De Commissie heeft alle zienswijzen en adviezen gelezen die het bevoegd gezag tot en met 8 maart 2021 heeft toegestuurd. Ze heeft ze in haar advies verwerkt, voor zover relevant voor het MER.

### **Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft gebruikt?**

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) projectnummer [3536](#) in te vullen in het zoekvak.

**Commissie voor de milieueffectrapportage**  
A. v. Schendelstraat 760  
3511 MK Utrecht

t 030-2347666  
e [mer@ela.nl](mailto:mer@ela.nl)  
w [commissiemer.nl](http://commissiemer.nl)

