



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Verbinding Zeeburgereiland, gemeente Amsterdam

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

12 december 2023 / projectnummer: 3536



1 Advies over het MER in het kort

Zeeburgereiland en IJburg zijn volop in ontwikkeling. Omdat de mobiliteitsvraag van en naar Zeeburgereiland daardoor toeneemt wil de gemeente Amsterdam de ontsluiting voor het openbaar vervoer en voor fietsers van en naar deze stadsdelen verbeteren met het plan Verbinding Zeeburgereiland.¹ Ze wil hiervoor keuzes maken over een nieuwe openbaar vervoer verbinding en aanvullende fietsmaatregelen en deze vastleggen in een Voorkeursbeslissing, zoals opgenomen in de Omgevingswet. Hiervoor wordt vrijwillig een plan-MER opgesteld.² De gemeente Amsterdam heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage gevraagd te adviseren over de inhoud van het MER.

In dit advies spreekt de Commissie zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER.

Wat staat in het MER?

Het MER onderzoekt vier oplossingen of alternatieven om Amsterdam en Zeeburgereiland beter met ov en fiets bereikbaar te maken. Alle alternatieven bevatten één of meer nieuwe bruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal. Ze verschillen in hoogte en inrichting. Opties zijn onderzocht voor inrichting met of zonder bus, tram en/of autoverkeer. Ook is gekeken of de fiets en tram gebruik kunnen maken van de bestaande Amsterdamsebrug of van een nieuwe parallelle brug aan de Amsterdamsebrug vast.

De alternatieven zijn getoetst op de mate waarin de doelen (voor bijvoorbeeld bereikbaarheid) worden gehaald. Verder zijn de milieueffecten van zowel de aanleg als van het gebruik zelf beschreven. Het MER concludeert dat alle alternatieven positieve effecten hebben op de kwaliteit van het openbaar vervoer en van de fietsverbinding. Licht negatieve effecten zijn er bijvoorbeeld vanwege hinder en geluidsoverlast tijdens het bouwen en het aantasten van natuur- en archeologische waarden. In het algemeen zullen de effecten in het plangebied groter zijn als er meer bruggen en aanbruggen³ komen.

Wat is het advies van de Commissie?

Het MER is gedegen opgezet, goed leesbaar en navolgbaar. Er is een duidelijk beoordelingskader opgenomen, waardoor de onderzochte alternatieven goed kunnen worden vergeleken. Er is goed rekening gehouden met de door de Commissie uitgebrachte adviezen in de NRD-fase.

De Commissie is desondanks van oordeel dat het MER nog niet de essentiële informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in een besluit over de Verbinding Zeeburgereiland. Er zijn veel raakvlakken met andere projecten.⁴ In het MER ontbreekt nog inzicht in de samenhang en cumulatie van milieueffecten met deze projecten en eerder genomen besluiten.

¹ Zie figuur 1 voor de ligging van het plangebied.

² Milieueffectrapport Verbinding Zeeburgereiland V1.0, Zeeburg NE Gemeente Amsterdam, Antea Group, Movares JAM architecten, 5 april 2023.

³ Dit is het gedeelte van een brug dat een hoofdoeverspanning met het landhoofd verbindt. Hoe langer dit is, hoe kleiner de helling van de brug.

⁴ Deze breedte is in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau ook benoemd.

De gemeente werkt aan een Ruimtelijk Kader om Zeeburgereiland tot een prettige stadswijk te ontwikkelen. De verschillende projecten op het eiland hangen samen en beïnvloeden elkaar en moeten passen binnen dit kader. Om deze afweging te maken is het toegepaste instrument van een planMER een geschikt instrument. Echter, in het MER ontbreekt een dergelijke integrale afweging van deze wederzijdse beïnvloeding en cumulatie van milieueffecten.⁵ Potentieel is dit van invloed op de te onderzoeken alternatieven, het doelbereik en de effectbeoordeling en daarmee op de besluitvorming. Daarmee is ook onvoldoende in beeld gebracht wat er gebeurt als een van de projecten niet doorgaat.

De Commissie adviseert deze informatie in een aanvulling op het MER op te nemen, en dan pas een besluit te nemen over de Verbinding Zeeburgereiland.

In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar beoordeling toe en geeft ze aandachtspunten voor het vervolg.



Figuur 1 Zeeburgereiland en de Amsterdamse Brug (Bron MER: Satellietopname: Cyclomedia, 2022).

Aanleiding MER

Het project *Verbinding Zeeburgereiland* maakt deel uit van een serie maatregelen in het Mobiliteitsplan *Zeeburgereiland en IJburg* van de gemeente Amsterdam. Het project heeft twee doelen. Voor het openbaar vervoer wil de gemeente de ontsluiting verbeteren van en naar Zeeburgereiland. Voor fietsers wil ze het capaciteitstekort op bestaande routes aanpakken en nieuwe verbindingen aanleggen, in het bijzonder voor het fietsverkeer over de Amsterdamse brug. Omdat alle bewegingen tussen IJburg en het centrum van Amsterdam via Zeeburgereiland verlopen zijn deze maatregelen ook van belang voor IJburg.

Het project maakt deel uit van het Ruimtelijk Kader. Met dit kader wil de gemeente borgen dat de ontwikkeling van Zeeburgereiland leidt tot een leefbare stadswijk, waar tegelijkertijd voorzieningen en autobereikbaarheid voor de stad worden gefaciliteerd. Binnen het Ruimtelijk Kader vallen nog een aantal projecten: *Cruciale Mijl IJburglaan* en *Definitieve Tramstalling Zeeburgereiland*.

⁵ Er is wel een indicatie via een gevoeligheidsanalyse, maar dit is niet integraal.

Om de milieugevolgen van de maatregelen te beoordelen heeft de gemeente Amsterdam een plan-MER opgesteld. Bevoegd Gezag voor de Voorkeursbeslissing⁶ is het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam.

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. De gemeenteraad van Amsterdam besluit over de Voorkeursbeslissing in het kader van de Omgevingswet.

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. De projectstukken die bij het advies zijn gebruikt staan op de website. Deze zijn te vinden door nummer [3536](#) op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak.

2 Toelichting op het advies

In dit hoofdstuk licht de Commissie haar oordeel toe en geeft zij adviezen voor de op te stellen aanvulling. Deze adviezen zijn opgenomen in een tekstkader. Naar het oordeel van de Commissie is het uitvoeren ervan essentieel om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming door de gemeente Amsterdam invullen.

In de tekst wordt ook een aantal aanbevelingen gedaan. Deze zijn bedoeld om de kwaliteit van de besluitvorming, nu en in de toekomst, te verbeteren.

2.1 Samenhang met andere projecten en reikwijdte alternatieven

Samenhang met andere projecten en cumulatie van milieueffecten

Het project Verbinding Zeeburgereiland is een van de maatregelen die onderdeel is van het Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland. Andere plannen uit het Ruimtelijk kader zijn de Cruciale Mijl IJburglaan en Definitieve Tramstalling Zeeburgereiland.⁷ De doelstellingen van het project Verbinding Zeeburgereiland zijn breed geformuleerd⁸. De alternatieven in dit MER zijn geformuleerd op uitvoerings-/projectniveau.^{9,10}

De verschillende projecten binnen het Ruimtelijk kader hangen samen en beïnvloeden elkaar. De Commissie wijst erop dat door alle onderdelen in aparte besluitvormingstrajecten onder te brengen, het risico bestaat dat de wederzijdse beïnvloeding van deze projecten en de cumulatieve milieueffecten van de verschillende projecten niet in beeld zijn. Hieronder geeft ze voorbeelden waarin dit een rol kan spelen.

⁶ MER, pagina 14 schrijft hierover: "De voorkeursbeslissing komt inhoudelijk overeen met het voorkeursbesluit volgens het Plan- en Besluitvormingsproces Infrastructuur (PBI) van de gemeente Amsterdam."

⁷ Deze plannen zijn tegelijkertijd ter inzage gelegd.

⁸ Zie pagina 11 van het MER. De doelen zijn gericht op het realiseren van een goede verbinding met ov en fiets van Zeeburgereiland.

⁹ Centraal staat de inrichting van de Amsterdamsebrug.

¹⁰ Het MER Verbinding Zeeburgereiland is door de trechtering naar reikwijdte eerder een project-MER dan een plan-MER.

- Als de Cruciale mijl en/of de Verplaatsing stalling IJtram niet doorgaan is de intensivering van tram 26 ook niet mogelijk. Daarmee heeft dit automatisch impact op de uitvoerbaarheid in relatie tot de wettelijke vereisten van milieuwetgeving zoals stikstof en geluid, bereikbaarheid en leefbaarheid op dit project.
- Deelmobiliteit en hubs zijn in de update van het Mobiliteitsplan Zeeburgereiland benoemd als extra mobiliteitsmaatregelen. Dit valt buiten de scope van dit MER. Toch rijst de vraag of en hoe deze plannen in de toekomst nog worden uitgewerkt en in hoeverre dit effecten heeft op de modal split.

Een andere opmerking is dat de tramalternatieven in het MER uitgaan van de aanleg van een trambaan over de brug in 2040. Omdat tram 26 gevoelig is voor storingen, rijst de vraag of het naar voren halen van deze aanleg kan helpen bij het oplossen van het bereikbaarheidsvraagstuk. Verschillende zienswijzen wijzen hier ook op. Deze optie is nu niet onderzocht.

Consequenties van eerder genomen besluiten

Het MER behandelt voor de verbinding vier alternatieven en formuleert tot slot een voorkeursalternatief voor de bereikbaarheid met ov en fiets. De alternatieven zijn het resultaat van een trechtering waarin veel verschillende mogelijkheden zijn 'afgepeld'. Hierbij is niet duidelijk in hoeverre bij eerder genomen besluiten milieueffecten een rol hebben gespeeld.

Veel zienswijzen formuleren de wens voor een directe ontsluiting voor de fiets via Sporenburg. De Commissie heeft begrepen dat deze optie niet is meegenomen vanwege een advies van de Commissie Vaste Oeververbindingen¹¹. In dit advies zijn vooral nautische veiligheidsaspecten doorslaggevend geweest. Op basis hiervan heeft de gemeenteraad besloten om af te zien van deze brug tussen Sporenburg en Zeeburgereiland. Onduidelijk is hoe milieuoverwegingen over bijvoorbeeld leefbaarheid en bereikbaarheid daarbij een rol hebben gespeeld. De Commissie begrijpt dat de besluitvorming hierover afgerond is. Ze vraagt zich wel af, gezien de zienswijzen, of deze mogelijkheid voor de toekomst, mochten de inzichten veranderen, toch wordt opgehouden.

In het algemeen is het risico van het definitief afvallen van eerdere alternatieven, zonder dat deze op milieueffecten zijn beoordeeld, dat er oplossingen buiten beeld raken waarmee de doelstellingen mogelijk beter worden gehaald en de milieueffecten kleiner zijn.¹²

Beschrijf in een aanvulling op het MER de samenhang tussen de verschillende projecten. Beschrijf hoe de samenhang wordt bewaakt en hoe hiermee in vervolgotrajecten rekening wordt gehouden. Voer een gevoeligheidsanalyse uit en onderzoek daarin wat het betekent voor de bereikbaarheid, leefbaarheid en andere milieuaspecten als een van de andere initiatieven niet doorgaat. Geef daarbij ook een overzicht van de cumulatieve milieueffecten voor onderscheidende thema's bij de milieubeoordeling van de uitvoering van de verschillende projecten. Maak ook expliciet wat daaraan de bijdrage van dit project is.

Zoals hiervoor al is aangegeven spreken veel zienswijzen de wens uit van een fietsbrug naar Sporenburg. De Commissie beveelt daarom aan bij de besluitvorming nog eens de

¹¹ Genereus Verbonden, Een concept-inrichtingsplan voor het IJ in Amsterdam als robuust en toekomstvast waterkruispunt, Eindadvies Adviescommissie Oververbindingen Rijkswateren Amsterdam, 25 juni 2020.

¹² Het pontje is niet een volwaardig alternatief en het fietsnetwerk lijkt kwetsbaar omdat er in feite maar één alternatief is.

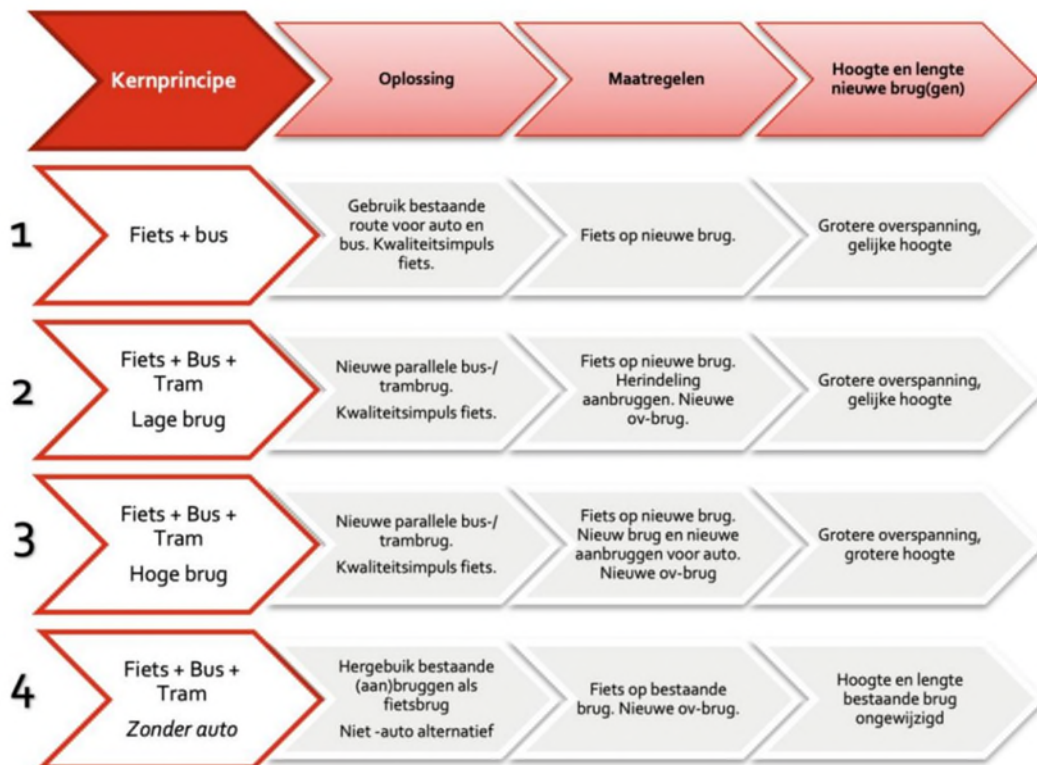
milieuoverwegingen te benoemen die hebben geleid tot de keuze voor de Amsterdamsebrug en het afzien van deze fietsbrug.

De Commissie beveelt verder aan de komende jaren, tijdens de besluitvorming en uitvoering van de verschillende projecten, een project- en milieuboekhouding bij te houden om zo de samenhang te monitoren en de plannen te kunnen bijstellen als daar aanleiding toe is.

2.2 Alternatieven en effecten op de mobiliteit

Motivering alternatieven

Het MER onderzoekt vier alternatieven, zie figuur 2 voor een overzicht. Het onderzoek zal resulteren in een voorkeursalternatief.¹³



Figuur 2 Overzicht van de onderzochte alternatieven (bron: MER).

¹³ Dit voorkeursalternatief is beschreven in de concept Notitie Voorkeursalternatief Verbinding Zeeburgereiland, PBI-fase 2 Concept voor inspraak, september 2023.

Modal split¹⁴

In het MER staat dat het gebruikte verkeersmodel niet goed bruikbaar is om de overgang van auto naar fiets te beoordelen. De bandbreedte in het model geeft te veel onzekerheden om de effecten op het fietsverkeer goed te kunnen beoordelen. Dit is een algemeen bekend probleem van multimodale verkeersmodellen. Ook al verdient een kwantitatieve beoordeling vaak de voorkeur, beveelt de Commissie aan om bij de toelichting op het besluit toch een kwalitatieve beoordeling toe te voegen om zo de invloed van de diverse alternatieven op het fietsverkeer duidelijker te maken.

Ga in deze kwalitatieve toelichting in op de marginale verschillen in doelbereik voor het gebruik van de fiets. Het valt namelijk op dat zelfs het afsluiten van de Amsterdamsebrug voor autoverkeer (knip) niet of nauwelijks een positief effect heeft op het fietsverkeer en op de modal split van het verkeer.¹⁵ Dit alternatief heeft de meest gunstige vormgeving voor fietsers en maakt dat autoverkeer moet gaan omrijden. Verbetering van de fietsbereikbaarheid lijkt over het geheel niets aan de modal split en/of de gezondheid te doen, terwijl het gebruik van de fiets wel toeneemt en het gebruik van de auto niet vermindert. Het MER verklaart dit niet.

Ook wijzen verschillende zienswijzen op de omrijafstanden voor de fiets richting het centrum, zeker als men niet van het pontje gebruik wil of kan maken.¹⁶

De effecten van de knip op de Amsterdamsebrug voor het autoverkeer worden behalve op de hoeveelheid verkeer overwegend negatief beoordeeld. Er is voor dit onderzoek een verschilplot gemaakt voor het aantal motorvoertuigen per etmaal (MVT/etmaal) tussen '2040 referentie' en een knip op de Amsterdamsebrug. Er ontbreken echter gegevens hoe zorgwekkend en/of onwenselijk de toenames van de verkeersintensiteiten op andere wegvakken daadwerkelijk zijn. Het valt op dat een afname met 15.300 mvt/etmaal nergens leidt tot een vergelijkbare toename. Alleen op de IJburglaan neemt het verkeer met meer dan 5000 mvt/etmaal toe. Dit lijkt erop te wijzen dat mensen ook een ander vervoermiddel (OV) zijn gaan gebruiken. Deze toename wordt, net als de toename van het aantal fietsers niet in beeld gebracht. Bovendien vinden er afnames op Zeeburgereiland plaats.

I/C verhouding¹⁷

De beoordeling van het OV vindt plaats met behulp van de I/C verhouding. Dit criterium is hiervoor eigenlijk niet geschikt, omdat het niet onderscheidend is. In alle varianten wordt, door te spelen met de frequenties van tram en bus, toegewerkt naar een I/C waarde die net onder de 1,0 ligt. Dit is gedaan omdat de bedrijfsvoering dan optimaal is. Volgens de toelichting in het MER zou dan echter sprake zijn van een ongewenste waarde en sprake zijn van een potentieel knelpunt. Om na te gaan hoe en wanneer meer mensen van het OV gebruik zouden maken (vervoerwaarde), zou het helpen om de effecten van een groter vervoeraanbod te onderzoeken, bijvoorbeeld door meer lijnen en haltes toe te voegen.

¹⁴ De modal split is de verdeling van de verplaatsing van personen over verschillende vervoerswijzen (fiets, lopen, auto, boot, openbaar vervoer).

¹⁵ Figuur 26 van het rapport "Verkeer uitgangspunten en resultaten berekeningen met VMA 4" laat geen toe- of afname in gebruik OV en fiets zien voor de situatie van de knip.

¹⁶ Zoals al in paragraaf 2.1 is aangegeven, gaat het MER in op een extra brug of tunnel richting Sporenburg, die het doelbereik voor de fiets mogelijk beter realiseerbaar maken. Of hierdoor de geplande fietsbrug parallel aan de Amsterdamsebrug dan zou kunnen komen te vervallen, is niet als alternatief onderzocht.

¹⁷ Intensiteit/capaciteit.

Hellingshoeken brug

Een kwantitatieve beoordeling van de verschillende hellingshoeken van de Amsterdamsebrug is niet gegeven in het MER. Het MER gaat hier wel op in paragraaf 8.4, maar het rapport laat geen verschil zien in aantallen fietsers die van de brug gebruik maken. Het exacte hellingspercentage is bepalend voor beoordeling van de haalbaarheid van bruggen voor fietsers. De Commissie beveelt aan deze cijfers mee te wegen in de beoordeling.

2.3 Nautische aspecten

De Commissie constateert bij de nautische aspecten enkele feitelijke onjuistheden en beveelt aan om deze aan te passen bij de besluitvorming. Deze aanpassingen leiden naar inschatting van de Commissie niet tot een andere beoordeling van de milieueffecten.

Maatvoering

De Amsterdamsebrug is volgens de Richtlijn Vaarwegen-2020 (RVW) met een hoogte van 9,10 meter net geschikt voor vier lagen normale containers. Het kanaal is ook geschikt voor 3 lagen High-cube containers met een bijbehorende strijkhogte van 8,50 meter.¹⁸ Het MER schrijft dat schepen met vier lagen lege high-cube containers moeten omvaren of lading overslaan.¹⁹ Dit is volgens de commissie niet mogelijk. Voor zowel het omvaren als het overslaan bestaan geen geschikte alternatieven. De Geldersche IJssel en de Staande mastroute door Amsterdam hebben een veel lagere classificatie en zijn niet geschikt. Ook het overslaan van lading tussen Rotterdam en de ingang van het Amsterdam-Rijnkanaal is geen optie, vanwege de handlingskosten en omdat hiervoor geen voorzieningen zijn.

Profiel brug

Het MER stelt dat bij de Amsterdamsebrug het Amsterdam-Rijnkanaal een versmald profiel heeft van 80 meter. De exacte maat is 75 meter. Het MER stelt dat de vaarwegbreedte 130 meter²⁰ zou moeten zijn. De Commissie merkt op dat op basis van tabel 18 in de RVW 2020 de minimale theoretische breedte 136,2 meter zou moeten zijn.²¹

Vanwege andere milieueffecten zoals zoutindringing heeft Rijkswaterstaat uitgesproken dit kanaalgedeelte in de toekomst te willen verbreden tot slechts 100 meter. Bij de scheepvaarteffecten is de gewenste verbreding niet mee beoordeeld. Het MER maakt niet duidelijk of deze verbreding voor de komende decennia van de baan is. Het MER geeft niet aan wanneer de damwanden en de sifon rondom de Amsterdamsebrug moeten worden vervangen.

¹⁸ Dit is de verticale afstand tussen de waterlijn en het hoogste punt van het stilliggende schip waarbij alle gemakkelijk strijkbare onderdelen zover mogelijk zijn gestreken.

¹⁹ Op pagina 118.

²⁰ De argumentatie en uitgangspunten voor de gewenste vaarwegbreedte in het MER en in Bijlage 8, "Ontwerpnota integrale schetsontwerpen MER VZBE 2.0" verschillen. In het MER is gerekend met een zijwindtoeslag voor 'landstreek'. Dit gebied ligt echter in een 'kuststeek'. Er is in bijlage 8 een aparte strook voor recreatievaart benoemd. Het intensiteitsprofiel voor beroepsvaart wordt in bijlage 8 niet benoemd. De zijwindtoeslag van 14 meter is hier wel correct toegepast. Beide redeneringen komen wel uit op 130 meter.

²¹ Het minimum profiel van 91,2 meter, vermeerderd met een zijwindtoeslag van 14 meter en een intensiteitstoeslag van 32 meter. Dit is in totaal 136,2 meter.

Nautische veiligheid

De Commissie onderschrijft de conclusie dat een hogere brug geen meerwaarde heeft als dit wordt uitgevoerd in combinatie met de mogelijkheid om de brug in de toekomst nog wel te verhogen. Voor de breedte van het kanaal is er echter wel een knelpunt, omdat er nu al extra veiligheidsrisico's zijn. Vaarwegverbreding zit nu niet in de scope van het project, maar zal waarschijnlijk wel op een kortere termijn dan 2118 worden opgepakt. Een bredere brug zou dus tot een plus voor nautische veiligheid moeten leiden.

In het MER wordt op pagina 147 een foutieve vaarwegklasse (IV) genoemd. Het Amsterdam-Rijnkanaal heeft vaarwegklasse VIb met een standaard Barro-vrijwaringszone van 25 meter.²² Echter ter hoogte van havenuitvaarten en splittingsen is de vrijwaringszone 50 meter breed. Dit geldt voor bijna de helft van het plangebied en dit wordt niet zichtbaar gemaakt. Er is wel afwegingsruimte om binnen de vrijwaringszone gemotiveerd bebouwing toe te staan.

De commissie beveelt aan om deze onderbouwing in het definitieve besluit op te nemen.

2.4 Stikstof en natuur

De Commissie constateert dat mogelijke negatieve effecten van stikstof op gevoelige Natura-2000 gebieden in de omgeving van het plangebied niet op voorhand zijn uitgesloten. Dit geldt zowel voor de aanlegfase van alternatieven 2,3 en 4 als de gebruiksfase van alternatief 4.

Ondanks het feit dat het MER niet de resultaten bevat van de meest recente versie van het rekeninstrument AERIUS Calculator, brengt het MER de verschillen tussen de alternatieven goed in beeld. Er is ook sprake van minimaal één alternatief waarvan in ieder geval voldoende aannemelijk is gemaakt dat dit realiseerbaar is. Dit is het voorkeursalternatief 1²³.

De Commissie beveelt aan om in de vervolgpcedure waarin een voorkeursbeslissing wordt genomen over het voorkeursalternatief wel een voortoets (en zo nodig aanvullend een ecologisch of passende beoordeling) uit te voeren, op basis van de meest recente versie van AERIUS Calculator. In geval er uit het vervolgonderzoek blijkt dat er sprake is van toenames van stikstofdepositie dienen mitigerende maatregelen in beeld te worden gebracht.

2.5 Geluid en lucht

De bijlages en achtergrondrapportage bevat de onderliggende gegevens, die gebruikt zijn voor het bepalen van de milieueffecten. De Commissie wijst erop dat deze niet inzichtelijk en gedetailleerd zijn. Daarom beveelt ze aan de achterliggende verschilplots beschikbaar te stellen bij de ter inzagelegging.

²² Klik [hier](#) voor informatie over de Barro-vrijwaringszone.

²³ Hiermee wordt niet bedoeld dat andere alternatieven op voorhand niet realiseerbaar zijn.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing

Toetsing door de Commissie

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep beoordeelt of het MER de benodigde milieu-informatie bevat en of deze juist is. Als er informatie ontbreekt of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij die essentieel vindt. Dat is het geval als aanvullende informatie in haar ogen kan leiden tot andere afwegingen. Dan adviseert de Commissie de ontbrekende of gecorrigeerde informatie alsnog beschikbaar te stellen, voordat het besluit wordt genomen. 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)

drs. Tjeerd Gorter (secretaris)

ing. Johan Janse

ing. Gert Schouwstra BPM

Besluit waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld

Voorkeursbeslissing zoals opgenomen in de Omgevingswet.

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

Gemeenteraad van Amsterdam.

Initiatiefnemer besluit

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 23 november heeft toegestuurd. Ze heeft ze in haar advies verwerkt, voor zover relevant voor het MER.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op 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@eia.nl
w commissiemer.nl

