



Commissie voor de  
**milieueffectrapportage**

## Strandeiland (IJburg 2) gemeente Amsterdam

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

24 september 2020 / projectnummer: 3401



# 1 Advies over het MER in het kort

De gemeente Amsterdam wil als onderdeel van de 2<sup>de</sup> fase-ontwikkeling van IJburg op *Strandeiland* 8000 woningen, diverse voorzieningen (kantoren, bedrijven, winkels), een jachthaven, ruimte voor een tramverbinding<sup>1</sup>, een lokale afvalwaterzuiveringsinstallatie en warmte-koudeopslag (WKO) realiseren. Op *Buiteneiland* worden op termijn ook woningen gerealiseerd en is ruimte gereserveerd voor recreatie, natuur, cultuur en sport.<sup>2</sup> De gemeente streeft naar een energieneutrale, klimaatbestendige en circulaire ontwikkeling. Voor het besluit over het benodigde bestemmingsplan is een milieueffectrapport (MER) opgesteld. In dit advies spreekt de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie') zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER.

## Wat blijkt uit het MER?

Realisatie van het 'Stedenbouwkundigplan Strandeiland' uit november 2019 heeft zowel positieve als negatieve effecten vergeleken met het bestemmingplan uit 2009. Positieve effecten treden bijvoorbeeld op voor vervoer per fiets. Ook op het gebied van duurzaam ruimtegebruik, duurzame energie en klimaatadaptatie scoort het nieuwe plan beter dan het oude plan. Het Stedenbouwkundig plan heeft een beperkt negatief effect op de waterkwaliteit van het IJmeer en het binnenwater (risico op algenvorming). Landschappelijk treden negatieve effecten op door de toegenomen bouwhoogte (van 35 naar 60 meter) en dit effect is ook van verder weg zichtbaar. Negatieve effecten voor (beschermde) vogels kunnen optreden als gevolg van de aanwezigheid van waterrecreatie en door oppervlaktewaterlozingen door de warmte-koude opslag (WKO).

## Wat is het advies van de Commissie?

De Commissie is van oordeel dat MER goed leesbaar is en de informatie goed toegankelijk gepresenteerd. **Wel signaleert zij nog een aantal inhoudelijke tekortkomingen. Zij acht deze informatie essentieel voor het volwaardig meewegen van het milieubelang bij de besluitvorming over het bestemmingsplan. Het gaat om de volgend punten:**

- de onderbouwing van de woningbouwopgave en de behoefte aan een jachthaven;
- de onderbouwing van de gekozen maatregelen om de duurzaamheidsambities te realiseren;
- de mogelijkheden om het autoverkeer te verminderen en te zorgen voor een goede verkeersafwikkeling;
- de maatregelen die bij bestaande woningen nodig zijn om aan de eisen van de Wet geluidhinder te voldoen;
- de gevolgen van de aanleg van de oeverzone en van extra bootverkeer en recreatie voor de kwetsbare natuur en vogelsoorten van het Natura 2000-gebied.

---

<sup>1</sup> Het bestemmingsplan maakt de tramverbinding niet rechtstreeks mogelijk en deze maakt ook geen onderdeel uit van het MER. Wel is een ruimtereservering voor de tram gemaakt.

<sup>2</sup> Omdat de precieze invulling (onder andere het aantal woningen) ervan nog niet is uitgewerkt is ook Buiteneiland niet meegenomen in dit bestemmingsplan. Het maximale programma is wel vastgelegd in de Principenota Buiteneiland, door de gemeente vastgesteld in september 2019. In het MER zijn de effecten van Buiteneiland globaal en in worst-case meegenomen als onderdeel van het voornemen.

De Commissie adviseert deze informatie in een aanvulling op het MER op te nemen, en dan pas een besluit te nemen over het bestemmingsplan. In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar oordeel toe en geeft ze aandachtspunten voor het vervolgtraject.

### Grote opgave natuur IJmeer–Markermeer

In het MER is aangegeven dat de gemeente Amsterdam de ambitie heeft om met Strandeiland de aanwezige natuurwaarden van het Natura 2000-gebied IJmeer/Markermeer te respecteren en te versterken. De Commissie signaleert dat er, ook na realisatie van Strandeiland, een belangrijke opgave resteert om de natuur- en waterkwaliteit van het IJmeer/Markermeer te verbeteren.<sup>3</sup> Realisatie van deze gebiedsopgave overstijgt naar het oordeel van de Commissie het niveau van de besluitvorming over Strandeiland. Zij geeft de gemeente Amsterdam in overweging met betrokken medeoverheden, gebiedsbeheerders en andere stakeholders de mogelijkheden na te gaan om genoemde verbetering van de natuur te realiseren, in combinatie met de overige gebiedsopgaven (zoals op het gebied van woningbouw, mobiliteit, recreatie en energie).



*Figuur 1: Plangebied Strandeiland (grijs) en het Buiteneiland (geel) als onderdeel van de 2<sup>de</sup> fase ontwikkeling van IJburg. Bron: [www.oost-online.nl](http://www.oost-online.nl)*

#### **Achtergrond**

Voor de ontwikkeling van IJburg 2 is in 2009 al een bestemmingsplan vastgesteld. Op basis daarvan is in de loop van 2019 Centrumeiland al ingevuld. Sinds de vaststelling van het bestemmingsplan in 2009 is voor Strandeiland en Buiteneiland de woningbouwopgave veranderd en wil de gemeente ook enkele nieuwe functies realiseren die eerder nog niet mogelijk waren, waaronder een jachthaven en warmte-koudeopslag. Het betreft de activiteiten D10 respectievelijk D15.2 uit het Besluit m.e.r. Ook heeft de gemeente aanvullende ambities geformuleerd op het gebied van duurzaamheid. Om bovengenoemde redenen, en omdat effecten op Natura 2000-gebieden kunnen optreden en hiervoor een Passende beoordeling nodig is, wordt voor Strandeiland een nieuw bestemmingsplan opgesteld en de m.e.r.-procedure doorlopen.

#### **Waarom een advies?**

De onafhankelijke Commissie m.e.r. is 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. De Commissie schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag – in dit geval de gemeenteraad van Amsterdam – besluit over het bestemmingsplan.

<sup>3</sup> Deze opgave is onder andere vastgelegd in de zogeheten RRAAM-brief (Randstadbesluiten Amsterdam–Almere–Markermeer) uit 2009 en de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte uit 2012.

*De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt door nummer 3401 op [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) in te vullen in het zoekvak. Ook treft u hier het advies van de Commissie voor de inhoudsvereisten van het MER, d.d. 7 oktober 2019.*

## 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 gemeenteraad van Amsterdam.

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 Onderbouwing woningbouwopgave en behoefte aan jachthaven

#### 2.1.1 Onderbouwing woningbouwopgave

In het MER is aangegeven dat de woningbouw op Strandeiland invulling geeft aan de Structuurvisie Amsterdam 2040.<sup>4</sup> Niet is aangegeven hoe de woningbouwopgave zich verhoudt tot de woningbouwbehoefte en –ambities in de regio (met name Almere), de mogelijke realisatie van de IJmeerlijn en de ambities voor het IJmeer / Markermeer, bijvoorbeeld wat betreft natuur- en waterkwaliteitsontwikkeling. Ook recente trends in de woningbouwopgave en de onzekerheden qua toekomstige woningvraag zijn niet besproken. Denk aan het toenemend aantal alleenstaanden en de vergrijzing, als ook de invloed van meer onzekere aspecten die de toekomstige vraag op de woningmarkt bepalen zoals de afnemende vraag naar nieuwbouwwoningen in Amsterdam, de ontwikkelingen op de hypotheekmarkt en de mogelijke gevolgen van de coronacrisis.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER en voordat besloten wordt over het bestemmingsplan, in overeenstemming met bovenstaande, een nadere onderbouwing te geven van de woningbouwopgave op Strandeiland. Neem daarbij een beschouwing op over bestaande trends in de woningbouwopgave en onzekerheden daarin.

#### 2.1.2 Behoefte aan jachthaven

In het MER is aangegeven dat de jachthavens in de omgeving van Strandeiland ieder een eigen type aanbod heeft en zich onderscheiden naar omvang en beschikbare voorzieningen. De bezettingsgraad is minimaal driekwart. Ook is aangegeven dat er bij verschillende jachthavens rondom IJburg wachtlijsten voor een ligplaats zijn, en is op gewezen dat het besteedbaar inkomen in A'dam veelal hoger is dan in de rest van Nederland en dat het daarmee aantrekkelijker wordt om een boot te varen. In het MER is niet aangegeven welke jachthavens in de omgeving zijn betrokken in bovengenoemde analyse en ontbreekt een

<sup>4</sup> Zie: *Koers 2025, Ruimte voor de stad*. (Gemeente Amsterdam, 2016).

onderbouwing van de keuzes die zijn gemaakt voor de jachthaven qua grootte, locatie en inrichting, mede in relatie tot de natuurdoelstellingen die zijn geformuleerd voor het IJmeer/Markermeer.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER en voordat besloten wordt over het bestemmingsplan een nadere onderbouwing te geven van de keuzes die zijn gemaakt voor de jachthaven qua grootte, locatie en inrichting, mede in relatie tot de natuurdoelstellingen die zijn geformuleerd voor het IJmeer/Markermeer.

## 2.2 Effectbepaling

### 2.2.1 Duurzaamheid

In het MER is aangegeven dat de ambitie is om een duurzame wijk te maken. Zo moet Strandeiland energieneutraal worden en in de toekomst zelfs energieleverend, en moet er circulair gebouwd worden en circulair met afvalstoffen worden omgegaan. Ook moet Strandeiland zo vormgegeven worden dat de inrichting klimaatbestendig (d.w.z. droogte- en regenbestending) is, hittestress wordt voorkomen en een bijdrage wordt geleverd aan de biodiversiteit van het eiland. In bijlage 2 van het MER zijn deze ambities nader beschreven en zijn maatregelen benoemd die genomen worden om deze te realiseren. Waarom voor juist deze maatregelen is gekozen, in welke mate ze ieder individueel en gezamenlijk bijdragen aan het realiseren van de ambities, en wat de bijbehorende omgevingseffecten en -risico's zijn, is echter maar beperkt beschreven. De Commissie acht het dan ook van belang de keuzes voor de maatregelen nader te onderbouwen.

Om bijvoorbeeld na te gaan in hoeverre de ambitie 'energieneutraal/energieleverend' gehaald wordt, is inzicht nodig in de energiebehoefte van Strandeiland en de verschillende strategieën om enerzijds de vraag naar energie te minimaliseren<sup>5</sup> en anderzijds de energie die gebruikt wordt een duurzame herkomst te laten hebben. Denk daarbij aan maatregelen die mogelijk zijn voor de volgende energiefuncties:

- *Verwarming / koeling van gebouwen.* Denk aan mogelijkheden voor warmtenetten, gebruik van oppervlaktewater, WKO of aan oplossingen per huishouden (warmtepompen, zonnepanelen voor verwarming, elektrificatie).
- *Elektriciteitsgebruik voor leef functies.* Denk hiervoor aan het maximaal inzetten op zonnecellen op woningen (naast de eventuele zonnecellen voor verwarming/koeling). Dit vraagt aandacht voor een optimale oriëntatie van de woningen ten opzichte van de zon.
- *Elektriciteitsgebruik voor openbare werken (openbare verlichting, pompen).* Door moderne openbare verlichtingssystemen te gebruiken kan de energievraag aanzienlijk beperkt worden.<sup>6</sup>
- *Mobiliteit.* Het energiegebruik hiervoor is substantieel en wordt sterk beïnvloed door de beschikbaarheid van OV-voorzieningen en laadinfrastructuur voor elektrische auto's, de parkeervoorzieningen/-kosten en het beschikbare fietspadennetwerk.
- *Bouwmaterialen.* Het indirecte energiegebruik van bouwmaterialen (inclusief wegen) is hoog, maar onzichtbaar en krijgt in de regel nog weinig aandacht. De energie die

<sup>5</sup> Denk bij vraagbeperking bijvoorbeeld aan (extreme) isolatie, zongericht bouwen, geen/weinig autoverkeer en/of alleen toelaten van elektrische auto's, en het alleen gebruik maken van duurzame bouwmaterialen.

<sup>6</sup> Hiermee wordt ook de lichtvervuiling tegengegaan, wat ook weer kan helpen de verstoring van vleermuizen te beperken.

bijvoorbeeld nodig is om een gebouw van beton te maken is (veel) hoger dan die voor een houtskeletbouw.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER en voordat besloten wordt over het bestemmingsplan alle mogelijke maatregelen te beschrijven die een bijdrage kunnen leveren aan het realiseren van de ambities 'energieneutraal/energieleverend', 'circulair' en 'klimaatbestendig'. Beschrijf de bijdrage aan het doelbereik en de omgevingseffecten en –risico's van ieder van deze maatregelen. Zet het doelbereik en de omgevingseffecten en –risico's van de mogelijke maatregelen tegen elkaar af in een matrix. Onderbouw op basis daarvan de keuze voor de gekozen maatregelen.

### 2.2.2 Mobiliteit

De ambitie van de gemeente Amsterdam is om op termijn een volledig emissievrije stadswijk te realiseren met maximaal 30% van alle verplaatsingen per auto. Dat betekent onder meer dat nieuwe ontwikkelingen qua mobiliteit, zoals het elektrisch rijden, MaaS, ontwikkeling van hubs en snelfietsroutes, actief bevorderd moeten worden. Uit het MER blijkt dat de modalsplit in de referentiesituatie (inclusief BP 2009), in fase 1 en in fase 2 steeds identiek zal zijn: 36% reist in de genoemde situaties per auto. In de toelichting bij het bestemmingsplan is opgemerkt dat de afstand tussen Strandeiland en andere delen van de stad relatief groot is en daarom het aandeel autogebruik relatief hoog blijft. Niet is onderzocht of met extra (brede) snelfietspaden, beter openbaar vervoer (met meer lijnen, hogere frequenties en minder vertragingen) en overig flankerend beleid (o.a. stimulering gedragsverandering) de gemeentelijke mobiliteitsambitie wél bereikt kan worden.

Overigens merkt de Commissie op dat in het mobiliteitsonderzoek gebruik is gemaakt van het verkeersmodel VMA.<sup>7</sup> Niet geheel duidelijk is welke aannames en maatregelen rond de mobiliteitstransitie in de stadsregio hierin zijn meegenomen. Zo is bijvoorbeeld niet beschreven welke aspecten uit de studie naar mobiliteitshubs zijn meegenomen en of de inhoud van het Mobiliteitsplan Zeeburgereiland en IJburg (2018) onderdeel van het planvoornemen vormt.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER en voordat besloten wordt over het bestemmingsplan een mogelijk maatregelenpakket voor de mobiliteitsontwikkeling te ontwikkelen en te onderzoeken of daarmee de doelstelling van vermindering van het autoverkeer wél kan worden bereikt. Geef een inschatting welke gezondheidswinst met dit pakket bereikt wordt via de samenhangende verbetering van de luchtkwaliteit en vermindering van de geluidbelasting.

Naast de in de MER betrokken beoordelingscriteria voor verkeer is ook de (regionale) bereikbaarheid in relatie tot de mobiliteitskeuzen en het bereiken van de mobiliteitsdoelen van betekenis. Denk aan de mate waarin vanuit Strandeiland arbeidsplaatsen in de regio per openbaar vervoer, auto of fiets binnen bepaalde tijdsklassen bereikbaar zijn, hoeveel toekomstige bewoners binnen bijvoorbeeld een half uur met het openbaar vervoer gebieden de (binnen)stad kunnen bereiken, en het aantal mensen dat gebruik maakt van de verschillende vervoersmodaliteiten. Onderzoek naar deze geografische bereikbaarheid geeft breed inzicht in verplaatsingsgedrag en de mogelijke bereikbaarheidsknelpunten buiten

<sup>7</sup> Bestemmingsplan, bijlage 4.

het plangebied en ook bij andere wegbeheerders. De Commissie adviseert om in verdere uitwerking van de plannen deze vorm van bereikbaarheid nader te onderzoeken en de resultaten te betrekken bij de verdere planvorming voor regionale en lokale mobiliteits- en bereikbaarheidsmaatregelen.

In het MER is aandacht gegeven aan doorstroming en verkeersafwikkeling op Strandeiland en de toeleidende wegenstructuren. Voor de belangrijkste kruispunten is de verkeersafwikkeling voor de referentie, fase 1 en fase 2 in beeld gebracht door middel van IC-verhoudingen. Daaruit blijkt dat zowel in de ochtendspits als de avondspits en zowel in de referentiesituatie, fase 1, als fase 2 overbelasting op een aantal kruispunten zal plaatsvinden. Hierbij is opgemerkt dat die overbelasting door verkeersregeltechnische maatregelen opgelost kan worden. Dit is echter in het MER niet aannemelijk gemaakt. Bovendien is de kwaliteit van de afwikkeling op de totale streng van elf kruispunten niet onderzocht. Een ernstige overbelasting op één van de kruispunten kan immers op de gehele route een grote negatieve doorwerking op de doorstroming hebben.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER en voordat besloten wordt over het bestemmingsplan de toekomstige doorstroming op de totale route van de A10 in het noordwesten tot de A9 in het zuidoosten in een dynamische verkeerssimulatie te onderzoeken en de noodzakelijke maatregelen voor een goede verkeersafwikkeling in beeld te brengen.

### 2.2.3 Leefomgeving en gezondheid

In het MER zijn de effecten van het voornemen voor de geluidbelasting, de luchtkwaliteit, externe veiligheid beschreven. De reguliere wettelijke grenswaarden voor geluidbelasting en luchtkwaliteit worden als beoordelingskader gebruikt (Wet geluidhinder, respectievelijk Wet milieubeheer). Hoewel de gezondheidkundige advieswaarden voor geluid en lucht van de WHO niet specifiek vermeld zijn wordt via een GES-score wel inzicht gegeven in de (negatieve) effecten onder de reguliere wettelijke grenswaarden voor geluid en lucht. Ook zijn in het MER mogelijkheden beschreven om via ruimtelijke inrichting een gezonde leefomgeving te bevorderen.

De Commissie signaleert dat als gevolg van het voornemen bestaande woningen met een geluidbelasting boven de 73 dB in aantal toenemen. Dit is in het MER niet beschouwd. En deze categorie woningen komt ook ten onrechte ook niet terug komt als GES-score 8 ('zeer onvoldoende'). In het MER en het bestemmingsplan zijn ook geen maatregelen genoemd welke genomen moeten worden om bij bestaande woningen aan de ontheffingswaarde van de Wet geluidhinder (63 dB) te kunnen voldoen.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER en voordat besloten wordt over het bestemmingsplan aan te geven welke maatregelen bij bestaande woningen nodig zijn om aan de ontheffingswaarde van de Wet geluidhinder te kunnen voldoen.

De Commissie constateert in de beschrijving van de gevolgen voor de leefomgeving en gezondheid nog de volgende inconsistenties en onjuistheden:

- de in het MER vermelde grenswaarden voor geluid in de avond en nacht komen niet overeen met die opgenomen in het Activiteitenbesluit. Deze normen bedragen in

werkelijkheid 45 respectievelijk 40 dB(A). De effectbeoordeling en de daaruit getrokken conclusies worden hier echter niet door beïnvloed;

- in het MER is aangegeven dat industrie (bedrijvigheid) alleen is toegestaan als uit onderzoek blijkt dat er in de periode 07.00–19.00 uur de geluidbelasting op de gevel van gevoelige objecten niet meer bedraagt dan 50 dB(A). Niet is aangegeven wat geldt tussen 19.00–07.00 uur. In de regels van het bestemmingsplan staat overigens dat genoemde norm geldt voor het gehele etmaal, zonder onderzoeksplicht;
- de gevolgen van het voornemen voor de luchtkwaliteit zijn (beperkt) negatief maar worden uiteindelijk toch als in de tekst als ‘neutraal’ beoordeeld omdat de grenswaarden uit de Wet milieubeheer niet worden overschreden. Dit is niet consistent en bij een neutrale beoordeling past de kanttkening dat niet voldaan wordt aan de gezondheidskundige advieswaarden voor luchtkwaliteit van de WHO;
- in het MER (pagina 125) staat aangegeven dat ongeveer 9% van de bestaande woningen op IJburg in de referentiesituatie te maken krijgen met een geluidbelasting van meer dan 63 dB als gevolg van de uitvoering van het bestemmingsplan uit 2009 en dus hinder ondervinden. De term ‘hinder’ acht de Commissie in dit verband niet correct. Het gaat hier om het Maximaal Toelaatbaar Risico (MTR).

De Commissie beveelt aan bij de besluitvorming bovenstaande observaties te betrekken.

#### 2.2.4 Natuur

De Commissie signaleert dat in het MER de gevolgen voor de natuur en Natura 2000-gebieden vooral kwalitatief zijn ingeschat en dat kwantitatieve analyses van de effecten nagenoeg ontbreken. Zo wordt bijvoorbeeld verondersteld dat de aanleg van de oeverzone zal leiden tot meer waterplanten en meer vis, en dus tot meer foerageergebieden voor visetende watervogels, zoals visdief, zwarte stern, nonnetje en aalscholver. Er ontbreken echter studies uit het IJsselmeergebied waaruit blijkt dat deze veronderstelling klopt. De Commissie is van oordeel dat het omgekeerde ook beredeneerd kan worden, namelijk dat een toename van helder water, moerasvegetatie en waterplanten tot een afname leidt aan spiering, wat een belangrijke prooi-soort is voor onder andere visdief, zwarte stern, nonnetje en zaagbek die leeft in open water zonder waterplanten, en daarmee een afname van geschikt leefgebied voor deze soorten. De conclusie dat de aanleg van de oeverzone een positief effect heeft op genoemde visetende watervogels acht de Commissie dan ook onvoldoende onderbouwd.

Ook wordt verondersteld dat extra verstoring door geluid en beweging als gevolg van de toename van bootverkeer en recreatie op het IJmeer, Gooimeer, Eemmeer en IJsselmeer, en het op termijn wellicht ook instellen van kitesurfzones<sup>8</sup>, geen invloed heeft op de aanwezigheid van watervogels. Dit omdat er weinig overlap zou zijn tussen het vaar- en recreatieseizoen en de aanwezigheid van watervogels. De Commissie constateert dat daarbij niet is ingegaan of de schaarsheid van watervogels in juli-oktober en april-mei in de huidige situatie mogelijk het gevolg is van de waterrecreatie in de huidige situatie. Als dat het geval is, kan een verdere toename van vaarverkeer, naar het oordeel van de Commissie, namelijk wel degelijk tot een significant negatief effect leiden. Tot deze conclusie komt Alterra ook in een eerdere studie van de effecten van de uitbreiding van jachthavens waar het vaarkerkeer gemodelleerd is ten opzichte van de verspreiding en aantallen vogels. Zo zijn de piekaantallen van beschermde soorten aanwezig na afloop van het broedseizoen van mei tot

---

<sup>8</sup> In het bestemmingsplan is aangegeven dat samen met betrokken organisaties nader onderzoek zal plaatsvinden naar de mogelijkheden om tijdelijk dan wel definitief ruimte te bieden aan kitesurfen op IJburg 2.



en met juli. Dat overlapt behoorlijk met het vaarseizoen.<sup>9</sup> Daar komt bij dat de Commissie signaleert dat de waterrecreatiesector het seizoen graag nog verlengd ziet.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER en voordat besloten wordt over het bestemmingsplan onderzoek te doen naar de mogelijke gevolgen van de aanleg van de oeverzone en van extra bootverkeer en recreatie voor (beschermde) habitats en soorten. Presenteer daarbij kaarten met de ligging van de verschillende habitats en de verspreiding van vogelaantallen in het studiegebied, als ook waar welke type en hoeveel recreatie zal plaatsvinden. Beschouw welke habitats en populaties, waar doelen voor gelden, beïnvloed kunnen worden door recreatie, en of voor deze habitats en soorten een behoud- of verbeterdoelstelling geldt. Maak in de presentatie helder onderscheid tussen de effecten zelf en de beoordeling daarvan. Onderbouw dat met mitigerende maatregelen negatieve effecten zodanig beperkt kunnen worden dat er geen effecten resteren die de uitvoerbaarheid van het plan in de weg staan, dan wel de zogeheten ADC-toets met succes doorlopen kan worden.<sup>10</sup>

De Commissie signaleert dat in het MER niet is beschreven hoe het rietmoeras dat wordt aangelegd het beste gerealiseerd kan worden met de huidige graasdruk van grauwe ganzen in de Bocht om de Oost. Zij beveelt aan om bij verdere uitwerking van de plannen hier aandacht aan te geven.

## 2.3 Monitoring en evaluatie

In het MER is op hoofdlijnen inzicht gegeven in de wijze en frequentie van monitoren en evalueren van de daadwerkelijke effecten en het doelbereik van het voornemen. Wanneer blijkt dat effecten anders zijn dan verwacht of doelen niet bereikt worden, kan vervolgens bijgestuurd worden. De monitoring is specifiek gericht op de ambities wat betreft duurzaamheid, mobiliteit, leefomgeving en gezondheid en natuur. De Commissie adviseert, aanvullend op wat al is aangegeven in het MER, ook de effecten van recreatie op de natuurwaarden te monitoren en te evalueren.

---

<sup>9</sup> <http://www2.alterra.wur.nl/Webdocs/PDFFiles/Alterrapporten/AlterraRapport1363.pdf>

<sup>10</sup> De Commissie merkt in dit verband op dat in het MER geregeld geconstateerd wordt dat er een effect is, dat vervolgens kwalitatief wordt weggeredeneerd tot 'minimaal effect' en vervolgens wordt beoordeeld als 'geen effect'. Een voorbeeld hiervan is te vinden op pagina 77 van het MER waar is aangegeven: '*In de winter is de waterrecreatie beduidend minder dan in de zomerperiode. Verstoring in de winter kan mogelijk worden tegengegaan door de bovengenoemde inrichtingsmaatregelen. Door de bovengenoemde preventieve maatregelen worden effecten beperkt. Op basis van de Voortoets kan het optreden van significante negatieve effecten op verschillende watervogels worden uitgesloten. Met het nemen van de preventieve maatregelen worden de effecten op de overwinterende watervogels beperkt en is er geen significant negatief effect.*' Hier staat dus aangegeven dat verstoring *mogelijk* kan worden tegengegaan. Daarbij is onduidelijk of hier consensus over is dan wel het effect ervan onzeker is. Vervolgens wordt geconcludeerd dat de effecten worden beperkt, maar hoe groot het resterende effect is, wordt niet vermeld. Daarna volgt de conclusie dat er geen significant effect is waarbij dus onduidelijk is waar dit op gebaseerd is. In de bijbehorende samenvattende tabel (tabel 6.6) staat vervolgens dat er überhaupt geen effect is. De Commissie acht het altijd noodzakelijk de geconstateerde en na mitigerende maatregelen resterende effecten te vermelden, en een goed onderbouwd oordeel te geven van de juridische of beleidsmatige consequenties daarvan.

## **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. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de werkgroep het gebied bezocht waar milieugevolgen kunnen optreden. 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:

bc. Rein Bruinsma

ir. Annemie Burger (voorzitter)

dr. Geert Draaijers (secretaris)

ir. Gerard Jan Hellinga

ing. Ben Peters

drs. Jan van der Winden

### **Besluit waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld**

Bestemmingsplan.

### **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. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om de activiteiten D10 en D15.2, betreffende de realisatie van een jachthaven en warme-koudeopslag. Een MER is ook nodig omdat effecten op Natura 2000-gebieden optreden die in een Passende beoordeling moeten worden beschreven.

### **Bevoegd gezag besluit**

Gemeenteraad van Amsterdam.

### **Initiatiefnemer besluit**

Gemeente Amsterdam.

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

Het bevoegd gezag heeft de Commissie niet in de gelegenheid gesteld om zienswijzen en adviezen bij haar advies te betrekken.

### **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](http://www.commissiemer.nl) projectnummer [3401](#) in te vullen in het zoekvak.

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

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

