



Commissie voor de  
**milieueffectrapportage**

# Bereikbaarheid Zeeburgereiland, gemeente Amsterdam

Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport

19 januari 2022 / projectnummer: 3536



**35 JAAR**

onafhankelijk en deskundig advies



# 1 Advies voor de inhoud van het MER

Zeeburgereiland en IJburg zijn volop in ontwikkeling. De gemeente Amsterdam wil de ontsluiting voor het openbaar vervoer en voor fietsers van en naar deze stadsdelen verbeteren met het plan Verbinding Zeeburgereiland. 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.

De gemeente heeft de Commissie gevraagd te adviseren over de inhoud van het op te stellen Milieueffectrapport (MER). Eerder in 2021 adviseerde de Commissie ook al over de inhoud van de Notitie Kansrijke Oplossingen (NKO).

## Essentiële informatie voor het MER

De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het MER. Dat wil zeggen dat voor het meewegen van het milieubelang in het besluit over de Voorkeursbeslissing voor de Verbinding Zeeburgereiland het MER in ieder geval onderstaande informatie moet bevatten:

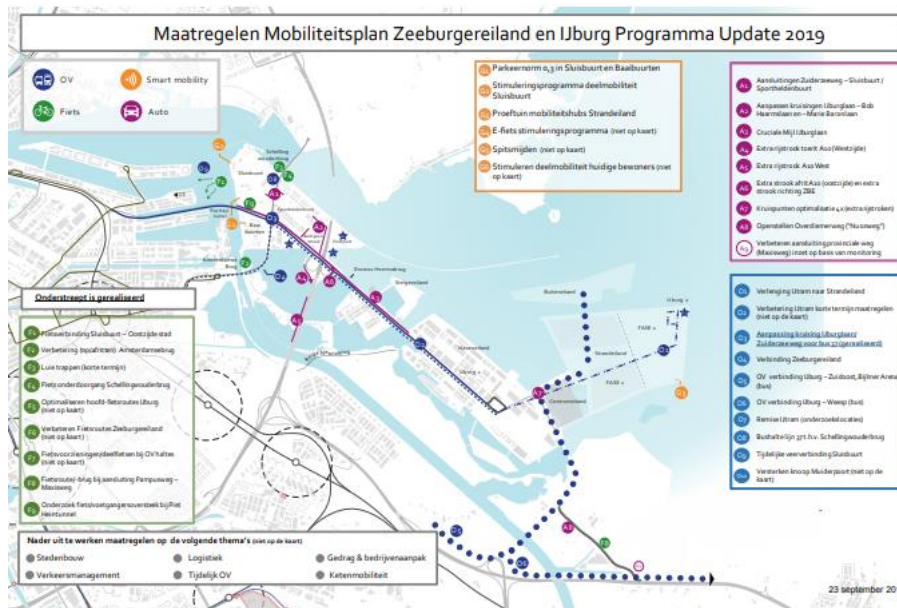
- **Heldere en toetsbare doelstellingen:** Benoem voor welke knelpunten het initiatief een oplossing moet bieden. Kwantificeer deze knelpunten en geef zo veel mogelijk ook kwantitatief aan wat de beoogde doelstellingen zijn. Alleen dan kan werkelijk inzichtelijk worden gemaakt in hoeverre een oplossing bijdraagt aan het bereiken van de doelstellingen. De Commissie adviseert vanwege de navolgbaarheid hiervoor een helder en eenduidig toetsingskader op te bouwen, dat een logische basis vormt voor het bepalen van de reikwijdte en opbouw van alternatieven en varianten.
- **Alternatieven en varianten:** Ontwikkel in het MER alternatieven, varianten en combinaties die voldoen aan de bereikbaarheidsopgave die voortkomt uit de gemaakte beleidskeuzes. Breng dit concreet, kwantitatief en navolgbaar in beeld. Geef op grond hiervan ook aan waarom in de NRD-fase alternatieven en varianten zijn afgevallen.
- **Milieugevolgen en doelbereik:** Bij de effectbeoordeling moet zowel worden getoetst aan de milieueffecten van de maatregelen voor ov en fiets, als aan de mate waarin de doelen bereikt worden.

Besluitvormers en sprekers 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.

In de volgende hoofdstukken beschrijft de Commissie in meer detail welke informatie het MER moet bevatten. Ze bouwt in haar advies voort op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Zeeburgereiland<sup>1</sup> (verder: NRD). Ze herhaalt slechts punten die al in de NRD aan de orde komen als dat voor een goed begrip van het advies nodig is of als ze voorstelt de aanpak op onderdelen aan te passen.

---

<sup>1</sup> *Notitie Reikwijdte en Detailniveau, Verbinding Zeeburgereiland*, Robert Jan Jonker, 1 september 2021.



Figuur 1 Maatregelen Mobiliteitsplan Zeeburgereiland – IJburg (bron: NRD).

### 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, in het bijzonder voor het fietsverkeer over de Amsterdamsebrug. Omdat alle bewegingen tussen IJburg en het centrum van Amsterdam via Zeeburgereiland verlopen zijn deze maatregelen ook van belang voor IJburg.

Om de milieugevolgen van de maatregelen te beoordelen wordt door de gemeente Amsterdam een plan-MER opgesteld. Bevoegd gezag voor de Voorkeursbeslissing is de gemeenteraad van Amsterdam. De Commissie heeft in 2021 een advies uitgebracht naar aanleiding van de Notitie Kansrijke Oplossingen (NKO) over dit project<sup>2</sup>. Daarna zijn door de gemeente Amsterdam een aantal keuzes gemaakt die zijn verwerkt in de nu gepubliceerde Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD).

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

<sup>2</sup> Bereikbaarheid Zeeburgereiland, gemeente Amsterdam, Advies over de inhoud van de op te stellen notitie Reikwijdte en Detailniveau, Commissie voor de milieueffectrapportage, 9 april 2021. Klik [hier](#) voor het advies.

## 2 Beleidskader en doelstellingen

### 2.1 Opbouw toetsingskader

De NRD beschrijft een groot aantal concrete maatregelen om de bereikbaarheid met ov en fiets te verbeteren. Het is echter niet goed navolgbaar in hoeverre deze de knelpunten oplossen en hoe ze volgen uit de algemene doelstellingen uit het programma en uit de eerder gemaakte keuzes. De Commissie adviseert daarom in het MER het toetsingskader voor de keuze van maatregelen (alternatieven en varianten) zo concreet en kwantitatief mogelijk op te bouwen. De centrale vraag, die uiteindelijk moet worden beantwoord, is met welke (combinatie van) maatregelen Zeeburgereiland en IJburg voldoende bereikbaar zijn met ov en fiets (zie paragraaf 2.5).

In de volgende paragrafen wordt dit uitgewerkt.

### 2.2 Welke knelpunten moeten worden opgelost?

In de NRD zijn twee onderzoeksvragen voor dit project geformuleerd:

#### Voor het ov

- Welke aanvullende ov-maatregelen (wat betreft capaciteit en reisrichting) zijn op welk moment nodig om het ov-netwerk op Zeeburgereiland (en IJburg) toekomstvast, robuust, kostenefficiënt, duurzaam en in meerdere reisrichtingen te laten functioneren, uitgaand van de te verwachten groei van het aantal ov-reizigers door de gebiedsontwikkelingen op Zeeburgereiland en IJburg?

#### Voor de fiets

- Welke aanvullende fietsmaatregelen op de bestaande fietsroute (onder andere via de Amsterdamsebrug) zijn op welk moment nodig om de groei van het aantal fietsers te faciliteren door de gebiedsontwikkelingen op Zeeburgereiland en IJburg?

Onderbouw deze vragen kwantitatief op basis van de mobiliteitsprognoses per reisrichting en de capaciteit van de ov- en fietsontsluitingen. De samenvattende, centrale vraag, die daarbij moet worden beantwoord is: "Welke problemen zijn er nu en in de toekomst per reisrichting en hoe kunnen deze worden opgelost<sup>3</sup>?"

### 2.3 Welke eerdere keuzes liggen ten grondslag aan dit project?

Voor de ontwikkeling van Zeeburgereiland en IJburg zijn diverse visies, programma's en plannen opgesteld en er zijn besluiten genomen op verschillende beleidsterreinen<sup>4</sup>. De Commissie benadrukt het belang van een logische, navolgbare en concrete vertaling van deze programma's naar de doelstellingen voor dit project. Geef daartoe in het MER een helder overzicht van eerder genomen (kaderstellende) besluiten, de status ervan en hoe die hebben

<sup>3</sup> Deze tweede vraag moet worden beantwoord in het hoofdstuk waarin de alternatieven en varianten worden ontwikkeld en beschreven.

<sup>4</sup> Zoals onder andere het Mobiliteitsplan Zeeburgereiland en IJburg, de Structuurvisie Amsterdam 2040, de Omgevingsvisie 2050, de Agenda Amsterdam Autoluw, het Programma Sprong over het IJ.

geleid tot de doelstellingen voor de bereikbaarheid van Zeeburgereiland en IJburg. Geef ook aan welke problemen bij deze besluitvormingsprocessen zijn gesignaleerd en welke oplossingsrichtingen vervolgens voor de Verbinding Zeeburgereiland en IJburg zijn gekozen of juist afgefallen. Geef hierbij aan in hoeverre milieueffecten zijn meegewogen.

Ga in het MER concreet in op de volgende vragen:

- Welke concrete bereikbaarheidsopgave is vanuit het Mobiliteitsplan Zeeburgereiland en IJburg en vanuit opgaves vanuit andere stadsdelen<sup>5</sup> meegegeven aan de Verbinding Zeeburgereiland in alle reisrichtingen? Beschouw deze opgave als toetsingskader voor de mate waarin de alternatieven en varianten de genoemde knelpunten oplossen.
- Wat is de samenhang tussen het project Verbinding Zeeburgereiland en IJburg en de ontwikkelingen in omliggende stadsdelen? Welke keuzes voor Zeeburgereiland beïnvloeden de bereikbaarheid elders in positieve of negatieve zin? Welke maatregelen elders bepalen juist de bereikbaarheid van Zeeburgereiland en IJburg?
- Zijn er nog andere doelstellingen of eisen ten aanzien van de houdbaarheidstermijn van projecten in relatie tot hoog water, die van belang zijn voor dit project en de ontwikkeling van alternatieven en varianten? Betrek hierbij bestaand beleid<sup>6</sup>.

## 2.4 Samenhang met andere maatregelen uit het Mobiliteitsplan

De NRD noemt een aantal maatregelen uit het Mobiliteitsplan die niet tot het project Verbinding Zeeburgereiland behoren maar er wel mee samenhangen<sup>7</sup>. De Commissie adviseert hiervan een overzicht te geven<sup>8</sup>. Maak ten behoeve van de besluitvorming inzichtelijk welke van deze maatregelen –zo nodig concreter ingekleurd– randvoorwaarden vormen voor het halen van de doelen van het project Verbinding Zeeburgereiland. Geef ook aan welke onzekerheden of risico's het niet doorgaan hiervan met zich meebrengt.

Neem hierbij actuele ontwikkelingen en veranderingen in plannen of situaties in beschouwing. Beschrijf welke bandbreedtes dit geeft in het verkeersaanbod voor ov en fiets.

Ga daarbij in ieder geval in op (de functie van) de Oostbrug en de pontverbinding tussen Sluisbuurt en Sporenburg. Geef aan wat het niet of op een andere manier doorgaan van deze vaarverbinding betekent voor dit plan<sup>9</sup>.

---

<sup>5</sup> Betrek hierbij de kwantitatieve (autonome) bereikbaarheidsopgaves van Stadsdeel Noord en andere relevante delen.

<sup>6</sup> Denk hierbij aan de Mobiliteitsaanpak 2030 en Uitvoeringsagenda, Meerjarenplan Fiets 2017 – 2022, Nota varen, deel 2, Richtlijnen Vaarwegen 2020, Amsterdams Geluidbeleid 2016 Hogere waarde Wet geluidhinder, Actieplan Schone lucht, Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050, Amsterdamse Gedragscode Flora- en faunawet.

<sup>7</sup> Zoals onder andere het project Realisatie tramstalling, tijdelijk pont Sluisbuurt – Sporenburg, het gebruik van de Oostbrug voor fietsers en het project verlenging IJtram naar Strandeiland. De ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied werken als communicerende vaten. Als er iets in de keuzes, uitvoering of timing verandert, heeft dit een direct effect op andere projecten.

<sup>8</sup> In verschillende zienswijzen wordt hierop en op andere opties gewezen.

<sup>9</sup> Concreet: wat gebeurt er als de permanente verbinding voor de pont van Sluisbuurt naar het Oostelijk havengebied niet door zou gaan. Welke consequenties zou dit hebben voor de benodigde capaciteit van de Amsterdamsebrug en op de inrichting van de hoofd fietsstructuur of andere verkeersmaatregelen in het plangebied? Ditzelfde geldt voor een besluit over de Oostbrug en het eventuele medegebruik door openbaar vervoer.

Geef omgekeerd ook aan wat het wel of niet bereiken van de doelstellingen van de Verbinding Zeeburgereiland en IJburg (paragraaf 2.5) betekent voor de andere projecten binnen het Mobiliteitsplan.

## 2.5 Toetsbare doelstellingen van het project

Vertaal de gesignaleerde problemen (paragraaf 2.2), de doelstellingen uit de overkoepelende programma's (paragraaf 2.3) en de onzekerheden uit de andere projecten (paragraaf 2.4) naar concrete en toetsbare doelstellingen voor de Verbinding Zeeburgereiland. Geef hierbij ook invulling aan de in de NRD genoemde algemene doelstellingen (tijdig, toekomst-vast, samenhangend, inpasbaar, duurzaam, inclusief)<sup>10</sup>. Werk de doelstellingen uit voor:

- de beoogde modaliteitsverdelingen;
- de benodigde (rest)capaciteit voor ov en fiets, uitgewerkt in de tijd en voor alle relevante reisrichtingen;
- de vervoerwaarde<sup>11</sup>;
- de inpasbaarheid (nautische veiligheid, ruimtelijke kwaliteit).

De doelstellingen moeten zodanig worden geformuleerd dat op basis hiervan logische alternatieven en varianten kunnen worden ontwikkeld.

## 2.6 Te nemen besluit(en)

De procedure voor de milieueffectrapportage wordt doorlopen voor een Voorkeursbeslissing, zoals opgenomen in de Omgevingswet. Deze komt juridisch overeen met het voorkeursbesluit volgens het Plan- en Besluitvormingsproces Infrastructuur (PBI).

Geef aan of er andere besluiten genomen zullen worden voor de realisatie van het voornemen. Geef aan welke besluiten dit zijn, wie daarvoor het bevoegde gezag is en wat globaal de planning is.

# 3 Alternatieven en varianten

### Selectieproces

De NRD beschrijft een groot aantal alternatieven en varianten en geeft aan welke daarvan in het MER zullen worden onderzocht en welke niet. In een aantal gevallen hebben bij deze afweging vooral technische en financiële aspecten een rol gespeeld. Neem in het MER een overzicht op van de beschouwde alternatieven en varianten. Laat zien of en zo ja hoe bij het selectieproces milieueffecten én de bijdrage van een alternatief/variant aan het realiseren van de gestelde doelen (paragraaf 2.5) een rol hebben gespeeld.

Geef een onderbouwing van het gekozen uitvoeringsniveau en de reikwijdte van de alternatieven en varianten.

---

<sup>11</sup> Het verwachte aantal reizigers op grond van inwoneraantal, werkgelegenheid en overige voorzieningen, gerelateerd aan de binnen die regio geldende voor- en natransportafstanden.

Verder zijn alternatieven afgefallen die voor Zeeburgereiland onvoldoende scoren in het oplossen van de knelpunten, maar voor bijvoorbeeld Stadsdeel Noord mogelijk wel kunnen bijdragen aan de bereikbaarheidsdoelstellingen daar. Geef een beschouwing in hoeverre de keuzes voor Zeeburgereiland het behalen van de bereikbaarheidsdoelstellingen van de aangrenzende gebieden beïnvloeden en welke potentiële risico's dit met zich meebrengt<sup>12</sup>. Geef aan of en zo ja welke consequenties dit heeft voor de selectie van alternatieven<sup>13</sup>.

### **Ontwikkeling van alternatieven en varianten**

Onderzoek vervolgens in het MER of met logische combinaties van alternatieven en varianten de doelstellingen bereikt worden. Beschouw hierbij ook alternatieven waarbij tussenoplossingen worden benut<sup>14</sup>. Dat voorkomt dat structurele oplossingen, die meer tijd en geld kosten, te snel afvallen. Ontwikkel ook mogelijke terugvalopties bij uitval van het ov door een calamiteit. Geef aan welke flexibiliteit er is om bij te stellen als er tussentijds veranderingen in andere plannen optreden.

Geef per alternatief aan welke risico's er zijn voor het niet halen van de doelstellingen als er wijzigingen in aanpalende projecten optreden, die eerder als randvoorwaarden zijn beschreven (zie paragraaf 2.4).

## **4 Bestaande milieusituatie en milieugevolgen**

### **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 studiegebied en 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. Er zijn dus nieuwe, aangescherpte doelen te verwachten, die zullen worden geïntegreerd en vastgelegd in het

---

<sup>12</sup> Zie het advies van Stadsdeel Noord, op basis van *Mobiliteitsplan Noord* en het advies *'Genereus verbonden, een concept-inrichtingsplan voor het IJ in Amsterdam als robuust en toekomstvast waterkruispunt'* van de Adviescommissie Oververbindingen Rijkswateren Amsterdam.

<sup>13</sup> Stadsdeel Noord geeft aan dat alternatief 8c waardevol is voor de mobiliteit in Noord, terwijl deze voor Zeeburgereiland onvoldoende scoort. Hoe wordt hier bijvoorbeeld mee omgegaan?

<sup>14</sup> Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan een bus die een traject gaat rijden dat later op andere manier ingericht zou kunnen worden, bijvoorbeeld voor een tram of metro of voor nog een andere optie.

Nationaal Water Programma 2022–2027<sup>15</sup>. Ga in een gevoeligheidsanalyse na of en welke dit consequenties heeft voor de alternatieven voor de voorkeursbeslissing.

## 4.2 Effectbepaling

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.

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 ontbrekende gegevens op korte termijn kunnen worden ingevuld. Onderscheid effecten die optreden tijdens de aanlegfase en effecten die zich in de gebruiksfase voordoen

## 4.3 Mobiliteit

De hoofdvraag die het plan–MER moet beantwoorden, is hoe Zeeburgereiland en IJburg in meerdere reisrichtingen optimaal per ov en fiets zijn te ontsluiten<sup>16</sup>. Gezien de probleem- en doelstelling, zouden in het MER voor de (vier) onderscheiden reisrichtingen<sup>17</sup> de onderstaande effecten moeten worden beschreven<sup>18</sup>:

- De modal-split, als indicator voor een duurzaam en toekomstbestendig vervoerssysteem. 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 maatregelen voor fietsers. Gezien die ambitie, dient het MER in dit plan–stadium 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).

Indien maatregelen de mobiliteit en leefbaarheid in de omliggende stadsdelen en wijken beïnvloeden, dienen deze effecten ook te worden beschreven<sup>19</sup>.

---

<sup>15</sup> Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de Milieueffectrapportage voor het nationaal Water Programma 2022 – 2027, 28 oktober 2019.

<sup>16</sup> De gemeente Amsterdam hanteert hiervoor de volgende criteria: tijdig, toekomst–vast, robuust, kostenefficiënt en duurzaam. Voor het MER zijn vooral de milieueffecten van belang.

<sup>17</sup> Indien er reisrichtingen zijn afgefallen en niet meer in het MER worden behandeld, dient dit te worden gemotiveerd, met verwijzing naar de doelstellingen van het project.

<sup>18</sup> Deze thema’s vallen overigens eerder onder doelbereik dan dat ze bij effecten horen. Tegelijkertijd zijn enkele thema’s onder doelbereik juist weer meer als effecten te bezien, zoals exploitatiekosten, beheer en onderhoud.

<sup>19</sup> Hierbij kan worden gedacht aan bijvoorbeeld de Indische Buurt en Stadsdeel Noord. Zo wijst Stadsdeel Noord erop dat er parkeeroverlast bij de Schellingwouderbrug ontstaat, omdat zich hier een opstaptelek voor OV en fiets ontwikkelt voor het verkeer naar het centrum.



### **Nautische effecten**

Benut de Richtlijnen Vaarwegen voor het bepalen van nautische effecten van de alternatieven. Denk hierbij aan de aanleg van een nieuwe brug over het kanaal. Het ontwerp van de Amsterdamse brug wordt in hoge mate bepaald door het besluit van Rijkswaterstaat over de uiteindelijke hoogte ervan en over de breedte van het Amsterdam Rijnkanaal<sup>20</sup>. Geef in het MER aan wat dit betekent voor de varianten.

## **4.4 Natuur**

Maak in het MER een globale omgevingsanalyse van de natuur in het studiegebied. Geef daarbij een algemeen beeld van de natuurwaarden, de verschillende landschappen en de aanwezige soortgroepen in het studiegebied. Geef de waardevolle gebiedsdelen (Natura 2000-gebieden en Natuurnetwerk Nederland (NNN)) op kaart aan.

Geef vervolgens aan welke kenmerkende habitats en soorten aanwezig zijn inclusief hun onderlinge relaties. Beschrijf de instandhoudingsdoelstellingen hiervoor en of er sprake is van een behoud- of verbeterdoelstelling. Beschrijf de autonome ontwikkeling van de natuur in het gebied.

Geef aan voor welke dieren en planten er aanzienlijke gevolgen te verwachten zijn als gevolg van de aanleg- of gebruiksfase, wat de aard van de gevolgen is en wat deze gevolgen voor de populaties betekenen.

### **Stikstof**

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<sup>21</sup> en NNN-gebieden veroorzaken in de aanleg- en de gebruiksfase. Beschrijf in het MER de gevolgen van extra NO<sub>x</sub>-deposities in de aanlegfase op het/de Natura 2000-gebied(en) en het/de NNN-gebied(en).

Het voornemen en de alternatieven moeten uitvoerbaar zijn binnen de kaders van de Wet natuurbescherming (Wnb). Toon in het MER aan dat dit het geval is.

## **4.5 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 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.

---

<sup>20</sup> Deze keuze bepaalt welke ruimtelijke reservering bij op- en afritten en in verband met de hellingshoek moet worden gemaakt.

<sup>21</sup> Markermeer & IJmeer en IJperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske.

## 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>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub> en roet 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 geluidniveaus 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 heeft haar aanvullende geluidbeleid vastgelegd in het "Amsterdams Geluidbeleid 2016"<sup>22</sup>. Laat zien hoe 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;
- het (indicatieve) maatregelpakket nodig voor het nastreven van de beleidsdoelstellingen (stille gevel).

## 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 wegverkeerslawaai).
- Het effect van 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.

---

<sup>22</sup> Amsterdams Geluidbeleid 2016, Hogere waarde Wet geluidhinder, vastgesteld door het college van B&W op 5 maart 2019.

### **Ruimtebeslag en ruimtelijke kwaliteit**

De gemeente heeft hoge ambities voor de leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en sociale veiligheid op Zeeburgereiland en in ruimere zin in het studiegebied<sup>23</sup>. Beschrijf wat het effect van de maatregelen hierop is. Het gaat daarbij niet alleen om ambities voor het bouwprogramma en de mobiliteit, maar ook voor de invulling van de openbare ruimte, energietransitie, recreatie en groen. De maatregelen 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 laat zien wat de inpassingmogelijkheden mét groen zijn.

## **4.6 Klimaatmitigatie en –adaptatie**

Maak 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 de uitstoot van broeikasgassen in beeld voor de 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 de alternatieven bijdragen aan de klimaatdoelen tot 2050 en de totale gemeentelijke ambities van de gemeente.

Breng per alternatief in beeld welke inspanningen nodig zijn bij de realisatie om te voldoen aan de ambities en kaders zoals onder meer verwoord in de Strategie Klimaatadaptatie<sup>24</sup> en uitgewerkt in de uitvoeringsagenda klimaatadaptatie.

## **4.7 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 en de alternatieven daarvoor;
- de belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van het plan en 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.

---

<sup>23</sup> Zie ook de Zienswijzen uit bijvoorbeeld de Indische Buurt.

<sup>24</sup> Vastgesteld in het college van B&W, 11 februari 2020.

## **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. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft een startgesprek tussen de werkgroep en de gemeente Amsterdam plaatsgevonden. 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. Peter Kroeze

ing. Gert Schouwstra BPM

### **Besluit waarvoor dit milieueffectrapport wordt 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.

### **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 16 december 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@eia.nl](mailto:mer@eia.nl)  
w [commissiemer.nl](http://commissiemer.nl)

