Gemeente
Amsterdam



# Verbinding Zeeburgereiland

## Notitie Reikwijdte en Detailniveau

## Bijlage 7:
## Nota van Beantwoording

# Verantwoording

| | |
|---|---|
| Titel | Verbinding Zeeburgereiland |
| Subtitel | Notitie Reikwijdte en Detailniveau |
| | |
| Projectnummer | 51003340 |
| Referentienummer | NL21-648800269-904 |
| Revisie | Definitief |
| Datum | 17-03-2022 |
| | |
| Auteur | Robert Jan Jonker |
| E-mailadres | robertjan.jonker@sweco.nl |
| | |
| Gecontroleerd door | Ross Ruiter |
| Paraaf gecontroleerd |  |
| | |
| Goedgekeurd door | Radboud Kok |
| Paraaf goedgekeurd |  |

# Inhoud


**1 Inleiding 4**

1.1 Achtergrond 4

1.2 Gevolgde procedure 4

1.3 Leeswijzer Nota van Beantwoording 4

**2 Reacties op de hoofdthema's 5**

2.1 De plannen voor deze nieuwe verbinding 5

2.2 Alternatieven en varianten (oplossingsrichtingen) die we verder gaan onderzoeken 6

2.3 Beoordelingscriteria, die we hanteren voor selectie van alternatieven en varianten 6

2.4 Afgevallen alternatieven 7

**3 Reactie op de zienswijzen 8**

**4 Reactie op Advies Commissie m.e.r 48**

Bijlage 1: **Advies Commissie voor de milieueffectrapportage 49**

# 1 Inleiding

## 1.1 Achtergrond

Aanleiding voor het project is de geleidelijke toename van de mobiliteitsvraag door de gebiedsontwikkeling op Zeeburgereiland en IJburg (gemeente Amsterdam, Oostflank IJ-oevers). Tussen 2018 en 2040 wordt een groei voorzien van 10.000 naar circa 31.600 woningen. Door de gebiedsontwikkeling moet de gemeente Amsterdam de komende jaren meerdere met elkaar samenhangende mobiliteitsmaatregelen treffen om te zorgen dat de bereikbaarheid van Zeeburgereiland en IJburg steeds op tijd op orde is. Dit in samenhang met een ruimtelijke ontwikkeling passend bij het voorziene mobiliteitssysteem. Deze maatregelen zijn opgenomen in het Mobiliteitsplan Zeeburgereiland en IJburg. Het project Verbinding Zeeburgereiland is een van de maatregelen in dit Mobiliteitsplan. Dit project richt zich op het verbeteren van de ontsluiting voor het openbaar vervoer van en naar Zeeburgereiland en voor fietsers op het aanpakken van het capaciteitstekort op bestaande routes, in het bijzonder over de Amsterdamsebrug.

De gemeente Amsterdam heeft besloten om voor de besluitvorming over deze opgave de procedure van de milieueffectrapportage te volgen. Zie ook de volgende paragraaf. Deze Nota van Beantwoording vormt onderdeel van deze procedure.

## 1.2 Gevolgde procedure

De concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) is op 2 november 2021 vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders en vrijgegeven voor inspraak. De inspraakperiode was van woensdag 3 november tot en met woensdag 15 december 2021. In de aankondiging van de inspraak (advertenties in het Parool en in de Brugkrant, op diverse websites en social media kanalen) is aangegeven dat specifiek gereageerd kon worden op de volgende hoofdthema's:

- De plannen voor deze nieuwe verbinding;
- Alternatieven en varianten (mogelijkheden) die we verder gaan onderzoeken;
- Beoordelingscriteria, die we hanteren voor selectie van alternatieven en varianten;
- Afgevallen alternatieven.

Er is voorzien in een digitaal inspraakformulier waarin deze vier onderwerpen zijn aangegeven en waarin een veld is open gehouden voor andere opmerkingen. Ook was het mogelijk om via een geprint formulier of in een eigen gekozen vorm per brief te reageren.
In genoemde periode zijn vier spreekuren georganiseerd (twee live en twee digitaal) waar mensen vooraf langs konden komen met vragen. Hiervan hebben in totaal zeven mensen gebruik gemaakt.
In genoemde periode zijn 28 reacties via het digitale inspraakformulier en daarnaast 7 overige reacties binnengekomen. Deze reacties zijn in deze Nota behandeld. Het betreft 31 reacties van burgers, twee van medeoverheden (Stadsdelen Noord en Oost) en twee van belangenorganisaties (Fietsersbond en Hiswa-Recron).

Tevens is naar aanleiding van de NRD een advies gevraagd aan de Commissie voor de milieueffectrapportage. Dit advies (3536RD) is uitgebracht op 19 januari 2022 en opgenomen in bijlage 1.

## 1.3 Leeswijzer Nota van Beantwoording

In hoofdstuk 2 gaan we samengevat in op de reacties op de hiervoor genoemde vier hoofdthema's. Hoofdstuk 3 geeft in een tweekolommenstructuur de reactie op de afzonderlijke zienswijzen. Daarbij is aangegeven of een reactie leidt tot aanpassing in de NRD en zo ja, in welk hoofdstuk of paragraaf. In hoofdstuk 4 geven we een reactie op de hoofdpunten uit het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage en leggen we uit hoe we hier in het project verder mee omgaan.

# 2 Reacties op de hoofdthema's

## 2.1 De plannen voor deze nieuwe verbinding

Een deel van de insprekers ziet geen toegevoegde waarde van een nieuwe verbinding over, of in de omgeving van de Amsterdamsebrug. Voor openbaar vervoer wordt verwezen naar de mogelijkheid om het gebruik van lijn 26, de IJburglijn, te intensiveren. Ook ervaart niet iedereen het aangegeven capaciteitsknelpunt voor fietsers op de brug zelf en geeft men aan dat vooral het ontbreken van een meer directe verbinding naar het centrum voor fietsers als een probleem wordt ervaren, of wenst dat de tijdelijke pont meer vaart (weekend en avonden).

**Intensiveren lijn 26**
In de NRD is aangegeven dat uit het onderzoek is gebleken dat het inderdaad mogelijk is om meer reizigers via lijn 26 te vervoeren door de inzet van ander en groter materieel. Dit wordt in de volgende fase niet uitgewerkt als onderdeel van dit project maar wordt gezien als een onderdeel van de autonome ontwikkeling. De primaire verantwoordelijkheid hiervoor valt buiten het project en ligt bij de Vervoerregio Amsterdam (VRA) en GVB.

**Fietsbrug Sluisbuurt-Sporenburg**
Een aantal insprekers vraagt om nader onderzoek naar of een positief besluit over een fietsbrug tussen Sluisbuurt en Oostelijk Havengebied/Sporenbrug[1]. Een dergelijke verbinding is oorspronkelijk in de ontwikkeling van Zeeburgereiland voorzien, maar is afgevallen op basis van het advies van de Commissie Oeververbindingen[2]. De Commissie adviseerde om te kiezen voor het opwaarderen van de Amsterdamsebrug en deze geschikt te maken voor grotere stromen fietsers en hoogwaardig OV in combinatie met een permanente veerverbinding tussen Sporenburg en Sluisbuurt. Dit is toegelicht in de NRD in paragraaf 2.2.5.

Inmiddels is een bestuurlijk besluit genomen dat in de verbinding wordt voorzien met een tijdelijke pont[3].

Deze pontverbinding maakt geen deel uit van het project. Wel is het een relevant raakvlak. In paragraaf 2.1 is hier nader op ingegaan.

**Fietstunnel Sluisbuurt-Sporenburg**
Enkele insprekers vragen om een tunnel alleen voor fietsers/langzaam verkeer tussen Zeeburgereiland en het Oostelijke Havengebied. Een dergelijke tunnel is eerder onderzocht in de studie Fietsverbindingen-Oost[4]. Uit deze studie blijkt dat de realisatiekosten voor een dergelijke fietstunnel circa 2x zo hoog zijn als de realisatiekosten voor een brug voor zowel HOV als fiets langs de Amsterdamsebrug. Verder is een lange tunnel voor langzaam verkeer vanuit sociale veiligheid niet wenselijk, of zeer duur in exploitatie om continu aanwezigheid en toezicht te waarborgen. Een afzonderlijke tunnel voor langzaam verkeer is daarom niet nader beschouwd in de trechtering binnen het project Verbinding Zeeburgereiland.

**Tijdelijke pont**
In een aantal reacties wordt gevraagd om het zo snel mogelijk laten varen van de tijdelijke pont en het inzetten van deze pont ook in de avond- en nachturen en in de weekenden. Dit is een afzonderlijk project waarvoor inmiddels een bestuurlijk besluit genomen[5]. In de studie gaan we ervan uit dat de tijdelijke pont in het najaar van 2022 gaat varen.

**Waarom geen pont s' avonds en in het weekend?**[6]
Onderstaande alinea is overgenomen uit de Nota van Beantwoording inspraak tijdelijke pont, zie ook: https://www.amsterdam.nl/projecten/pontverbinding-zeeburgereiland/

*De gemeente heeft beperkt budget en daarom moeten we keuzes maken. We kiezen ervoor om de pont efficiënt en op de drukste momenten in te zetten, de vaartijden worden vooralsnog niet uitgebreid. Het aantal gebruikers is bij de start van de tijdelijke pontverbinding met name in de avonduren en de nachtelijke uren nog relatief laag. Op basis van ge-*

[1] De meeste insprekers gebruiken de aanduiding Sporenburg. Kortheidshalve is dat in deze Nota van Beantwoording overgenomen.
[2] Amsterdam; Gemeente: Brief HS2021002d.d 18 februari 2021: Vervolg advies commissie D'Hooghe
[3] www.amsterdam.nl/projecten/pontverbinding-zeeburgereiland
[4] https://openresearch.amsterdam/image/2021/5/12/fietsverbinding_oost_bundeling_deelonderzoeken_2019_2020.pdf
[5] https://zeeburgereiland.nl/message/60539/college-akkoord-met-voorkeursroute-tijdelijke-pont-
[6] Deze alinea is overgenomen uit de Nota van Beantwoording inspraak tijdelijke pont, zie ook: https://www.amsterdam.nl/projecten/pontverbinding-zeeburgereiland/

*bruikscijfers van de belangrijkste fietspaden in de omgeving hebben we een inschatting gemaakt van het gebruik van de tijdelijke pont. Hieruit is de inschatting dat circa 80% van de fietsers overdag gebruik zal maken van de pont. Voor slechts 15% van de gebruikers zou een dienstregeling in de avond nuttig zijn en voor 5% van de gebruikers is een dienstregeling in de nacht interessant. De exploitatie is ook deels gebaseerd op de komst van scholieren en studenten naar Zeeburgereiland. Zij zullen met name doordeweeks en op kantoortijden gebruik maken van de tijdelijke pontverbinding. Het gebruik van de tijdelijke pont en de toename van het fietsverkeer van en naar Zeeburgereiland wordt de komende jaren gemonitord. Aan de hand van die cijfers bekijken we of het nodig, mogelijk en financieel haalbaar is om de vaartijden en/of vaardagen van de tijdelijke pont in de toekomst uit te breiden.*

**Definitieve pont**
Ook wordt in reacties aangegeven dat deze tijdelijke pont een definitieve pontverbinding moet worden. Hiervoor loopt een afzonderlijk traject. Besluitvorming over een definitieve pontverbinding is niet m.e.r.-plichtig. In het onderzoek voor de HOV-Verbinding Zeeburgereiland wordt een scenario met en een scenario zonder definitieve pontverbinding.

**Fietsroute via Oranjesluizen**
Ook vragen insprekers om een (recreatieve) fietsverbinding tussen Sluisbuurt en Noord via het complex van de Oranjesluizen. Deze verbinding is in juni 2021 door Rijkswaterstaat afgesloten. Rijkswaterstaat onderzoekt de mogelijkheden om de route over de sluizen weer veilig te kunnen openen. Als dit duidelijk is wordt de omgeving hierover geïnformeerd. Vanwege de beperkingen in capaciteit, doorstroming en toegankelijkheid is deze route geen volwaardig alternatief voor de fietsontsluiting van Zeeburgereiland. In de NRD is aangegeven dat met Rijkswaterstaat is gesproken over het opwaarderen van deze verbinding bij de renovatie van het sluiscomplex en dat Rijkswaterstaat daar vooralsnog geen mogelijkheden voor ziet. De contacten hierover met Rijkswaterstaat worden gecontinueerd.

## 2.2 Alternatieven en varianten (oplossingsrichtingen) die we verder gaan onderzoeken

In enkele reacties wordt gevraagd om nader onderzoek naar de ligging van een eventuele nieuwe brug naast de Amsterdamsebrug, aan de zuidoostzijde of aan de noordwestzijde en de landschappelijke inpassing daarvan, inclusief aandacht voor de ruimte onder de brug of bruggen. Dit onderzoek wordt in de komende fase uitgevoerd. Op dit moment is er nog geen uitgesproken voorkeur voor één van beide varianten. De lengte en de hoogte van de overspanning kan in theorie hier ook nog invloed op hebben. De te onderscheiden varianten voor de ligging en de dimensies van de brug worden daarom in samenhang geanalyseerd om tot een integrale afweging hiervan te komen. Daarbij wordt ook gekeken naar de landschappelijke inpassing en de ruimtelijke kwaliteit onder de brug.

**Nieuw onderzochte variant**
In één van de reacties is een variant voorgesteld die in de voorgaande fasen niet is onderzocht. Dit betreft een tramverbinding vanaf Zeeburgereiland/Sluisbuurt langs de A10 en via de Gooiseweg naar Station Amstel. Deze variant is alsnog nader onderzocht en als alternatief 14b in de Onderzoeksrapportage PBI2a en in de definitieve NRD opgenomen. De conclusie is dat deze variant op basis van lage vervoerwaarde en hoge aanlegkosten niet kansrijk is en daarom niet wordt meegenomen in de nadere afweging naar het voorkeursalternatief en het PlanMER.

## 2.3 Beoordelingscriteria, die we hanteren voor selectie van alternatieven en varianten

In een aantal reacties wordt gevraagd om specificatie van al genoemde criteria. Dit betreft:
- effecten op de camping aan de Zuider IJdijk;
- effecten voor het verkeer op de dijken / bereikbaarheid van voorzieningen aan de dijken;
- effecten op de parkeerdruk in Noord in de omgeving van de Schellingwouderbrug.

Deze worden in het PlanMER verder uitgewerkt. Stadsdeel Oost, en anderen, vragen specifiek aandacht voor de effecten in de Indische buurt. Hoewel niet bij alle thema's de Indische buurt expliciet genoemd is geeft de NRD aan dat de effecten van de aanpassingen ten gevolge van alternatieven en varianten worden onderzocht, dus ook de effecten in de Indische buurt. Dit leidt niet tot aanvullende criteria, wel tot een verduidelijking van het studiegebied voor het MER in de definitieve NRD.

Stadsdeel Noord vraagt om ook specifiek aandacht te besteden aan de effecten van een betere verbinding op de parkeerdruk in Amsterdam-Noord. Dit effect wordt in de definitieve NRD beschreven en in het PlanMER verder uitgewerkt.

## 2.4 Afgevallen alternatieven

**Opwaardering route Schellingwouderbrug**
Stadsdeel Noord vraagt aandacht voor de afgevallen variant 8c, een nieuwe busverbinding over de Schellingwouderbrug. Deze verbinding heeft ten opzichte van het intensiveren van lijn 37, zoals al is voorzien en wordt meegenomen in de referentiesituatie, geen directe meerwaarde voor de bereikbaarheidsdoelstellingen voor Zeeburgereiland. De mobiliteitsvraag maakt een aanvullende lijn tussen Zeeburgereiland en Noord niet noodzakelijk. Er is echter niet getoetst op de mogelijke meerwaarde voor de ontwikkeling van het Hamerkwartier in Noord. Dat vormt immers geen onderdeel van het project Verbinding Zeeburgereiland. Dit laat onverlet dat een andere route vanaf de Schellingwouderbrug door Noord voor de ontwikkeling van het Hamerkwartier zeer zinvol kan zijn. Deze verbinding wordt onderzocht en uitgewerkt als uitwerking van het Mobiliteitsplan Noord en beschouwen het in deze studie als autonome ontwikkeling.

# 3 Reactie op de zienswijzen

In onderstaande tabel zijn de ingediende zienswijzen geanonimiseerd (behoudens voor overheden en belangenorganisaties) opgenomen. De zienswijzen zijn 1op1 overgenomen, behoudens enkele kleine aanpassingen om de anonimiteit te waarborgen, het herstel van typefouten en het toevoegen van volgnummers om de zienswijze te ontleden in afzonderlijk te beantwoorden opmerkingen.

In de kolom 'Reactie' is aangegeven hoe hiermee in de volgende fase wordt omgegaan. In de kolom 'Aanpassing NRD' is aangegeven of de zienswijze heeft geleid tot een aanpassing in de definitieve NRD en zo ja, in welk hoofdstuk of paragraaf.

| Nr | Zienswijze | Reactie | Aanpassing NRD |
|---|---|---|---|
| 1 | 1. Ik hoop dat er een duidelijke keuze wordt gemaakt voor verbindingen voor fiets en voetgangers. De volgorde van de planning is compleet verstoord door eerst de woningen te bouwen, bewoners de auto in te jagen en later eens te kijken hoe wij deze bebouwde stukken grond verbinden met de rest van stad. | 1. Zeeburgereiland wordt integraal ontwikkeld, rekening houdend met alle relevante aspecten. Het Mobiliteitsplan Zeeburgereiland en IJburg biedt hiervoor de basis. Voor de bereikbaarheid ligt binnen dit project de nadruk op het op tijd op orde zijn van de infrastructuur voor openbaar vervoer en de fiets. | 1.Geen |
| | 2. Veel van de tegenstanders zijn straks maar wat blij dat ze alle verbindingen in hun Funda advertenties kunnen zetten als de overlast van glimlachende fietsers en voetgangers ze naar de keel grijpt. | 2. Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen. | 2.Geen |
| | 3. Verder hoop ik dat de verbinding IJburg - Weesp verder wordt versterkt met OV lijnen en goede fietsverbindingen. Hiervoor zal de samenwerking met Diemen en Muiden moeten worden aangegaan, maar ook voor de beiden gemeentes lijkt mij dit een waardevolle toevoeging van de mobiliteit. Want ook hier wordt het mensen te makkelijk gemaakt de auto te pakken voor een kort ritje. | 3. Er wordt een nieuwe HOV-verbinding IJburg-Weesp gerealiseerd (één van de maatregelen van het mobiliteitsplan) en ingepast in IJburg fase 2 (Centrumeiland en Strandeiland). Hierdoor ontstaat via lijn 26 en deze verbinding ook een snellere verbinding tussen Zeeburgereiland en Weesp. Deze verbindingen zijn opgenomen In het Mobiliteitsplan en zijn onderdeel van de referentiesituatie in het PlanMER. | 3.Geen |
| 2 | 1. Dit hele plan kan linea recta de prullenbak in. 67 pagina's aan mooie praat zonder een concrete oplossing van het probleem. | 1. Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen. | 1.Geen |
| | 2. Enkel onlogische en onhandige alternatieven in plaats van gewoon de fietsbrug/tunnel die noodzakelijk is naar Sporenburg. | 2. Zie paragraaf 2.1 voor de toelichting op de fietsbrug Sluisbuurt-Sporenburg. | 2.Geen |
| | 3. Bureaucratische en onzinnige documenten waarmee we miljoenen over de balk gaan gooien in een bodemloze put en waar niemand beter van zal worden en het probleem niet oplost. Er is enkel geluisterd naar de input van de bewoners van Sporenburg. Toevalligerwijs woont de wethouder daar uiteraard ook. | 3. Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen. | 3.Geen |

| Nr | Zienswijze | Reactie | Aanpassing NRD |
|---|---|---|---|
| | 4.Werkelijk krankzinnig dat dit de alternatieven zijn voor de fietsbrug/tunnel welke overduidelijk noodzakelijk is richting Sporenburg/Oostelijke Eilanden. | 4. Zie paragraaf 2.1 voor de toelichting op de fietsbrug Sluisbuurt-Sporenburg. | 4.Geen |
| 3 | Geen inhoudelijke reactie | Niet van toepassing<br>Geprobeerd is de indiener te achterhalen om zijn reactie alsnog te ontvangen maar dat is niet gelukt. | Nee |
| 4 | 1. Versneld uitvoeren van de verbetering hoogwaardige fietsverbindingen is noodzakelijk. | 1. De noodzaak om de capaciteit voor fietsers te vergroten is in de NRD beschreven. Het tempo waarin een oplossing noodzakelijk en realiseerbaar is hangt af van de tempo van de ontwikkeling van de woningen en voorzieningen op Zeeburgereiland, van andere besluiten over Zeeburgereiland en de beschikbare middelen. | 1.Geen |
| | 2. Komst van een pont vanaf Sluisbuurt naar voren in de tijd halen. | 2. Hiertoe is besloten, zie paragraaf 2.1. | 2.Geen |
| | 3. Tramlijn op Zeeburgereiland ondergronds. | 3. De ligging van de IJtram op Zeeburgereiland wordt onderzocht in het project Cruciale Mijl. | 3.Geen |
| | 4. De argumentatie om een brug tussen Azart en Noord te prefereren boven een brug tussen Sluisbuurt en Kop Sporenburg is onvoldoende. De (fiets)brug naar Oost is van groot belang en zou moeten worden heroverwogen. De Commissie de Hooghe heeft weinig houtsnijdende en unieke argumenten tegen gebracht. | 4. Zie paragraaf 2.1 voor de toelichting op de fietsbrug Sluisbuurt-Sporenburg. | 4.Geen |
| | 5. De Amsterdamse brug als fietsroute is absurd. Te smalle verkeersstrook voor vier snelheden, gebrekkige handhaving, luchtvervuiling van auto's maken dit traject tot een bijzonder ongezonde en gevaarlijke route. | 5. De smalle fietsstroken op de Amsterdamsebrug vormen inderdaad een probleem. Daarom is ook vastgesteld dat capaciteitsvergroting via de route Amsterdamsebrug noodzakelijk is. De wijze waarop wordt in de volgende fase nader onderzocht. | 5.Geen |
| 5 | Ik vind het een slecht plan om de Amsterdamse brug te verbeteren. Een nieuwe fietsbrug tussen Zeeburg en het Borneo eiland zou in mijn ogen ideaal zijn voor een snelle verbinding met Amsterdam CS etc. Het tracé Amsterdamse brug insuline weg is om voor centraal de houthavens de binnenstad etc. | Zie paragraaf 2.1 voor de toelichting op de fietsbrug Sluisbuurt-Sporenburg en paragraaf 2.1 voor een toelichting op de pontverbinding. | Geen |
| 6 | 1. Ik fiets 2 keer per week van het Wilhelmina Blombergplein (1018) naar de Paterslaan in Schellingwoude. De bruggen zijn eigenlijk te stijl. Met name bij wind is het zwaar. Het is niet alleen zwaar maar ook druk op de smalle fietspaden. Veel groepjes met racefietsen die een rondje Waterland gaan doen. | 1. Onderzocht wordt of een luie trap aan weerszijden van de Schellingwouderbrug het gesignaleerde probleem kan ondervangen. Dit gebeurt door het project Ontwikkeling Zeeburgereiland, en dus niet in het kader van onderhavige studie. | 1.Geen |
| | 2. Daarom zie ik uit naar een verbinding via de Sluisbuurt en de Sluizen, Alle fietsverkeer over de bruggen is teveel van het goede. | 2. Zie paragraaf 2.1 voor een toelichting op de verbinding via het sluiscomplex. | 2.Geen |

| Nr | Zienswijze | Reactie | Aanpassing NRD |
|---|---|---|---|
| 7 | 1. M.b.t. de situering van een nieuwe brug naast de Amsterdamse Brug: het lijkt eenvoudiger deze aan de Zuidoost zijde te situeren, maar in de argumentatie ontbreekt een uitwerking van de voordelen voor de situering aan de Noordwestzijde. Zowel op het Zeeburgereiland en aan de stadszijde lijkt het verkeerstechnisch vele voordelen op te leveren om Noordwestzijde te kiezen. Graag zou ik uitgebreide studie zien naar deze variant. | 1. Zoals in de NRD is aangegeven wordt deze situering in het PlanMER nader onderzocht. De elementen die u daarbij benoemd worden in dit onderzoek betrokken. | 1.Geen |
| | 2. Daarnaast ontbreekt in de afweging voor de oost-zuid zijde de gevolgen voor camping Zeeburg. Haar toegang en bereikbaarheid voor (vracht)auto, fietsers en wandelaars, de aanwezigheid van diverse bebouwing, kano-steiger en recreatieve voorzieningen. Alle aspecten komen in de knel. | 2. De gevolgen voor de camping zullen in het PlanMER per variant expliciet in beeld worden gebracht. Dit valt onder de criteria die in hoofdstuk 5 van de NRD zijn aangegeven. | 2.Geen |
| | 3. De oplossingen moeten niet alleen betrekking hebben om het eindbeeld, maar zeker ook antwoorden vinden op alle zaken gedurende de uitvoering van de bouw van de brug. Zonder die oplossingen voorzie ik continuïteitsproblemen voor de camping | 3. In het PlanMER komen ook de effecten in de bouwfase aan de orde. Dit is in de NRD aangegeven (paragraaf 5.1). | 3.Geen |
| | 4. In de scope ontbreekt volledig de huidige en toekomstige aanwezigheid van autoverkeer naar en van de bedrijven op de Zuider IJdijk en Diemerzeedijk. Camping Zeeburg is één van die bedrijven. Zonder garanties op een goede bereikbaarheid per ( vracht)auto voor gasten en leveranciers kan dit bedrijf niet bestaan. Op dit moment worden we al geconfronteerd met afsluitingen en wegomleidingen welke grote negatieve effecten hebben op de exploitatie. De ontsluiting voor autoverkeer moet in alle gevallen robuust zijn, d.w.z. geschikt voor zwaar en groot materieel. Allereerst omdat een recreatiebedrijf moet blijven kunnen investeren om aan de veranderende vraag van klanten te kunnen blijven voldoen. Bouwverkeer moet derhalve mogelijk blijven. Ander groot vrachtverkeer bestaat uit leveranciers, maar ook het verkeer van de jachthavens. | 4. De impact van de aanlegfase en de eindsituatie op het verkeer op de dijken wordt in het PlanMER onderzocht onder het thema Mobiliteit. In het PlanMER wordt specifiek ingegaan op de bereikbaarheid van bedrijven en voorzieningen, waaronder de camping. | 4.Geen |
| 8 | 1. Metro doortrekken is het enige volwaardige alternatief gezien het aantal mensen wat er in de toekomst komt wonen. Pont verbinding lost niet alles op. | 1. Een nieuwe metroverbinding is niet tijdig gereed. In de volgende fase wordt onderzocht of een eventuele nieuwe brug ook metro-geschikt moet zijn. | 1.Geen |
| | 2. Brug bouwen over het Amsterdam-Rijnkanaal en niet kijken naar de Amsterdamsebrug. | 2. Zie paragraaf 2.1 voor de toelichting op de fietsbrug Sluisbuurt-Sporenburg. | 2.Geen |
| | 3. Amsterdams planologisch prutswerk | 3. Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen. | 3.Geen |

| Nr | Zienswijze | Reactie | Aanpassing NRD |
|---|---|---|---|
| | 4. Het proces wordt gesaboteerd door mensen die geen fietsverkeer door hun wijk willen. De gemeente moet hier overheen stappen. Kortzichtig denken door de gemeente Amsterdam. | 4. De m.e.r.-procedure is bedoeld om transparant en herleidbaar keuzes te maken en daarbij de belangen af te wegen. Zie ook paragraaf 2.1 voor de toelichting op de fietsbrug Sluisbuurt-Sporenburg. | 4.Geen |
| | 5. We plempen deze gebieden vol met huizen en woontorens en we bannen de auto uit maar aan een volwaardig verbindingsalternatief wordt pas gedacht als het kalf verdronken is. | 5. Met het Mobiliteitsplan Zeeburgereiland-IJburg zorgt de gemeente ervoor dat het tempo van de ontwikkeling en het op tijd realiseren van voldoende bereikbaarheid op elkaar zijn afgestemd. | 5.Geen |
| | 6. Capaciteit tram 26 is niet toereikend voor wat de gemeente hier aan huizen wil bouwen, ook niet met dubbele tramstellen. | 6. Het vaststellen van de benodigde capaciteit van tramlijn 26 is onderdeel van de probleemstelling en wordt gekwantificeerd in fase 2b en beschreven in het PlanMER. | 6.Geen |
| 9 | Er komen steeds maar onderzoeken de laatste 5 jaar, maar resultaten komen er niet; het lijkt wel alsof de uitkomst van de onderzoeken niet het gewenste resultaat heeft en dan maar weer een nieuw onderzoek. | Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen. | Geen |
| 10 | Fietsbrug of pont is essentieel. Al helemaal als de Sluisbuurt straks af is. Graag z.s.m. die pont er laten komen. Groetjes een Zeeburgereiland bewoner. | Zie paragraaf 2.1 voor de toelichting over de besluitvorming over de tijdelijke pont. | Geen |
| 11 | Fietsbrug Sluisbuurt naar Sporenburg. Vanaf het begin van het proces een mogelijkheid en daarna zonder uitleg nooit meer besproken. De meest geschikte oplossing om gezinnen met de stad te verbinden opeens weg, waarom? | Zie paragraaf 2.1 voor de toelichting op de fietsbrug Sluisbuurt-Sporenburg. | Geen |
| 12 | 1. Wat ons betreft is een fietsburg vanaf Sluisbuurt naar Borneo een prima oplossing. Sluit een deal met de bewoners daar.<br>Een bewoonde brug hebben we ook voorbij zien komen, helemaal top, met een extra park erop. | 1. Zie paragraaf 2.1 voor de toelichting op de fietsbrug Sluisbuurt-Sporenburg. | 1.Geen |
| | 2. En dan op termijn een metrolijn naar IJburg. | 2. Een nieuwe metroverbinding is niet tijdig gereed. In de volgende fase wordt onderzocht of een eventuele nieuwe brug ook metro-geschikt moet zijn. | 2.Geen |
| 13 | Geen inhoudelijke reactie | Niet van toepassing<br>Geprobeerd is de indiener te achterhalen om zijn reactie als nog te ontvangen maar dat is niet gelukt. | Nee |

| Nr | Zienswijze | Reactie | Aanpassing NRD |
|---|---|---|---|
| 14 | Fietsers:<br>Ik kon in de notitie de Oranjesluis als fietsverbinding niet vinden. Wanneer deze (ooit) weer open gaat is dat een fijne verbinding met Noord, voor mensen die geen haast hebben. Doorstroming kan veel beter, wanneer er een fiets/wandelpad aan weerszijden van iedere sluiskolk wordt gemaakt. Hier is ruimte voor, fiets en voetgangers kunnen door elkaar (net als bij CS), en het is een prachtige plek. | Zie paragraaf 2.1 m.b.t. de recreatieve fietsverbinding over het sluiscomplex. Deze is inderdaad niet benoemd in de NRD en wordt toegevoegd | Ja, de wens voor het openstellen van de route wordt doorgegeven aan RWS. Als RWS deze route weer openstelt, wordt het als onderdeel van de referentiesituatie opgenomen. (NRD paragraaf 2.3) |
| 15 | Alstublieft in de plannen opnemen om op de Amsterdamsebrug de voetgangers te beschermen tegen de (toenemende hoeveelheid) fietsers. Langzamer rijdende fietsers geven vaak ruimte aan de elektrische- en sportfietsers. Daarbij maken ze dan ruim gebruik van het voetpad. Vooral bij laaghangende zon levert (mij) dat heel regelmatig gevaarlijke situaties op. Voorstel: maak een fysieke afscheiding tussen fietspad en voetpad. Dank voor uw aandacht. | Uw reactie onderschrijft de noodzaak van een vergroting van de capaciteit op de route over de Amsterdamsebrug. De interactie tussen fietsers en voetgangers wordt daarin meegenomen. Uw voorstel wordt doorgegeven aan de wegbeheerder om nader te onderzoeken/ af te wegen voor de huidige situatie. In het ontwerp van varianten in het PlanMER is veiligheid een ontwerpvereiste. In het PlanMER wordt dit verder toegelicht. | Geen |
| 16 | Zet flitspalenneer zodat auto's echt maar 50 rijden. Dan kunnen alle scooters op de weg ipv fietspad. Verder is er weinig mis met de brug. Ja het is druk, maar ja het is een stad. Vrachtverkeer moet er ook over blijven kunnen, ze mogen al niet door de Piet Heintunnel. Of maak de Piet Heintunnel toegankelijk voor vrachtverkeer zodat de brug voor personenvervoer wordt. | Handhaving van het regime op de brug en in de Piet Heintunnel valt buiten de scope van dit project. | Geen |
| 17 | 1. Bewoners begrijpen niet waarom de pont zo lang op zich laat wachten en u accepteert dat er extra auto kilometers gemaakt moeten worden om van ZBE en IJburg de rest van de stad te bereiken. En dan vaart de pont als in het goed heb niet 's avonds waarom je soms zelf vanuit je werk vaak niet meer op tijd bent om de laatste pont te halen.<br><br>2. Het is zeer spijtig om te vernemen dat wij een geïsoleerd eiland en wijk blijven en nog tientallen jaren moeten wachten voordat 7000 studenten en 25.000+ inwoners krijgen waar ze recht op hebben: onderdeel uitmaken van deze prachtige stad! | 1. Zie paragraaf 2.1 voor de toelichting over de besluitvorming over de tijdelijke pont.<br><br>2. Doelstelling van het project is dat de capaciteit voor fietsers en OV op tijd op orde is, dus meegroeit met de ontwikkeling van Zeeburgereiland. In hoofdstuk 1 van de NRD is dit toegelicht. In het PlanMER wordt dit ook cijfermatig verder onderbouwd. | Geen |

| Nr | Zienswijze | Reactie | Aanpassing NRD |
|---|---|---|---|
| 18 | Ik vind dat de voorgestelde (tijdelijke) pont tussen de Sluisbuurt en Sporenburg echt een definitieve pont moet zijn conform de adviezen van de Adviescommissie Oeververbindingen. Een definitieve pont voor langzaam verkeer (fietsers en voetgangers, dus geen scooters) is een noodzakelijke en prettige manier om het Centrum te bereiken waarbij de Amsterdamse brug ook enigszins ontlast wordt.<br><br>Een pont is ook een sociaal inclusievere manier om de overkant te bereiken aangezien veel ouderen de Amsterdamse brug te zwaar vinden (zeker bij harde tegenwind!). | Zie paragraaf 2.1 voor de toelichting over de besluitvorming over de tijdelijke pont.<br><br>Een definitieve pont is als maatregel opgenomen in het Mobiliteitsplan Zeeburgereiland-IJburg. Hierover is nog geen formeel besluit genomen. Zie ook paragraaf 2.1. | Geen |
| 19 | Een fietsbrug van Zeeburgereiland naar Oostelijk havengebied is voor mij de meest logische optie om de bereikbaarheid en leefbaarheid van Zeeburgereiland te verbeteren. | Zie paragraaf 2.1 voor de toelichting op de fietsbrug Sluisbuurt-Sporenburg | Geen |
| 20 | Ik ben niet helemaal op de hoogte van alle plannen. Ik wil alleen aangeven, dat ik graag tram 26 in zijn huidige vorm hou. En dat ik graag een brug of pont naar Sporenburg zou zien. | Tram 26 blijft rijden en is in het PlanMER een onderdeel van de referentiesituatie.<br>Zie paragraaf 2.1 voor de toelichting over de besluitvorming over de tijdelijke pont.<br>Zie paragraaf 2.1 voor de toelichting op de fietsbrug Sluisbuurt-Sporenburg. | Geen |
| 21 | 1. Ondanks dat in de NRD een aantal waardevolle alternatieven worden voorgelegd en in de onderliggende stukken die ter kennisgeving aan de raad zijn aangeboden de nut en noodzaak voor goede fietsverbindingen wordt onderstreept, vinden wij dat de Reikwijde Detailniveau, hierna te noemen als NRD, meer ambitie behoeft ten aanzien van fietsgebruik. Voor een goede bereikbaarheid per fiets acht de Fietsersbond Amsterdam in ieder geval de volgende maatregelen noodzakelijk:<br><br>■ Het vergroten van de capaciteit van de Amsterdamsebrug, met bij voorkeur een nieuwe brug naast of nabij de bestaande brug.<br>■ Een ongelijkvloerse kruising met de IJburglaan.<br>■ Verbeteringen van het aansluitende netwerk.<br>■ Nu alvast kleine infrastructurele maatregelen (KIM) nemen bij aanlandingen van de Amsterdamsebrug. | 1. De door u voorgestelde maatregelen worden in het onderzoek betrokken. Dit is in de NRD aangegeven.<br>De ongelijkvloerse kruising met de IJburglaan maakt deel uit van het project Cruciale Mijl IJburglaan. De kleine infrastructurele maatregelen (KIM) uit het Mobiliteitsplan zijn benoemd in de NRD en worden in het project meegenomen. | 1.Geen |

| Nr | Zienswijze | Reactie | Aanpassing NRD |
|---|---|---|---|
| | **2. Algemene reactie op de NRD**<br>De NRD heeft een sterke focus op het OV en in veel mindere mate op de fiets. De Fietsersbond Amsterdam onderkent de nut en noodzaak van het verbeteren van het openbaar vervoer voor het Zeeburgereiland en IJburg, maar het veel hogere aandeel van de fiets in de modal split zijn onzes inziens voorzieningen voor fietsers veel bepalender voor de bereikbaarheid van IJburg en Zeeburgereiland. Dit belang zien wij onvoldoende terug in de NRD.<br><br>Andere punten van kritiek op NRD is deze volgens ons nog onvoldoende een verbinding vormt tussen de verschillende onderzoeken en mogelijk ingrepen in de infrastructuur van het Zeeburgereiland en dat voor een goede verbinding van het Zeeburgereiland de scope veel breder zou moeten liggen. | 2. Het project HOV Verbinding Zeeburgereiland richt zich op de bereikbaarheid van dit gebied per openbaar vervoer en op de fiets, specifiek via de route Amsterdamsebrug. Het is niet het verbindende project tussen alles wat er speelt op Zeeburgereiland. Het Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland en het Mobiliteitsplan Zeeburgereiland-IJburg zijn bovenliggende meer integrale plannen waarbinnen de afstemming plaats vindt. Het Mobiliteitsplan bevat een groot aantal fietsmaatregelen. Een deel van deze fietsmaatregelen is onderdeel van de scope van het project Verbinding Zeeburgereiland. Andere maatregelen worden in andere projecten opgepakt. | 2.Geen |
| | **3. Stel de fiets centraal en ontwikkel vanuit dat oogpunt de oplossingen**<br>Niet alleen de Fietsersbond Amsterdam is van mening dat de fiets centraal wordt gesteld, ook de Commissie m.e.r. stelt dit voor als één van de uit te werken alternatieven . Dat betekent in ieder geval een forse opwaardering van de fietsroute via de Amsterdamsebrug, bij voorkeur zien wij deze gerealiseerd in de vorm van een nieuwe brug naast of nabij de bestaande brug omdat dit meer mogelijkheden geeft ten aanzien van inpassing en aansluitingen.<br><br>In het bijzonder willen wij aandacht schenken aan de notitie 'Cruciale Mijl', hierin worden meerdere mogelijkheden onderzocht voor het geheel of gedeeltelijk ondergronds brengen van de IJburglaan. De huidige fietsroute via de IJburglaan heeft een zeer lage verblijfskwaliteit en de doorstroming en opstelruimte bij het kruispunt van de IJburglaan en Zuiderzeeweg is ondermaats en daarnaast ook onveilig door de slechte afstelling van de verkeerslichten van tram en auto. Een ander risico voor de doorstroming en veiligheid van langzaam verkeer is dat de regeling van de verkeerslichten op dit kruispunt de prioriteit geeft aan de doorstroming van autoverkeer in de Piet Heintunnel en vanaf de afrit van de A10. Om zowel prettig op als over het Zeeburgereiland te lopen en te fietsen zijn één of meerdere ongelijkvloerse, op maaiveld gelegen oversteken, over de IJburglaan van cruciaal belang. | 3. De door u gevraagde opwaardering van de Amsterdamsebrug, bijvoorbeeld in de vorm van een nieuwe brug naast de bestaande, wordt in het project onderzocht. De ongelijkvloerse kruising van de fietsroute met de IJburglaan is onderdeel van het project Cruciale Mijl IJburglaan en loopt een afzonderlijk traject met een afzonderlijke besluitvorming. Uw signaal is onder de aandacht gebracht van de betreffende projectorganisatie. | 3.Geen |

| Nr | Zienswijze | Reactie | Aanpassing NRD |
|---|---|---|---|
| | 4. In de NRD wordt aangegeven dat er aanvullend aan de verbetering van de fietscapaciteit van de Amsterdamsebrug aanvullende maatregelen worden uitgewerkt, complementair hieraan willen wij de volgende suggesties doen:<br>a. Fietsbrug(gen) voorzien van afscherming van wind.<br>b. De verbinding met de Bob Haarmslaan uitvoeren met hellingen in plaats van trappen.<br>c. Het vergroten van de capaciteit van de Nesciobrug of het aanleggen van een extra fietsbrug tussen de Nesciobrug en Amsterdamse brug. | 4. De suggesties a en b worden in het PlanMER onderzocht. Maatregelen op de Nesciobrug vallen buiten de scope van dit project. Een extra fietsbrug tussen de Amsterdamsebrug en de Nesciobrug in aanvulling op een eventuele nieuwe fietsbrug naast de Amsterdamsebrug is binnen dit project niet aan de orde. | 4.Geen |
| | **5. Het omliggende netwerk behoeft ook een forse upgrade**<br>In de NRD worden een aantal maatregelen uitgewerkt zoals aanpassingen van knelpunten in de Indische Buurt. De Fietsersbond Amsterdam herkent de volgende knelpunten en mogelijke oplossingsrichtingen:<br>a. Het optimaliseren voor fietsers van het kruispunt Zuiderzeeweg, Zeeburgerdijk en Insulindeweg. Bij de recente reconstructie is alleen de doorstroming van het autoverkeer geoptimaliseerd.<br>b. Het voorzien in een kwalitatief hoofwaardige route via het Zeeburgerpad.<br>c. Het aanleggen van de 'missing link' van de Amsterdamse brug naar de Kramatweg en de Kramatweg opwaarderen voor fietsers.<br>d. Verruimen en waar nodig het verbeteren van het wegdek van de vrijliggende fietspaden langs de Zeeburgerdijk.<br>e. Optimalisatie oversteekbaarheid kruispunten op route via Zeeburgerpad.<br>f. Optimalisatie aansluiting route Zeeburgerpad op Amsterdamse Brug. | 5. Deze maatregelen worden in de volgende fase van het project nader onderzocht. Bij besluitvorming over het voorkeursalternatief wordt vastgesteld welke maatregelen wel en welke niet binnen het project worden meegenomen. | 5.Geen |
| | **6. Kansrijke alternatieven en varianten**<br>Veel van de in de NRD aangedragen fiets gerelateerde varianten en alternatieven zien wij als kansrijk. Wel hebben wij enige reserves t.a.v. de volgende punten. | 6.<br>a. Alle beschreven opties worden in het PlanMER onderzocht. Uw voorkeur nemen wij voor kennisgeving aan.<br>b. In paragraaf 2.1 is nader ingegaan op de besluitvorming over de tijdelijke pont en de tijden waarop deze vaart.<br>c. Deze worden in het PlanMER betrokken, bijvoorbeeld een herverdeling van de verkeersruimte op de brug. | 6.Geen |

| Nr | Zienswijze | Reactie | Aanpassing NRD |
|---|---|---|---|
| | a. Voor een nieuwe brug worden 4 varianten genoemd, de Fietsersbond Amsterdam heeft een voorkeur voor een lengte van 100 meter ten opzichte van 130 meter vanwege de betere ruimtelijke inpassen, maar bovenal de voorkeur voor een brug die niet hoger is dan de huidige 9,1m (wat ook de maatgevende hoogte is op het Amsterdam Rijnkanaal) omdat een hogere brug minder bruikbaar is voor fietsende kinderen en ouderen. Een voor iedereen goed bruikbare brug is imperatief omdat bruggen de enige vaste verbindingen vormen tussen IJburg en Zeeburgereiland met de rest van de stad.<br>b. De tijdelijke pontverbinding kan voor een deel van de gebruikers meerwaarde bieden, maar met de voorgestelde frequentie en tijden waarop de pont beschikbaar is, heeft deze maar een zeer beperkte vervoerswaarde voor bewoners van het Zeeburgereiland en IJburg.<br>c. Varianten waarbij de oplossing wordt gezocht op basis van de bestaande Amsterdamsebrug zonder verbredingen. | | |
| | **7. Afgevallen alternatieven en varianten**<br>De Fietsersbond Amsterdam betreurt dat het aanleggen van een extra brug tussen Zeeburgereiland en het Oostelijk Havengebied op dit moment niet kansrijk is, maar het alternatief in de vorm van een tunnel heeft voor ons niet de voorkeur. Wel moet worden onderkent dat het niet realiseren van deze brug een veel grotere druk geeft op zowel de Amsterdamsebrug als de kruispunten aan de uiteinden van deze brug en daarmee verbeteringen noodzakelijk maakt. | 7. In paragraaf 2.1 is nader ingegaan op de fietsbrug Sluisbuurt-Sporenburg. De extra druk op de Amsterdamsebrug die hierdoor ontstaat wordt in het PlanMER meegenomen. | 7.Geen |
| | **8. Beoordelingscriteria**<br>a. In de modal split t.a.v. bewoners en gebruikers van het Zeeburgereiland heeft de fiets het grootste aandeel, daarom zou de vervoerswaarde van de fiets prioriterend moeten zijn in het opstellen van de uitgangspunten.<br>b. Kernopgaven sluiten uitstekend aan bij fiets, hoe beter de verbinding met IJburg hoe meer gunstige effecten.<br>c. Veel fietsverkeer vanaf IJburg naar de rest van de stad en vice versa gaat via het Zeeburgereiland, dit moet ook mee worden genomen in de vervoerswaarde voor fietsers. | 8. Uw suggesties betreffen uitwerkingen van de criteria zoals in de NRD zijn aangegeven en zullen daarbij worden meegenomen. In het PlanMER wordt in detail naar deze elementen gekeken. | 8.Geen |

| Nr | Zienswijze | Reactie | Aanpassing NRD |
|---|---|---|---|
| | d. Beoordeling op basis van VMA is een goede basis, maar moet wel worden geijkt aan een meer gedetailleerde tellingen, prognoses en ontwikkelingen. Advies is om een gevoeligheidsanalyse bij 5 tot 10% extra in de modal split ten koste van OV en auto. | | |
| | **9. Proces**<br>Het proces is te traag ten opzichte van zowel de huidige als toekomstige ontwikkeling van het fietsgebruik en de toegenomen snelheidsverschillen op het fietspad alsmede de capaciteit van het kruispunt Zuiderzeeweg en IJburglaan. De (tijdelijke) pontverbinding tussen Zeeburgereiland en het Oostelijk Havengebied heeft een te lage vervoerswaarde en capaciteit om een substantiële bijdrage te leveren aan de verbindingen van en naar het Zeeburgereiland. | 9. Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen. | 9.Geen |
| | **10. Bereikbaarheid en veiligheid fietsverkeer op het Zeeburgereiland op korte termijn**<br>Tijdens recente werkzaamheden aan de Amsterdamsebrug en Zuiderzeeweg was de veiligheid, vindbaarheid en bruikbaarheid van de omleidingsroutes veelal beneden elk peil. Eén van de oorzaken die wij willen aanwijzen is dat het verzorgen van omleidingsroutes werd geregeld door elke individuele civieltechnisch aannemer en dat er vanuit gemeente of stadsdeel weinig tot geen regie leek te zijn. De Fietsersbond Amsterdam wil dan ook met node aandacht vragen voor de vele onveilige en onwenselijke situaties die voor fietsers kunnen ontstaan ten gevolge van de nog te verrichten bouwwerkzaamheden en grote infrastructurele werken. Hoewel dit deels is te ondervangen door het met voorrang uitvoeren van nieuwe fietsverbindingen mag veiligheid en comfort niet ondergeschikt zijn aan de belangen van uitvoerende partijen.<br><br>Ook doen wij het dringende verzoek om vooruitlopend op de planvorming een aantal zogenaamde kleine infrastructurele maatregelen (KIM) te nemen bij de directe aanlandingen van de Amsterdamsebrug. In de huidige situatie zijn de fiets- en voetpaden onderaan de bruggen, dit geldt voor beide uiteinden, krapper bemeten dan de aansluitende infrastructuur. Ook zou het gedeeltelijk wegsnoeien van begroeiing en betere verlichting de sociale veiligheid kunnen vergroten. | 10. Uw suggesties voor de periode van uitvoering worden betrokken bij de voorbereiding van de uitvoering. Uw suggesties voor korte termijnmaatregelen worden binnen de gemeente Amsterdam doorgegeven aan de wegbeheerder. | 10.Geen |

| Nr | Zienswijze | Reactie | Aanpassing NRD |
|---|---|---|---|
| | **11. Conclusie**<br>In het voorwerk wat nu is verricht ziet de Fietsersbond Amsterdam dat er veel aandacht is besteed aan de bereikbaarheid van het Zeeburgereiland en IJburg per fiets, maar ligt de focus van de NRD sterk op het OV. Ondanks dat fietsers niet wekelijks in het nieuws komen vanwege storingen en hun aanwezigheid wordt overstemd door het geraas van gemotoriseerd verkeer op de IJburglaan zijn fietsers de stille motor die het Zeeburgereiland en IJburg bereikbaar maken en houden. Met de nog forse groei van het aantal woningen in dit deel van de stad is de urgentie van het verbeteren van fietsvoorzieningen hoog en zou met spoed moeten worden opgepakt. Tenslotte willen wij in een stad met beperkte budgetten niet onvermeld laten dat investeringen in fietsinfrastructuur in verhouding tot het aantal gebruikers veel minder kostbaar zijn dan het aanleggen van OV- en auto infrastructuur. | 11. Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen. | 11.Geen |
| 22 | Hierbij mijn observaties en zienswijze. | | |
| | 1. Als ik het goed heb begrepen is de notitie NRD de invulling van fase 2a die de gemeente Amsterdam volgt bij besluitvorming inzake infrastructuur. | 1. Dat is juist. | 1.Geen |
| | 2. Mijn hoofdlijn is het belang van alternatieve verbindingen op Zeeburgereiland. Alternatief in de zin van ov en fiets als de auto niet kan of mag (bewoners). De NRD is gericht op ov, de fietser komt er bekaaid van af. Niet alleen in 2040 of 2030, maar ook in de komende jaren. De Amsterdamse brug voldoet niet aan het criterium veilig (snorscooters, voetgangers) en met de werkzaamheden in de komende 10 jaar zal het hier regelmatig bal zijn. Een fietsbrug naar het OHG is noodzakelijk. Zeer gewenst omdat de fietsroute dan het knelpunt Zuiderzeeweg / IJburglaan kan omzeilen. En een fietsbrug kan (nautisch wel). | 2. Zie paragraaf 2.1 voor de fietsbrug Sluisbuurt-Sporenburg | 2.Geen |
| | 3. Van de bewoners van IJburg begrijp ik dat de Nesciobrug te krap is. Een Amsterdamsebrug die vastloopt biedt dan zéker geen soelaas. | 3. Mede om deze reden wordt een capaciteitsuitbreiding van de Amsterdamsebrug onderzocht. De Nesciobrug valt buiten de scope van het project vanwege de geringe relatie met Zeeburgereiland. Het signaal dat deze te krap is wordt herkend en is onder de aandacht<br>gebracht van het Mobiliteitsplan Zeeburgereiland-IJburg. In dat kader worden naar de omvang van dat probleem en mogelijke oplossingen onderzocht. | 3.Geen |

| Nr | Zienswijze | Reactie | Aanpassing NRD |
|---|---|---|---|
| | 4. De aanvullende maatregelen zijn volstrekt niet overtuigend. Deze hadden al kunnen worden doorgevoerd! Zij bieden echter nog steeds geen soelaas voor veiligheid (fiets/ scooter/voetganger) en comfort. Het Nieuwe Diep is vergeleken met een rechtstreekse fietsbrug naar het OHG een overbodige barrière voor fietsers over het ARK . Als de gemeente echt weerstand wil opwekken moet het argument gezondheid van stal worden gehaald: gezond om extra te trappen. | 4. Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen. | 4.Geen |
| | 5. De NRD is eenzijdig gericht op het ov. De fietser lift hooguit mee. En dan alleen als er een extra brug komt (Amsterdamsebrug). | 5. De studie is gericht op (H)OV- én fietsoplossingen. In de studie zijn ook specifieke doelstellingen voor het verbeteren van de fietsverbindingen opgenomen. | 5.Geen |
| | 6. Er zijn zeer veel alternatieven onderzocht. Dit is toe te juichen: de stad maakt zijn dynamiek, sociaal, cultureel en economisch waar, door interactie in persoon. Daarvoor is fysieke infrastructuur vereist. De uitkomst is echter voorspelbaar als tunnels te duur zijn, fietsverbindingen door een tunnel worden uitgesloten en alleen korte-termijn (financiële) winst telt.<br><br>Hieronder puntsgewijs mijn zienswijze: | 6. Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen. | 6.Geen |
| | 7. De gemeente heeft onvoldoende tijdig plannen gemaakt voor de verbinding Zeeburgereiland. Kan de gemeente aangeven wat hij precies verstaat onder “op tijd op orde”. Op tijd de ?juiste bereikbaarheid? Omdat de gemeente te laat is begonnen vervallen alternatieven op het Toetsresultaat Tijdigheid. Dit is zelfs een knock-out criterium. Hieronder zijn alternatieven die vanuit de lange termijn (capaciteit en betrouwbaarheid) op deze manier nooit zullen worden gerealiseerd. Het Toetsresultaat tijdigheid belemmert het nemen van voor de lange termijn (die met 2030 al snel is) noodzakelijke beslissingen. | 7. “Op tijd op orde” betekent dat de infrastructuur meegroeit met de vervoersvraag en dus met de ontwikkeling van het gebied. In fase 1 was dit een knock-outcriterium om te voorkomen dat onderzoek wordt gedaan naar oplossingen die niet tijdig functioneel kunnen zijn. | 7.Geen |
| | 8. Ons gemeentebestuur heeft bij de totstandkoming van de commissie d' Hooghe en het vervolg daaraan het democratische proces niet gevolgd. In het advies van de commissie m.e.r. op de notitie Verbinding Zeeburgereiland Kansrijke Oplossingen: | 8. Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.<br><br>Voor de besluitvorming over de fietsbrug Sluisbuurt-Sporenburg wordt verwezen naar paragraaf 2.1. | 8.Geen |

| Nr | Zienswijze | Reactie | Aanpassing NRD |
|---|---|---|---|
| | 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.[1]<br><br>[1] Bestuurlijke akkoorden/besluiten en adviezen vallen hier dus niet onder<br>In hoofdstuk 2 wordt de motivatie van de commissie d' Hooghe (geen fietsbrug) herhaald zonder dat het college hier een beoordeling van geeft. Het is onjuist dat vanwege nautische redenen geen fietsbrug mogelijk is. Daarnaast hangt de permanente pontverbinding in de lucht omdat RWS zich hierover nog een oordeel voorbehoudt (over "7 jaar").<br><br>De Tijdelijke Pontverbinding stopt na 7 jaar. In de planning staat nu 2028/29 als start uitvoering https://www.amsterdam.nl/projecten/zeeburgereiland-onderzoek-<br><br>ov/#PagCls_16290444 . Dit betekent dat met een aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid de gemeente afstevent op een verkeersinfarct Zuiderzeeweg en IJburglaan. Tegen die tijd is elke wijziging aan de infrastructuur onmogelijk omdat de deze kruising van alle kanten druk en essentieel is.<br><br>Het laten vervallen van een fietsbrug van het Zeeburgereiland naar het OHG is vanuit risicomanagement het meest kortzichtige besluit dat de gemeenteraad kan nemen (april 2021). De oproep die tegelijkertijd werd gedaan om zo snel mogelijk met de Oostbrug (dit is de brug over het IJ, de Amsterdamsebrug ligt verder naar het oosten) te beginnen is een uiting van cognitieve dissonantie. Dit is te lezen als een bezwaar tegen het laten vervallen van het alternatief van een fietsbrug van het Zeeburgereiland naar het OHG in de NRD. Argument voor het alsnog opnemen is het kennelijke voornemen om de versmalling in het ARK ongedaan te maken en zelfs te verbreden tot 130m in plaats van 100m (zie ook 6).<br><br>Bijkomend argument voor het alsnog meenemen van een extra fietsbrug is de sociale veiligheid. Vrouwen geven expliciet aan dat zij de route over de Amsterdamsebrug 's avonds aan de oostkant als zeer onveilig ervaren. Bij een fietsbrug voert de route door het OHG | | |

| Nr | Zienswijze | Reactie | Aanpassing NRD |
|---|---|---|---|
| | direct door bewoond gebied, bij de Amsterdamsebrug moet je langs het Flevopark of Zeeburgerdijk. | | |
| | 9. De gemeente stelt zich ongelooflijk slap op tegenover RWS. Wat krijgt Amsterdam in ruil voor alle bij voorbaat concessies? En wat krijgt Zeeburgereiland daarvan?<br><br>Tot nu toe is in alle publieke uitingen gezegd dat de gewenste verbreding van het Amsterdam-Rijn kanaal tot 100m zou gaan. In de NRD gaat het ineens over een verbreding tot 130m. Dit zou zeer vergaande gevolgen hebben voor de bomenrijke dijk en de achterliggende camping.<br><br>Erger, het heeft er alles van weg dat de gemeente deze verbreding al heeft weggeven zonder er wat voor terug te vragen. Een tweede offer van Zeeburgereiland;<br>Hierbij maak ik bezwaar tegen het bij voorbaat door de gemeente inplannen van een brug die 130m ARK overspant.<br><br>nb In de Klankbordgroep Fietsverbinding Oost gold de lange overspanning voor een fietsbrug naar het RWS als een bezwaar. | 9. Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.<br><br>Een eventuele verbreding van het Amsterdam-Rijnkanaal is geen onderdeel van dit project. Het initiatief hiervoor ligt bij het Rijk. Vooralsnog zijn er geen concrete plannen om het kanaal ter plekke te verbreden, maar om desinvesteringen te voorkomen is het wel verstandig om daar rekening mee te houden. Daarom worden varianten met een verschillende kanaalbreedte onderzocht. De door u genoemde effecten komen daarbij aan de orde. | 9.Geen |
| | 10. De mogelijkheid van een tunnel en van een brug bij de Oranjesluizen wordt zonder veel omhaal afgeserveerd. Wel extra ligplaatsen. Niet duidelijk waarom een tunnel nautisch niet zou kunnen. Simpeler bij de Schellingwouderbrug? Met de Sluisbuurt?<br>De kennelijk gewenste reconstructie van de Oranjesluizen 2030 wordt niet benut om ruimte te zoeken!; | 10. Een tunnel of een brug bij de Oranjesluizen draagt niet bij aan de verbinding tussen Zeeburgereiland en het centrum. Richting Noord is er vooralsnog geen tekort aan OV- en fietscapaciteit. Desondanks kan de route over de sluizen een interessante aanvullende recreatieve fietsroute zijn. Zie hiervoor ook paragraaf 2.1. | 10.Geen |
| | 11. Meetup ZBE van donderdag 9 september geeft RWS een goednieuwsshow weg over de geplande Corridorcentrale Scheepvaart Amsterdam (CCSA). Kennelijk heeft de gemeente hier ook al mee ingestemd. Prima, maar als er van hieruit de vaarwegen tot Tiel in de gaten mee kunnen worden gehouden, dan is het toch ook wel mogelijk om 50 meter verder de ruime bocht IJ – ARK voldoende in de gaten te houden zodat er een brug(pijlers) kan komen. Dat kan al bij een verbreding tot 100m, laat staat 130m.<br>De termen die hierbij worden gebezigd: een rustig vaarbeeld. Zelfde term – rustige wijk (Sporenburg) – leiden tot de conclusie dat alles rustig moet blijven behalve Zeeburgereiland; | 11. Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen. | 11.Geen |

| Nr | Zienswijze | Reactie | Aanpassing NRD |
|---|---|---|---|
| | 12. Terzijde: in 2020 werd de doorgang over de Oranjesluizen afgesloten vanwege corona. Sinds 18 juni 2021 vanwege een veiligheids-risico. De gemeente vraagt kennelijk niet aan RWS wat dat risico dan inhoudt. Ook niet wanneer het onderzoek is afgerond? | 12. Zie het antwoord bij pt 10 m.b.t. de Oranjesluizen. | 12.Geen |
| | 13. Hierbij maak ik bezwaar tegen het laten vervallen in alle varianten van een tunnel voor de fiets. Als het al zo zou zijn dat de Vaarrichtlijnen bruggen overal en nergens (Zeeburgereiland - IJburg) onmogelijk maken of dat een kanaal moet worden overbrugd van 130 meter en/of 11,35m doorvaarhoogte dan dienen tunneloplossingen serieuzer te worden onderzocht. Fietstunnels komen in meer steden in de wereld voor en een fietstunnel zou dan wel eens second best (brug first | 13. Een lange fietstunnel is onderzocht in het kader van het programma Fietsverbindingen Oost. Dit is nader toegelicht in paragraaf 2.1 | 13.Geen |
| | 14. Het advies van de Adviescommissie Oeververbindingen noemt honderd meter als gewenste overspanning. In het in PBI2a gemaakte ontwerp van de brug is op basis van eisen uit de Richtlijn Vaarwegen uitgegaan van een mogelijke toekomstige verbreding van het Amsterdam-Rijnkanaal op deze locatie naar 130 meter best) kunnen zijn.<br><br>Gaat Amsterdam nu met commissie d' Hooghe als bijbel op steden-conferenties het evangelie tegen fietstunnels verkondigen (Antwerpen, Rotterdam) met: “Fietstunnels met aangename hellingen zijn, onvermijdelijk, heel erg lang. Ze hebben te kampen met gebrekkige zichtbaarheid - er zijn verticale en/of horizontale bochten, waardoor gebruikers het einde of het begin van de tunnel niet altijd kunnen zien. Dit gebrek aan overzicht kan leiden tot onveilige en onwenselijke situaties. De ervaring van sociale onveiligheid maakt zulke tunnels dan ook erg onaantrekkelijk.”<br><br>Als het economisch belang hiervan zo groot is, wellicht een regionaal of landelijk belang, dan zijn hiervoor ook financiële mogelijkheden te vinden. De ?grens van financiële haalbaarheid van € 200 mln wordt nergens onderbouwd. De kosten moeten tegenover de baten worden gezet. Vervolgens kan pas worden gekeken naar financiering(smogelijkheden). | 14. Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen. Zie paragraaf 2.1 over de reden waarom een fietstunnel niet nader wordt onderzocht. | 14.Geen |
| | 15. De gemeente doet bij de planning en uitvoering niet aan risicomanagement. De real life lessen van de coronapandemie, met de mond beleden door het gemeentebestuur, worden niet toegepast. | 15. Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen. | 15.Geen |

| Nr | Zienswijze | Reactie | Aanpassing NRD |
|---|---|---|---|
| | Bij de planning van capaciteit ontbreekt het aan het volgende: o Modelonzekerheid: het Verkeersmodel Amsterdam is gericht op projecties van autoverkeer op een gemiddelde doordeweekse dag. De modal split (auto/fiets/ov) is een input op basis van mechanische veronderstellingen. | | |
| | 16. Fietsintensiteit is dus een slag in de lucht. Op het Zeeburgereiland is het fietsverkeer in de weekenden bijkans intensiever dan door de week;<br><br>De afgelopen 4 jaar zijn er frequent fiets-tellingen uitgevoerd op Zeeburgereiland en directe omgeving. Bij navraag kan niemand antwoord geven op de vraag of en hoe deze tellingen worden gebruikt voor (!)bijstelling van fietsverkeer. In de nota staat "nu ongeveer 5.000". Van belang is ook hoeveel zijn dit er in de spits. Uit de nota of gesprekken met vertegenwoordigers van de gemeente geeft niemand blijk van besef van de drukte op de Amsterdamsebrug tussen 8u en 9u (piekcapaciteit!). Ook wordt niet benoemd dat naast de fietsdrukte en tempoverschil er ook snorscooters op het fietspad rijden. Daarbovenop nog rijdt iedereen over het voetgangersdeel: dit levert gevaarlijke situaties op. Nog 10 jar laten voortduren?!<br><br>Idem geen besef van de grote drukte op de Nesciobrug.<br><br>Ik loop regelmatig hard en ik schrik als ik een fietser op de Benno Premselabrug tegenkom. Het is dus een voltrekt loze opmerking om te stellen dat je over deze laatste brug naar Diemen, Weesp en Muiden kunt. Je kunt hierover ook doorfietsen naar Rome. Hoeveel fietsers doen dit Kortom geen enkele blijk van enig benul van de feitelijke drukte en de routes die fietsers nemen; | 16. Het oplossen van de door u aangegeven problematiek voor fietsers is één van de doelstellingen van het project. Dit is aangegeven in hoofdstuk 1 van de NRD. In het PlanMER wordt gebruik gemaakt van beschikbare teldata. | 16.Geen |
| | 17. Veiligheid op de Amsterdamsebrug . Dit is een route voor vrachtverkeer voor gevaarlijke stoffen. Bij een botsing tussen een auto en/of vrachtauto is de rand onvoldoende en worden deze op het fiets/voetpad gekatapulteerd. Dit is een onverantwoord risico bij de toegenomen drukte. | 17. Veiligheid is een belangrijk aandachtspunt bij de beoordeling van de huidige situatie en de alternatieven in het op te stellen MER. | 17.Geen |
| | 18. MKBA: p4 Bijlage 1: "tot 2038 treedt er geen capaciteitsknelpunt op in de IJtram" Ik zou het gemeentebestuur willen uitnodigen om dit op Zeeburgereiland - IJburg | 18. Capaciteitsuitbreiding van lijn 26 wordt buiten dit project onderzocht en indien nodig uitgevoerd door VRA en GVB. | 18.Geen |

| Nr | Zienswijze | Reactie | Aanpassing NRD |
|---|---|---|---|
| | rechtstreeks tegen bewoners te zeggen. Een fundamenteel onbegrip bij technische onderlegde deskundigen van onzekerheid en risico en piekbelasting. Het lijkt me van essentieel belang om de mogelijkheid van opwaardering van tram 26 onverwijld te onderzoeken (Alternatief 18). 25% meer capaciteit klinkt als muziek in de oren. | | |
| | 19. De afgelopen vijf jaar is geen van de projecten op Zeeburgereiland op tijd afgerond. Dat is alleen een punt als er geen beheersmaatregelen worden getroffen op de risico's van vertragingen op belangrijke onderdelen van het functioneren van Zeeburgereiland. Risicomanagement is onzichtbaar in de criteria (en wordt dus niet meegewogen!). | 19. Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen. | 19.Geen |
| | 20. Consequent is in de klankbordgroep fietsverbinding Oost en bewoners-bijeenkomsten alleen gesproken over aantal huizen en inwoners. Nu wordt voor het eerst erkend dat fietsintensiteit ook wordt bepaald door aantal studenten/ scholieren op het ZBE ! "Door een toename van circa 45.000 inwoners, 10.500 arbeidsplaatsen en 12.500 leerlingen (onder andere van Hogeschool InHolland) op Zeeburgereiland en IJburg fase 1 en 2" Deze 12.500 leerlingen en studenten zijn bovengemiddeld aangewezen op de fiets. | 20. Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen. | 20.Geen |
| | 21. De bewoners van Zeeburgereiland worden flink afgeknepen in het gebruik van auto. Dit heeft als consequentie dat bewoners zijn aangewezen op ov en fiets. Op het moment dat het ov vastloopt (zowel inhoud van alternatieven als wijze waarop nu gepresenteerd), en dit gaat dit in de komende 5 jaar gebeuren, moet je met de fiets. Ook (inclusief en sociaal!) voor mensen met een kleine beurs moet de fiets op Zeeburgereiland een alternatief zijn. Het beheersen van het risico van geen vervoersalternatief, zelfs niet de fiets, is te lezen als een bezwaar tegen het laten vervallen van het alternatief van een fietsbrug van het Zeeburgereiland naar het OHG in de NRD.<br>Argument voor het alsnog opnemen van een fietsbrug naar het OHG is dat in de projecties van de gemeente het fietsverkeer onjuist is gemodelleerd en in het bijzonder de fietsdruk als gevolg van de grote aantallen studenten en scholieren niet meeneemt.<br><br>Argument voor het alsnog opnemen van een fietsbrug naar het OHG is dat in de projecties van de gemeente het fietsverkeer onjuist is | 21. Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.<br><br>Voor de besluitvorming over de fietsbrug Sluisbuurt-Sporenburg wordt verwezen naar paragraaf 2.1. | |

| Nr | Zienswijze | Reactie | Aanpassing NRD |
|---|---|---|---|
| | gemodelleerd en in het bijzonder de fietsdruk als gevolg van de grote aantallen studenten en scholieren niet meeneemt.<br><br>Argument voor het alsnog opnemen van een fietsbrug naar het OHG is het onverantwoorde risico als gevolg van vrachtverkeer en auto-ongelukken die op het fiets/voetpad belanden.<br><br>Additioneel argument voor het alsnog opnemen is het managen van de risico's gedurende een periode van minstens 10 jaar van de bouwwerkzaamheden op Zeeburgereiland, in de Sluisbuurt, aan de Amsterdamsebrug , aan de kruising Zuiderzeeweg / IJburglaan en aan de IJburglaan voor het OV. Dan is een fietsbrug het enige alternatief.<br><br>Het argument dat RWS nautisch geen mogelijkheid ziet voor een fietsbrug naar het OHG is onjuist. | | |
| | 22. Ten aanzien van het doel van "Verbinding Zeeburgereiland" meerdere reisdoelen<br><br>In de enquêteresultaten van juni dit jaar is duidelijk naar voren gekomen dat er behoefte is aan een betere, robuuste verbinding richting centraal. "De consultatie heeft geleid tot een beperkt aantal aanvullingen.- p21" Waarom gaat de NRD zo uitgebreid in op verbindingen richtingen Amstel/Zuid, Noord en Diemen. Toch niet omdat dit uit de enquête kwam?!<br><br>https://zeeburgereiland.nl/message/60938/is-uw-reisgedrag-door-de-coronacrisis-veranderd-?fbclid=IwAR30zFymOdaeZ_-FMdAeCeGQZBLq7Q7hgw7y3iCx_0cnGk0KCTFPGqk-wxA | 22. In de studie zijn meerdere richtingen onderzocht om op een transparante wijze te kunnen beoordelen en te kunnen trechteren naar een voorkeursalternatief. In het PlanMER wordt de volgende stap uitgevoerd en worden de voorgaande stappen opnieuw inzichtelijk gemaakt. | 22.Geen |
| | 23. De samenhang tussen de gemeentelijke plannen wordt niet zichtbaar gemaakt Ook bij het afknijpen van autogebruik voor bewoners is er binnen de verkeersdruk op Zeeburgereiland een verband tussen auto-, ov- en fietsverkeer. De nog vast te stellen beleidskaders op stedelijk niveau -Omgevingsvisie Amsterdam 2050, Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland, Beleidsnota 30km in de stad, Gemeentelijke Hoofdgroenstructuur en last but not least het Project Cruciale Mijl (lees: zorg dat als prioriteit 1 auto's onbelemmerd over ZBE kunnen rijden) etc. zouden de bepaling van het voorkeursalternatief mee moeten bepalen. | 23. De samenhang tussen de gemeentelijke plannen is vastgelegd in de Mobiliteitsvisie Zeeburgereiland-IJburg en in het Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland.<br>Automaatregelen inclusief het eventueel opheffen van P&R vallen buiten de scope van het project, maar worden wel als raakvlak meegenomen omdat ze invloed hebben op de vraag van de reiziger. | 23.Geen |

| Nr | Zienswijze | Reactie | Aanpassing NRD |
|---|---|---|---|
| | Voorzieningen die verkeer aantrekken niet wenselijk. Hoe zit het dan met de 3 P&R's, inclusief touringcars. Het is efficiënter als bezoekers van buiten Amsterdam direct per trein naar Centraal, Zuid of Muiderpoort reizen i.p.v. de druk op tram 26 verhogen.<br><br>Leefbaarheid, luchtkwaliteit etc. zijn ook van belang voor Zeeburgereiland.<br><br>In de nota (en tijdens bijeenkomsten) wordt (met onwaarschijnlijke naïviteit van de stedelijke planners) gesteld: er zijn zoveel wensen ten aanzien van ruimtegebruik op ZBE. Er (Ruimtelijk Kader) moeten keuzen worden gemaakt. Afwegingen: stedelijke woonwijk of de stad als geheel.<br><br>Neen, deze zijn al gemaakt: woningen, startblok, studentenwoningen, basisscholen, middelbare scholen, Urban Sports Zone en Hogeschool Inholland. Bewoners, scholieren, studenten en bezoekers moeten van A naar B en over ZBE . Geen auto, onbetrouwbare tram 26 (niet pas in 2030 tegen grenzen3) dan moet er gefietst kunnen worden. Niet naar Diemen of Weesp, maar over het ARK naar centrum.<br><br>Een simpele oplossing is het opheffen van P&R I en II op Zeeburgereiland. Vanuit de lange termijn zijn deze strijdig met Amsterdam autoluw. Bij de inrichting van de kruising (onderdeel van Cruciale Mijl) waarbij prioriteit moet worden gegeven aan ov en fiets vormen deze een onnodig knelpunt. Dit geldt ook voor de langjarige periode van werkzaamheden.<br><br>24. Het rapport NRD en de bijlagen zijn volledig opgesteld (en ondertekend) door externen van het ingenieursadviesbureau Sweco. In hoeverre en hoe is dit stuk ambtelijk beoordeeld? Zijn de alternatieven en varianten en beoordelingscriteria ambtelijk vastgesteld? | 24. De alternatieven en varianten zijn ambtelijk beoordeeld en bestuurlijk vastgesteld met het vrijgeven van de NRD (zie hoofdstuk 1 van deze Nota) en eerder de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen. In paragraaf 3.1 van de NRD is dit toegelicht.<br><br>Deze Nota van Beantwoording maakt deel uit van de bestuurlijke vaststelling van de definitieve NRD door de gemeenteraad. | 24.Geen |
| 23 | Gewoon toch een hoge fietsbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal richting Java langs het water. Net als op die mooie animatie van Zeeburgereiland. Kortste route naar centrum vanuit Zeeburgereiland. Scheepvaart kan toch ook prima onder de Amsterdamsebrug door en onder de fietsbrug naar IJburg. | Zie paragraaf 2.1 voor de toelichting op de fietsbrug Sluisbuurt-Sporenburg. Dit betreft ook andere aanlandingspunten voor een brug in het Oostelijk Havengebied. | Nee |

| Nr | Zienswijze | Reactie | Aanpassing NRD |
|---|---|---|---|
| | Dus kan een fietsbrug ook prima aan de andere kant. Geen gemits en gemaar met onderzoeken die zeggen dat dit niet kan vanwege scheepvaart. Dat is complete onzin!<br>Alleen de fietsersbrug niet weer door Fransen laten maken want die snappen niet dat je geen haakse bocht aan het einde van een brug hebt waar je net flinke vaart hebt naar beneden. | | |
| 24 | 1. Doortrekken van tramlijn 1 of 3 via een nieuwe brug naast de Amsterdamsebrug wordt in de notitie het meest kansrijk genoemd. Een groot nadeel hiervan is het beslag dat deze brug zal leggen op het groen, met name als de nieuwe brug over en naast het Flevopark gaat. Aan de andere kant is immers geen ruimte want daar staan huizen. | 1. De effecten van de varianten op het groen zijn globaal onderzocht en beschreven en worden in het PlanMER nader geanalyseerd. Dit is in de NRD aangegeven. | 1.Geen |
| | 2. Nergens is onderbouwd hoeveel mensen deze tramlijn gaat vervoeren. Hoeveel bewoners gaan er van en naar de Indische Buurt of de Dapperbuurt? Waarom zouden deze aantallen toenemen? Uit de cijfers van het mobiliteitsplan Zeeburgereiland en IJburg blijkt dat 0,13e deel van allen reisbewegingen naar oost gaat, waarvan slechts 0,2 deel met het openbaar vervoer. Oftewel 2,6% van alle reisbewegingen gaat van en naar oost en daarvoor zou dan een hele brug moeten worden aangelegd? | 2. In de NRD is aangegeven hoeveel reizigers er worden verwacht. In de onderliggende rapportage is dit onderbouwd. | 2.Geen |
| | 3. Wellicht zijn er argumenten voor een directe tramverbinding met het NS / Metronetwerk. De IJtram voorziet hierin voor een grot deel. Voor een ander deel lijkt het veel logischer om aan te sluiten bij het Amstelstation of station Duivendrecht. Een massieve tram verbinding met metrokwaliteit lijkt dan meer voor de hand te liggen, bijvoorbeeld vanaf het Zeeburgereiland , langs de A10 richting Amstelstation. Dit alternatief wordt alleen als busverbinding geschetst over de A10. Beter zou zijn om een extra brug naast de Zeeburgerbrug aan te leggen, een alternatief dat in het hele plan niet voorkomt. Langs de Amsterdamsebrug zou dan kunnen worden volstaan met het aanleggen van een extra fiets of voetgangersbrug als oplossing voor het toenemend fietsverkeer. Een dergelijke verbinding zou bovendien een echt alternatief kunnen bieden voor lijn 26. Niet duidelijk wordt hoe een ov verbinding via een nieuwe Amsterdamsebrug kan concurreren met lijn 26, die immers directe aansluiting biedt op tal van mogelijkheden. | 3. Een tramverbinding langs de A10 is naar aanleiding van uw suggestie alsnog onderzocht. Dit is als alternatief 14b verwerkt in de definitieve NRD en de Onderzoeksrapportage. De conclusie is dat dit geen kansrijk alternatief is vanwege de combinatie van hoge realisatiekosten (vanwege een lange nieuwe brug) en geringe vervoerwaarde.<br><br>Een nieuwe tramverbinding over de Amsterdamsebrug is, als deze er zou komen, niet concurrerend met lijn 26 maar aanvullend, om tot een robuuster netwerk te komen. Dit is toegelicht in de NRD, paragraaf 2.3 (referentiesituatie). | 3. Ja, het alternatief is toegevoegd in hoofdstuk 3 van de NRD. |

| Nr | Zienswijze | Reactie | Aanpassing NRD |
|---|---|---|---|
| | 4. In de notitie worden aantallen nieuwe reizigers per dag genoemd. De vraag is hoe reëel deze aantallen zijn. Nergens kan dus worden beoordeeld hoe realistisch deze beoordelingscriteria zijn. Dit geldt overigens ook voor de effecten op ruimtelijke kwaliteit. Van een extra Amsterdamsebrug wordt bijvoorbeeld gesteld dat deze geen effect heeft op de social cohesie en veiligheid en dat deze stedenbouwkundig positief bijdraagt. De bewoners langs de huidige Amsterdamsebrug weten wel beter. | 4. Het aantal te verwachten reizigers is gebaseerd op modelberekeningen met het Verkeersmodel Amsterdam. Een modelberekening geeft geen zekerheid, maar wel een uitkomst die goed bruikbaar is om alternatieven tegen elkaar af te wegen. Op basis van tellingen en ontwikkelingen in het Mobiliteitsplan wordt het verkeersmodel regelmatig gevalideerd en geactualiseerd. In het PlanMER wordt een toelichting op het model en de gehanteerde aannames opgenomen. De andere genoemde effecten worden in het PlanMER nader uitgewerkt. | 4.Geen |
| | 5. De notitie maakt keuzes voor nieuwe verbindingen tussen Zeeburgereiland / IJburg en de rest van Amsterdam. Niet duidelijk wordt waarom er grotere of kleinere verkeersstromen zullen ontstaan. Zo wordt er wel gesproken over de bereikbaarheid van oost (voor de bewoners van Zeeburgereiland en IJburg), maar niet over de aantallen bewoners die vanuit de stad (bijvoorbeeld van oost) de eilanden zouden willen bezoeken. Als we de aantallen die in de notitie genoemd staan serieus nemen rijst de vraag of de 'ontvangende' stadsdelen deze aantallen wel aankunnen. Bovendien: als we de aantallen afzetten tegen de percentages die in het mobiliteitsplan worden vermeld komen er wel heel vreemde absolute waardes uit. | 5. De NRD geeft aan welke keuzes de gemeente inmiddels heeft gemaakt en welke nog te maken zijn. In het voorgaande antwoord is ingegaan op het gehanteerde verkeersmodel. In het PlanMER wordt hier nader op ingegaan. Ook worden in het PlanMER modellen voor geluid en luchtkwaliteit gebruikt om concrete uitspraken te doen over effecten van een intensivering van het aantal trams. | 5.Geen |
| | 6. Er wordt voor het ontwikkelen van varianten erg veel belang gehecht aan een tramverbinding via een nieuwe Amsterdamsebrug, terwijl dit een zeer beperkt deel van het probleem oplost. Het lijkt beter een dergelijke robuuste investering op effectiever traject in te zetten. | 6. Het tot nu toe uitgevoerde onderzoek geeft aan dat de route via de Amsterdamse-brug voor een nieuwe tram het meest kansrijk is. Daarnaast zijn er andere oplossingen nodig zoals aanvullende busroutes en maatregelen voor het fietsverkeer. | 6.Geen |
| 25 | De komende jaren zullen de aantallen bewoners en bezoekers van het Zeeburgereiland en IJburg stijgen waardoor ook de mobiliteitsvraag toeneemt. Het is daarom belangrijk de verbindingen met deze gebieden te versterken. Als Dagelijks Bestuur van Stadsdeel Oost onderschrijven we dan ook dat we op tijd de juiste bereikbaarheid moeten realiseren die de gebieds-ontwikkelingen van nu én in de toekomst mogelijk maakt en faciliteert. Hoe eerder dit gerealiseerd kan worden des te beter.<br><br>Als stadsdeel zijn we goed betrokken bij het proces en de planvorming. Wel wil het DB een aantal aandachtspunten meegeven: | | |

| Nr | Zienswijze | Reactie | Aanpassing NRD |
|---|---|---|---|
| | **1. Summiere aandacht voor kansen fiets**<br>In het stuk worden de kansen voor verbindingen met het openbaar vervoer uitgebreid besproken. De kansen die er mogelijk zijn voor fietsverbindingen komen hierdoor niet nadrukkelijk naar voren, terwijl dit wel opgenomen is als doelstelling. Aangezien Amsterdam en daarmee ook stadsdeel Oost ambities heeft voor een autoluwe stad, zouden wij graag zien dat de fiets een centrale rol krijgt binnen de NRD en niet meegenomen wordt als meekoppelkans. Daarbij is het ook van belang in te gaan op de veranderingen in typen fietsen die zich vandaag de dag voordoen, zoals de elektrische fietsen, en de verschillende snelheden waarmee zij zich verplaatsen.<br><br>Een knelpunt momenteel is de Amsterdamse brug. Fietsers, snor- en bromfietsen delen het smalle fietspad wat leidt tot gevaarlijke situaties. Ook de aanlandingen van de brug, zowel in de Indische buurt als op het Zeeburgereiland, zijn nu al problematisch gezien het vele verkeer. Het verzoek aan het college is om te kijken naar of er mogelijkheden zijn voor het afwaarderen van de auto en/of het verlagen van de snelheid zodat brom- en snorfietsers verplaatst kunnen worden naar de rijbaan, en naar de capaciteit van de brug in zijn geheel en hoe we ruimte kunnen geven aan alle verkeersdeelnemers. | 1. De fiets is niet alleen meegenomen als meekoppelkans. In de NRD is aangegeven dat ook zelfstandige oplossingen voor de fiets worden onderzocht, zoals een nieuwe fietsbrug naast de Amsterdamsebrug. In de analyse wordt rekening gehouden met de diversiteit aan fietsers en fietsen. De problemen in het op de Amsterdamsebrug aansluitende fietsnet worden tevens nader onderzocht, zowel in de Indische buurt als op Zeeburgereiland.<br><br>In het Mobiliteitsplan Zeeburgereiland-IJburg is niet gekozen voor het afwaarderen van de brug voor het autoverkeer. Het verlagen van de snelheid komt aan de orde in de generieke aanpassing naar 30 km/uur binnen de gemeente. | 1. Ja, in paragraaf 4.2.3 is een figuur met een zoekgebied voor een afzonderlijke fietsbrug naast de Amsterdamsebrug opgenomen. |
| | 2. Een kans die onbenut blijft in het stuk zijn de fiets- en voetgangersverbindingen via het sluizencomplex Schellingwoude. Er wordt wel ingegaan op het feit dat ov-verbindingen op deze locatie niet kansrijk zijn, maar onduidelijk is of dit ook geldt voor fiets- en voetgangersverbindingen. Als dagelijks bestuur zouden wij graag zien dat onderzocht wordt of er mogelijkheden zijn om de route langs het sluizencomplex Schellingwoude te verbeteren voor fietsers en voetgangers. | 2. De gemeente Amsterdam heeft de wens om de verbinding over de sluizen weer open te stellen neergelegd bij Rijkswaterstaat. Zie ook paragraaf 2.1. | 2. Ja, de wens voor het openstellen van de route wordt doorgegeven aan RWS. Als RWS deze route weer openstelt, wordt het als onderdeel van de referentiesituatie opgenomen. (NRD paragraaf 2.3) |

| Nr | Zienswijze | Reactie | Aanpassing NRD |
|---|---|---|---|
| | 3. Betrek ook bewoners van de Indische buurt als experts van de omgeving | 3. In het onderzoek betrekken we bewoners/ omwonenden, ook van de Indische buurt. Dat gebeurt als er een eerste beeld is van de nader te analyseren effecten van de varianten en voordat er een voorkeursalternatief wordt gekozen. | 3.Geen |
| | 4. Het DB wil benoemen dat dit traject samenhangt met het traject voor het Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland.<br><br>Het is van belang de leefbaarheid op het Zeeburgereiland te behouden en te verbeteren. Maar ook voor de Indische buurt geldt dat naar het aspect leefbaarheid gekeken moet worden. De plannen hebben immers grote impact op dat gebied, met name op de ruimte onder en rond het talud. Daar is op dit moment al sprake van overlast. Het is van belang de verbinding tussen buurten te leggen, niet alleen qua mobiliteit, maar ook op andere aspecten. | 4. De samenhang met het traject voor het Ruimtelijk Kader is evident en wordt door ons bewaakt. De effecten op de leefbaarheid zijn een belangrijk element in het onderzoek gedurende de volgende fase, evenals het inventariseren van kansen om met het project de leefbaarheid te verbeteren. | 4.Geen |
| | 5. In de stukken mist het DB een participatief onderdeel bij de uitwerkingen van de verschillende varianten en welke impact de verschillende varianten hebben op de omgeving. We zien dat in de stukken vooral expertbeoordelingen worden meegenomen op het gebied van leefbaarheid (denk aan: bezoekersaantallen, geluid, luchtkwaliteit, sociale veiligheid). Wij zouden graag zien dat naast bewoners, ondernemers en bezoekers van het Zeeburgereiland, ook mensen uit de Indische buurt in de onderzoeksfase een rol krijgen als experts van het gebied. Hierdoor houdt men bij de uitwerking van de plannen meer rekening met de beleving van hen en is de omgeving betrokken. | 5. Zie ook het antwoord bij punt 3. De wijze waarop bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden uit de omgeving worden betrokken wordt nader uitgewerkt. | 5. Ja, in de definitieve NRD wordt nader ingegaan op de participatie. (hoofdstuk 6) |
| 26 | Bij deze mijn reactie op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Verbinding Zeeburgereiland. Ik ben blij te lezen dat mijn gemeente werk maakt van betere bereikbaarheid van Zeeburgereiland. Het aantal varianten waar naar is gekeken heeft mij positief verrast, zeker wat betreft OV. Daarnaast heb ik ook een aantal opmerkingen over de inhoud, als ook over enkele opmerkingen over wat niet genoemd staat.<br><br>Met die algemene brede opmerkingen zou ik willen beginnen: | | |

| Nr | Zienswijze | Reactie | Aanpassing NRD |
|---|---|---|---|
| | 1. De verhouding varianten voor OV en voor fiets is een beetje uit het lood. Bovendien is de oplossing voor fietsers een brug die er nu al ligt, maar met breder fietspad, en wordt deze oplossing vooral aangedragen voor als koppelvoordeel van een nieuwe trambrug. Het geeft het gevoel dat fietsers er nogal bekaaid vanaf komen.<br><br>NB: Bij het aannemen van het plan voor de Sluisbuurt (incl. parkeernorm van 0.3!) werd het "een echte fietsbuurt" genoemd. Niet "een echte OV-buurt". | 1. De fiets is niet alleen meegenomen als meekoppelkans. In de NRD is aangegeven dat ook zelfstandige oplossingen voor de fiets worden onderzocht, waaronder een nieuwe fietsbrug naast de Amsterdamsebrug. In de definitieve NRD is een zoekgebied voor een mogelijke nieuwe fietsbrug als illustratie opgenomen. In het PlanMER wordt rekening gehouden met de diversiteit aan fietsers en fietsen. De problemen in het op de Amsterdamsebrug aansluitende fietsnet worden tevens nader onderzocht, zowel in de Indische buurt als op Zeeburgereiland. | 1. Ja, een illustratie van het zoekgebied nieuwe fietsbrug is opgenomen in paragraaf 4.2.3 |
| | 2. Ondanks dat 2040 (dan wel 2050) klinkt als ver in de toekomst is het dat niet. Ik denk dat het gevaar groot is dat er nu plannen worden gemaakt die zijn toegesneden op de huidige verwachte verkeersvraag. Dat is efficiënt, maar zorgt ervoor dat we bij iedere verdere groei opnieuw vastlopen. Zorg liever voor een oplossing die makkelijk(er) verder kan worden uitgebreid (bv. een tramtunnel 1b of 2b waar later, ooit, een metro door kan rijden) | 2. De plannen zijn niet gebaseerd op de huidige vervoersvraag, maar op de vervoersvraag die in 2040 wordt verwacht. In de beoordeling wordt ook gekeken naar mogelijkheden om oplossingen uit te breiden bij een toenemende vervoersvraag. | 2.Geen |
| | 3. Er is eerder dit jaar een enquête gehouden onder bewoners, daar kwam uit dat een nieuwe (fiets)verbinding vooral richting Centrum/ Oostelijk Havengebied moest gaan, niet parallel aan de A'damse brug naar de Indische buurt. Wat is hiermee gedaan? Als ik deze notitie lees schijnbaar weinig? | 3. In paragraaf 2.1 is ingegaan op de besluitvorming over de fietsbrug Sluisbuurt-Sporenburg. | 3.Geen |
| | 4. In vervoersmodellen wordt nooit de wisselwerking tussen goede verbindingen en vervoersvraag meegenomen, en dit leidt tot een onderschatting van de baten. Als het OV van Zeeburgereiland naar Oud Oost, de Pijp, het Waterlandplein, Diemen, en Zuidoost beter wordt zorgt dat voor meer interactie, meer potentie voor winkels, voor verenigingen, en een betere, verbonden stad. | 4. De door u genoemde baten van een goed OV-systeem worden herkend en in de volgende fase nader onderzocht. Ze spelen een rol in de beoordeling van de alternatieven en de keuze van het voorkeursalternatief. | 4.Geen |
| | 5. In de nieuwe omgevingsvisie voor 2050 is tot doel gesteld in Amsterdam meerdere centra te laten ontstaan (oa. Zuidoost). Er wordt echter weinig aandacht besteed aan de verbinding met Zuidoost (wat met IC-station Bijlmer-Arena ook de druk kan verlichten van de verbinding Zeeburgereiland - CS). Is een verbinding langs de A10 en de Gooiseweg misschien mogelijk? | 5. Er komt een nieuwe HOV-verbinding tussen IJburg en BijlmerArenA. Deze wordt in het PlanMER meegenomen als onderdeel van de autonome ontwikkeling.<br><br>Er zijn daarnaast busverbindingen over de A10 in het onderzoek meegenomen. De toegevoegde waarde voor Zeeburgereiland is beperkt, mede vanwege het risico op vertraging op de A10. | 5.Geen |

| Nr | Zienswijze | Reactie | Aanpassing NRD |
|---|---|---|---|
| | 6. Een perspectief op de capaciteit van tram 26 dat ontbreekt is het vervoer van mindervaliden, mensen met kinderwagens, en mensen met fiets. Zelfs wanneer er plek genoeg is, is er soms geen plek voor een van hen. Ik heb meer dan eens jonge ouders gesproken die zeiden al >30 minuten te wachten op plek, zelfs op momenten zonder vertraging.<br><br>Dan enkele specifieke punten: | 6. De toegankelijkheid van lijn 26 is een verantwoordelijkheid van en aandachtspunt bij GVB. Deze reactie wordt doorgegeven aan GVB. | 6.Geen |
| | 7. De lang onderzochte fietsbruggen naar het OHG lijken compleet afgeserveerd op basis van het advies van de commissie d'Hooghe (blz 17). Het kromme is echter dat door de commissie d'Hooghe varianten zijn voorgesteld die acceptabel waren voor Rijkswaterstaat (zie ingevoegd plaatje, variant Oranje)!<br><br>Deze variant is echter af geserveerd vanwege bewonersprotest van Sporenburg, zo valt te lezen in documenten van de commissie d'Hooghe: "Een fietsbrug is inpasbaar binnen de huidige nautische randvoorwaarden (..) Vanuit stedelijke inpasbaarheid lijkt deze route echter niet erg realistisch, gelet op de impact op de bestaande omgeving." Kortom: het is de gemeente Amsterdam zelf geweest (!) die deze mogelijkheid de nek om heeft gedraaid. Sindsdien wordt er een flurry aan drogredenen aangevoerd waarom een brug niet zou kunnen (straten op Borneo te nauw/grond op Cruquius niet in handen van gemeente/grote overspanning nodig/ nautische veiligheid/lage vervoerswaarde).<br><br>Onzin! Voeg deze variant opnieuw toe aan de te onderzoeken mogelijkheden! | 7. In paragraaf 2.1 is ingegaan op de besluitvorming over de fietsbrug Sluisbuurt-Sporenburg en andere aanlandingsplaatsen in het Oostelijk Havengebied. | 7.Geen |
| | 8. Bij het kader van ontwikkelingen wordt de verbreding van het ARK wel genoemd, maar ik lees nergens dat de huidige A'damse brug moet worden afgebroken. Een simpele blik op de huidige brug toont echter aan dat als het kanaal moet worden verbreed, de hoofdoverspanning ook moet worden vergroot, en daarmee is een nieuwe A'damse brug nodig. | 8. Er is geen concreet plan om het Amsterdam-Rijnkanaal te verbreden. Als een dergelijk plan wordt ontwikkeld hoort het aanpassen (af afbreken en vernieuwen ) van de Amsterdamsebrug bij dat plan. Het is geen onderdeel van het project Verbinding Zeeburgereiland.<br><br>Bij de keuze van het voorkeursalternatief wordt besloten hoe om te gaan met | 8.Geen |

| Nr | Zienswijze | Reactie | Aanpassing NRD |
|---|---|---|---|
| | | een eventuele verbreding van het kanaal op langere termijn. Dat hangt mede af van de inhoudelijke keuze van het voorkeursalternatief. | |
| | 9. De permanente pontverbinding (Sluisbuurt - OHG) die er na 2027 moet komen is nog nooit getoetst bij Rijkswaterstaat, dat is enkel gedaan voor de huidige tijdelijke pontverbinding. Het lijkt me goed dat nu te doen, en deze pont onderdeel te maken van deze analyse. Kan een permanente pont op die plek over het ARK? Hoe frequent, en hoeveel uur per dag? | 9. In de analyse wordt zowel gerekend met als zonder definitieve pont Sluisbuurt-OHG. Zie paragraaf 2.1 voor de besluitvorming over de pont. | 9.Geen |
| | 10. Mocht een fietsbrug naar het OHG niet lukken, dan lijkt een fietstunnel in het verlengde van de IJburglaan naar Sporenburg een goed alternatief. Om onbegrijpelijke redenen zijn tunnels altijd af geserveerd als onwenselijk, terwijl ze veel beter zijn dan enkel een nieuwe (of een tweede?) Amsterdamse brug.<br><br>Rotterdam en Antwerpen laten al jaren zien dat sociale veiligheid in een fietstunnel prima samen kunnen gaan, door goede verlichting en cameratoezicht. Amsterdam bruist van de creativiteit en (design)kwaliteit, dan moet er van een fietstunnel toch ook iets te maken zijn?!<br><br>Wees creatief! Geef er feesten in het weekend! Geef kunstenaars er de ruimte!<br><br>Ook het argument van lage vervoerswaarde is onzin, want dit is net zo goed (als niet meer) van toepassing op de voorstellen voor de A'damse brug (die er al ligt). Zelfs als het hoogteverschil groter is dan bij een brug, is het beter dan 2km omfietsen. Ook zal het de druk op de A'damse brug verlichten. | 10. In de NRD is aangegeven waarom een tunnel alleen voor fietsers niet als een realistisch alternatief wordt gezien. Dis is nader toegelicht in paragraaf 2.1 van deze Nota van Beantwoording. | 10.Geen |
| | 11. Mocht ook dat niet werken, dan lijkt het mij goed de voorkeursvariant brug Sluisbuurt - Sporenburg nog eens te onderzoeken, inclusief de door RWS geëiste grote overspanning. Hier vindt u een voetgangersbrug met een overspanning van 400 meter (!), gebouwd nog geen 10 jaar geleden voor omgerekend 31 mln €. Zelfs als het veel duurder wordt lijkt het mij het geld waard! | 11. In paragraaf 2.1 is ingegaan op de besluitvorming over de fietsbrug Sluisbuurt-Sporenburg. | 11.Geen |
| | 12. Bij variant 1a/2a, het doortrekken van Tram 1/3 over een brug staat in de bijlage 'Tijdigheid: voor 2025 operationeel.' Ik wil niet lullig overkomen, en niks ten nadele van jullie vernuft, maar dit lijkt mij ietwat optimistisch. | 12. Uw citaat betreft een inschatting uit een eerdere projectfase (PBI1) welke inmiddels niet meer actueel is. In dezelfde factsheets is onder toets op doelbereik PBI2a een recentere indicatie (voor 2030 technisch realiseerbaar) . | |

| Nr | Zienswijze | Reactie | Aanpassing NRD |
|---|---|---|---|
| | Als een van beide opties voor die tijd is gerealiseerd stuur ik een paar flessen goede wijn.<br><br>Hier laat ik het voor nu bij, ik wens jullie veel succes bij het verwerken van alle reacties, en ik kijk uit naar een geweldig verbonden Zeeburgereiland! | gegeven. In het PlanMER wordt een nieuwe inschattong van de realisatietermijn opgenomen. | 12.Geen |
| 27 | Als direct betrokkenen willen wij, de bewoners van de Zeeburgerdijk en de Flevoparkweg direct naast de Amsterdamse brug aan de zijde van de Indische buurt, graag van de gelegenheid gebruik maken om te reageren op de notitie Reikwijdte en Detailniveau Verbinding Zeeburgereiland. | | |
| | 1. De ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau lijkt te redeneren vanuit met name het Zeeburgereiland en lijkt uit het oog te verliezen dat er twee kanten zijn waar de brug landt. Dit is het Zeeburgereiland, maar ook de Indische Buurt. Wij als bewoners verzoeken u om de NRD uit te breiden met de zijde van de Indische buurt waar wij wonen. Hiervoor doen we de volgende tekstvoorstellen. | 1. Er is zeker sprake van het besef dat een brug of tunnel twee kanten heeft en aan beide zijden ingepast moet kunnen worden. Het beeld in de NRD kan ontstaan door de focus op de opgave: de bereikbaarheid van Zeeburgereiland. Maar uiteraard mag dit niet tot onwenselijke effecten in de Indische buurt leiden en ook in de NRD is aangegeven dat bijvoorbeeld voor fietsers ook knelpunten in de Indische buurt nader worden onderzocht en aangepakt. | 1.Geen |
| | 2. Eerdere reacties zijn niet meegenomen Allereerst concluderen we met spijt dat Amsterdam de brieven van de bewoners aan de Amsterdamse brug in de Indische Buurt naar aanleiding van Plan d'Hooghe of het eerder opgestelde Ambitiedocument Omgeving Flevopark van stadsdeel Oost, niet lijkt te hebben meegenomen in deze concept NRD. Deze stukken zijn bij u bekend Uiteraard kunnen we deze brieven opnieuw toezenden op verzoek. Onze opmerkingen op de ontwerp NRD liggen voor een deel in het verlengde van deze eerdere reacties van onze buurt op deze twee stukken. | 2. De inhoud van deze brieven is bekend bij het projectteam en gaan in op aspecten van woon- en leefmilieu. Deze worden in het PlanMER verder geanalyseerd. Het Ambitiedocument Omgeving Flevopark zal worden betrokken in de inpassing van brugvarianten in de volgende fase. | 2. Ja, het Ambitie-document Flevopark is toegevoegd in de paragraaf Overige raakvlakken (2.2.12) in de NRD |
| | Algemeen | | |
| | 3. Wij gaan er vanuit dat bij de uit te voeren MER naar de te nemen maatregelen en scenario's wordt uitgegaan van de toename met 70.000 bewoners. | 3. Conform de NRD wordt uitgegaan van een groei tussen 2018 en 2040 met ruim 20.000 woningen tot in totaal 31.600 woningen op Zeeburgereiland en IJbrug. In totaal wonen er dan circa 70.00 mensen in dit gebied. | 3.Geen |
| | 4. Paragraaf 2.2.4 Ruimtelijk kader voor Zeeburgereiland<br>Het is gewenst om ook een Ruimtelijk kader voor de zijde Indische buurt -omgeving Amsterdamse brug- op te stellen waar de planvorming voor de vernieuwde Amsterdamse brug aan getoetst kan worden. Mogelijk kan het | 4. Het opstellen van een dergelijk kader is niet de rol van het project. Indien dit gewenst is, is het aan Stadsdeel Oost om hier een initiatief in te ontplooien.<br><br>In het PlanMER wordt ingegaan op de effecten van de alternatieven op de ruimtelijke kwaliteit, | 4.Geen |

| Nr | Zienswijze | Reactie | Aanpassing NRD |
|---|---|---|---|
| | -aangepaste- Ambitiedocument Flevopark en omgeving van stadsdeel Oost hiervoor als input worden gebruikt. | ook in de Indische buurt. In de NRD is dit aangegeven in paragraaf 5.2 (plan- en studiegebied) en paragraaf 5.4 (effecten) . | |
| | 5. Paragraaf 2.2.9 en 2.2.10<br>Ook aan de zijde van de Indische Buurt de Natura 2000, de natuurnetwerken, GHS en GES op de kaart toevoegen. | 5. De uitsneden uit de bronbestanden zullen worden vergroot om een groter deel aan de westzijde van het Amsterdam-Rijnkanaal in beeld te brengen. | 5. Ja, aanpassing figuur 2.6. |
| | 6. Paragraaf 2.2.12 Overige raakvlakken<br>Gebiedsontwikkeling in de omgeving van de Amsterdamse brug toevoegen. In de omgeving van en onder de Amsterdamse brug aan de zijde van de Indische buurt wordt nagedacht over de plek en positie van de openbare ruimte onder de Amsterdamse Brug, het Flevopark zwembad, de sporthal Zeeburg en de gebruiksfunctie van het Nieuwe Diep etc..<br><br>Onderdeel van deze gebiedsontwikkeling Indische buurt is ook de wijze van voorsorteren van het onderliggende fietsnet op de toekomstige vernieuwde brug. Op dit moment liggen er smalle bochtige fietspaadjes als entree naar of van de brug die doorsneden worden door andere infrastructuur, is sprake van een drukke kruising met de Th. K. van Lohuizenlaan en zijn er smalle fietspaden op de Zeeburgerdijk. Deze opgave is spannend omdat de fysieke ruimte beperkt is. | 6. De relatie met deze ontwikkelingen zal in het PlanMER aan de orde komen. Ze worden als raakvlak toegevoegd in de NRD. | 6. Ja, de gebiedsontwikkeling Indische buurt is toegevoegd in paragraaf 2.2.12 als relevant raakvlak. |
| | 7. Paragraaf 2.4 Doelstelling verbetering Verbinding Zeeburgereiland<br>De suggestie is om de volgende doelstelling toe te voegen;<br>■ Verbeteren en borgen van de leefbaarheid van de huidige en toekomstige bewoners om en nabij de Amsterdamsebrug (leefbaarheid betreft onder meer het beperken van geluidshinder en het borgen van een zo'n goed mogelijke luchtkwaliteit, verhogen van de kwaliteit openbare ruimte en de sociale veiligheid);<br>■ De suggestie is om de volgende doelstelling bij zowel fiets- als openbaar vervoer uit te breiden; Een inpasbare oplossing binnen de kaders voor nautische veiligheid en de ruimtelijke kwaliteit van de Indische Buurt, Zeeburgereiland en IJburg.<br><br>Een inpasbare oplossing binnen de kaders voor nautische veiligheid en de ruimtelijke kwaliteit van de Indische Buurt, Zeeburgereiland en IJburg. | 7. Zoals hierboven is aangegeven vormt ook de ruimtelijke kwaliteit van de Indische buurt een kader voor de toetsing van de alternatieven. Dit is in de NRD nadrukkelijker aangegeven in de aanduiding van het plan- en studiegebied in paragraaf 5.2.<br><br>Het oplossen van bestaande problemen in de leefbaarheid binnen de Indische buurt behoort niet tot de doelstellingen van dit project. Die doelstellingen worden niet aangepast. | 7. Ja, de Indische buurt is specifieker benoemd als studiegebied. |

| Nr | Zienswijze | Reactie | Aanpassing NRD |
|---|---|---|---|
| | 8. Paragraaf 3.2.1 Alternatieven en varianten Openbaar vervoer<br>Het ontbreekt op dit moment aan een onderbouwing dat het gewenst en noodzakelijk is om het openbaar vervoer te organiseren door toevoeging van trams over de brug naast de inzet van bussen. Het verzoek is om deze onderbouwing toe te voegen. | 8. Deze onderbouwing is opgenomen in de Onderzoeksrapportage PBI2a, het achtergrondrapport bij de NRD. De conclusie is dat een nieuwe tram meerwaarde biedt en vanuit exploitatie kansrijk is. De wenselijkheid en noodzakelijkheid wordt in het PlanMER opnieuw beoordeeld, meer gedetailleerd en met meer cijfers onderbouwd. Nut en noodzaak komt dus in het PlanMER nader aan de orde. kwantitatiever. | 8.Geen |
| | 9. De indruk bestaat dat variant 1 d waarin een combinatie wordt gemaakt van een tunnel en brug niet is beschouwd. De tunnel heeft de breedte van de Spaarndammertunnel en is bestemd voor autoverkeer. De brug wordt bestemd voor openbaar vervoer, langzaam verkeer en nood- en hulpdiensten. Is het mogelijk om deze variant alsnog te beschouwen en eventueel toe te voegen vanwege met name aspecten als geluidshinder, luchtkwaliteit -inclusief graffitispuiters onder de brug- en de kwaliteit van de openbare ruimte (inclusief gebrek aan sociale veiligheid en rondzwervend afval). In de huidige situatie heeft de gemeente grote problemen om de openbare ruimte onder de brug goed te beheren en de sociale veiligheid te borgen. De zorgen zijn groot dat dit probleem verder toeneemt als de brug wordt vernieuwd.<br><br>10. Zijn er naast verbreding van de brug en tunnel ook alternatieven beschouwd waarin verder de hoogte in wordt gegaan? Een soort van overloop die desgewenst in de loop van de tijd kan worden uitgebreid indien dit noodzakelijk is vanwege de toename van het verkeer?<br><br>11. 3.4.1 Openbaar vervoer Alternatieven en varianten richting centrum<br>Variant tunnel lijkt af te vallen vanwege de kosten. Er is niet gewogen op de door de bewoners toegevoegde doelstelling verhogen en borgen leefbaarheid en kwaliteit openbare ruimte. | 9. Een combinatie van een autotunnel en het reserveren van de huidige brug voor OV en langzaam verkeer is niet beschouwd. Vanwege de constructieve belastbaarheid van de huidige brug is een tram op de huidige brug niet mogelijk. Een dergelijke combinatie biedt dus geen mogelijkheid om een tram te realiseren en voldoet daarmee niet aan de randvoorwaarden. | 9.Geen |
| | 12. 4.2.1 Nader te onderzoeken tramalternatieven met een nieuwe brug Varianten voor de locatie van de brug Op dit moment wordt door de huidige bewoners in de Indische buurt aan de A'damse brug aanzienlijke geluidsoverlast en luchtverontreiniging (fijn stof en NOx) ervaren vanwege de brug. Uit een recente toelichting van de gemeente bleek onder meer dat de WHO norm luchtkwaliteit voor fijn stof | 12. In het PlanMER worden de verschillende varianten nader onderzocht en afgewogen. De door u benoemde argumenten maken deel uit van de criteria die hiervoor in de NRD zijn opgenomen. Uw voorkeur wordt op dit moment voor kennisgeving aangenomen. | 12.Geen |

| Nr | Zienswijze | Reactie | Aanpassing NRD |
|---|---|---|---|
| | overschreden wordt. De bewoners gaan er vanuit dat de nodige verbreding van de Amsterdamse brug aan de zijde van het Flevopark -zuidzijde- plaatsvindt waar nu de trambanen liggen. De verbrede brug komt, als deze aan zijde van de sporthal/ woningen wordt verbreed, heel dicht bij de woningen en de sporthal te liggen, waarmee geluidsoverlast en luchtverontreiniging in de directe nabijheid van de bestaande woningen nog verder zullen toenemen. Dit is onaanvaardbaar. Daarbij komt dat aan de zuidzijde van het zwembad sowieso meer fysieke ruimte is, geen woningen aanwezig zijn en dat er herinrichting van dit gebied wordt voorbereid. Tot slot wordt opgemerkt dat er veel bestaande bomen en struiken –nu buffer tussen de woningen en de brug- moeten worden verwijderd in de openbare ruimte aan de noordzijde van de brug. | | |
| | 13. Varianten in indeling verkeersruimte over modaliteiten<br>Vanwege de door de bewoners toegevoegde doelstelling verhogen van de leerbaarheid, wordt verzocht om de posities langzaam verkeer, openbaar vervoer -tram of busbaan- en autoverkeer te herschikken. Vanwege geluidshinder en luchtkwaliteit wordt door de bewoners van de Indische buurt voorgesteld om op de Amsterdamse brug 'inwaarts te zoneren'. Dit kan door de voetgangers en fietsers aan de zijde van bestaande woningen te plaatsen, de busbaan dan wel trambaan -en nood- en hulpdiensten- daarnaast en aan de zijde van het Flevopark het autoverkeer. Daarnaast wordt gevraagd om te bezien of er snelheidsbeperkende maatregelen en/ of een geluidsscherm -zonder verdere aantasting van de woonkwaliteit- kunnen worden gerealiseerd. | 13. De door u geschetste variant wordt meegenomen in het PlanMER. Deze past binnen de variaties die in de NRD (paragraaf 4.2.1) zijn aangegeven. | 13.Geen |
| | 14. Varianten in inrichting van de openbare ruimte onder de brug<br>Het beheer van de grote openbare ruimte onder de huidige Amsterdamse brug aan de zijde van de Indische buurt is problematisch voor de gemeente en politie. Ons is niet bekend hoe dit aan de zijde van het Zeeburgereiland is. Bij vernieuwing van de brug wordt deze openbare ruimte nog groter, waardoor te verwachten is dat het beheer nog ingewikkelder gaat worden. Het verzoek is om varianten uit te werken in de inrichting van de openbare ruimte onder de vernieuwde Amsterdamse brug voor i.i.g. de zijde Indische Buurt. | 14. De inrichting en het beheer van de openbare ruimte onder de brug vormt een integraal onderdeel van de inpassing van de brug. Suggesties als u doet zullen daarbij worden betrokken. De gemaakte ontwerpen worden vervolgens in het PlanMER beoordeeld op onder meer woon- en leefmilieu (leefbaarheid) en ruimtelijke kwaliteit. | 14.Geen |

| Nr | Zienswijze | Reactie | Aanpassing NRD |
|---|---|---|---|
| | Varianten waar bijvoorbeeld over gedacht kan worden zijn het toevoegen van extra water-bergingscapaciteit -koppelkans duurzaam-heid- en/of bebouwing met avondfuncties (horeca en/of een sportschool onder de brug met entree aan de zuidzijde van de brug. Het verdient de voorkeur om te zoeken naar maat-regelen die bijdragen tot oog en oor onder de brug en afname van het aantal graffitispui-ters en blowende, lachgas gebruikende en zwerfafval producerende personen in auto's of komend met scooters, ook in de avond en nacht. Ook komt het voor dat personen -bij-voorbeeld de F-side Ajax voordat de wedstrijd begint- een feestje onder de brug houden met versterkte muziek (boxen). Tot slot wordt de openbare ruimte onder de brug ook gebruikt door de bezoekers als openbaar toilet. | | |
| | 15. 5.4 Toetsing van effecten<br>Goed om te zien dat de criteria sociale veilig-heid, luchtkwaliteit en geluidshinder, verkeers-veiligheid gewogen worden in tabel 5.3. Het verzoek is om bij Woon- en leefmilieu het onderwerp kwaliteit openbare ruimte toe te voegen omdat dit nu al een complexe opgave is onder en in de omgeving van de Amster-damse brug, die nog groter wordt als de brug wordt vernieuwd middels een verbreding. | 15. In hoofdstuk 5 van de NRD is ruimtelijke kwaliteit benoemd als een afzonderlijk thema, naast woon- en leefmilieu, en wordt daarmee volwaardig meegenomen in de afweging. | 15.Geen |
| | 16. Voorgesteld wordt om in woon- en leef-milieu ook de effecten toe te voegen van mogelijke bouwhinder voor de huidige omwo-nenden in de aanbouwfase (bouwmethode en mogelijk compenserende maatregelen -aan-bieden logies?). | 16. Dit is al opgenomen onder hinder tijdens aanleg en wordt dus onderzocht. De noodzaak van mitigerende en/of compenserende maat-regelen hangt af van de nog in het PlanMER te onderzoeken ernst van de effecten. | 16.Geen |
| | 17. Koppelkans duurzaamheid/ aardgasvrij be-staande stad. Indien Amsterdam de Indische buurt als een gebied aanmerkt dat aardgasvrij kan worden gemaakt door de realisatie van middentemperatuur warmte-aansluitingen, kan mogelijk in de verbreding van de Amster-damse Brug de uitrol van het stadswarmtenet worden geïntegreerd. | 17. Indien een nieuw kunstwerk wordt gereali-seerd zal gekeken worden in hoeverre nuts-voorzieningen hierin kunnen mee koppelen. Uw suggestie wordt in dat kader binnen het project meegenomen. | 17.Geen |
| | 18. 6.2 Participatie<br>Onze leefomgeving staat op dit moment onder druk vanwege de huidige geluidsbelas-ting, slechte luchtkwaliteit en het gebrek aan sociale veiligheid in en om de Amsterdamse Brug. Wij stellen het zeer op prijs als de ge-meente zich maximaal inspant om ons goed te betrekken bij alle processtappen die doorlo-pen worden in de planfase en daarna de in de | 18. Wij waarderen de bereidheid tot participa-tie. De wijze waarop we dit vorm geven wordt nog nader uitgewerkt en met u besproken. U kunt ook zelf nader contact opnemen via https://www.amsterdam.nl/projecten/zeebur-gereiland-onderzoek-ov/ | 18.Geen |

| Nr | Zienswijze | Reactie | Aanpassing NRD |
|---|---|---|---|
| 28 | Als regelmatige gebruiker van het fietspad op de Amsterdamsebrug wijs ik u op de vele fietsers die aan de verkeerde kant van de brug tegen het fietsverkeer fietsen, waaronder toeristen van camping Zeeburg, die vanaf de trap aan de rechterkant tegen het verkeer in naar beneden fietsen. Ook aan de linkerkant zijn er de nodige fietsers die tegen het verkeer in omhoog fietsen.<br><br>Ik zou graag zien dat bij het eventueel aanpassen van de fietsroute op de brug er aandacht is voor genoemd probleem in de vorm van betere bewegwijzering met pijlen etc. Daarvan is nu helaas geen sprake. | In het PlanMER wordt gekeken naar de inrichting van de brug en in de uitwerking van het uiteindelijk gekozen voorkeursalternatief zal rekening worden gehouden met een adequate bewegwijzering. | |
| 29 | 1. Verbeteren Amsterdamse brug is een NEPmaatregel: het blijft omfietsen.<br><br>2. Als een pont wordt ingezet maak daar dan een reëel alternatief (vaker en later varen; hoezo niet in het weekend ???!!!)<br><br>3. FIETSBRUG ZEEBURG - OOSTELIJK HANDELSGEBIED IS ESSENTIEEL !!!!<br><br>Fietsinfrastructuur mag ook wat kosten en brug is nautisch zeker wel haalbaar.<br><br>Ongelooflijk hoe bestuur de boel getraineerd en negatief behandeld laat worden door enkele bewoners OHG | 1. Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.<br><br>2.Zie paragraaf 2.1 voor de besluitvorming over de pont<br><br>3. Zie paragraaf 2.1 over de besluitvorming over de fietsbrug Sluisbuurt-Sporenburg. | 1.Geen<br><br>2.Geen<br><br>2.Geen |
| 30 | Ik ben bewoner van Zeeburgerdijk-Oost (zo'n 20 jaar nu) en heb het verkeer over de Amsterdamse Brug alleen maar zien toenemen. Afgezien van de luchtverontreiniging (regelmatig moeten wij zwart en plakkerig 'dieselstof' van de kozijnen afvegen) is er ook steeds meer geluidsoverlast van het verkeer op deze brug. Lawaaibeperkende maatregelen zoals geluidsschermen zouden zowel aan de bewonerskant (noordkant) en als aan de Flevopark- en Flevoparkbadkant zeer zinvol zijn. Het Flevopark aan de andere zijde wordt wel gezien als rustige oase maar is het feitelijk niet door het verkeerslawaai. Voor het Flevopark zouden ook geluidsschermen op de rondweg A10 het geluid kunnen doen terugbrengen, want ook dat hoor je goed, zeker bij oostenwind (wanneer het vaak mooi weer is en dus druk in het park!). In de geluidsschermen zouden zonnepanelen kunnen worden opgenomen! | U schetst de problematiek in de huidige situatie, het project richt zich op een nieuwe ontwikkeling. Daarbij wordt getoetst aan normen en randvoorwaarden waaronder die voor de leefbaarheid. Ook wordt in het PlanMER gekeken naar de noodzaak van geluidbeperkende maatregelen vanwege de nieuwe situatie. | Geen |

| Nr | Zienswijze | Reactie | Aanpassing NRD |
|---|---|---|---|
| | M.b.t. tot een tweede brug erbij zal het geluid alleen maar toenemen, dus zowel voor bewoners van gebied Zeeburgerdijk- Oost (Flevoparkweg en Zeeburgerdijk) als bezoekers van Flevopark en zwembad (in de zomer) zijn geluidsbeperkende maatregelen aan te raden. Wat de luchtvervuiling betreft: hopelijk zal elektrificatie van de bussen helpen, al is er ook veel auto- en vrachtverkeer met dieselmotoren. Een brug met alleen geëlektrificeerd OV (tram of bus) en langzaam verkeer (fietsen en elektrisch gemotoriseerde tweewielers) zou enorm kunnen helpen om te komen tot een duurzame en milieuvriendelijke OV-verbinding tussen de stad (Indische buurt) en Zeeburgereiland. | | |
| 31 | Wij hebben een woonboot aan de oostkant van de Amsterdamsebrug (Baaijbuurt oost). In de afgelopen 10 jaar is de gemeente bezig geweest om de dijk verhoging te realiseren, waarbij wij sinds kort (oktober 2021) tijdelijk verplaatst zijn naar de oosthoek van de dijk. Regelmatig hebben wij in het nieuws de plannen vernomen voor het mogelijk verbreden van de Amsterdamse brug aan de oostzijde. In de geschetste meest kansrijke varianten wordt uitgegaan van extra tramlijnen. Onze suggestie is om bij terugplaatsing van onze woonboten in 2023 een afstand van 25 meter extra ruimte aan te brengen voor de eventuele plaatsing van de een uitbreiding van de brug. Dit heeft nagenoeg geen effect aan de oostkant van de ligplaatsen en voorkomt een jarenlang traject met overleg (en geld) waarin rekening gehouden moet worden met onze ligplaatsen. Kleine aanpassing voorkomt veel problemen in de komende jaren. | Uw suggestie betreft niet het op te stellen PlanMER maar de situatie rond uw woonboot in het kader van de dijkverhoging. Wij geven uw suggestie door aan het projectteam dat verantwoordelijk is voor de dijkverhoging en het terugplaatsen van de woonboten. | Geen |
| 32 | 1. Noodgedwongen, door het ontbreken van een goede fietsverbinding, gebruik ik de Amsterdamse brug regelmatig als fietser. Dat deze brug aan zijn capaciteit zit zoals gemeld wordt is onzin. Ook in de spits is er voldoende ruimte voor fietsers. Verbreding van deze brug is dus helemaal niet nodig voor fietsers. Deze brug vormt geen alternatief is t.o.v. de eerder geplande fietsbrug vanaf Zeeburgereiland naar het Oostelijk Havengebied. Je moet namelijk extreem omfietsen.<br><br>2. De pont, die tijdelijk ingesteld wordt, is maar deels een alternatief. De vaarfrequentie is onbegrijpelijk laag. Ook wordt niet 's avonds, 's nachts en in het weekend gevaren. | 1. De probleemstelling is gebaseerd op de prognoses van het aantal fietsers voor 2040. Maar ook nu voldoet de breedte niet aan de ontwerprichtlijnen en worden door andere gebruikers capaciteitsproblemen gemeld.<br><br>2. In paragraaf 2.1 is nader ingegaan op de besluitvorming over de pont. | 1.Geen<br><br>2.Geen |

| Nr | Zienswijze | Reactie | Aanpassing NRD |
|---|---|---|---|
| | De pont zou een snelle en sociaal veilige verbinding voor fietsers kunnen vormen die na uitgaan weer naar huis in ZBE of IJburg fietsen.<br><br>3. Het is totaal onbegrijpelijk dat de geplande fietsbrug tussen het Zeeburgereiland en het Oosterlijk Havengebied van tafel is geveegd. Het blijkt dat, anders dan door de wethouder gemeld, er geen nautische bezwaren zijn tegen deze brug.<br><br>Voor de ontwikkeling van de stad is deze brug heel belangrijk. Er komen de komende jaren heel veel woningen in ZBE en IJburg bij. Deze bewoners hebben een snelle en veilige fietsverbinding nodig!<br><br>4. Wat opvalt is dat de bewoners van het Oostelijk Havengebied heel veel invloed en inspraak hebben gekregen t.a.v. de fietsbrug en de bewoners van ZBE ene IJburg maar heel weinig inspraak. Dat bleek al uit het aantal bewoners per stadsgebied dat mee mocht praten over de fietsbrug. Hierbij waren veel meer plekken voor de bewoners uit het OHG. | 3. In paragraaf 2.1 is ingegaan op de besluitvorming voor de fietsbrug<br><br>4. In paragraaf 2.1 is ingegaan op de besluitvorming voor de fietsbrug | 3.Geen<br><br>4.Geen |
| 33 | 1. Ondergetekenden behoren tot de Akropolis groep van 55 plussers (ingesproken 22-11-21, Buurtkamer, begane grond) die bezwaar maakt over het ontbreken van een OV-halte- lijn 37 - op loopafstand. De gemeente Amsterdam besteedt geen aandacht aan veel ouderen, waaronder minder validen -waarvoor de GVB tram 26 te ver is. De haltes zijn in het zuidoostelijke gedeelte geplaatst terwijl veel bewoners van Zeeburgereiland in het noordoosten wonen.<br><br>Opmerkelijk is, dat aan het bewonersbestuur van de Akropolistoren, ongeveer vijf jaren geleden, dat er een halte van bus 37 zou worden gerealiseerd, maar dat de halte als plan niet in ontwikkeling is gebracht . Voorts wordt er in de stukken vermeld dat er in de toekomst veel jongeren — studenten — op ons eiland komen wonen, maar het feit dat er ook al veel ouderen op Zeeburgereiland wonen -en huren — wordt niet meegewogen.<br><br>2. In het laatste hoofdstuk van de "Notitie reikwijdte en detailniveau" NOR" wordt gesteld dat de Gemeente zich heeft ingespannen om vroegtijdig voldoende recht te doen aan alle belangen. Ik ben zo vrij om het daarmee niet eens te zijn. Wij ouderen en moeilijk lopende mensen worden niet | 1. De gemeente Amsterdam is voornemens om op de aangegeven locatie een extra halte voor lijn 37 realiseren. Dit valt buiten de scope van dit project en is voor het PlanMER een onderdeel van de autonome ontwikkeling.<br><br>2. In de uitwerking van de participatie voor de volgende fase wordt expliciet rekening gehouden met ouderen. Dit is toegevoegd in de NRD. De toegankelijkheid van het openbaar vervoer is geen beoordelingscriterium maar een doelstelling en randvoorwaarde voor het ontwerp. | 1.Geen<br><br>2. Ja, toevoeging in paragraaf 6.2 |

| Nr | Zienswijze | Reactie | Aanpassing NRD |
|---|---|---|---|
| | geraadpleegd. De gemeente wijst veelal naar het Aanvullend Openbaar Vervoer. Dat er over het AOV tamelijk veel klachten zijn, is bekend. Wij, de klanten van het AOV, gaan liever met het gewone OV maar vinden dat te ver. Meer algemeen is het opvallend hoe allerlei zaken het milieu betreffend, een zorgvuldige afweging krijgen en hoe weinig het sociaal, goed en tolerant samenleven in zo'n nieuw stuk stad de aandacht krijgt. | | |
| | 3. In het laatste hoofdstuk van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau schetst u hoe zorgvuldig u te werk gaat. Maar dat houdt tevens in, dat de realisatie van uw plannen pas over een lange periode van ongeveer 10-15 jaar uitgevoerd worden.<br><br>Ik verzoek u om voor ons, ouderen en slechtlopende medemensen die niet in staat zijn naar een OV-halte te !open, bij voorrang maatregelen te nemen, bijvoorbeeld: We denken aan het doen van onderzoek naar het realiseren van een extra halte van bus 37 bij de Schellingwoudebrug, vlakbij de appartementen.<br><br>A. Maak een halte (voor beide richtingen) op de plaats waar de helling van de brug begint. Er is daar al een soort plein met een bosje van nieuwe aanplant. Er komen stoplichten.. Ook het autoverkeer zal moeten wachten. Kortom, het overige verkeer zal !anger onderweg zijn. Het oponthoud is telkens een paar minuten. Voor de bewoners van Zeeburgereiland is deze halte een grote verbetering, hoewel de loopafstand enigszins tegenvalt. Voor andere buspassagiers is deze locatie juist prettiger, dichtbij de sportterreinen.<br><br>B. Bouw aan de brug aan beide zijden een plateau waar de passagiers zich verzamelen. Als de bus nadert dienen de verkeerslichten rood te zijn. De bus kan dan het fietspad kruisen en op het plateau rijden en de buspassagiers kunnen dan uit- en instappen. Maak bij het brugtunneltje een lift aan beide zijden. Ook bij deze variant zal bij het naderen van de bus de lichten op rood staan en gaan de slagbomen dicht. Omdat deze halte voor recreanten een mooie route biedt tussen het Binnen- en het Buiten-IJ, is dit alternatief wellicht aantrekkelijker dan alternatief A. Het toeristische fietsverkeer en ook de wandelaars zullen met een gleuftrap zeer geholpen zijn. | 3. Zie de beantwoording bij punt 1. | 3.Geen |

| Nr | Zienswijze | Reactie | Aanpassing NRD |
|---|---|---|---|
| | 4. In "Mobiliteitsplan Zeeburgereiland en IJburg, update 1019" staan maatregelen uit het Mobiliteitsplan die relevant zijn voor de ontwikkeling van Zeeburgereiland en daarmee voor het Project Verbinding Zeeburgereiland: de voortschrijdende planologie en toekomst-perspectieven in internationaal verband dateren van vroegere jaren. Het bestaat uit 11 maatregelen<br>1. Het maximaliseren van de capaciteit van de IJtram (OV)<br>2. Het toevoegen van hoogwaardige bus- en tramverbindingen<br>3. Het verbeteren van de huidige infrastructuur naar en op Zeeburgereiland voor openbaar vervoer en fiets<br>4. De realisatie van fietsverkeervoorzieningen bij HOV-Haltes<br>5. Het project realisatie Tramstalling; de bereikbaarheid van de tramstelling op Zeeburgereiland is een randvoorwaarde voor de te onderzoeken varianten van dit project;<br>6. Project verlenging IJtram<br>7. Gedrags- en smart mobility maatregelen<br>8. Tijdelijke pont Sluisbuurt-Sporenburg voor langzaam verkeer<br>9. Bushalte Schellingwouderbrug;<br>10. Fietsonderdoorgang tussen Sluisbuurt en Sportheldenbuurt;<br>11. Luie trappen bij de Schellingwouderbrug<br><br>Het valt te lezen op pagina 10-11, Project Verbinding Zeeburgereiland, 2021.<br><br>Zoals beschreven is het tot een plan gebleven en zijn nauwelijks initiatieven genomen om tot een Schellingwoudebrug-project te komen. Drie maanden geleden zijn we in samenspraak met ambtenaren van de Gemeente Amsterdam tot het besluit gekomen om de korte route weer te doen herleven en een nieuw plan te maken voor een extra bushalte Schellingwoude brug — lijn 37 - , een fietsonderdoorgang en luie trappen aan de Schellingwoudebrug. Vandaag is de laatste dag — woensdag - en we willen — rekening houdend met ouderen en minder validen een plan indienen dat dichter bij huis is. | 4. Deze plannen en ontwikkelingen zijn in de NRD benoemd. In het project wordt hiermee rekening gehouden. | 4.Geen |
| 34 | Wij hebben elkaar op 24 november gesproken op Camping Zeeburg. De uitleg die wij kregen over de te onderzoeken verbinding Zeeburgereiland was zeer verhelderend. Inmiddels heb ik tijd gehad om de verschillende varianten te | | |

| Nr | Zienswijze | Reactie | Aanpassing NRD |
|---|---|---|---|
| | bekijken en heb ik besloten om mij in deze reactie te beperken tot de variant 'nieuwe brug naast de Amsterdamse brug' en wel in het bijzonder de variant aan de oost-zuid zijde in de directe omgeving van de Diemerzeedijk.<br><br>1. In het gesprek kwam overigens ook aan de orde dat er vooral urgentie is voor fietsers, waarbij een lichte tijdelijke brug mogelijk ook variant is op de variant. Daarbij vind ik het nodig om de opmerking te plaatsen dat bij een ingreep voor alleen het fietsverkeer, er wellicht ook andere alternatieven zijn waarbij geen brug nodig is.<br><br>De wenselijkheid én noodzaak van een brug naast de Amsterdamse brug in de omgeving van de Diemerzeedijk dient zorgvuldig onderzocht te worden, waarbij de belangen van de daar aanwezige bedrijven -en watersportverenigingen nadrukkelijk meegenomen moeten worden.<br><br>HISWA-RECRON is de brancheorganisatie van het watersport- en recreatiebedrijfsleven en zij vertegenwoordigt haar leden aan de Diemerzeedijk met een watersportbedrijf (jachthavens en werven) of camping. In totaal zijn er zo'n 11 bedrijven actief in de watersport of de landrecreatie in het gebied rond de Diemerzeedijk en er zijn twee watersportverenigingen met een jachthaven. Belangen van deze bedrijven en verenigingen komen erg overeen. In de eerste plaats gaat het dan om de bereikbaarheid van deze bedrijven en verenigingen. Allen hebben klanten (of leden) die meestal met de auto naar de bedrijven toekomen. Het gaat daarbij vaak om mensen die van buitenaf naar Amsterdam komen. Ook de camping trekt auto's met caravans en campers. Een obstructie op weg naar deze bedrijven komt altijd ongewenst, maar dient te allen tijde in tijd en plaats zo veel mogelijk beperkt te worden. Daarnaast is er bezoek per fiets én wordt er vanuit de bedrijven -waar toeristisch of recreatief verblijf plaatsvindt- met de fiets erop uit getrokken, gewandeld, gejogd enz. Houd daarbij ook rekening met noodzakelijk vrachtverkeer voor de toelevering van de bedrijven. Een veilige weg voor alle gebruikers is noodzaak.<br><br>2. Wellicht overbodig om nog te vermelden, is dat wij bij de bouw van een brug voor langere tijd ernstige hinder bij de bereikbaarheid voorzien, hetgeen de bedrijfsvoering van de bedrijven -en daarmee bedrijfseconomische | 1. Het is onduidelijk is welke andere alternatieven waarbij geen brug nodig is u hier bedoeld. Het MER-onderzoek is bedoeld om de wenselijkheid én de noodzaak van een nieuwe brug zorgvuldig te onderzoeken. In de NRD is aangegeven dat een nieuwe brug voor langzaam verkeer een variant is die in de volgende fase (PBI2b) nader wordt onderzocht. Alle relevante belangen worden daarin meegenomen, ook de belangen (bereikbaarheid bedrijven en voorzieningen) die u aandraagt. Deze zijn in de NRD aangegeven.<br><br>2. In het PlanMER wordt nadrukkelijk ook gekeken naar de effecten in de aanlegfase. Dat betreft ook de effecten op de bereikbaarheid van bedrijven. Dit is aangegeven in paragraaf 5.1 van de NRD. | 1.Geen |

| Nr | Zienswijze | Reactie | Aanpassing NRD |
|---|---|---|---|
| | belangen- in gevaar brengt. Dat is (uiteraard) ongewenst en dient voorkomen of flink beperkt te worden. Hoewel ik nog geen schets heb gezien, kan ik mij voorstellen dat de ruimtelijke impact van een brug naast de Amsterdamsebrug groot zal zijn. Aan- en afrijdroute zal ergens bij de Diemerzeedijk moeten plaatsvinden, wat mogelijk ook de terreinen raakt van bedrijven die daar gevestigd zijn. | | |
| | 3. Los daarvan dient de landschappelijke inpasbaarheid van een brug goed onderzocht te worden. Het gebied rond de Diemerzeedijk is in de afgelopen 15 jaar verbeterd. Enerzijds om een aantrekkelijke wandel-fietsverbinding te realiseren voor de bewoners van IJburg. Anderzijds om de aanwezige klanten en bezoekers van de jachthavens en camping een aantrekkelijke omgeving te kunnen bieden. Een omgeving waar ook (beschermde) natuur steeds meer een plek heeft gekregen. HISWA-RECRON vindt het van belang dat het decor waarbinnen de toeristisch recreatieve ondernemer onderneemt, van een goede kwaliteit is én blijft. Ruimtelijke Ingrepen in de omgeving moeten zoveel mogelijk deze kwaliteit bevorderen of versterken. In het kader van de tweede brug naast de Amsterdamse brug zal nog uitgebreid onderzoek gedaan moeten worden. | 3. De landschappelijke inpasbaarheid is een belangrijk deel van de opgave en de uitwerking van de alternatieven in het PlanMER. In hoofdstuk 4 van de NRD is dit aangegeven. | 3.Geen |
| | 4. In dit kader wijs ik graag nog eens op de Watervisie 2040 van de gemeente Amsterdam. De Diemerzeedijk ligt aan het water 'Nieuwe Diep' welke in de watervisie is aangewezen als één van de metropolitane plekken in Amsterdam, waarbij op termijn wordt gedacht om met gerichte investeringen stukken stad zodanig te ontwikkelen dat zij een veel belangrijker plek gaan innemen. Al eerder hebben wij bij de gemeente aangegeven dat het Nieuwe Diep -en de direct daarachter gelegen Diemerzeedijk- zeer kansrijk zijn voor verdere ontwikkelingen op het gebied van de watersport en recreatie.<br><br>Ook in de watervisie wordt geanticipeerd op te maken masterplannen voor ontwikkelingen van de metropolitane plekken in samenhang met de omgeving erom heen. Helaas is het ten aanzien van Het Nieuwe Diep (en de Diemerzeedijk) nog niet zover gekomen. Bij deze wil ik nogmaals benadrukken dat het van groot belang is om vanuit een masterplan van deze omgeving te bekijken of een brug naast de Amsterdamse brug inpasbaar en wenselijk is. | 4. De Watervisie 2040 is opgenomen in de Omgevingsvisie 2050. Deze is in paragraaf 2.2.1 benoemd als overkoepelend beleidskader. | 4.Geen |

| Nr | Zienswijze | Reactie | Aanpassing NRD |
|---|---|---|---|
| | Mochten er vragen zijn naar aanleiding van bovenstaand, neem dan gerust contact met mij op. Nb. Voor de volledigheid stuur ik de Watervisie 2040 als bijlage mee. | | |
| 35 | 1. Het Dagelijks Bestuur Noord heeft kennis genomen van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het project Verbinding Zeeburgereiland (NRD Zeeburgereiland). Het Dagelijks Bestuur voorziet dat met deze NRD Zeeburgereiland goed bereikbaar kan worden.<br><br>*2. Noord als opstap- en parkeerplek*<br>Echter, het Dagelijks Bestuur voorziet ook dat Zeeburgereiland met deze NRD, nog meer dan nu al het geval is, als opstapplek voor OV en fietstoegang tot Amsterdam ten zuiden van het IJ zal worden gebruikt. Dat betekent dat men de auto in stadsdeel Noord vanuit de regio parkeert en verder richting Amsterdam (via Zeeburgereiland) reist per openbaar vervoer of fiets. Dat betekent een fikse toename in autoverkeer en geparkeerde auto's in Noord. Dit speelt nu al (in Schellingwoude en omgeving). Het DB roept het College op om dit effect (ook bezien vanuit de regio) in de verdere overweging van de maatregelen mee te nemen en dit duidelijk te blijven monitoren.<br><br>*3. De Oostbrug*<br>Het DB benadrukt dat voor de mobiliteit in het noordoostelijk deel van de stad het tot stand komen van de Oostbrug (fietsbrug met OV-verbinding), zoals voorgesteld door commissie D'Hooghe, van cruciaal belang is. Die verbinding moet er komen. Deze stelt NRD Zeeburgereiland ook niet ter discussie. Echter, deze lijkt niet afdoende bij de groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen in onze stad.<br><br>*4. Pijnpunten voor Noord*<br>In de NRD zijn varianten onderzocht waarin de verbinding (auto, fiets en OV) tussen Zeeburgereiland en stadsdeel Noord wordt verbeterd. Er zijn met name dure en tijdrovende maatregelen overwogen (nieuwe bruggen en tunnels), die vanuit die overweging ook zijn afgevallen in de trechtering.<br><br>In het mobiliteitsplan Noord (recent vastgesteld door College) is, vastgelegd dat nadere studie nodig is voor de mogelijke ontsluiting via de Schellingwouderlaan voor fiets en OV in het kader van de ontwikkeling van onder andere het Hamerkwartier. Deze maatregel | 1. Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.<br><br>2. Het door u benoemde effect wordt toegevoegd in de NRD. Er zal in het PlanMER nader onderzoek naar dit effect plaatsvinden.<br><br>3. In het project wordt ervan uitgegaan dat de Oostbrug wordt gerealiseerd en onderdeel is van de referentiesituatie. In de NRD is dit aangegeven in paragraaf 2.3. Verder gaat deze studie niet in op de bereikbaarheid van Noord ten gevolge van de gebiedsontwikkeling in Noord. Daar voorziet het Mobiliteitsplan Noord in. De uitgangspunten, raakvlakken en consequenties van de maatregelen uit het Mobiliteitsplan Noord en de ontwikkeling van de Oostbrug worden afgestemd.<br><br>4. Variant 8c is afgevallen omdat deze vanuit het perspectief van Zeeburgereiland onvoldoende bijdraagt aan het oplossen van de mobiliteitsvraag voor Zeeburgereiland en IJburg en de vervoersvraag naar Noord ook voldoende geleverd wordt door het intensiveren van lijn 37. Dit laat onverlet dat een andere route vanaf de Schellingwouderbrug door Noord voor de ontwikkeling van het Hamerkwartier zeer zinvol kan zijn.<br><br>We gaan ervan uit dat deze verbinding wordt onderzocht en uitgewerkt als uitwerking van het Mobiliteitsplan Noord. In deze studie wordt deze maatregel als autonome ontwik- | 1.Geen<br><br>2. Ja, de impact op de parkeerdruk in Noord wordt als aandachtspunt toegevoegd in paragraaf 5.4 van de NRD.<br><br>3.Geen<br><br>4. Ja, in de NRD wordt expliciet aangegeven dat het afvallen van alternatieven voor het project HOV Verbinding Zeeburgereiland niet betekent dat die |

| Nr | Zienswijze | Reactie | Aanpassing NRD |
|---|---|---|---|
| | wordt in de NRD overwogen (8c), maar zonder duidelijke onderbouwing verworpen (in de onderbouwing wordt dit samengevoegd met de varianten 8a en 8b). Deze variant is zeer waardevol voor stadsdeel Noord, maar draagt vanuit het perspectief van de bereikbaarheid van Zeeburgereiland onvoldoende. Tegelijkertijd kan deze maatregel enorm bijdragen aan de bereikbaarheid van stadsdeel Noord. Daarom verzoekt het DB het College om een optie via deze geïndiceerde verbinding bij de MER te betrekken. | keling beschouwd en houden we afstemming over uitgangspunten, raakvlakken en consequenties. | maatregelen voor andere delen van Amsterdam geen meerwaarde kunnen hebben. (paragraaf 3.4) |
| | 5. In de variantenstudie is daarnaast het opwaarderen van de bestaande buslijn 37 (ook een advies van het Mobiliteitsplan Noord) over de IJdoornlaan niet apart opgenomen, maar wordt vervolgens wel benut in de context in het laten afvallen van andere maatregelen. Het project Verbinding Zeeburgereiland onderzoekt in samenhang met de andere projecten in het Mobiliteitsplan Zeeburgereiland en IJburg maatregelen om de buslijn betrouwbaarder te maken. Aangezien andere varianten in de NRD afvallen, blijft op korte termijn alleen de opwaardering van de buslijn over ter verbetering van de verbinding tussen Zeeburgereiland en Noord. Het DB vraagt zich, vanuit het bereikbaarheidsperspectief Noord, af of deze opwaardering afdoende is. Het DB acht het noodzakelijk dat op zijn minst de geplande maatregelen ter verbetering van buslijn 37 worden uitgevoerd. Vervolgens moet worden gemonitord of dit afdoende is. | 5. Het project gaat uit van het realiseren van de geplande maatregelen voor lijn 37, zoals onder meer opgenomen in Mobiliteitsplan Noord, als onderdeel van de referentiesituatie. Monitoring van de ontwikkeling van de vervoersvraag vindt plaats door GVB en vanuit het *Mobiliteitsprogramma Zeeburgereiland en IJburg op tijd op orde.* | 5.Geen |
| | *6. Perspectief*<br>Het DB benadrukt nogmaals dat er met het opstellen en uitwerken van de NRD met het bereikbaarheidsperspectief van Zeeburgereiland is gekeken. Conclusies die in de NRD worden getrokken zijn dus niet toepasbaar op de bredere context van de bereikbaarheidsopgave in het noordoostelijk deel van de stad. Zo blijven de plannen uit het Mobiliteitsplan Noord onverminderd relevant en noodzakelijk voor stadsdeel Noord. | 6. In het PlanMER zal worden ingegaan op (negatieve en positieve) effecten van de alternatieven voor Noord. Verder vindt buiten het project afstemming plaats tussen de Mobiliteitsplannen voor Noord en voor Zeeburgereiland-IJburg. | 6.Geen |
| | 7. Bij nadere bepaling van keuzes over de bereikbaarheid van Zeeburgereiland die ook Noord aangaan, trekken we daarom vanaf nu graag veel meer in gezamenlijkheid op en bezien wij dit ook bij voorkeur in een bredere context dan alleen de bereikbaarheid van Zeeburgereiland. | 7. Stadsdeel Noord is nauw betrokken geweest bij de studie tot nu toe als deelnemer in de begeleidingsgroep. Deze samenwerking blijft in de volgende fase gehandhaafd (zie ook 3.1). | 7.Geen |

# 4 Reactie op Advies Commissie m.e.r.

De Commissie voor de milieueffectrapportage heeft op 19 januari 2022 advies (a3536) uitgebracht over het op te stellen Plan MER. Dit advies is integraal opgenomen in bijlage 1. In dit hoofdstuk is toegelicht hoe we om gaan met de elementen die de Commissie aangeeft als essentiële informatie.

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 effect-beoordeling moet zowel worden getoetst aan de milieueffecten van de maatregelen voor ov en fiets, als aan de mate waarin de doelen bereikt worden.*

In het PlanMER zullen we de **doelstellingen** voor OV en fiets nader kwantificeren, op basis van de geconstateerde knelpunten. Deze knelpunten zijn:

- het ten gevolge van de voortgaande gebiedsontwikkeling op Zeeburgereiland en IJburg dreigende capaciteitstekort van de IJtram (lijn 26),
- het ontbreken van een alternatieve tramverbinding of andere aanvullende OV-capaciteit bij storingen op lijn 26 (robuustheid van het systeem);
- een tekort schietende beschikbare wegcapaciteit voor fietsers op de verbinding tussen Zeeburgereiland en diverse bestemmingen in de stad via de Amsterdamsebrug.

Deze knelpunten worden in het PlanMER uitgewerkt en cijfermatig onderbouwd. De alternatieven en varianten worden vervolgens op hun doelbereik, het oplossend vermogen voor deze knelpunten, beoordeeld. Dit gebeurt door te analyseren in hoeverre ze bijdragen aan het realiseren van voldoende capaciteit en robuustheid van het OV-systeem en aan voldoende capaciteit van het fietsnetwerk.

Het PlanMER analyseert de **alternatieven en varianten** die in hoofdstuk 4 van de NRD zijn aangegeven.
Er zijn op basis van advies en zienswijzen geen nieuwe alternatieven naar voren gekomen die binnen het PlanMER in de analyse worden betrokken. De in eerdere projectstappen uitgevoerde trechtering wordt in het PlanMER opnieuw beschreven en toegelicht waarbij wordt nagegaan of er ontwikkelingen buiten het project zijn die ertoe zouden kunnen leiden dat eerder afgevallen alternatieven en varianten alsnog meer kansrijk worden.

De **milieugevolgen en doelbereik** van de alternatieven worden in het PlanMER in beeld gebracht zoals aangegeven in hoofdstuk 5 van de NRD en maken integraal onderdeel uit van de afweging om te komen tot het voorkeursalternatief.

# Bijlage 1: Advies Commissie voor de milieueffect-rapportage

## Bereikbaarheid Zeeburgereiland, gemeente Amsterdam

Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport



# 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

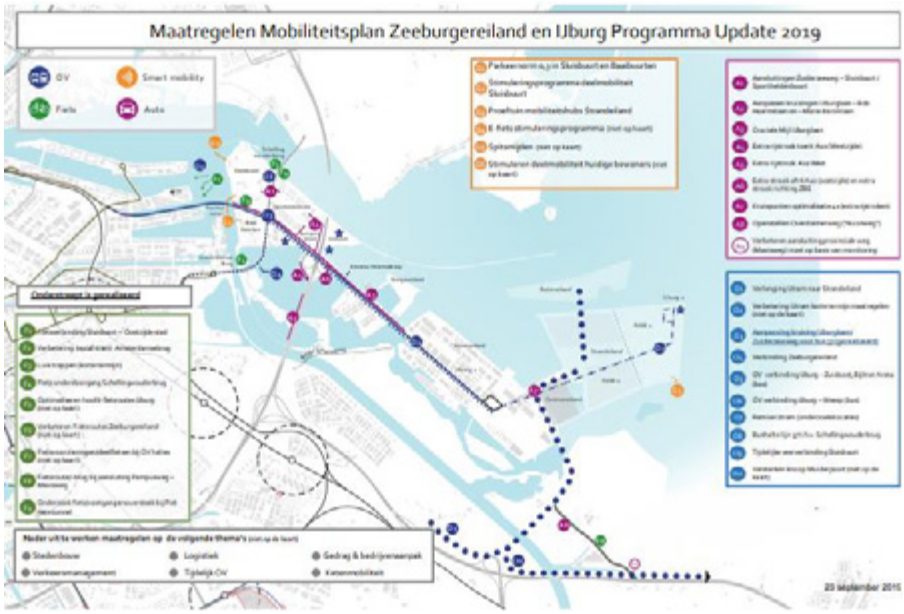
De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het MER. Dat wil zeggen dat voor het meewegen van het milieubelang in het besluit over de Voorkeursbeslissing voor de Verbinding Zeeburgereiland het MER in ieder geval onderstaande informatie moet bevatten:

- **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 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.

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[1] (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.

[1] *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[2]. 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 in te vullen in het zoekvak.*

[2] 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[3]?''

## 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[4]. 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

[3] Deze tweede vraag moet worden beantwoord in het hoofdstuk waarin de alternatieven en varianten worden ontwikkeld en beschreven.

[4] 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 afgevallen. 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[5] 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[6].

## 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[7]. De Commissie adviseert hiervan een overzicht te geven[8]. 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[9].

---

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

6 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.

7 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.

8 In verschillende zienswijzen wordt hierop en op andere opties gewezen.

9 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 hoofdfietsstructuur 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)[10]. 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[11];
- 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.

[11] 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 afgevallen 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[12]. Geef aan of en zo ja welke consequenties dit heeft voor de selectie van alternatieven[13].

### 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[14]. 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

[12] 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 Rijkwateren Amsterdam.

[13] 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?

[14] 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[15]. 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[16]. Gezien de probleem- en doelstelling, zouden in het MER voor de (vier) onderscheiden reisrichtingen[17] de onderstaande effecten moeten worden beschreven[18]:

- 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[19].

---

15 Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de Milieueffectrapportage voor het nationaal Water Programma 2022 - 2027, 28 oktober 2019.

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

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

18 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.

19 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 opstapplek 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[20]. 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[21] en NNN-gebieden veroorzaken in de aanleg- en de gebruiksfase. Beschrijf in het MER de gevolgen van extra $NO_x$-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.

---

[20] Deze keuze bepaalt welke ruimtelijke reservering bij op- en afritten en in verband met de hellingshoek moet worden gemaakt.

[21] Markermeer & IJmeer en Ilperveld, 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 $NO_2$, $PM_{10}$ en $PM_{2,5}$ 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"[22]. 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.

[22] 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[23]. 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[24] 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.

[23] Zie ook de Zienswijzen uit bijvoorbeeld de Indische Buurt.

[24] 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 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

