Gemeente Amsterdam

Nota van Beantwoording

# Verbinding Zeeburgereiland

## Reacties op inspraakreacties, adviezen stadsdelen en Commissie mer

**Auteur(s)**
S. Zondervan

**Opdrachtgever**
Gemeente Amsterdam

**Datum**
juli 2024



# Inhoudsopgave


**1 Inleiding 4**

1.1 Aanleiding 4
1.2 Leeswijzer 4

**2 Projectbeschrijving 6**

2.1 Context Zeeburgereiland en samenhang vier projecten 6
2.2 Aanleiding en doel van het project 7

**3 Inspraak en communicatie 9**

3.1 Proces van de inspraak 9
3.2 Inzet van communicatiemiddelen 9
3.3 Aanpak verwerken inspraakreacties 10

**4 Project overstijgende reacties 12**

4.1 Verkeersdrukte, luchtkwaliteit en geluid 12
4.2 Verbinding Zeeburgereiland – Oostelijk Havengebied 13
4.2.1 Fietsbrug naar Oostelijk Havengebied 13
4.2.2 Pont naar Oostelijk Havengebied 13
4.3 Drukte en betrouwbaarheid OV 14
4.3.1 Tramlijn 26 14
4.3.2 Metro als vervanging voor de tram 15
4.3.3 Fiets in de tram 5
4.3.4 Betrouwbaarheid buslijn 37 15
4.4 Overige opmerkingen over verkeer 16
4.4.1 Brommers en scooters 16
4.4.2 Deelauto's 16
4.4.3 Gevaarlijke stoffenroute 17
4.5 Overige punten: handhaven en suggesties voor de volgende fase 17
4.6 Participatie en informatie 18
4.7 Planning 18
4.8 Complimenten 18

**5 Beantwoording inspraakreacties 19**

5.1 Inspraakreacties en beantwoording per thema 19
5.1.1 Effecten alternatief 4 19
5.1.2 Drukte Zuiderzeeweg-betrouwbaarheid bus 37 19
5.1.3 Tramverbinding van Indische Buurt naar Zeeburgereiland (Sluisbuurt) 20
5.1.4 Geluid 21
5.1.5 Verkeersveiligheid 21
5.1.6 Voetgangers 22
5.1.7 Openbare ruimte Indische Buurt 22
5.1.8 Overige thema's 23

6 Commissie mer en adviezen stadsdelen 26

6.1 Advies Commissie mer 26
6.2 Advies stadsdeel Oost 29
6.3 Advies stadsdeel Noord 32

7 Hoe nu verder? 34

7.1 Besluitvorming 34
7.2 Participatie 34
7.3 Juridisch-planologische vervolgstappen 34

Bijlagen

Bijlage 1 Advies stadsdelen 35
Bijlage 2 Advies commissie voor de milieueffectrapportage 46
Bijlage 3 Overzicht wijzigingen & nader onderzoek 58
Bijlage 4 Overzicht referentienummers per thema 60

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Voor u ligt de Nota van Beantwoording (NvB) Verbinding Zeeburgereiland, met de inspraakreacties op de Notitie Voorkeursalternatief en het Milieueffectrapport (MER) Verbinding Zeeburgereiland en de beantwoording ervan. Het project Verbinding Zeeburgereiland gaat over de verbetering van de fietsroute van Zeeburgereiland naar het centrum via de Amsterdamsebrug en het OV-netwerk van en naar Zeeburgereiland.

Dit project hangt samen met de projecten Ruimtelijk Kader, Cruciale Mijl en Definitieve Tramstalling Zeeburgereiland. De plannen van deze projecten hebben gelijktijdig ter inzage gelegen. Ondanks de raakvlakken en samenhang is ervoor gekozen om de besluitvorming per project te organiseren. Dit hebben we gedaan omdat de planning van deze projecten na deze fase verschilt. Het kost meer tijd om het ene voorkeursalternatief uit te werken dan het andere. Door de projecten los van elkaar te behandelen kunnen ze na deze fase hun eigen tempo en planning aanhouden en hoeven ze in de uitvoering niet op elkaar te wachten.

De gemeente bedankt iedereen die de moeite heeft genomen een inspraakreactie in te dienen. Hierdoor weten we welke wensen en zorgen er zijn en waar we onze plannen moeten aanpassen, aanscherpen of toelichten.

## 1.2 Leeswijzer

Deze Nota van Beantwoording bevat de antwoorden op de inspraakreacties op de Notitie Voorkeursalternatief en de MER Verbinding Zeeburgereiland. Voor de volledige projectomschrijving en een onderbouwing van de variantenafweging verwijzen we naar de Notitie Voorkeursalternatief Verbinding Zeeburgereiland en het MER.

- In hoofdstuk 2 staat een beknopte toelichting op de context en samenhang met de andere projecten en de aanleiding, projectdoelstelling en uitgangspunten van de Verbinding Zeeburgereiland.
- In hoofdstuk 3 geven we een toelichting op de opzet van de inspraak, de aanpak van communicatie en de manier waarop we de inspraakreacties verwerken.
- In hoofdstuk 4 beantwoorden we de meer algemene inspraakreacties die niet op een van de specifieke projecten van toepassing zijn.
- In hoofdstuk 5 beantwoorden we de inspraakreacties voor het project Verbinding Zeeburgereiland per thema: wat is de strekking van de zienswijze en wat is onze reactie. Per thema geven we aan wat er in de definitieve stukken is aangepast en wat we in de vervolgfase nog verder onderzoeken of uitwerken.
- In hoofdstuk 6 vindt u de reacties van de Stadsdelen Oost en Noord en de Commissie voor de milieueffectrapportage en hoe we hiermee omgaan.
- In hoofdstuk 7 leggen we het vervolgproces uit.

In de bijlagen vindt u de adviezen van stadsdelen (bijlage 1), Commissie voor de milieueffect-rapportage (bijlage 2) en een overzicht van de aanpassingen van de stukken die ter inzage hebben gelegen (bijlage 3). Ook vindt u in bijlage 4 een overzicht van alle inspraakreacties. Bij elke reactie geven we aan welk project de reactie heeft beantwoord en dus in welke nota u het antwoord op de reactie kunt terugvinden (bijlage 4).

Voor de 4 projecten samen hebben wij een groot aantal inspraakreacties ontvangen. We hebben ze zorgvuldig geanalyseerd en verdeeld over de 4 projecten. Het kan zijn dat eenzelfde onderwerp in meerdere nota's wordt behandeld. Om U kunt dus dubbellingen tegenkomen. Omdat er heel veel inspraakreacties waren, hebben we ervoor gekozen om ze gebundeld te beantwoorden. Als u aan de hand van uw referentienummer de reactie op uw inspraak niet herkent of niet kunt terugvinden in de tekst van 1 van de 4 nota's, dan kunt u deze met uw referentienummer opvragen via inspraak.zeeburgereiland@amsterdam.nl.

# 2 Projectbeschrijving

## 2.1 Context Zeeburgereiland en samenhang vier projecten

De komende jaren bouwt Amsterdam veel nieuwe woningen. Op Zeeburgereiland, tussen de binnenstad en IJburg in, komen in de Sluisbuurt en de Baaibuurten zo'n 8.000 woningen en bijbehorende voorzieningen, naast de al gebouwde Sportheldenbuurt met 2.500 woningen. Op het eiland komt een nieuw stuk stad met scholen, zoals Hogeschool InHolland, werkplekken, winkels, supermarkten, horeca, een bioscoop en parken. De Sluisbuurt is al in aanbouw en daarna zal Baaibuurt West worden gebouwd. Door de tramstalling te verplaatsen komt er ruimte voor woningen in Baaibuurt Oost. We willen het Zeeburgereiland groener te maken en de buurten, nu gescheiden door autowegen, beter met elkaar verbinden. Straks wandel of fiets je over de groene oevers gemakkelijk en veilig van buurt naar buurt.

We maken het eiland ook beter bereikbaar vanuit de rest van de stad. Als het Zeeburgereiland rond 2040 helemaal klaar is, zijn er bijna 11.000 woningen gebouwd. Ook rondom het Zeeburgereiland zal het aantal woningen toenemen. IJburg groeit door met 9.500 woningen op Centrum- en Strandeiland. Deze woningen zijn omstreeks 2040 klaar. In het oostelijk deel van Amsterdam Noord, nabij het Zeeburgereiland, wordt het Hamerkwartier ontwikkeld, met circa 6.500 nieuwe woningen.

Al deze woningen moeten goed bereikbaar zijn. De IJburglaan, die dwars over het Zeeburgereiland loopt, is en blijft een belangrijke weg voor het verkeer in de hele stad. Door meer woningen te bouwen op het eiland en in de buurten eromheen en doordat we de binnenstad autoluw maken, worden de weinige routes naar de stad zoals de IJburglaan drukker. Het autoverkeer zal toenemen en de fietspaden worden drukker. Als we niets doen staat de tram vast bij kruispunten en moeten voetgangers en fietsers steeds langer wachten voordat ze kunnen oversteken. Dit willen we voorkomen. We willen van Zeeburgereiland een leefbare wijk te maken, ondanks de toenemende drukte op de hoofdwegen van het eiland. In het Ruimtelijk Kader staat hoe we dit gaan doen.

Het Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland is een langetermijnvisie om een leefbare, duurzame en inclusieve stedelijke wijk te kunnen ontwikkelen. We hebben de samenhang tussen de deelprojecten in kaart gebracht en de uitgangspunten voor het Zeeburgereiland vastgelegd om in de toekomst verder uit te werken. De bereikbaarheid van het Zeeburgereiland is een randvoorwaarde. Daarom hebben we de mobiliteitsmaatregelen uit het mobiliteitsplan ook opgenomen in het Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland.

In het mobiliteitsplan[1] staat een samenhangend pakket aan maatregelen die nodig zijn voor de bereikbaarheid van het Zeeburgereiland en IJburg. Met die maatregelen wordt het gebied niet alleen bereikbaarder, maar ze dragen ook bij aan een betere openbare ruimte.
Drie grote maatregelen uit dit plan zorgen over 5 tot 10 jaar voor meer ruimte voor fietsers en voetgangers en voor een betere doorstroming van openbaar vervoer, fietsen en auto's:

1 https://www.amsterdam.nl/projecten/zeeburgereiland/zeeburgereiland-ijburg/

1 Cruciale Mijl IJburglaan. Een nieuw plein boven een korte onderdoorgang voor auto's bij het kruispunt van de IJburglaan met de Zuiderzeeweg. De tram blijft bovengronds, gaat naar de noordkant van de IJburglaan en sluit aan op een nieuwe tramstalling op de Oostpunt. Door deze maatregel komt er meer ruimte voor voetgangers en fietsers op de onderdoorgang en een betere doorstroming van fiets, openbaar vervoer en auto. Er komt ook een nieuwe fietsbrug aan de noordkant van de Enneüs Heermabrug.
2. De Verbinding Zeeburgereiland (fietsbrug Amsterdamsebrug). Een nieuwe fietsbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal, direct naast de Amsterdamsebrug. Hiermee maken we ruimte voor het groeiende aantal fietsers. En er wordt een ruimtereservering gemaakt om in de toekomst de tram vanuit de Indische Buurt via een nieuwe brug naar de Sluisbuurt te laten rijden.
3. Definitieve Tramstalling Zeeburgereiland. Een nieuwe en grotere stalling voor tramlijn 26 op de Oostpunt. Die is nodig voor de extra trams die naar Strandeiland gaan rijden en in de toekomst voor een tram van de Indische Buurt naar Zeeburgereiland.

Er zijn 2 belangrijke maatregelen bedacht om tramlijn 26, die tussen het Centraal Station en IJburg rijdt, te verbeteren en de capaciteit ervan uit te breiden. De onderdoorgang voor auto's en de verplaatsing van de trambaan naar het noorden verbeteren de doorstroming van tramlijn 26. De tram komt dan namelijk niet meer vast te staan op de kruising met de Zuiderzeeweg en wordt ook niet meer gehinderd door de op- en afritten van de A10. De tweede maatregel is de bouw van een tramstalling op de Oostpunt. Hier kunnen meer trams gestald worden zodat tramlijn 26 vaker kan rijden. In het voorstel voor de definitieve tramstalling is ook ruimte gereserveerd voor de tramstellen van de tramlijn die we in de toekomst doortrekken van de Indische Buurt naar Zeeburgereiland.

Voor de bereikbaarheid per fiets is de bouw van een nieuwe fietsbrug naast de Amsterdamsebrug van groot belang. Door de groei van Zeeburgereiland en IJburg past het fietsverkeer op termijn niet meer op de smalle fietspaden van de huidige brug. De nieuwe fietsbrug heeft bredere fietspaden en houdt rekening met de verwachte groei. De auto-onderdoorgang bij de kruising IJburglaan/Zuiderzeeweg zorgt voor een autovrije kruising voor fietsers en voetgangers. Dit verbetert de doorstroming, het comfort en de verkeersveiligheid enorm. De autovrije kruising helpt voetgangers en passagiers van tramlijn 26 en buslijn 37 die van of naar de bus of tram lopen. En het maakt het ook voor buslijn 37 zelf gemakkelijker de IJburglaan over te steken.

Het doel van de combinatie van projecten is een solide OV- en fietsnetwerk en een prettig, leefbare nieuwe stadwijk. Op de auto-onderdoorgang maken we het Zeeburgerplein, waar ruimte komt voor voorzieningen. Aan de randen van het Zeeburgereiland maken we ruimte voor recreatie, groen en sport. Dit is terug te lezen in het Ruimtelijk Kader en werken we in de volgende fase verder uit.

## 2.2 Aanleiding en doel van het project

Door de stedelijke ontwikkeling van IJburg en Zeeburgereiland groeit het verkeer van en naar de eilanden gestaag. Naar verwachting zal het aantal inwoners op deze eilanden toenemen van ongeveer 50.000 naar 79.000 tegen 2040. Daardoor komt de bereikbaarheid van IJburg en Zeeburgereiland onder druk te staan.

Hoewel de huidige tramlijn 26 een snelle verbinding van Strandeiland via Zeeburgereiland naar Centraal Station is, bereikt deze rond 2040 zijn maximale capaciteit. In het Mobiliteitsplan Oostflank (2018) staat dat we maatregelen moeten nemen om ervoor te zorgen dat IJburg en Zeeburgereiland goed bereikbaar blijven. Voor fietsers is de capaciteit van de Amsterdamsebrug momenteel al te beperkt. Het fietspad is te smal om plaats te bieden aan alle fietsers, vooral omdat er steeds meer verschillende fietsen met verschillende snelheden rondrijden. Het huidige

fietspad over de Amsterdamsebrug is te smal voor veilig en vlot fietsverkeer tijdens de spits. Er zijn momenteel geen andere directe fietsverbindingen tussen Zeeburgereiland en het centrum van Amsterdam/Centraal Station. De eerder geplande fietsbrug tussen de Sluisbuurt en het Oostelijk Havengebied gaat definitief niet door. Dit besluit is genomen vanwege het advies van de Commissie Oeververbindingen, dat zich richt op het verbeteren van de fietsroute over de Amsterdamsebrug (dit project) en een vaste pontverbinding naar het Oostelijk Havengebied. Sinds januari 2023 vaart er een tijdelijke pont, die voor een periode van 7 jaar operationeel zal zijn. Daarna evalueren we en wordt er besloten of er een definitieve pontverbinding komt.

# 3 Inspraak en communicatie

## 3.1 Proces van de inspraak

De gemeente vindt het belangrijk om de plannen voor te leggen aan bewoners en andere betrokkenen en belanghebbenden. Daarom is er een inspraaktraject geweest tussen 28 september en 9 november 2023. Inspraak is een formele stap in de participatie voor deze projecten, vastgelegd in de inspraakverordening van Amsterdam. De inspraak verloopt volgens een vaste werkwijze. Voorafgaand aan deze formele stap hebben we de omgeving ook betrokken door gesprekken met specifieke doelgroepen en het organiseren van een informatiebijeenkomsten. Een voorbeeld hiervan is de Meet-up Zeeburgereiland, een bijeenkomst voor bewoners die regelmatig wordt georganiseerd.

Aangezien de 4 plannen nauw met elkaar samenhangen zijn de bewoners gelijktijdig geïnformeerd over het inspraaktraject van de plannen. Op deze manier brachten we overzicht in de samenhang en planning. Ook voerden we samen één campagne om betrokkenen te attenderen op de mogelijkheid om te reageren. Geïnteresseerden konden hun inspraakreactie indienen op één of meerdere plannen via internet, e-mail, of schriftelijk per brief. De indieners van inspraakreacties konden op ieder project afzonderlijk reageren of een reactie geven op het geheel van plannen.

## 3.2 Inzet van communicatiemiddelen

De campagne was beodeld om de mensen te bereiken die direct te maken hebben of krijgen met de plannen zoals de huidige bewoners, ondernemers en bezoekers van het gebied. Hiervoor is er op 3 en 4 oktober 2023 een krant huis-aan-huis verspreid op 13.000 adressen op Zeeburgereiland, Steigereiland, een deel van Indische Buurt en een deel van Cruquius. Een aantal adressen op Steigereiland en in de Baaibuurten hebben de krant onbedoeld niet ontvangen. Waar mogelijk hebben we die nagezonden.

Er was informatie beschikbaar in de vorm van:

1. Een inspraakkrant waarin we de toekomst van het eiland, de projecten en de planning toelichtten.
2. Advertenties in lokale kranten zoals Het Parool de De Brugkrant.
3. Een korte animatievideo met de plannen op hoofdlijnen en informatie over de manier waarop je kon inspreken.
4. Een tijdelijke website amsterdam.nl/inspraakzeeburgereiland met een overzichtelijke toelichting van de vier plannen per project. Op deze website kon men de volledige plannen downloaden. Ook kon men via deze site een inspraakreactie indienen en zich aanmelden voor de digitale spreekuren.
5. Een informatieavond op woensdag 18 oktober 2023, waar bezoekers bij thematafels informatie konden krijgen en vragen konden stellen. Hier waren circa 130 bezoekers aanwezig.
6. Digitale spreekuren waar verdiepende vragen gesteld konden worden. Hier hebben 8 mensen gebruik van gemaakt.
7. Papieren versies van de plannen waren in te zien op de stadsdeelkantoren Centrum en Oost.




*Inspraakkrant Zeeburgereiland projecten*

Verder is ingezet:
- Inspraakadvertentie in Het Parool, De Brugkrant en IJopener
- Betaalde advertenties op Facebook en Instagram
- Artikel op Amsterdam.nl en in de digitale nieuwsbrieven van Amsterdam
- Het telefoonnummer 14020 was beschikbaar voor vragen over de inspraak
- Oproepen op lokale kanalen, websites en sociale media in Oost

## 3.3 Aanpak verwerken inspraakreacties

De gemeente heeft in totaal 183 inspraakreacties ontvangen via het digitale formulier. De helft van de inspraakreacties kwam van het Zeeburgereiland, een kwart uit IJburg en de rest uit overig Amsterdam. Behalve bewoners en ondernemers hebben ook organisaties, zoals fietsersbond en ROVER, en medeoverheden gereageerd.

We hebben de inspraakreacties eerst geanonimiseerd. Omdat de meeste inspraakreacties over verschillende onderdelen van de projecten gingen, hebben we ze uitgesplitst en verdeeld over de projecten. Deze uitgesplitste inspraakreacties hebben we inspraakpunten genoemd. In totaal hebben we ruim 1000 inspraakpunten beantwoord.

De inspraakreacties varieerden van een korte reactie tot uitgebreide documenten. Veel inspraakpunten hebben op onderdelen een vergelijkbare inhoud. Vanwege de grote hoeveelheid inspraakpunten en voor de leesbaarheid hebben we vergelijkbare inspraakpunten gebundeld. Op deze gebundelde inspraakpunten hebben we een antwoord geformuleerd. Het kan dus voorkomen dat insprekers hun ingebrachte punten niet altijd herkennen in het overzicht van alle ingebrachte punten, omdat we naar een uniforme formulering hebben gezocht. We hebben dit heel zorgvuldig gedaan. In bijlage 4 is terug te vinden bij welk project en thema de individuele reacties zijn behandeld.

De inspraakpunten die alle 4 de projecten betreffen (zoals suggesties voor het OV), of juist geen onderdeel zijn van één van de projecten (zoals verzoek om handhaving), behandelen we in het volgende hoofdstuk.

# 4 Project overstijgende reacties

In dit hoofdstuk behandelen we de inspraakpunten die zich niet beperkten tot één van de 4 projecten. Het gaat daarbij om punten die bij geen enkel project hoorden of om punten die juist betrekking hadden op meerdere projecten. Inspraakreacties over bijvoorbeeld verkeersdrukte, luchtkwaliteit en geluid en suggesties voor het OV gaan over meerdere projecten. Inspraakreacties over bijvoorbeeld handhaving horen bij geen enkel project.

## 4.1 Verkeersdrukte, luchtkwaliteit en geluid

Er zijn diverse zorgen over de verkeersdrukte en de gevolgen daarvan voor de luchtkwaliteit en het geluid.

De IJburglaan is één van de belangrijkste verkeersroutes van de stad en met de verdere groei van de stad en de ontwikkeling van Zeeburgereiland en IJburg zal het verkeer – ook het autoverkeer – op de IJburglaan toenemen. Ook in de toekomst behoudt de IJburglaan een belangrijke rol. Nieuw beleid als de Agenda Amsterdam Autoluw en 30km/u in de stad zorgen voor minder verkeer op sommige plekken in de stad, maar hoofdroutes zoals de IJburglaan zullen ondanks dit beleid een belangrijke rol blijven spelen in de ontsluiting van OV, auto- en fietsverkeer. Met de Agenda Amsterdam Autoluw wil Amsterdam meer ruimte maken voor fiets en voetganger en minder ruimte voor de auto. Door de autoluwmaatregelen in de stad moet het verkeer meer gebruik maken van de A10 en de grote ontsluitingswegen van en naar de binnenstad.

De gemeente vindt luchtkwaliteit en geluid belangrijke onderwerpen. Bij het uitwerken van de plannen doen we daarom goed onderzoek naar het effect van de maatregelen op luchtkwaliteit, geluid en trillingen. Hier gelden hiervoor (wettelijke) normen voor om te zorgen voor een prettige en gezonde leefomgeving en die zowel mens als natuur beschermen. De Omgevingswet speelt hierbij een belangrijke rol.

Voor het autogebruik op Zeeburgereiland zelf gaan we in de plannen voor de Sluisbuurt (en later ook voor de Baaibuurten) uit van een (erg) lage parkeernorm voor auto's. In het ontwerp van de openbare ruimte geven we altijd prioriteit aan langzaam verkeer. Ook de maatregelen uit het Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland (inclusief de 3 grote infrastructurele projecten) stimuleren het gebruik van OV en de fiets.

Verder is het relevant om te vermelden dat de gemeente voor de hele stad werkt aan het verbeteren van de luchtkwaliteit met het 'Actieplan Schone Lucht' (oktober 2019) en de 'Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit Amsterdam 2023-2026' (juni 2023). Ons uitgangspunt is om het probleem bij de bron aan te pakken: het voorkomen van vieze stoffen. Door de milieuzones stapsgewijs uit te breiden, verwachten we dat de luchtkwaliteit aanzienlijk verbetert. De overgang naar uitstootvrij gemotoriseerd verkeer zal naar verwachting ook een positief effect hebben op geluid.

## 4.2 Verbinding Zeeburgereiland – Oostelijk Havengebied

Veel reacties gaan over de fietsverbinding van Zeeburgereiland naar het Oostelijk Havengebied. Het zou een goede route zijn naar het centrum, want hij is korter dan de route via de Amsterdamsebrug. In de reacties wordt ook het bouwen van een fietstunnel genoemd voor dit tracé. Ook wil men dat de pont vaker vaart (meer dan 3 keer per uur), ook 's avonds en in het weekend. Mensen geven aan dat ze de pont nu niet nemen, omdat ze 20 minuten moeten wachten als ze hem net missen.

### 4.2.1 Fietsbrug naar Oostelijk Havengebied

De fietsbrug naar het Oostelijk Havengebied was oorspronkelijk in de ontwikkeling van Zeeburgereiland voorzien, maar is afgevallen op basis van het advies van de Commissie Oeververbindingen.[2] De commissie adviseerde om op deze locatie geen fietsbrug te realiseren, maar in plaats daarvan 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 pontverbinding tussen Sporenburg en Sluisbuurt. De reden om geen fietsbrug te realiseren op deze plek over het Amsterdam-Rijnkanaal is omdat een brug hier redelijkerwijs niet nautisch veilig in te passen is. Het Inrichtingsplan gaat uit van maximaal twee nieuwe bruggen over de Rijkswateren, naast de bestaande Amsterdamsebrug, te weten: de Oostbrug van het Java-eiland naar het Hamerkwartier en de Westbrug van de Haparandadam nabij de Houthavens naar de NDSM. Het advies van de commisie is door het gemeentebestuur van Amsterdam en het Rijk omarmt, en daarom heeft het bestuur besloten voor een tijdelijke pontverbinding (7 jaar) en het opwaarderen van de route Amsterdamsebrug (project Verbinding Zeeburgereiland) en definitief af te zien van de fietsverbinding naar het Oostelijk Havengebied.
Een fietstunnel is geen optie. Een tunnel is nog moeilijker in te passen in de openbare ruimte, nog duurder in aanleg en wordt als sociaal onveilig beschouwd. Ook de Piet Heintunnel geschikt maken voor fietsers is geen optie. De tunnel heeft steile, onveilige hellingen en er is geen ruimte in de tunnel. Voor auto's blijft de tunnel namelijk een belangrijke toegangsweg naar de stad.

### 4.2.2 Pont naar Oostelijk Havengebied

Met de gebruikscijfers van de belangrijkste fietspaden in de omgeving hebben we een prognose gemaakt van het gebruik van de tijdelijke pont. We verwachten dat circa 80 procent van de fietsers overdag gebruik zal maken van de pont. Voor slechts 15 procent van de gebruikers zou een dienstregeling in de avond nuttig zijn en voor 5 procent van de gebruikers is een dienstregeling in de nacht interessant. Dat past bij het beeld dat scholieren en studenten op Zeeburgereiland met name doordeweeks en tijdens kantoortijden gebruik maken van de tijdelijke pontverbinding.

Er zijn op dit moment minder gebruikers dan we vooraf hadden ingeschat. De hoofdreden daarvoor is de tragere ontwikkeling en bouw van de Sluisbuurt, dan aangenomen bij de eerdere prognoses voor de pont. De vervoerwaarde van de tijdelijke pont is nu nog bescheiden, zeker in vergelijking met de andere veerverbindingen in de stad. Gegeven ook de schaarse middelen voor GVB Veren (financieel, personeel, beheer/onderhoud van de pont) is uitbreiding van de dienstregeling naar de avonduren op dit moment niet goed verdedigbaar.

De komende jaren verwachten we een toename van gebruikers door de ontwikkelingen op Zeeburgereiland en IJburg. We monitoren het gebruik van de tijdelijke pont door tellingen, enquêtes en nautische veiligheid. Aan de hand van die resultaten bekijken we of het nodig, mogelijk en financieel haalbaar is om de vaartijden en/of vaardagen van de tijdelijke pont uit te breiden. De looptijd van de tijdelijke pont eindigt eind 2029. Rond 2026 start onderzoek naar

2 https://openresearch.amsterdam/nl/page/85982/eindadvies-genereus-verbonden-adviescommissie-oeververbindingen

een eventuele definitieve pontverbinding. Dat zal een integraal onderzoek worden, inclusief overleg met Rijkswaterstaat en een nieuw bestuurlijk besluit vereisen.

## 4.3 Drukte en betrouwbaarheid OV

Er zijn ook veel reacties die aangeven dat het huidige OV niet goed functioneert. Het is te druk en informatie op de borden is ontoereikend. Een veel gehoorde klacht over tramlijn 26 is dat deze erg druk en niet betrouwbaar is. Als er een calamiteit op de lijn is, worden er niet genoeg bussen ingezet. Men stelt ook voor om de tram te vervangen door een metro en om het maximaal aantal fietsen dat mee mag in de tram uit te breiden en gratis te maken.

### 4.3.1 Tramlijn 26

De gemeente en het GVB herkennen de inspraakreacties die gaan over het niet goed functioneren van tramlijn 26. Voorlopig heeft de tramlijn nog voldoende capaciteit om het verwachte aantal reizigers te vervoeren. De uitval op het totale tramnet van Amsterdam ligt in 2023 een factor 1,7 hoger dan bij tramlijn 26. De uitval op tTramlijn 26 valt aanzienlijk minder vaak uit dan het stedelijk gemiddelde van alle trams. Door de aanpassingen in de Piet Heintunnel in 2019-2020 is de betrouwbaarheid van lijn 26 flink toegenomen (minder uitval en calamiteiten). Maar als de lijn uitvalt, dan zijn de gevolgen meteen groot. De gemeente en het GVB begrijpen de frustratie die dit teweeg brengt goed. De reizigers die dan op een andere manier hun weg moet zoeken, veroorzaken extra drukte op de weg. We zetten bussen in en meer mensen pakken de auto of de fiets, en dat leidt tot opstoppingen. Het GVB heeft een personeelstekort, niet alleen bij bestuurders en conducteurs, maar ook bij de monteurs. Hierdoor duurt het langer voordat een tram na onderhoud of reparatie terugkeert uit de remise. Het GVB geeft voor de inzet van mensen wel prioriteit aan lijn 26.

Als tramlijn 26 om een andere reden niet rijdt, zoals na een ongeval, worden bussen ingezet. Omdat het een calamiteit is, moeten bussen en buschauffeurs van andere lijnen worden ingezet. Maar deze bussen kunnen jammer genoeg niet alle reizigers opvangen die normaal de tram nemen. Daarnaast moeten de bussen meerijden in het drukke autoverkeer, dus ze zijn vaak minder snel en betrouwbaar dan tramlijn 26. Daarom komt er ook geen vaste busverbinding naast lijn 26 (doortrekken van lijn 66 naar Zeeburgereiland). Tramlijn 26 zal altijd sneller zijn dan de bus, dus reizigers zullen voor de tram kiezen en de bus zal (nagenoeg) leeg blijven.

Verder is het GVB zich ervan bewust dat correcte reisinformatie heel belangrijk is voor de reizigers, zeker bij verstoringen. Eerdere klachten, van september 2023, werden veelal veroorzaakt door een ongebruikelijke storing in het reisinformatiesysteem. Dit is toen opgelost en er zijn aanvullende maatregelen genomen om herhaling te voorkomen. Sindsdien is een dergelijke storing gelukkig ook niet meer voorgekomen. Daarnaast was er in een aantal gevallen sprake van het laat of niet melden van het uitvallen van ritten. Dit is erg vervelend voor reizigers. Het op tijd en juist communiceren van rituitval naar alle kanalen die reisinformatie bieden, heeft steeds hoge prioriteit bij het GVB. Hier wordt doorlopend extra aandacht aan gegeven. Niet alleen voor tramlijn 26, maar voor alle lijnen. Ook zitten er nog een aantal aanvullende verbeteringen van GVB in de pijplijn. In de eerste vier maanden van 2024 waren er 2 klachten over reisinformatie over tramlijn 26. Dat is een stuk minder dan het aantal klachten van vlak vóór en tijdens de inspraakperiode van het Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland en de 3 infrastructurele projecten.

Door de uitvoering van de projecten Cruciale Mijl IJburglaan en de bouw van een nieuwe tramstalling op de Oostpunt, zal de betrouwbaarheid en de capaciteit van tramlijn 26 verbeteren en de kans op ongelukken verkleinen. Door de auto-onderdoorgang bij het kruispunt Zuiderzeeweg/IJburglaan kan tramlijn 26 oversteken naar de noordkant van de IJburglaan

zonder daarbij auto-verkeer tegen te komen. Door de noordligging is er ook geen kruising van tramlijn 26 met de op- en afritten van de A10, wat de betrouwbaarheid van de tramlijn ook ten goede komt. Meer informatie daarover vindt u in de Nota van Uitgangspunten en Nota van Beantwoording van de Cruciale Mijl IJburglaan. Omdat het aantal inwoners rond de tramlijn toeneemt en omdat de Hogeschool Inholland opent, verhogen we op werkdagen de frequentie van tramlijn 26. Nu rijdt tramlijn 26 op werkdagen overdag 8 keer per uur. Op de drukste momenten wordt dat 10 keer per uur (met gekoppelde trams), dus iedere 6 minuten.

### 4.3.2 Metro als vervanging voor de tram

De gemeente werkt op dit moment samen met het Rijk aan 2 studies naar metroverbindingen. 1 tussen Amsterdam Zuid en Schiphol en 1 tussen station Sloterdijk en Amsterdam Centraal. Aan deze 2 verbindingen geeft de gemeente op dit moment de prioriteit. De financiële positie van de gemeente laat het niet toe om de komende jaren te investeren in metrolijnen elders in de stad. En ook het Rijk wil niet zoveel geld investeren in stedelijk openbaar vervoer.

Naast deze 2 metroprojecten zijn er nog een paar metro-initiatieven die meer prioriteit hebben dan een metrolijn tussen Centraal Station en IJburg, omdat ze grotere gebieden met meer inwoners ontsluiten en waarschijnlijk een betere exploitatie zullen hebben. Eén daarvan is de Flevolijn van de Zuidas naar Almere. Deze metrolijn krijgt ook een halte op Centrumeiland en/of Strandeiland en geeft daarmee een snelle verbinding met het zuidelijk deel van de stad en Schiphol/Hoofddorp. Deze lijn vergt een grote investering die het Rijk vooralsnog niet wil doen.

De gemeente kiest er samen met het GVB en de Vervoerregio Amsterdam dus voor om het openbaar vervoer op Zeeburgereiland te verbeteren.
Op korte termijn doen we dit door tramlijn 26 en buslijn 37 vaker te laten rijden, door de capaciteit van de tramhalte op de kruising IJburglaan/Zuiderzeeweg te vergroten, door op de Zuiderzeeweg een nieuwe voorlopige bushalte aan te leggen (halte ‘Rudolf Nurejevstraat’) en door de bushalte Zuiderzeeweg van lijn 37 richting Amstelstation te vergroten. De onderdoorgang van het project Cruciale Mijl IJburglaan en de verlegging van de trambaan zijn een volgende stap in het verbeteren van de doorstroming van OV, fiets en verkeer. Tot slot zorgen we er nu al voor dat we in de toekomst (na 2040) de tram van de Indische Buurt naar Zeeburgereiland door kunnen trekken.

### 4.3.3 Fiets in de tram

Op dit moment mogen er maximaal 2 fietsen mee in tramlijn 26, buiten de spits. De ruimte die de fiets inneemt gaat ten koste van de ruimte voor reizigers. Vooral in de spits is dit niet wenselijk en hebben we alle ruimte in de trams nodig voor reizigers. Daarom hanteert het GVB ook een ritprijs voor de fiets. We gaan dit niet veranderen.

### 4.3.4 Betrouwbaarheid buslijn 37

Voor buslijn 37 wordt aangegeven dat deze onbetrouwbaar is omdat hij vaak vaststaat in de file op de Amsterdamsebrug en/of voor de opening van de Schellingwouderbrug.

Omdat het water onder de Schellingwouderbrug een drukke hoofdvaarroute is, is het vooralsnog niet mogelijk om de openingstijden van de brug aan te passen. Als de brug minder opengaat, zal de brug langer open moeten, wat ook onwenselijk is.

Door de onderdoorgang bij het kruispunt Zuiderzeeweg/IJburglaan (Cruciale Mijl IJburglaan) zullen er minder opstoppingen zijn op de Zuiderzeeweg. Daardoor zal het verkeer, en dus ook bus 37, minder vast staan op de Zuiderzeeweg. Als het verkeer beter doorstroomt én lijn 37 niet meer toereikend is, zou er een extra spitsbus kunnen gaan rijden. Er is op de bruggen geen ruimte voor een vrije busbaan. Dit kan pas in combinatie met het doortrekken van de tram vanuit de Indische Buurt (project de Verbinding Zeeburgereiland), maar dit is pas na 2040 voorzien.

De frequentie van buslijn 37 wordt vanaf september 2024 op werkdagen verhoogd. Hij rijdt nu op werkdagen in de ochtendspits 8 keer per uur en daarna tot 20.00 uur 6 keer per uur. In de ochtendspits wordt dit verhoogd naar 10 keer per uur, vervolgens tot circa 14.00 uur 7 keer per uur, en vervolgens tot 20.00 uur 8 keer per uur.

## 4.4 Overige opmerkingen over verkeer

### 4.4.1 Brommers en scooters

De vraag wordt gesteld hoe er rekening wordt gehouden met brommers en scooters omdat deze niet apart terugkomen in de plannen.

Er zijn geen aparte maatregelen voor brommers, scooters (gele nummerplaat) of snorfietsen (blauwe nummerplaat). Ze moeten op de rijbaan voor auto's (brommers) rijden of op het fietspad (snorfietsen). In de tellingen op de fietspaden en de autowegen nemen we snorfietsen en brommers mee in de cijfers. Deze tellingen gebruiken we in de verkeersmodellen en in de eisen die we stellen aan het ontwerp van een fietspad of autoweg. Fietspaden waar ook snorfietsen of brommers rijden, moeten breder zijn. Dit maakt ze veiliger, doordat er voldoende ruimte is voor inhaalbewegingen, ook als het druk is.

### 4.4.2 Deelauto's

Er wordt gevraagd of er meer deelauto's kunnen komen en om het aanbod te stimuleren door bijvoorbeeld een gecombineerde app van aanbieders, en geen kosten als je geen auto gebruikt.

In juli 2023 heeft de gemeenteraad de Nota Deelvervoer vastgesteld. Deze nota vormt de basis voor de verdere ontwikkeling en stimulering van deelvervoer in Amsterdam. Dit doen we door de markt de mogelijkheid te geven meer deelauto's aan te bieden, door spreiding van het aanbod en door de vergunningsvoorwaarden aan te scherpen.

De aanbieders van deel(bak)fietsen en deelscooters moeten de hele stad bedienen (dus ook Zeeburgereiland). Daarbij gaat het dan om deelmobiliteit op straat. Deelconcepten in een gebouw worden in tenders vaak gevraagd, maar dit werkt via privaatrechtelijke afspraken.

Voor deelauto's geldt ook dat het aanbod op straat aan deelauto-aanbieders (de "markt") wordt overgelaten. Omdat er op straat maar een beperkt aantal plekken is, komen er niet in alle buurten deelauto's met een vaste standplaats (gereserveerde parkeerplek) op straat. We weten nog niet of dit ook gaat gelden voor de Sluisbuurt en de Baaibuurten. Er zijn geen afspraken over de prijs of voorwaarden waaronder je een deelvoertuig kan gebruiken.

Campagne en apps: de gemeente Amsterdam heeft 3 achtereenvolgende jaren (2021, 2022 en 2023) de publiekscampagne *Blij dat ik deel* gevoerd om Amsterdammers te informeren over de voordelen van deelvervoer. We zijn van plan om dat in 2024 opnieuw te doen. In 2023 lag de nadruk op het gemak van deelvervoer (*gemakkelijker dan je denkt*), het aanbod en de beschikbaarheid van deelvervoer (*meer aanbod dan je denkt*), en de kosten van deelvervoer (*voordeliger dan je denkt*). Een gecombineerde Amsterdamse Mobility as a Service (MaaS)-app waarin alle deelvervoeraanbieders zijn opgenomen, is er helaas nog niet. Er zijn verschillende MaaS-apps (bijvoorbeeld Gaiyo, Umob en Glimble) die wel toegang bieden tot meerdere deelvervoeraanbieders, maar nog niet alle aanbieders werken daaraan mee.

### 4.4.3 Gevaarlijke stoffenroute

Er wordt aangegeven dat de brug naar Noord (Schellingwouderbrug) gebruikt wordt voor vervoer van chemische stoffen en dat dit niet past in een drukke wijk met kleine kinderen. Voor een aantal gevaarlijke stoffen geldt in Nederland een zogenaamde routeplicht. Op Zeeburgereiland bevindt zich zo'n dergelijke 'gevaarlijke stoffenroute.' Dit valt officieel onder de verantwoordelijkheid van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De vrachtwagens die gebruik maken van de gevaarlijke stoffenroute mogen niet rijden door de tunnels onder het IJ en het Noordzeekanaal (zogenaamde categorie C tunnels). De Schellingwouderbrug is de enige brug over deze vaarwegen voor transporten met gevaarlijke stoffen die niet door deze tunnels mogen. Alternatieve routes om het Noordzeekanaal en IJ te kunnen "oversteken" zijn tientallen kilometers langer (omrijden via de Markerwaarddijk, tussen Enkhuizen en Lelystad, of de Afsluitdijk). Bovendien kom je bij deze routes langs nog meer bebouwing. Omdat de transporten met gevaarlijke stoffen (die niet door een tunnelcategorie C mogen) bij deze alternatieve routes een veel langere route moeten nemen, is de kans op incidenten met mogelijke slachtoffers groter dan via de route over de Schellingwouderbrug. De route via de Schellingwouderbrug is dus voor heel Nederland gezien veiliger.

Het transport dat niet door een tunnel categorie C mag betreft het transport van gassen en zeer toxische vloeistoffen. In de praktijk (sinds zeker 2007) rijden er via de Schellingwouderbrug naast brandbare en in zeer beperkte mate licht toxische vloeistoffen (die ook door een tunnel met tunnelcategorie C mogen rijden en dus waarschijnlijk bestemming of herkomst in Amsterdam hebben), alleen LPG-achtige gassen (stofcategorie GF3) via de Schellingwouderbrug.

Voor alle bestemmingsplannen van het Zeeburgereiland is gekeken naar de externe veiligheid en in ontwerpen houden we hier rekening mee. Concreet betekent dit dat er minimaal 30 meter moet zitten tussen de weg en de woningen. Bij de Sluisbuurt (en Sportheldenbuurt) is al aangetoond dat de route niet tot een onaanvaardbaar groepsrisico leidt.

In november 2022 heeft de gemeente Amsterdam met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de wens besproken om de huidige route te verleggen naar elders. Uitkomst van dat gesprek is dat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat blijft bij haar opvatting dat alles overziende de huidige ligging van de route de voorkeur heeft en dus onderdeel van het basisnet zal blijven.

## 4.5 Overige punten: handhaven en suggesties voor de volgende fase

Er zijn verschillende reacties binnengekomen die niet specifiek over de plannen gaan. Bijvoorbeeld verlichting op bestaande fietspaden, overlast van afval, verzoek om te handhaven of om groen beter te onderhouden.

Deze meldingen zetten we door naar de afdelingen en/of stadsdelen die erover gaan. Voor ideeën of vragen in uw directe omgeving kunt u contact opnemen met het stadsdeel of met de gebiedsmakelaar van uw gebied. Als iets moet worden opgeruimd of gemaakt dan kunt u een 'Melding openbare ruimte en overlast' doen. U kunt met deze melding ook een gevaarlijke verkeerssituatie of overlast van personen en horeca aan ons doorgeven.

In de inspraakreacties zijn ook suggesties gedaan, onder andere voor een pakketpunt en vervoer over het water. Dit is primair een taak van de markt. Waar dat mogelijk is, kijken we hoe we in de uitvoering van de gebiedsontwikkeling rekening kunnen houden met dit soort initiatieven.

## 4.6 Participatie en informatie

Er zijn vragen of er meerdere momenten kunnen komen voor informatiebijeenkomsten en of mensen intensiever betrokken kunnen worden bij de verdere uitwerking van (delen van) de plannen. Ook geven sommige betrokkenen aan dat ze niet eerder geïnformeerd of betrokken zijn. Daarnaast vinden mensen het veel en ingewikkelde informatie.
We proberen zo goed mogelijk de mensen te bereiken die met de plannen te maken krijgen. Maar we zijn ons ervan bewust dat we niet iedereen bereiken. We informeren op verschillende manieren en momenten over de plannen om ervoor te zorgen dat mensen die nu iets gemist hebben, in een later stadium van planvorming hun inbreng kunnen geven. We informeren altijd via meerdere kanalen, zoals bewonersbrieven, sociale media, informatiebijeenkomsten en websites. De informatiebijeenkomsten proberen we altijd zorgvuldig te plannen. Ze zijn bijna altijd aan het einde van de dag, zodat ook mensen die werken ze kunnen bezoeken. En we zorgen ervoor dat dit soort bijeenkomsten niet in een vakantie of bijvoorbeeld tijdens een EK-wedstrijd plaatsvinden. Wel worden ze vaak maar op één dag georganiseerd, omdat het veel tijd kost om dit soort bijeenkomsten te organiseren. Voor mensen die niet naar een bijeenkomst kunnen komen, is er vaak ook informatie op de website(s) van de verschillende projecten te vinden. Zij kunnen ook mailen naar ontwikkelingzeeburgereiland@amsterdam.nl. Via die mailbox komt de mail terecht bij de juiste medewerker van de gemeente.

In de volgende fase zullen de 4 projecten (Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland, Cruciale Mijl IJburglaan, Verbinding en Definitieve Tramstalling) verder worden uitgewerkt. Ook dan worden belanghebbenden betrokken. De projecten zullen dit ieder afzonderlijk verder uitwerken en de informatie hierover vindt u terug in de 4 verschillende nota's van beantwoording.

## 4.7 Planning

Er zijn zorgen over de planning omdat het nog lang duurt voordat de uitvoering start. Helaas kost het veel tijd om deze plannen te ontwikkelen, om uit te zoeken wat de effecten zijn en in detail uit te werken en om een partij te contracteren die de werkzaamheden uiteindelijk gaat uitvoeren. Om op korte termijn al wel verbeteringen door te voeren op het Zeeburgereiland, worden er binnenkort al maatregelen genomen. Bijvoorbeeld de verschillende maatregelen rondom het kruispunt Zuiderzeeweg/IJburglaan, waarmee we de verkeersveiligheid en bereikbaarheid verbeteren voor fietsers en voetgangers. In het voorjaar van 2024 openen er culturele en sociale initiatieven zoals broedplaats Baggerbeest en Kokomo in Baaibuurt Oost.

## 4.8 Complimenten

We hebben ook complimenten gekregen voor de inhoud van de plannen, de manier van informeren en de mogelijkheid om op de plannen te reageren uitgesproken. De teams nemen deze complimenten met dank in ontvangst!

# 5 Beantwoording inspraakreacties

In dit hoofdstuk behandelen we de inspraakreacties die betrekking hebben op de Verbinding Zeeburgereiland. De reacties zijn onderverdeeld naar thema.

## 5.1 Inspraakreacties en beantwoording per thema

### 5.1.1 Effecten alternatief 4

Er zijn meerdere inspraakreacties ingediend, waaronder vanuit de Indische Buurt, die betrekking hebben op alternatief 4. In dit alternatief komt er een nieuwe brug voor het OV en wordt de huidige brug ingericht voor langzaam verkeer. De autoverbinding vervalt. Een aantal indieners uiten hun steun voor dit alternatief waarbij de auto's niet meer over de Amsterdamsebrug mogen en de route alleen toegankelijk is voor fietsers en voetgangers. Ze zien dit als cruciaal voor het bevorderen van een autoluwe omgeving en het verbeteren van de mobiliteit voor langzaam verkeer. Ze zien de afsluiting van de brug voor autoverkeer als een belangrijke stap naar een autoluwe stad. Zij vinden dit alternatief als het gunstigst voor de leefomgeving van de bewoners, met minder geluidshinder en schonere lucht. Een andere inspraakreactie suggereert dat het mogelijk is om tijdens de bouw van de trambrug de bestaande Amsterdamsebrug om te vormen tot een fietsbrug met slechts één rijbaan voor het openbaar vervoer (OV) en noodhulpdiensten.

Maar verkeersonderzoeksresultaten laten zien dat een volledige afsluiting van het autoverkeer op de Amsterdamsebrug ingewikkelde veranderingen in het verkeerspatroon zouden veroorzaken. Het zou namelijk leiden tot een verschuiving van het verkeer naar andere beschikbare wegen, waaronder belangrijke toegangsroutes naar het centrum, zoals de Piet Heintunnel, IJ-tunnel en de MacGillavrylaan, die nog drukker zouden worden. De leefomgeving op andere plekken in de stad zou daardoor verslechteren. De voordelen voor de Indische Buurt en op de Amsterdamsebrug wegen niet op tegen de nadelen in de rest van de stad.

Bovendien kan de Amsterdamsebrug pas als fietsbrug gebruikt gaan worden als de trambrug klaar is. De brug moet namelijk wel toegankelijk blijven voor de bus (lijn 37) en deze kan niet met de fietsers meerijden.

Ook het voorstel om de Amsterdamsebrug om te vormen tot een fietsbrug met slechts één rijbaan voor het openbaar vervoer (OV) en noodhulpdiensten is niet haalbaar omdat de bussen ook terug moeten. Als ze daarvoor moeten omrijden wordt de OV-verbinding aanzienlijk slechter. Ten slotte kunnen we een aparte rijbaan voor bussen niet combineren met een fietspad, wat dit voorstel ruimtelijk onhaalbaar maakt.

*De inspraakreacties met betrekking tot alternatief 4 leiden niet tot een wijziging van het voorkeursalternatief of een aanvulling in het MER.*

### 5.1.2 Drukte Zuiderzeeweg-betrouwbaarheid bus 37

Uit de inspraakreacties blijkt dat er regelmatig verkeersopstoppingen zijn op de Amsterdamsebrug van Oost naar de Sluisbuurt, wat bij drukte resulteert in langzaam rijdend verkeer gedurende 20 tot 25 minuten. Dit heeft ook een negatieve invloed op de betrouwbaarheid van bus 37. Er wordt voorgesteld de fietsbrug over de gehele lengte te bouwen en de huidige brug

in te delen met een vrije busbaan. Daarnaast staat de bus ook stil voor de brugopeningen van de Schellingwouderbrug. Er zijn zorgen dat bij het verhogen van de frequentie van lijn 37 dit alleen maar erger wordt.

De gemeente weet dat er regelmatig files zijn op de Amsterdamsebrug en wijst op het voorkeursscenario van project Cruciale Mijl IJburglaan, scenario 1-min. Hierin komt er een onderdoorgang voor autoverkeer van circa 170 meter bij de kruising Zuiderzeeweg – IJburglaan. Boven deze onderdoorgang komt een stadsplein (Zeeburgerplein) dat meer ruimte biedt voor voetgangers en fietsers. Door het autoverkeer van en naar de Piet Heintunnel ondergronds te leiden, zal het verkeer op de Zuiderzeeweg, en daarmee ook bus 37 beter door kunnen rijden. De constructie van de huidige brug is niet geschikt voor een extra (vrije) rijbaan voor de bus. Zwaar verkeer moet daarom binnen de bogen van de bestaande brug het Amsterdam-Rijnkanaal oversteken. Vandaar dat we de vrije busbaan pas kunnen realiseren in combinatie met de nieuwe trambrug.

Voor de brugopeningen van de Schellingwouderbrug zijn vooralsnog geen oplossingen. Omdat het water onder de Schellingwouderbrug een drukke hoofdvaarroute is én onderdeel is van de Staande Mastroute, is het vooralsnog niet mogelijk om de openingstijden van de brug aan te passen. Als de brug minder opengaat, zal de brug langer open moeten, wat ook onwenselijk is. Tijdens de spits blijft de brug dicht en de maximale openingsduur per bedienronde is beperkt. Dat blijft zo.

Het verkeer van Noord kan straks vanaf de Zuiderzeeweg niet meer rechtsaf de Piet Heintunnel in. Dat zal een positief effect hebben op de doorstroming van het autoverkeer en daarmee ook bus 37. Het Mobiliteitsprogramma Zeeburgereiland en IJburg monitort of deze maatregelen voldoende zijn om lijn 37 betrouwbaar vaker te kunnen laten rijden. Toekomstige capaciteitsknelpunten kunnen aanleiding zijn om de onderzochte trambrug eerder aan te leggen.

*De inspraakreacties met betrekking tot de drukte Zuiderzeeweg en betrouwbaarheid bus 37 leiden niet tot een wijziging van het standpunt in de keuzes van de alternatieven dan wel een aanvulling in het MER.*

### 5.1.3 Tramverbinding van Indische Buurt naar Zeeburgereiland (Sluisbuurt)

Verschillende bewoners willen een extra tramverbinding voor Zeeburgereiland. Vaak heeft dit te maken met de betrouwbaarheid van tram 26 en bus 37. De inspraakreacties pleiten voor het snel doortrekken van de tram vanuit de Indische Buurt, omdat het er nu al druk is en omdat de Sluisbuurt zal groeien, inclusief de komst van Hogeschool InHolland. Zo verbeter je het netwerk, heb je een goed alternatief als lijn 26 uitvalt en nemen mensen eerder het OV dan de auto. Dat is ook beter voor de luchtkwaliteit.

De gemeente vindt een robuust OV-netwerk belangrijk en begrijpt de zorgen van de bewoners. Het doortrekken van de tram uit de Indische Buurt over de Amsterdamsebrug naar de Sluisbuurt is een essentiële stap in die richting. Maar de gemeente ziet op dit moment nog geen directe noodzaak om de tramlijn vóór 2040 te realiseren, gelet op de huidige gevens en prognoses van het aantal reizigers. Hoewel het druk is in het OV laten de cijfers zien dat we de groei van het aantal reizigers de komende jaren nog kunnen opvangen door lijn 37 en 26 vaker te laten rijden. Het doortrekken van de tram van de Indische Buurt naar de Sluisbuurt is erg kostbaar, omdat er een nieuwe trambrug voor nodig is. We stellen deze investering uit tot het echt nodig is. We verwachten dat dat in 2040 is, maar houden dat door monitoring via het mobiliteitsprogramma in de gaten.

Omdat er in de plannen rekening wordt gehouden met het doortrekken van de tram van de Indische Buurt naar Zeeburgereiland en het mobiliteitsprogramma monitort wanneer dit echt noodzakelijk is, leiden de inspraakreacties op dit thema niet tot aanpassingen in de plannen.

*De inspraakreacties met betrekking tot de tramverbinding van de Indische Buurt naar Zeeburgereiland leiden niet tot een wijziging van het standpunt in de keuzes van de alternatieven dan wel een aanvulling in het MER.*

### 5.1.4 Geluid

Bewoners in de omgeving maken zich zorgen over mogelijke geluidsoverlast van de nieuwe tramverbinding en de verplaatsing van het wegverkeer naar de zuidkant van de Amsterdamsebrug na 2040. Vooral bewoners die dicht bij de brug wonen, zoals op woonboten in de Kom, of de bewoners van de Flevoparkweg en de Zeeburgerdijk vrezen voor de toename van geluidsoverlast. Ze vragen zich af hoe de gemeente hen zal beschermen tegen deze geluidshinder, en dringen aan op een grondige studie naar de mogelijke effecten van geluidsoverlast en naar maatregelen om dit te voorkomen.

Uit geluidsonderzoek blijkt inderdaad dat de nieuwe tramverbinding en verschuiving van het wegverkeer geluidsveranderingen in de omgeving kunnen veroorzaken. Om geluidbelastingen in toekomstige situaties te onderzoeken gebruikt de gemeente geluidsmodellen. Op basis daarvan bepalen we eventuele geluidmaatregelen, zodra de bouw van een trambrug in beeld komt.

De fietsbrug in het voorkeursalternatief heeft geen invloed op de geluidsbelastingen in de omgeving omdat er door deze maatregel niet meer wegverkeer komt. In de volgende planfase onderzoeken we of een asverschuiving van de weg op de aanbrug gevolg heeft voor het geluid.

We nemen de effecten van geluid en de mogelijke maatregelen mee in de verdere uitwerking van de plannen. De zienswijze levert geen aanpassingen op in de documenten zoals die ter inzage zijn gelegd.

*De inspraakreacties met betrekking tot het thema geluid leiden niet tot een wijziging van het voorkeursalternatief of het MER. Bij een verdere uitwerking in de volgende fase wordt dit aandachtspunt meegenomen.*

### 5.1.5 Verkeersveiligheid

De bewoners uiten hun bezorgdheid over de verkeersveiligheid van de nieuwe fietsverbinding. Ze maken zich zorgen over mogelijke onduidelijke verkeerssituaties. Dit zou zich vooral voordoen bij de plekken waar verschillende verkeersstromen samenkomen. Bijvoorbeeld bij de aansluiting van de fietslus op de brug en de dijk en de aansluiting van het tweerichtingen-fietspad op de kruispunten aan weerszijden van de brug. Ze pleiten voor duidelijke aanwijzingen op het fietspad om te kunnen afslaan of stoppen, en ze wijzen op de verschillen in snelheid van fietsers als een mogelijk veiligheidsrisico. Een bewoner benadrukt ook het gevaar van botsen van tegemoetkomende fietsers, zoals bij de Nesciobrug, en pleit voor een veiliger ontwerp. De fietsersbond vraagt aandacht voor de breedte van het tweerichtingen-fietspad.

De gemeente erkent dat een tweerichtingsfietspad ook tot botsingen zou kunnen leiden, vooral bij de aansluiting van de fietslus op de brug en zal dit aspect in latere fases van het project verder uitwerken. We zullen in het definitieve ontwerp zorgvuldig rekening houden met de veiligheidseisen en verschillende snelheden van fietsers (gewone fietsen, e-bikes, fatbikes et cetera). De fietspaden zullen duidelijk en veilig ingericht worden, met plekken voor veilig afslaan en stoppen. De breedte van het fietspad voldoet minimaal aan de ontwerpeisen en zullen we op de beschikbare ruimte op de huidige aanbruggen (die niet kunnen worden verbreed), verbeteren. Hoe breder het fietspad, hoe meer ruimte er is om elkaar te passeren of in te halen. Als we in de toekomst bij het vervangen van de Amsterdamsebrug ook de aanbruggen vervangen, kunnen we misschien een breder fietspad maken. Daarom wordt voor de nieuw te maken fietsbrug onderzocht wat de optimale breedte is in relatie tot toekomstvastheid, inpasbaarheid en kosten.

*De inspraakreacties met betrekking tot het thema verkeersveiligheid leiden niet tot een wijziging van het standpunt in de keuzes van de alternatieven dan wel een aanvulling in het MER. Bij een verdere uitwerking in de volgende fase wordt dit meegenomen.*

### 5.1.6 Voetgangers

Meerdere inspraakreacties en Stadsdeel Oost (zie hoofdstuk 6) geven aan dat het ongewenst is als voetgangers alleen via de luie trap op de Amsterdamsebrug kunnen komen om het Amsterdam-Rijnkanaal over te steken. Zij pleiten voor een voetpad op de aanbruggen. De route via de luie trappen is ook niet toegankelijk voor bijvoorbeeld rolstoelgebruikers, of mensen met kinderwagens.

Ons uitgangspunt in het voorkeursalternatief was om zo veel mogelijk ruimte aan de fietser te geven en de voetgangers de route via het maaiveld en de luie trappen te laten nemen. Als er geen apart voetpad is mogen voetgangers volgens de verkeerswet over het fietspad. Maar om duidelijkheid de plaats van voetgangers op de aanbruggen duidelijk te maken, brengen we toch een voetpad terug op de aanbruggen. Dat komt aan de noordkant van de brug, direct naast het tweerichtingenfietspad. Hoe dit er exact uit komt te zien en hoe breed het precies wordt, gaan we in de komende fase verder uitwerken.

*Deze zienswijze leidt daarmee tot een aanpassing op het voorkeursalternatief (Notitie Voorkeursalternatief Verbinding Zeeburgereiland), maar niet tot een aanvulling in het MER.*

### 5.1.7 Openbare ruimte Indische Buurt

Bewoners van de Indische Buurt maken zich zorgen over de openbare ruimte onder de brug en onder de aansluitingen van de brug op de bestaande wegen. De ruimte onder de brug is nu al geen fijne verblijfplaats. Het is er donker en men ervaart het als sociaal onveilig. Ook maken ze zich zorgen over de combinatie met de plannen van het toekomstige binnenbad Flevobad. De geplande trambrug komt naar verwachting circa 10 meter dichter bij de gevel van het bad waardoor dit sociaal onveilige gevoel versterkt wordt. Ook de aansluiting van het tweerichtingenfietspad op de kruising onder aan de hellingbanen vraagt nadere uitwerking; hoe wordt de openbare ruimte zo ingericht dat de fietsersstromen van de brug én de bezoekers van het bad veilig hun weg vinden? De bewoners vinden het belangrijk dat bij alle projecten die hier plaatsvinden een integrale aanpak komt voor de openbare ruimte om de (verkeers)veiligheid van de gebruikers te garanderen en de kwaliteit van de openbare ruimte onder en rondom de brug te verbeteren. Ook zijn er zorgen over de Joodse Begraafplaats; men wil dat deze onaangetast blijft, nu en in de toekomst.

De teams van de verschillende projecten stemmen met elkaar af. Het stadsdeel heeft iemand aangesteld om de raakvlakken tussen de projecten scherp te hebben en te sturen op een maakbaar ontwerp voor de openbare ruimte onder en rond de aanbruggen van de Amsterdamsebrug en bij de entree van het zwembad. Het is belangrijk dat alle gebruikers van het gebied er veilig hun weg kunnen vinden en dat het een prettigere verblijfplaats wordt. De ruimtelijke reservering van de trambrug komt dicht bij de gevel van het nieuwe Flevobad. Hoe dit er in de toekomst uit komt te zien werken we in de volgende fase uit. Uitgangspunt bij de uitwerking is al het mogelijke te doen om de Joodse begraafplaats intact te houden.

*De inspraakreacties met betrekking tot de openbare ruimte in de Indische buurt leiden niet tot een wijziging van het voorkeursalternatief of een aanvulling in het MER. Bij een verdere uitwerking in de volgende fase wordt dit meegenomen.*

### 5.1.8 Overige thema's

*5.1.8.1 Luchtkwaliteit*
De bewoners uiten bezorgdheid over de luchtkwaliteit, met name met betrekking tot fijnstof. Ze benadrukken dat de Amsterdamsebrug in de plannen een onprettige en ongezonde verbinding blijft voor fietsers. Ze wijzen erop dat autoverkeer nog steeds de dominante verkeersstroom zal zijn. Dat kan leiden tot meer geluidsoverlast en meer fijnstof. Ze vrezen dat de gezondheid van fietsers en voetgangers hierdoor in gevaar kan komen.

De voorgestelde maatregelen om een fietsbrug aan te leggen, lijn 37 vaker te laten rijden en in de toekomst een tram te realiseren, zorgen niet voor extra autoverkeer en daarmee extra fijnstof. De bussen gaan immers vanaf 2025 elektrisch rijden. Wel heeft de gemeente andere plannen (voor de hele stad) om fijnstof tegen te gaan. Meer informatie over het beleid schone lucht op de webpagina Volg het beleid: schone lucht.[3]

Omdat de luchtkwaliteit door de plannen niet negatief beïnvloed wordt, heeft deze zienswijze geen effect op de voorgestelde plannen.

*De inspraakreacties met betrekking tot luchtkwaliteit leiden niet tot een wijziging van het standpunt in de keuzes van de alternatieven dan wel een aanvulling in het MER.*

*5.1.8.2 Sociale veiligheid*
Bewoners vragen aandacht voor de sociale veiligheid op het fietspad voor onder andere jongeren die ook 's avonds en 's nachts van en naar de stad fietsen. Ze maken zich zorgen en willen dat de sociale veiligheid serieus wordt genomen in het ontwerp van de fietsbrug.

We werken de uiteindelijke inrichting van de fietspaden in de volgende fase verder uit. Daarbij kijken we welke maatregelen, zoals verlichting, een positief effect hebben op de sociale veiligheid. Deze zienswijze leidt dus niet tot aanpassing van de plannen, maar nemen we wel mee in de uitwerking in de volgende fase. Overigens speelt dit onderwerp ook in de huidige situatie al, en zijn de alternatieven op dit punt beperkt onderscheidend.

*De inspraakreacties met betrekking tot sociale veiligheid leiden niet tot een wijziging van het standpunt in de keuzes van de alternatieven dan wel een aanvulling in het MER. Bij een verdere uitwerking in de volgende fase wordt dit meegenomen.*

*5.1.8.3 Waterkwaliteit*
Inspraakreacties over de waterkwaliteit gaan over het tegengaan van de achteruitgang van de waterkwaliteit. In het MER staat dat het voorgestelde plan neutraal of licht nadelig zal zijn voor het watersysteem. Daarom vraagt Waternet om maatregelen te treffen om eventuele negatieve gevolgen zo klein mogelijk te maken.

De gemeente wil vermijden dat de kwaliteit van het water achteruitgaat. In de Milieueffect-rapportage (MER) staan daarom verschillende maatregelen om eventuele negatieve effecten zo klein mogelijk te houden. We nemen contact op met Waternet en Rijkswaterstaat om te onderzoeken welke maatregelen passen bij de verdere uitwerking van de plannen.

*De inspraakreacties met betrekking tot waterkwaliteit leiden niet tot een wijziging van het standpunt in de keuzes van de alternatieven dan wel een aanvulling in het MER. Bij een verdere uitwerking in de volgende fase wordt dit meegenomen.*

3 https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/duurzaamheid/schone-lucht

*5.1.8.4 Nautische aspecten*

De inspraakreacties van Rijkwaterstaat gaan over de nautische aspecten van het Amsterdam-Rijnkanaal. Ten eerste merken zij op dat het kanaal een drukke vaarroute is naar het IJ en geschikt is voor schepen tot CEMT-klasse VIb. In het Milieueffectrapport (MER) zijn de effecten op nautische veiligheid en bereikbaarheid behandeld, maar volgens de inspraakreactie te beknopt. Er is geen volledige aandacht besteed aan aspecten zoals de impact op Vessel Traffic Service-middelen en recreatievaart en het minimaliseren van hinder tijdens de realisatiefase. Verder geeft Rijkswaterstaat aan dat de gemeente moet aantonen dat de vaarwegfunctie tijdens de bouwfase niet wordt beperkt. Om de fietsbrug toekomstbestendig te maken, moeten we rekening houden met met de ontwikkelingen in recreatievaart op het kanaal en in nabijgelegen gebieden. De geografische positie van de brug moet overeenkomen met die van de vaarweg en toekomstige infrastructuur.
Verder zou er volgens Rijkswaterstaat in het beleidskader een aparte paragraaf moeten komen over recreatievaartbeleid en toekomstige ontwikkelingen in de regio Amsterdam, met name rondom Zeeburgereiland.

Het MER gaat voor deze fase van het project, en met oog op onderscheidende effecten tussen alternatieven onderling, voldoende in op de effecten op scheepvaart en veiligheid. De effect-beschrijving is relatief beknopt en dat komt doordat er in geen van de alternatieven minder doorvaart mogelijk is dan in de huidige situatie. Voor de keuze van een voorkeursalternatief is dit momenteel voldoende. Verdere uitwerking van effecten op de Vessel Traffic Service (VTS) volgt later. We verwachten niet dat dit het voorkeursalternatief zal veranderen. Hinder tijdens de bouwfase is nog onbekend en wordt pas in een volgende fase beoordeeld. Het ontwerp houdt rekening met toekomstscenario's voor het kanaal en de sifon, terwijl afspraken en afstemming met Rijkswaterstaat worden gemaakt. Recreatievaart en nautische veiligheid zijn beide beoor-deeld in het MER, maar voor de keuze van het voorkeursalternatief vinden we een verdere analyse momenteel niet noodzakelijk.

*De inspraakreacties met betrekking tot nautische aspecten leiden niet tot een wijziging van het standpunt in de keuzes van de alternatieven dan wel een aanvulling in het MER. Bij een verdere uitwerking in de volgende fase wordt dit meegenomen.*

*5.1.8.5 Bereikbaarheid tijdens werkzaamheden*

Bewoners benadrukken dat het cruciaal is om tijdens de uitvoering van de herinrichting van de Amsterdamsebrug een goede bereikbaarheid te garanderen. Ze vinden het van groot belang dat er steeds een goede fietsverbinding met Amsterdam Oost en het Amstelstation blijft bestaan. Bewoners verwijzen naar eerdere ervaringen, zoals bij werkzaamheden aan de Zuider IJdijk, waarbij Camping Zeeburg en andere bedrijven aan de Diemerzeedijk gedurende weken slecht of niet bereikbaar waren voor nood- en hulpdienstenen voor groot verkeer, hoewel dit wel was toegezegd. Bewoners en ondernemers dringen er sterk op aan dat deze kwestie serieus wordt genomen en wordt opgenomen in het uitvoeringsplan.

De bereikbaarheid van het gebied tijdens de bouw is een belangrijk aspect dat we meenemen in de gesprekken met de aannemer die de werkzaamheden gaat uitvoeren. Eerst moeten we het voorkeursalternatief verder uitwerken tot een ontwerp dat we kunnen aanbesteden. Daarbij kijken we ook of ontwerpkeuzes nog positief kunnen bijdragen aan de bereikbaarheid tijdens de bouw. Wanneer we hier meer duidelijkheid over hebben, zullen we dat afstemmen met de omgeving engoede afspraken maken met alle partijen, waaronder de bewoners, ondernemers en aannemer.

*De inspraakreacties met betrekking tot bereikbaarheid tijdens de werkzaamheden leiden niet tot een wijziging van het standpunt in de keuzes van de alternatieven dan wel een aanvulling in het MER. Bij een verdere uitwerking in de volgende fase wordt dit meegenomen.*

*5.1.8.6 Brommers op het fietspad*

In de zienswijze wordt aandacht gevraagd voor de brommers op de Amsterdamsebrug. Omdat brommers momenteel worden ingehaald door auto's wat gevaarlijke situaties kan opleveren. De vraag is of brommers er in het nieuwe plan voor zullen kiezen om op het fietspad te rijden, omdat ze zich daar mogelijk veiliger voelen.

Brommers moeten in Amsterdam zoveel mogelijk op de rijbaan, dat is en blijft ook het geval op de Zuiderzeeweg. De maximumsnelheid van de Zuiderzeeweg is en blijft ook 50 km/uur, al wordt er nu regelmatig harder gereden. Het voornemen maakt op dit punt geen verschil met de huidige situatie.

*De inspraakreacties met betrekking tot brommers op het fietspad leiden niet tot een wijziging van het standpunt in de keuzes van de alternatieven dan wel een aanvulling in het MER.*

# 6 Commissie mer en adviezen stadsdelen

## 6.1 Advies Commissie mer

De Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie mer) adviseert, als onafhankelijke organisatie, over de inhoud van milieueffectrapporten en heeft advies gegeven op het MER. Het advies van de Commissie mer vindt u in bijlage 2. In het MER zijn de resultaten opgeschreven van de onderzoeken naar de verschillende alternatieven op milieueffecten. Het MER onderzocht verschillende alternatieven, waaronder het toevoegen van nieuwe bruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal, om de bereikbaarheid per openbaar vervoer en fiets te verbeteren.

De Commissie mer oordeelt dat het MER gedegen is opgezet en goed leesbaar en navolgbaar is. Er is een duidelijk beoordelingskader opgenomen, waardoor de onderzochte alternatieven goed kunnen worden vergeleken. In de vorige fase heeft de Commissie mer adviezen uitebracht op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Met deze adviezen is goed rekening gehouden.

De Commissie mer concludeert dat alle voorgestelde alternatieven over het algemeen positieve effecten hebben op de kwaliteit van het openbaar vervoer en de fietsverbindingen.

**Samenhang**
De Commissie mer heeft aangegeven dat er essentiële informatie in het MER ontbreekt over de samenhang en cumulatie (het bij elkaar optellen) van milieueffecten met andere lopende projecten en eerder genomen besluiten in het gebied. Dit hiaat in het rapport bemoeilijkt volgens de commissie het vermogen van de gemeente Amsterdam om het milieubelang volledig mee te wegen in de besluitvorming over de Verbinding Zeeburgereiland.

Om deze tekortkoming aan te pakken, beveelt de Commissie mer een aanvulling op het MER aan. Deze aanvulling moet niet alleen de samenhang met andere projecten beschrijven, maar ook het resultaat van een gevoeligheidsanalyse tonen. Deze analyse zou de mogelijke gevolgen moeten tonen voor de bereikbaarheid, leefbaarheid en andere milieuaspecten als een van de andere plannen (zoals de Cruciale mijl of Tramstalling) niet doorgaat. Daarnaast moet de aanvulling de milieuoverwegingen belichten die hebben geleid tot het afzien van alternatieven, zoals een fietsbrug naar Sporenburg.

*Het voornemen Verbinding Zeeburgereiland is één van de voornemens die in 2018 gezamenlijk op milieueffecten zijn onderzocht in het milieueffectrapport en de aanvulling milieueffectrapport bij de bestemmingsplannen Zeeburgereiland. De Commissie mer heeft op basis daarvan postief geadviseerd op het MER Zeeburgereiland (2018). Het bevatte voldoende informatie om een goed onderbouwd besluit te nemen over de bestemmingsplannen (Sluisbuurt, Baaibuurt-West, RI-Oost Zeeburgereiland). Daarmee hebben we een ruim kader voor de verschillende plannen en besluiten. Alle relevante delen van dat voornemen zijn momenteel in samenhang in ontwikkeling.*

*In de Aanvulling MER Verbinding Zeeburgereiland is uiteengezet wat de effecten van de Verbinding Zeeburgereiland zijn als de projecten Cruciale Mijl en Definitieve Tramstalling niet worden uitgevoerd.*

*Opgemerkt wordt dat reeds in het MER in 2018 de fietsbrug naar Sporenburg geen onderdeel was van het onderzochte voornemen, maar een raakvlakproject. Het uitgangspunt in het MER Verbinding Zeeburgereiland is hiermee gelijk aan die in het MER in 2018. In die zin is geen sprake van milieueffecten van het niet realiseren van deze verbinding ten opzichte van het eerdere MER.*

De Commissie mer heeft aanbevolen om gedurende de komende jaren een project- en milieu-boekhouding bij te houden, zowel bij de besluitvorming als tijdens de uitvoering van de verschillende projecten. Dit monitoringssysteem zal helpen om de samenhang tussen de plannen nauwlettend te volgen en die plannen tijdig bij te stellen, als dat nodig is, met speciale aandacht voor milieuaspecten.

*Deze aanbeveling is in lijn met de aanbevelingen uit het MER. In de aanvulling op het MER wordt beschouwd of met de huidige kennis deze aanbevelingen aangescherpt kunnen worden.*

Naast het advies om de samenhang inzichtelijk te maken heeft de Commissie mer specifieke aanbevelingen gedaan over andere aspecten die in het MER zijn behandeld:

**Modal split (verhouding tussen gebruik verschillende vervoerswijzen)**
De Commissie mer wijst erop dat het verkeersmodel niet goed bruikbaar is om de overgang van auto naar fiets te beoordelen. Zij adviseert daarom om een kwalitatieve beoordeling toe te voegen waarmee de invloed op het fietsverkeer van de diverse alternatieven duidelijker wordt. Er moet ook aandacht zijn voor de omrijafstanden voor fietsers richting het centrum, en voor de effecten van een eventuele knip op de Amsterdamsebrug voor het autoverkeer.

*De modelmatige analyse heeft plaatsgevonden naar aanleiding van het eerdere advies van de Commissie mer op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Mede hierom is niet alleen voor de kwalitatieve beoordeling gekozen. De kwalitatieve en kwantitatieve beoordeling in het MER samen geven de informatie die nodig is voor het te nemen besluit.*

**I/C verhouding**
De Commissie mer vindt de I/C verhouding (de verhouding tussen de intensiteit van het verkeer en de capaciteit van het openbaarvervoeraanbod) geen geschikt criterium om het openbaar vervoer te beoordelen, en beveelt aan om de effecten van een groter vervoeraanbod te onderzoeken door meer lijnen en haltes toe te voegen.

*De I/C verhouding geeft zicht op de bezetting van het openbaar vervoer en is daarmee een maat voor de effectiviteit van de drukte in het openbaar vervoer. Het kader op pagina 81 in het MER is primair gebaseerd op I/C-verhoudingen voor het autoverkeer en geeft daardoor mogelijk een verkeerde indruk. Dit is in de Aanvulling MER toegelicht.*

*Onderdeel van het MER is een intensivering van het OV met bus en tramverbindingen. Een verdere intensivering is niet aan de orde. De daadwerkelijke lijnvoering en haltering is onderdeel van latere uitwerking en consessies.*

**Hellingshoeken brug**
De Commissie mer adviseert om de kwantitatieve beoordeling van de verschillende hellings-hoeken van de Amsterdamsebrug mee te wegen in de besluitvorming, aangezien dit van invloed kan zijn op het gebruik ervan door fietsers.

*Het MER gaat in op de hellingshoeken voor het verkeer. Aandachtspunt hierbij is dat sprake is van gebruik van of combinatie met een bestaande brug. De mogelijkheden om de hellinghoek te aan te passen zijn hiermee beperkt. Ook voor de nieuwe fietslussen is een afweging gemaakt*

*tussen de benodigde lengte en hellingshoek. Hierbij is aangesloten bij de geldende richtlijnen. Juist vanwege de lengte en hellingshoek is in het alternatief met een hoge brug geen fietslus opgenomen. We werken de fietslus bij een lage brug uit in de volgende fase. Lengte en helling kunnen hierbij nog licht variëren. Bij een besluit over het voorkeursalternatief wordt kennisgenomen van de hellingshoeken van de Amsterdamsebrug.*

**Nautische aspecten**
De Commissie mer heeft enkele feitelijke onjuistheden geconstateerd over de vaarwegcategorie en -breedte en beveelt aan om deze aan te passen bij de besluitvorming, hoewel deze aanpassingen naar verwachting geen invloed zullen hebben op de beoordeling van de milieueffecten.

De Commissie geeft aan dat in het MER op pagina 147 een foutieve vaarwegklasse (IV) wordt genoemd. Het Amsterdam-Rijnkanaal heeft vaarwegklasse VIb met een standaard Barro-vrijwaringszone van 25 meter. Maar ter hoogte van havenuitvaarten en splitsingen is de vrijwaringszone 50 meter breed. Dit geldt voor bijna de helft van het plangebied en dit wordt niet zichtbaar gemaakt. Er is wel afwegingsruimte om binnen de vrijwaringszone gemotiveerd bebouwing toe te staan. De Commissie mer beveelt aan om deze onderbouwing in het definitieve besluit op te nemen.

*Deze constatering geldt voor de gehele omgeving van de ontwikkeling Zeeburgereiland. Ter hoogte van de Verbinding Zeeburgereiland is geen sprake van havenuitvaarten en/of splitsingen.*

*Op basis van voorgaande is voor dit aspect geen aanvulling op het MER noodzakelijk.De constateringen hebben geen invloed op effectbeoordeling en keuze van een voorkeursalternatief.*

**Maatvoering en profiel brug**
De Commissie mer wijst op discrepanties tussen de gegeven maatvoeringen en profielen van de brug en de daadwerkelijke situatie, en beveelt aan om dit in het definitieve besluit te corrigeren.

Het MER stelt dat bij de Amsterdamsebrug het Amsterdam-Rijnkanaal een versmald profiel heeft van 80 meter. De exacte maat is 75 meter. Het MER stelt dat de vaarwegbreedte 130 meter zou moeten zijn. De Commissie mer merkt op dat op basis van tabel 18 in de RVW 2020 de minimale theoretische breedte 136,2 meter zou moeten zijn. Vanwege andere milieueffecten zoals zoutindringing heeft Rijkswaterstaat gezegd dit kanaalgedeelte in de toekomst te willen verbreden tot slechts 100 meter. Bij de scheepvaarteffecten is de gewenste verbreding niet mee beoordeeld. Het MER maakt niet duidelijk of deze verbreding voor de komende decennia van de baan is. Het MER geeft niet aan wanneer de damwanden en de sifon rondom de Amsterdamsebrug moeten worden vervangen. Met betrekking tot de maatvoering stelt de Comissie dat de Amsterdamsebrug volgens de Richtlijn Vaarwegen-2020 (RVW) met een hoogte van 9,10 meter net geschikt is voor vier lagen normale containers. Het kanaal is ook geschikt voor 3 lagen High-cube containers met een bijbehorende strijkhoogte van 8,50 meter. Het MER schrijft dat schepen met vier lagen lege high-cube containers moeten omvaren of lading moet overslaan. Dit is volgens de Commissie mer niet mogelijk. Er zijn geen geschikte alternatieven om om te varen of over te slaan. De Geldersche IJssel en de Staande mastroute door Amsterdam hebben een veel lagere classificatie en zijn niet geschikt. Ook het overslaan van lading tussen Rotterdam en de ingang van het Amsterdam-Rijnkanaal is volgens de Commissie geen optie, vanwege de handlingskosten en omdat hiervoor geen voorzieningen zijn.

*Op dit moment zijn er noch bij de gemeente noch bij het Rijk concrete plannen om het kanaal hier te verbreden. Dit betekent dat eventueel onderhoud aan damwanden en sifon worden meegenomen in regulier (groot) onderhoud. De maatregelen van het MER hebben geen effect op de damwanden en de sifon en worden daarom buiten beschouwing gelaten. De werkzaamheden aan de vaarweg maken geen onderdeel uit van het planvoornemen.*

**Integrale benadering**
Het stadsdeel dringt aan op een integrale benadering en goede haalbaarheidsonderzoeken, waarbij de ruimte onder de Amsterdamsebrug als één geheel wordt gezien. Het stadsdeel vraagt het college om hier een visie op te ontwikkelen en middelen vrij te maken voor aanpassing van de openbare ruimte. Ze vraagt het college om in samenspraak met het stadsdeel de kortetermijnmaatregelen snel uit te voeren, met oog voor de overlast voor de huidige bewoners.

Verder wil het stadsdeel als aandachtspunt meegeven dat zij het belangrijk vindt dat bij het intensiveren van de stad en het toevoegen van woningen ook geïnvesteerd wordt in de kwaliteit van het groen. Zij verwacht dat het Flevopark beduidend drukker zal worden. Het stadsdeel wijst op het Ambitiedocument Flevopark, waarin maatregelen voor korte, middellange en lange termijn zijn opgenomen, maar waarvoor nog geen financiële middelen zijn toegekend. Het stadsdeel verzoekt het college om dit alsnog te doen.

Verder stipt het stadsdeel nogmaals de noodzaak aan om de bereikbaarheid van Zeeburgereiland te garanderen en dat ze graag ziet dat er op korte termijn invulling gegeven wordt aan een veilige fietsbrug, een goede pontverbinding met het Oostelijk Havengebied, betrouwbaar OV en op de lange termijn een visie op uitgebreider OV, onder meer door een vaste metrolijn en vaste oeververbindingen.

*Reactie Integrale Benadering*
Op dit moment wordt er in samenspraak met het stadsdeel en het projectteam Flevobad een inrichtingsplan gemaakt voor een optimale inrichting van de beperkt beschikbare openbare ruimte en wat daarvoor nodig is. Dit gaat in ieder geval over de inrichting van de entree bij het Flevobad en de aansluiting van het tweerichtingenfietspad op de Zeeburgerdijk. De vraag om te investeren in de maatregelen voor het Flevopark ligt buiten de scope van project Verbinding Zeeburgereiland, maar zal onder de aandacht worden gebracht bij de besluitvorming. Dat geldt ook voor de pontverbinding, de betrouwbaarheid van het OV en de langetermijnvisie.

**Conclusie**
Gezien het advies van het stadsdeel en andere inspraakreacties wordt het voorkeursalternatief aangepast. Er wordt op de bestaande hellingbanen ruimte gemaakt voor voetgangers, personen met een handicap, oudere mensen en mensen met bijvoorbeeld kinderwagens.

Samen met het projectteam Flevobad, Stadsdeel Oost en belanghebbenden maken we een plan voor een zo goed mogelijke inrichting van de openbare ruimte, zodanig dat het zwembad gebouwd kan worden en een ruimtereservering voor de toekomstige trambrug vastgelegd kan worden, met aandacht voor de functies die in dit gebied een plek moeten krijgen, maar ook voor de veiligheid en leefbaarheid. Ook komt er in de volgende fase een verder uitgewerkt ontwerp van de wegindeling en de aanlanding van de hellingbanen op de bestaande infrastructuur.

## 6.2 Advies stadsdeel Oost

Tijdens de inspraakperiode hebben we Stadsdeel Oost gevraagd om advies te geven over de plannen. Het volledige advies vindt u in bijlage 1. Stadsdeel Oost (SDO) vindt het nuttig en noodzakelijk om aan de bereikbaarheid van Zeeburgereiland te werken en is blij dat er op korte en lange termijn plannen zijn om die bereikbaarheid te verbeteren door de Amsterdamsebrug aan te passen.

**Ruimtelijke Kwaliteit**
SDO constateert dat het voorgestelde voorkeursalternatief onvoldoende wordt bekeken in samenhang met de ontwikkelingen in de Indische Buurt, te weten ontwikkelingen Flevoparkbad

en dijkverbetering Flevopark.[4] SDO is het eens met de keuze voor de fietsbrug aan de noord- en de trambrug aan de zuidkant. Maar zij maakt zich ernstige zorgen over de ruimtelijke kwaliteit van de Indische Buurt. De trambrug die er moet komen, komt heel dicht tegen de gevel van het geplande gebouw voor het nieuwe Flevobad (binnenbad). Ook maken zij zich zorgen over hoe de openbare ruimte kan worden ingericht zodat bezoekers door bussen kunnen worden afgezet, hun fiets kunnen parkeren of andere logistieke functies die bij de entree van het zwembad horen. Het stadsdeel haalt uit het Ambitiedocument Flevopark (2018) aan: *Een tramverbinding vanaf het huidige eindpunt over het Amsterdam-Rijnkanaal naar Sluisbuurt is in onderzoek. Voor een dergelijke verbinding moet de Amsterdamse brug worden verdubbeld. De eerste stappen op weg naar een ontwerp voor een dergelijke brug zijn gezet. Insteek vanuit Flevopark is daarbij inzet op verbeteren van de ruimtelijke structuur van de noordrand en verbeteren van de (fiets- en wandel-)verbinding van het Flevopark met Sluisbuurt en Cruquius.* Het Stadsdeel ziet geen verbeteringen ten aanzien van de ruimtelijke structuur aan de noordrand van het Flevopark en maakt zich zorgen over de ruimtelijke kwaliteit. Verder ziet het Stadsdeel dat de variant met de hoge trambrug de Joodse Begraafplaats raakt en zij benadrukt dat de Joodse Begraafplaats in zijn geheel behouden moet blijven.

*Reactie ruimtelijke kwaliteit*
Het projectteam heeft sinds het begin van het project contact gehad met de bewoners van de Indische Buurt over de zorgen over de kwaliteit van de openbare ruimte. Vanaf het moment waarop de plannen voor het binnenbad verder uitgewerkt werden, hebben we ook gekeken naar de raakvlakken met het Flevobad. We hebben geconstateerd dat het ingewikkeld is om niet alleen de noodzakelijke, maar ook alle gewenste voorzieningen in de hier beschikbare openbare ruimte in te passen. Op dit moment zijn zowel de plannen voor de brug als voor het zwembad op het niveau van een schetsontwerp. Voor de trambrug is voorgesteld een ruimtereservering op te nemen om in de toekomst een trambrug te kunnen bouwen. In de komende fase bekijken de projectteams, samen met het stadsdeel en de omgeving, hoe we dit inpassingsvraagstuk precies gaan uitwerken. Daarvoor moeten nog diverse zaken uitgezocht worden, zoals aantallen bezoekers en wat er nodig is bij de entree om deze bezoekers te faciliteren. Uitgangspunt bij de uitwerking is al het mogelijke te doen om de Joodse begraafplaats intact te houden.

**Veiligheid en Leefbaarheid**
Het stadsdeel geeft aan dat de veiligheid en de leefbaarheid van de ruimte onder de huidige Amsterdamsebrug van bedenkelijk niveau is. Zij vraagt aandacht voor het effect van de verbreding van de brug. Als de brug en de gevel van het gebouw van het Flevobad dicht bij elkaar liggen, wordt het nog donkerder onder de brug.

Daarnaast constateert SDO dat de maximale snelheid van 50 km/u op de Zuiderzeeweg vaak wordt overschreden. Dat is één van de redenen dat de snorfiets op het fietspad moet, wat weer zorgt voor onveilige situaties. Daarom vraagt het Stadsdeel de indeling van de weg zo aan te passen dat men langzamer gaat rijden en de verkeersveiligheid verbetert.

*Reactie veiligheid en leefbaarheid*
Over de veiligheid en leefbaarheid onder de brug: dit aspect doet zich al vele jaren voor.
We nemen het mee in de inpassing van de functies rondom reservering trambrug en (entree) Flevobad.

4 https://www.agv.nl/werk-in-uitvoering/dijkverbetering-flevopark/

De fietsbrug hoeft alleen over het kanaal tot de aansluiting op de bestaande aanbruggen te worden verbreed. Omdat de trambrug waarschijnlijk pas over circa 20 jaar nodig is, zal de veiligheid en leefbaarheid onder de aanbruggen niet slechter worden. Voor de toekomstige trambrug wordt op dit moment uitsluitend een ruimtereservering vastgelegd.

Over de snelheid op de Zuiderzeeweg. De route blijft 50 km/u. Wanneer de auto's op de hellingbanen naar de ene kant en het twee richtingen fietspad aan de andere kant gaan, zullen de auto's een kleine bocht moeten maken om op de bestaande boogbrug onder de stalen constructie te komen. Wellicht dat dit kan helpen om de snelheid eruit te halen.

Op het tweerichtingenfietspad komt meer ruimte, zodat fietsers met verschillende snelheden elkaar veilig kunnen inhalen.

**Bereikbaarheid**
Het doel van de voorgestelde maatregelen is het verbeteren van de bereikbaarheid. Het stadsdeel constateert dat dit niet voor iedereen geldt; namelijk personen met een handicap, ouderen en mensen met kinderwagens. Voor deze mensen is het geen optie om op straatniveau naar de brug te lopen en deze via de luie trappen op te komen. Dit is voor het stadsdeel een onacceptabele oplossing en moet worden aangepast zodat de brug voor iedereen toegankelijk is. Het stadsdeel maakt zich ook zorgen over de bereikbaarheid aan de kant van de Indische Buurt. Rondom de entree van het zwembad en onder de brug is de ruimte krap en complex. De gemeente zal een visie moeten ontwikkelen voor de verkeersafwikkeling onder en naast de brug. Dat gaat om verkeer van bezoekers van het zwembad, maar ook toegang voor nood- en hulpdiensten. Ook zal het langzaam verkeer veel drukker worden: fietsers, waaronder ouderen en (ouders met) jonge kinderen.

De combinatie van de bezoekers van het zwembad en de fietsersstroom van en naar Zeeburgereiland vraagt ook om een visie op de aansluiting op de bestaande infrastructuur, met name de Zeeburgerkade en Insulindeweg.
Het stadsdeel vraagt zich af of er in de prognoses rekening is gehouden met het effect van de maatregelen om brommers (geel kenteken) van de Nesciobrug te weren. Deze zullen waarschijnlijk voor de route Amsterdamsebrug kiezen.

*Reactie bereikbaarheid*
Zoals we bij Ruimtelijke Kwaliteit en Veiligheid en Leefbaarheid hebben aangegeven, gaan we in de volgende fase de inpassing verder uitwerken. Dat geldt voor de gewijzigde wegindeling op het kruispunt met de Insulindeweg/Zeeburgerdijk, maar ook voor hoe de stroom fietsers veilig aansluit op de bestaande infrastructuur.

De brommers die via de Amsterdamsebrug hun weg zoeken, moeten ook in de toekomst meerijden met het autoverkeer.

We passen het voorkeursalternatief aan om de toegankelijkheid voor voetgangers, personen met een handicap, oudere mensen en mensen met bijvoorbeeld kinderwagens te verbeteren. Zij krijgen ook een plek op de hellingbanen.

**Mobiliteitsplan Noord**
SDN is blij dat de onderzoeken in samenhang met het mobiliteitsplan Noord hebben plaatsgevonden en verzoekt dit in de toekomst te blijven doen. De stadsdeelcommissie maakt zich zorgen over het uitblijven van hoogwaardige OV-verbindingen aan de oostkant van de stad, nu het college neigt naar een Oostbrug zonder HOV verbinding. In het mobiliteitsplan Noord is een verkenning van aanvullende noord-zuid-verbindingen gepland en SDN vraagt aandacht om te zorgen voor samenhang tussen de plannen. SDN concludeert wel dat het voorkeursalternatief

en het mobiliteitsplan Noord elkaar niet in de weg zitten. Het stadsdeel vraagt om bij de uitwerkingen van de maatregelen altijd te kijken naar de impact die de maatregelen hebben op de bereikbaarheid van Amsterdam Noord. Zij verwacht dat het intensiveren van lijn 37 een positieve invloed heeft, maar dat een mogelijke busverbinding vanaf Zeeburgereiland dit effect tenietdoet, of zelfs verslechtert.

**Parkeerdruk Noord**
SDN verwacht dat het intensiveren van het OV (lijn 37 en 26) en het verbeteren van de fietsroute naar het Centrum tot extra parkeerdruk leidt aan de voet van de Schellingwouderbrug omdat van daaruit verder gereisd wordt per fiets of OV. Hoewel in het MER is geconcludeerd dat de parkeerdruk wordt veroorzaakt door de verschillende parkeerregimes op Zeeburgereiland en Noord en niet door het verbeteren van de OV en fietsbereikbaarheid, vraagt SDN nogmaals bij de verdere uitwerking inzichtelijk te maken of er effect is op de parkeerdruk en stelt het op prijs als er ook mogelijk verzachtende maatregelen worden beschreven. SDN wil waken voor verdere waterbed-effecten en extra dagjes-parkeerders voorkomen.

**Meerkernige Stad**
SDN vindt dat de verkenning zich te veel richt op verbindingen met Oost en Centrum en te weinig op verbindingen met Amsterdam Noord. Dit past niet goed bij het voornemen om een meerkernige stad te bouwen. Zij adviseren in het vervolg meer oog te hebben voor de verbinding tussen Noord en Zeeburgereiland, niet alleen voor de inwoners van Noord, maar ook voor de bewoners van Zeeburgereiland en de aanliggende eilanden. Zij realiseert zich dat de relatie tussen de ontwikkelingen op Zeeburgereiland en het te herijken mobiliteitsplan Noord daar essentieel voor is.

*Reactie advies stadsdeel Noord*
De aandachtspunten van het stadsdeel bij het gekozen voorkeursalternatief hebben gemeen dat afstemming tussen de mobiliteitsplannen Noord en Zeeburgereiland en IJburg essentieel is. Tijdens de planuitwerking zijn we gaan samenwerken en dat zal bij de verdere uitwerking van de plannen zo blijven.

Voor de Verbinding Zeeburgereiland zal na het vaststellen van het voorkeursalternatief de intensivering van buslijn 37 en tram 26 via het mobiliteitsplan Zeeburgereiland en IJburg en de vervoersplannen van het GVB lopen. Het project zal zich verder richten op de uitwerking van de fietsbrug en de ruimtereservering.

De aandachtspunten en verzoeken van het stadsdeel zullen ondergebracht worden bij het mobiliteitsplan Zeeburgereiland en IJburg, die dat verder zal afstemmen met mobiliteitsplan Noord.

## 6.3 Advies stadsdeel Noord

Tijdens de inspraakperiode is het Stadsdeel Noord gevraagd advies uit te brengen over de plannen. Het volledige advies vindt u in bijlage 1. Stadsdeel Noord (SDN) herkent de noodzaak voor de aanvullende maatregelen om Zeeburgereiland bereikbaar te houden gezien de groei van het aantal inwoners en kan zich vinden in het voorkeursalternatief. Zij verwacht dat de uitbreiding van fiets- en OV-capaciteit een positieve invloed zal hebben op de mobiliteit in Noord. Ook geeft zij nadrukkelijk aan dat alternatief 4 (knip voor auto's op de Amsterdamsebrug) absoluut NIET de voorkeur heeft.

*Voor wat betreft maatvoering onderschrijven wij de constatering van de Commissie. Deze constatering onderschrijft de bevindingen in het MER (H10). Deze passage in het MER gaat*

*over de huidige situatie. In de huidige situatie wordt de doorvaart van scheepvaart op het Amsterdam-Rijnkanaal beperkt door de hoogte van de laagste brug, dat is de Nieuwegeinsebrug van 8,92 meter hoog. Schepen met 4 lagen lege high-cube containers kunnen hier niet door en moeten omvaren of hun vracht overslaan. Voor deze schepen is een minimale doorvaarthoogte van 11,35 meter vereist langs de volledige route. Geen van de bruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal heeft op dit moment deze doorvaarthoogte, en de nieuwste drie bruggen zijn theoretisch pas te vervangen in 2117 of 2118. Omvaren of overslaan is hier dus niet aan de orde en verandert deze situatie niet in het voorgenomen voorkeursalternatief ten opzichte van de referentiesituatie.*

*Op basis van voorgaande is voor dit aspect geen aanvulling op het MER noodzakelijk. De constateringen hebben geen invloed op effectbeoordeling en keuze van een voorkeursalternatief.*

**Stikstof en natuur**
De Commissie mer benadrukt dat mogelijke negatieve effecten van stikstof op gevoelige Natura 2000 gebieden bij voorbaat niet zijn uitgesloten, en beveelt aan om een voortoets uit te voeren op basis van de meest recente versie van AERIUS Calculator. AERIUS is het wettelijk rekenmodel voor stikstofberekeningen en wordt regelmatig geupdatet.

*Tussen het afronden van het MER en de definitieve keuze van het voorkeursalternatief is een nieuwe Aerius versie beschikbaar gekomen (versie oktober 2023). Met deze nieuwe versie van Aerius zullen we, voordat het voorkeursalternatief wordt vastgesteld, de haalbaarheid van het voorkeursalternatief met betrekking tot stikstof opnieuw getoetst. De resultaten zijn opgenomen in de aanvulling op het MER.*

**Geluid en lucht**
De Commissie mer adviseert om de achterliggende gegevens, gebruikt voor het bepalen van de milieueffecten, beschikbaar te stellen bij de ter inzagelegging, aangezien deze momenteel niet inzichtelijk en gedetailleerd zijn.

*Naast de milieubijlagen bij het milieueffectrapport is hiervoor het gebruikte verkeersmodel beschikbaar gesteld aan de Commissie mer. Het is helaas niet mogelijk om dit model als bijlage bij een aanvulling op het MER beschikbaar te stellen aan eenieder. Wel is een ruimere uitsnede van de verkeerseffecten van alternatief 4 als plot aangeleverd en deze wordt opgenomen in de MER aanvuling.*

**Algemeen**
Al met al adviseert de Commissie mer om een aanvulling op het MER op te stellen zodat een weloverwogen besluit over de Verbinding Zeeburgereiland genomen kan worden. Het milieubelang moet dan volledig worden meegewogen, en eventuele onduidelijkheden en onjuistheden in het rapport rechtgezet.

*De gemeente Amsterdam gaat, in een aanvulling op het MER, ten behoeve van het definitieve voorkeursbesluit, in op de voorgenoemde aspecten.*

# 7 Hoe nu verder?

## 7.1 Besluitvorming

De Notitie Voorkeursalternatief is aangepast van concept naar definitieve versie. Voor de aanvullingen op het MER is de Aanvulling MER verbinding Zeeburgereiland opgesteld.
De definitieve Notitie Voorkeursalternatief wordt samen met de Aanvulling MER verbinding Zeeburgereiland inclusief deze Nota van Beantwoording vastgesteld door de raad. Met de vastgestelde documenten kunnen de plannen verder worden uitgewerkt.

## 7.2 Participatie

Zoals we in hoofdstuk 4.6 ‘participatie en informatie’ hebben aangegeven, organiseert de gemeente de participatie op verschillende manieren. In de volgende fase doorlopen de 4 projecten, die in deze fase nog gezamenlijk voorlagen ter inspraak, ieder weer een eigen participatieproces.We werken het voorkeursalternatief de komende tijd verder uit tot een ontwerp. Bij de verdere uitwerking zullen we omwonenden en belanghebbenden blijven informeren en waar dat kan ook op andere manieren betrekken. We gebruiken hiervoor onder andere de Meetup Zeeburgereiland, de website en/of aparte bijeenkomsten voor een specifiek onderwerp.

## 7.3 Juridisch-planologische vervolgstappen

Het voorkeursalternatief zoals beschreven in de Notitie voorkeursalternatief wordt in de navolgende planfase verder uitgewerkt en conform Omgevingswet vastgelegd in het Omgevingsplan. Op het Omgevingsplan is bezwaar en beroep mogelijk. Het Omgevingsplan dient vervolgens als kader voor de omgevingsvergunning. Nadat de vergunning is afgegeven kan de aannemer starten met realisatie van de verbinding Zeeburgereiland. Op de internetsite van de gemeente kunt u de stand van zaken volgen.

# Bijlage 1 Advies stadsdelen

## Adviesaanvraag B&W aan stadsdeelbestuur

**Invullen door directie:**

| | |
|---|---|
| Onderwerp adviesaanvraag: | Inspraak Voorkeursbesluit Verbinding Zeeburgereiland |
| Portefeuille: | Verkeer, Vervoer, Luchtkwaliteit en Water |
| Directie: | Verkeer & Openbare Ruimte |
| Datum behandeling staf WH | 10 juli 2023 |
| Datum adviesaanvraag: | 18 september 2023 |
| Deadline ontvangst advies: | 17 november 2023 |
| Advies mailen naar: | t.heringa@amsterdam.nl |
| Meegestuurde stukken: | Notitie Voorkeursalternatief, Samenvatting PlanMER en PlanMER Verbinding Zeeburgereiland |
| Heeft er consultatie vooraf plaatsgevonden? | Ja, via Jeroen van Dalen in de Begeleidingsgroep |

**Invullen door stadsdeel:**

| | |
|---|---|
| Stadsdeel: | Oost |
| Procesbegeleider: | Jasper John |
| Datum weekstart/staf: | 02-10-2023 |
| Datum stadsdeelcommissie: | 17-10-2023 (voorbereidend)/07-11-2023 (besluitvormend) |
| Datum dagelijks bestuur: | 10-10-2023 (concept advies)/14-11-2023 (definitief advies) |
| Registratienr. (optioneel): | Z-23-52800 |

**Over gevraagde adviezen:** Conform de Verordening stadsdelen en stadsgebied Amsterdam 2022:

- (art. 12, lid 1) betrekt college en BM het DB bij voorbereiding van stedelijke kaders als deze kaders betrekking hebben op taken en bevoegdheden van DB of DB een rol krijgt in uitvoering van die kaders, of
- (art. 12, lid 2) als college of BM voornemens is over stedelijke kaders besluit te nemen of voornemens is ander besluit te nemen waarbij belangen van een of meer stadsdelen zijn betrokken, in ieder geval bij vaststellen van bestemmingsplannen, wint college of BM bij DB advies in.

DB legt deze adviezen voor aan SDC (art. 19).
Bij besluitvorming maakt DB inzichtelijk wat advies van SDC is en hoe eventuele voorstellen of moties als bedoeld in art. 30, lid 3, zijn verwerkt. DB neemt advies van SDC over indien is vastgesteld met meerderheid van stemmen en past binnen stedelijke en budgettaire kaders. DB kan uitsluitend schriftelijk met zeer zwaarwegende redenen afwijken van advies of voorstel van SDC. (art. 19, lid 5) Als standpunten van stadsdeelcommissieleden bij uitbrengen van advies uiteenlopen, worden in advies standaard alle verschillende standpunten binnen commissie kenbaar gemaakt. (art. 30, lid 5)

**Adviesvraag B&W**
*Formuleer hier de vraag aan het stadsdeel*

Het Voorkeursalternatief voor het project Verbinding Zeeburgereiland gaat formeel ter visie. Graag zouden wij gelijktijdig aan dit traject formeel advies krijgen van het stadsdeel Oost over het voorgestelde voorkeursalternatief en afwegingen en effectbeoordeling op de omgeving die eraan ten grondslag liggen.

1. Wat vindt stadsdeel Oost van het voorgestelde voorkeursalternatief?
2. Wat vindt stadsdeel Oost van de effectbeoordelingen van de onderzochte alternatieven op de omgeving
3. Welke aandachtspunten wil stadsdeel Oost meegeven bij de uitwerking en realisatie het voorgestelde voorkeursalternatief?

Parallel aan de inspraak worden het stadsdeel Noord en de Commissie Milieueffectrapportage ook om advies gevraagd.

Dit project is één van de maatregelen van het mobiliteitsprogramma Zeeburgereiland en IJburg op tijd op orde en kent grote samenhang met het Ruimtelijk Kader en twee grote infrastructurele projecten  Cruciale Mijl en Definitieve

Tramstalling. Gelijktijdig met deze adviesvraag aan het Dagelijks Bestuur lopen de adviesaanvragen voor het Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland en voor de Nota van Uitganspunten van de projecten Cruciale Mijl en Definitieve Tramstalling. Deze adviesaanvragen lopen parallel aan de inspraakperiode waarin bewoners en belanghebbenden in de gelegenheid worden gesteld om te reageren op de plannen. De reacties van de stadsdelen en de Commissie Milieueffectrapportage en de inspraakreacties worden gebundeld in een Nota van beantwoording en waar mogelijk verwerkt in de definitieve Notitie Voorkeursalternatief en/of PlanMER. De Nota van Beantwoording wordt samen met de definitieve Notitie Voorkeursalternatief, Samenvatting PlanMER en het PlanMER, gezamenlijk ter vaststelling voorgelegd aan college en gemeenteraad begin 2024.

**Conceptadvies DB:**
*Het dagelijks bestuur formuleert hier t.b.v. de stadsdeelcommissievergadering een conceptadvies*

Voor het stadsdeel is het overduidelijk dat de bereikbaarheid van het Zeeburgereiland onder druk staat en op de lange termijn deze druk nog verder zal toenemen. De capaciteit van de Amsterdamse brug is voor fietsers nu al onvoldoende en met de verdere ontwikkeling van het Zeeburgereiland en IJburg zal de druk sterk toenemen. Hetzelfde geldt in de toekomst voor de bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Daarom zijn wij blij dat er nu zowel voor de korte als lange termijn wordt gewerkt aan plannen om de bereikbaarheid te verbeteren door aanpassingen aan de brug.

Wij constateren echter dat het voorgestelde voorkeursalternatief voor wijzigingen aan de brug in onvoldoende mate worden bekeken in samenhang tussen verschillende ontwikkelingen rondom de Amsterdamsebrug. Dit zijn de herontwikkeling van het Flevopark bad en, de dijkverzwaring in het Flevopark.

Het stadsdeel maakt zich ernstige zorgen over:
a) de ruimtelijke kwaliteit
b) de veiligheid en leefbaarheid
c) de bereikbaarheid
d) de uitvoerbaarheid

Ad a).
Voor de verbreding van de brug zijn voor de aparte trambrug twee varianten uitgewerkt: een lage waarvan de doorvaarthoogte hetzelfde is als van de huidige Amsterdamsebrug en een hoge die 2,25 meter hoger ligt. Voor beide moet de huidige aanwezige infrastructuur bij en onder de oprit aan de kant van de Indische buurt worden omgelegd. Met de keuze voor een extra trambrug aan de zuidzijde van de brug wordt rekening gehouden met de bewoners aan de noordzijde. Dit is in onze optiek een juiste keuze. Echter komt de oprit van de brug bij de hooggelegen variant zo dicht op het Flevoparkbad dat de laaggelegen tramsporen slechts enkele meters van de gevel verwijderd zijn. Dit levert een ruimtelijk onaanvaardbare situatie op. Daarbij is het onmogelijk om de bezoekers te faciliteren die het zwembad willen bezoeken, hun fietsen parkeren, de bussen die groepen bij het bad afzetten te laten halteren. In de laaggelegen variant is er meer ruimte maar ook deze houdt onvoldoende rekening met de logistiek van het zwembad en de entree van het Flevopark.

In het in 2018 vastgestelde Ambitiedocument Flevopark staat:
*Een tramverbinding vanaf het huidige eindpunt over het Amsterdam Rijnkanaal naar Sluisbuurt is in onderzoek. Voor een dergelijke verbinding moet de Amsterdamse brug worden verdubbeld. De eerste stappen op weg naar een ontwerp voor een dergelijke brug zijn gezet****. Insteek vanuit Flevopark is daarbij inzet op verbeteren van de ruimtelijke structuur van de noordrand en verbeteren van de (fiets- en wandel-)verbinding van het Flevopark met Sluisbuurt en Cruquius.***

De voorgestelde voorkeursvariant levert geen verbetering op ten aanzien van de ruimtelijke structuur aan de noordrand van het Flevopark en wij maken ons grote zorgen om de ruimtelijke kwaliteit.

Tot slot loopt de hoge variant over de Joodse begraafplaats. Iets wat tot veel weerstand zal stuiten, weerstand van Joodse organisaties en organisaties voor behoud van monumenten. Dit is wat het stadsdeel betreft een onbegaanbare weg.

Ad b) Onder de huidige brug is de leefbaarheid en veiligheid al van een bedenkelijk niveau. Het stadsdeel vraagt aandacht voor het effect van de verbreding van de brug hierop. Zeker als brug en zwembad zo dicht bij elkaar komen dat daglichttoetreding onder de brug zorgwekkend achteruit gaat. De omwonenden maken zich hier grote zorgen over. Als dit niet afdoende wordt geadresseerd, verwacht het stadsdeel een slepend proces.

Daarbij vragen wij in het kader van de veiligheid ook om een verbetering van de weg inrichting. De maximale snelheid is nu 50 km per uur, in de werkelijkheidzien we op de weg vaak hogere snelheden. Dit heeft onder andere tot gevolg dat het te onveilig is om snorfietsen op de rijweg te laten rijden, dit zorgt voor conflicten en onveilige situaties op het fietsapd. Daarom vragen wij het college de weg inrichting dusdanig aan te passen zodat de verkeersveiligheid verbeterd en de snelheden verlagen.

Ad c)
Het doel van de wijzigingen aan de brug is het vergroten van de bereikbaarheid. Bereikbaarheid voor iedereen. In het voorgestelde voorkeursmodel is er geen rekening gehouden met minder validen, ouderen en kinderwagens. De voetganger wordt van de opritten naar de brug afgehaald, het bestaande wegvlak wordt verdeeld in een tweezijdig fietspad en een autoweg. De voetganger dient parallel aan de oprit te lopen tot aan de dijk en daar met een trap omhoog te gaan naar de brug. Hierdoor is de brug niet bruikbaar voor mensen met rolstoel, kinderwagen etc. Dit is een voor het stadsdeel **onacceptabele** oplossing en we vragen het college met klem ervoor te zorgen dat de brug voor iedereen bereikbaar is.

Ook maken we ons zorgen om de bereikbaarheid van het zwembad zoals ook al onder a aangegeven. Het nieuwe binnenbad is bedoeld voor doelgroep zwemmen. Schoolkinderen gaan met bussen worden aangevoerd en minder-validen met busjes en ambulances. Tevens zullen nood- en hulpdiensten het zwembad moeten kunnen bereiken. De uitbreiding van het bad trekt ook meer verkeer aan. Alle ruimteclaims in de openbare ruimte rond de oprit van de trambrug zorgt voor een grote complexiteit. Samen met het projectteam van het zwembad zal een visie ontwikkeld moeten worden over de verkeersafwikkeling onder en naast de bruggen.

De Nesciobrug is onlangs voorzien van camera's om te handhaven ten aanzien van gele kentekens. Dit in de hoop dat brommers de Nesciobrug ook echt niet meer gebruiken. Al dit verkeer zal via de Amsterdamsebrug worden afgewikkeld. Het stadsdeel vraagt of hier in de prognoses voldoende rekening mee is gehouden?

Het stadsdeel spreekt ook haar zorg uit over langzaam verkeer dat steeds sneller wordt. Dat geldt niet alleen op de fietsbrug: Als gevolg van het zwembad zal het in de eindsituatie in de openbare ruimte veel drukker worden met fietsende jonge kinderen, ouders met kinderen, ouderen etc. Het stadsdeel vraagt hier uitdrukkelijk aandacht voor.

Tot slot vraagt het stadsdeel zich af of de toename van met name al dit langzaamverkeer goed kan worden afgewikkeld in de aanpalende hoofdassen Zeeburgerkade en de Insulindeweg. Het stadsdeel ziet hier graag een visie op.

Ad d) Het stadsdeel vraagt aandacht voor het effect van de aanleg van de nieuwe brug op de constructie van het nieuwe zwembad. De gevolgen van het uitgegraven van het zwembad en de nieuwe brugpijlers in combinatie met de dijkverzwaring op de grondwaterstand in het gebied moeten in beeld worden gebracht.

**Een integrale benadering**
Het stadsdeel dringt aan op een integrale benadering en goede haalbaarheidsonderzoeken. Daarbij moet de gehele ruimte rondom de Amsterdamse brug als één geheel worden beschouwd. Voor eventuele aanpassing van de openbare ruimte moeten middelen worden vrijgemaakt. Wij vragen het college om hierop eerst een visie te ontwikkelen alvorens de planvorming wordt voortgezet.

Ten aanzien van de korte termijn oplossingen vragen wij het college hier zo snel als mogelijk uitvoering aan te geven om hiermee te zorgen voor een beheersbare situatie. Hierin gaat het stadsdeel ervan uit dat zij in deze uitvoering nauw wordt betrokken. Verder wijst het stadsdeel op het belang van de huidige bewoners en dat de overlast die zij ervaren zwaarwegend wordt meegenomen.

Tenslotte wil het stadsdeel als aandachtspunt meegeven dat het heel belangrijkrijk is om bij het intensiveren van de stad en het toevoegen van woningen ook te investeren in de kwaliteit van het groen. Het Flevopark is het dichtstbijzijnde volgroeide park voor de nieuwe bewoners van het Zeeburgereiland en de verwachting is dat dit een beduidende toename van de bezoekersaantallen tot gevolg zal hebben. Om het park daarop voor te bereiden zijn in 2018 met het Ambitiedocument Flevopark, dat in samenspraak met stakeholders tot stand is gekomen, stappen gezet om de ambities op korte, middellange en lange termijn te benoemen. Vooralsnog zijn er geen middelen vrijgemaakt om in het Flevopark te investeren. Wij adviseren om dit wel te doen op afzienbare termijn.

**Advies stadsdeelcommissie:**
*Advies van de stadsdeelcommissie aan het DB*

Voor het volledige advies van de stadsdeelcommissie wordt verwezen naar de adviesvraag ten aanzien van het Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland. In dit advies worden de volgende adviezen gegeven die in het specifiek betrekking hebben op het voorkeursbesluit Verbinding Zeeburgereiland.

- De Joodse Begraafplaats in de Indische Buurt te beschermen en volledig in stand te houden;
- De bereikbaarheid van het Zeeburgereiland te waarborgen op korte termijn met een veilige fietsbrug, een goede pontverbinding met het Oostelijk Havengebied, en betrouwbaar OV, en op lange termijn door een visie op uitgebreider OV, onder meer door een metrolijn en vaste oeververbindingen;

**Definitief advies DB:**
*Advies van het dagelijks bestuur aan het college van burgemeester en wethouders*

Voor het stadsdeel is het overduidelijk dat de bereikbaarheid van het Zeeburgereiland onder druk staat en op de lange termijn deze druk nog verder zal toenemen. De capaciteit van de Amsterdamse brug is voor fietsers nu al onvoldoende en met de verdere ontwikkeling van het Zeeburgereiland en IJburg zal de druk sterk toenemen. Hetzelfde geldt in de toekomst voor de bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Daarom zijn wij blij dat er nu zowel voor de korte als lange termijn wordt gewerkt aan plannen om de bereikbaarheid te verbeteren door aanpassingen aan de brug.

Wij constateren echter dat het voorgestelde voorkeursalternatief voor wijzigingen aan de brug in onvoldoende mate worden bekeken in samenhang tussen verschillende ontwikkelingen rondom de Amsterdamsebrug. Dit zijn de herontwikkeling van het Flevopark bad en, de dijkverzwaring in het Flevopark.

Het stadsdeel maakt zich ernstige zorgen over:
e) de ruimtelijke kwaliteit
f) de veiligheid en leefbaarheid
g) de bereikbaarheid
h) de uitvoerbaarheid

Ad a).
Voor de verbreding van de brug zijn voor de aparte trambrug twee varianten uitgewerkt: een lage waarvan de doorvaarthoogte hetzelfde is als van de huidige Amsterdamsebrug en een hoge die 2,25 meter hoger ligt. Voor beide moet de huidige aanwezige infrastructuur bij en onder de oprit aan de kant van de Indische buurt worden omgelegd. Met de keuze voor een extra trambrug aan de zuidzijde van de brug wordt rekening gehouden met de bewoners aan de noordzijde. Dit is in onze optiek een juiste keuze. Echter komt de oprit van de brug bij de hooggelegen variant zo dicht op het Flevoparkbad dat de laaggelegen tramsporen slechts enkele meters van de gevel verwijderd zijn. Dit levert een ruimtelijk onaanvaardbare situatie op. Daarbij is het onmogelijk om de bezoekers te faciliteren die het zwembad willen bezoeken, hun fietsen parkeren, de bussen die groepen bij het bad afzetten te laten halteren. In de laaggelegen variant is er meer ruimte maar ook deze houdt onvoldoende

rekening met de logistiek van het zwembad en de entree van het Flevopark.

In het in 2018 vastgestelde Ambitiedocument Flevopark staat:
*Een tramverbinding vanaf het huidige eindpunt over het Amsterdam Rijnkanaal naar Sluisbuurt is in onderzoek. Voor een dergelijke verbinding moet de Amsterdamse brug worden verdubbeld. De eerste stappen op weg naar een ontwerp voor een dergelijke brug zijn gezet**. Insteek vanuit Flevopark is daarbij inzet op verbeteren van de ruimtelijke structuur van de noordrand en verbeteren van de (fiets- en wandel-)verbinding van het Flevopark met Sluisbuurt en Cruquius.***

De voorgestelde voorkeursvariant levert geen verbetering op ten aanzien van de ruimtelijke structuur aan de noordrand van het Flevopark en wij maken ons grote zorgen om de ruimtelijke kwaliteit.

Tot slot loopt de hoge variant over de Joodse begraafplaats. Iets wat tot veel weerstand zal stuiten, weerstand van Joodse organisaties en organisaties voor behoud van monumenten. Dit is wat het stadsdeel betreft een onbegaanbare weg. Hierbij benadrukt de stadsdeelcommissie dat de Joodse begraafplaats in zijn geheel behouden moet blijven.

Ad b) Onder de huidige brug is de leefbaarheid en veiligheid al van een bedenkelijk niveau. Het stadsdeel vraagt aandacht voor het effect van de verbreding van de brug hierop. Zeker als brug en zwembad zo dicht bij elkaar komen dat daglichttoetreding onder de brug zorgwekkend achteruit gaat. De omwonenden maken zich hier grote zorgen over. Als dit niet afdoende wordt geadresseerd, verwacht het stadsdeel een slepend proces.

Daarbij vragen wij in het kader van de veiligheid ook om een verbetering van de weg inrichting. De maximale snelheid is nu 50 km per uur, in de werkelijkheidzien we op de weg vaak hogere snelheden. Dit heeft onder andere tot gevolg dat het te onveilig is om snorfietsen op de rijweg te laten rijden, dit zorgt voor conflicten en onveilige situaties op het fietsapd. Daarom vragen wij het college de weg inrichting dusdanig aan te passen zodat de verkeersveiligheid verbeterd en de snelheden verlagen.

Ad c)
Het doel van de wijzigingen aan de brug is het vergroten van de bereikbaarheid. Bereikbaarheid voor iedereen. In het voorgestelde voorkeursmodel is er geen rekening gehouden met minder validen, ouderen en kinderwagens. De voetganger wordt van de opritten naar de brug afgehaald, het bestaande wegvlak wordt verdeeld in een tweezijdig fietspad en een autoweg. De voetganger dient parallel aan de oprit te lopen tot aan de dijk en daar met een trap omhoog te gaan naar de brug. Hierdoor is de brug niet bruikbaar voor mensen met rolstoel, kinderwagen etc. Dit is een voor het stadsdeel **onacceptabele** oplossing en we vragen het college met klem ervoor te zorgen dat de brug voor iedereen bereikbaar is.

Ook maken we ons zorgen om de bereikbaarheid van het zwembad zoals ook al onder a aangegeven. Het nieuwe binnenbad is bedoeld voor doelgroep zwemmen. Schoolkinderen gaan met bussen worden aangevoerd en minder-validen met busjes en ambulances. Tevens zullen nood- en hulpdiensten het zwembad moeten kunnen bereiken. De uitbreiding van het bad trekt ook meer verkeer aan. Alle ruimteclaims in de openbare ruimte rond de oprit van de trambrug zorgt voor een grote complexiteit. Samen met het projectteam van het zwembad zal een visie ontwikkeld moeten worden over de verkeersafwikkeling onder en naast de bruggen.

De Nesciobrug is onlangs voorzien van camera's om te handhaven ten aanzien van gele kentekens. Dit in de hoop dat brommers de Nesciobrug ook echt niet meer gebruiken. Al dit verkeer zal via de Amsterdamsebrug worden afgewikkeld. Het stadsdeel vraagt of hier in de prognoses voldoende rekening mee is gehouden?

Het stadsdeel spreekt ook haar zorg uit over langzaam verkeer dat steeds sneller wordt. Dat geldt niet alleen op de fietsbrug: Als gevolg van het zwembad zal het in de eindsituatie in de openbare ruimte veel drukker worden met fietsende jonge kinderen, ouders met kinderen, ouderen etc. Het stadsdeel vraagt hier uitdrukkelijk aandacht voor.

Tot slot vraagt het stadsdeel zich af of de toename van met name al dit langzaamverkeer goed kan worden

afgewikkeld in de aanpalende hoofdassen Zeeburgerkade en de Insulindeweg. Het stadsdeel ziet hier graag een visie op.

Ad d) Het stadsdeel vraagt aandacht voor het effect van de aanleg van de nieuwe brug op de constructie van het nieuwe zwembad. De gevolgen van het uitgegraven van het zwembad en de nieuwe brugpijlers in combinatie met de dijkverzwaring op de grondwaterstand in het gebied moeten in beeld worden gebracht.

**Een integrale benadering**
Het stadsdeel dringt aan op een integrale benadering en goede haalbaarheidsonderzoeken. Daarbij moet de gehele ruimte rondom de Amsterdamse brug als één geheel worden beschouwd. Voor eventuele aanpassing van de openbare ruimte moeten middelen worden vrijgemaakt. Wij vragen het college om hierop eerst een visie te ontwikkelen alvorens de planvorming wordt voortgezet.

Ten aanzien van de korte termijn oplossingen vragen wij het college hier zo snel als mogelijk uitvoering aan te geven om hiermee te zorgen voor een beheersbare situatie. Hierin gaat het stadsdeel ervan uit dat zij in deze uitvoering nauw wordt betrokken. Verder wijst het stadsdeel op het belang van de huidige bewoners en dat de overlast die zij ervaren zwaarwegend wordt meegenomen.

Tenslotte wil het stadsdeel als aandachtspunt meegeven dat het heel belangrijkrijk is om bij het intensiveren van de stad en het toevoegen van woningen ook  te investeren in de kwaliteit van het groen. Het Flevopark is het dichtstbijzijnde volgroeide park voor de nieuwe bewoners van het Zeeburgereiland en de verwachting is dat dit een beduidende toename van de bezoekersaantallen tot gevolg zal hebben. Om het park daarop voor te bereiden zijn in 2018 met het Ambitiedocument Flevopark, dat in samenspraak met stakeholders tot stand is gekomen, stappen gezet om de ambities op korte, middellange en lange termijn te benoemen. Vooralsnog zijn er geen middelen vrijgemaakt om in het Flevopark te investeren. Wij adviseren om dit wel te doen op afzienbare termijn.

In aanvulling op bovenstaand wil de stadsdeelcommissie graag benadrukken dat zij graag zien dat de bereikbaarheid van het Zeeburgereiland wordt gewaarborgd. Dat hierbij op korte termijn wordt ingezet op een veilige fietsbrug, een goede pontverbinding met het Oostelijk Havengebied, en betrouwbaar OV, en op lange termijn door een visie op uitgebreider OV, onder meer door een metrolijn en vaste oeververbindingen.

**Adviesaanvraag B&W aan stadsdeelbestuur**

**Invullen door directie:**

| | |
|---|---|
| Onderwerp adviesaanvraag: | Inspraak Voorkeursbesluit Verbinding Zeeburgereiland |
| Portefeuille: | Verkeer, Vervoer, Luchtkwaliteit en Water |
| Directie: | Verkeer & Openbare Ruimte |
| Datum behandeling staf WH | |
| Datum adviesaanvraag: | |
| Deadline ontvangst advies: | 6 weken na datum |
| Advies mailen naar: | t.heringa@amsterdam.nl |
| Meegestuurde stukken: | Notitie Voorkeursalternatief, Samenvatting PlanMER en PlanMER Verbinding Zeeburgereiland |
| Heeft er consultatie vooraf plaatsgevonden? | Ja, via Nathalie Lagrand in de Begeleidingsgroep en gebiedsadviseurs van mobiliteitsplannen Zeeburgereiland en IJburg en Noord |

**Invullen door stadsdeel:**

| | |
|---|---|
| Stadsdeel: | Noord |
| Procesbegeleider: | Darren Rijsdijk |
| Datum weekstart/staf: | 30-10-2023 |
| Datum stadsdeelcommissie: | ... |
| Datum dagelijks bestuur: | ... |
| Registratienr. (optioneel): | ... |

**Over gevraagde adviezen:** Conform de Verordening stadsdelen en stadsgebied Amsterdam 2022:
- (art. 12, lid 1) betrekt college en BM het DB bij voorbereiding van stedelijke kaders als deze kaders betrekking hebben op taken en bevoegdheden van DB of DB een rol krijgt in uitvoering van die kaders, of
- (art. 12, lid 2) als college of BM voornemens is over stedelijke kaders besluit te nemen of voornemens is ander besluit te nemen waarbij belangen van een of meer stadsdelen zijn betrokken, in ieder geval bij vaststellen van bestemmingsplannen, wint college of BM bij DB advies in.

DB legt deze adviezen voor aan SDC (art. 19).
Bij besluitvorming maakt DB inzichtelijk wat advies van SDC is en hoe eventuele voorstellen of moties als bedoeld in art. 30, lid 3, zijn verwerkt. DB neemt advies van SDC over indien is vastgesteld met meerderheid van stemmen en past binnen stedelijke en budgettaire kaders. DB kan uitsluitend schriftelijk met zeer zwaarwegende redenen afwijken van advies of voorstel van SDC. (art. 19, lid 5) Als standpunten van stadsdeelcommissieleden bij uitbrengen van advies uiteenlopen, worden in advies standaard alle verschillende standpunten binnen commissie kenbaar gemaakt. (art. 30, lid 5)

**Adviesvraag B&W**
*Formuleer hier de vraag aan het stadsdeel*

Het Voorkeursalternatief voor het project Verbinding Zeeburgereiland gaat formeel ter visie. In lijn met de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van november 20212, zouden we graag gelijktijdig aan de inspraakperiode formeel advies krijgen van het stadsdeel Noord over het voorgestelde voorkeursalternatief en afwegingen en effectbeoordeling op de omgeving die eraan ten grondslag liggen.

1. Wat vindt stadsdeel Noord van het voorgestelde voorkeursalternatief?
2. Wat vindt stadsdeel Noord van de effectbeoordelingen van de onderzochte alternatieven op de omgeving
3. Welke aandachtspunten wil stadsdeel Noord meegeven bij de uitwerking en realisatie het voorgestelde voorkeursalternatief?

Parallel aan de inspraak worden het stadsdeel Oost en de Commissie Milieueffectrapportage ook om advies gevraagd.

Dit project is één van de maatregelen van het mobiliteitsprogramma Zeeburgereiland en IJburg op tijd op orde en kent grote samenhang met het Ruimtelijk Kader en twee grote infrastructurele projecten Cruciale Mijl en Definitieve Tramstalling. Gelijktijdig met deze adviesvraag aan het Dagelijks Bestuur lopen de adviesaanvragen voor het Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland en voor de Nota van Uitgangspunten van de projecten Cruciale Mijl en Definitieve Tramstalling. Deze adviesaanvragen lopen parallel aan de inspraakperiode waarin bewoners en belanghebbenden in de gelegenheid worden gesteld om te reageren op de plannen. De reacties van de stadsdelen en de Commissie Milieueffectrapportage en de inspraakreacties worden gebundeld in een Nota van beantwoording en waar mogelijk verwerkt in de definitieve Notitie Voorkeursalternatief en/of PlanMER. De Nota van Beantwoording wordt samen met de definitieve Notitie Voorkeursalternatief, Samenvatting PlanMER en het PlanMER, ter vaststelling voorgelegd aan college en gemeenteraad eind 2023.

**Conceptadvies DB:**
*Het dagelijks bestuur formuleert hier t.b.v. de stadsdeelcommissievergadering een conceptadvies*

Stadsdeel Noord heeft begin 2022 advies gegeven op de inspraaknotitie reikwijdte en detailniveau verbinding Zeeburgereiland. Ook is het stadsdeel begin dit jaar, tijdens de uitwerking van de plan-MER, geconsulteerd, waarvoor dank.
Het DB heeft daardoor ditmaal een kort advies afgegeven. Wel vindt het DB het belangrijk om eerdere belangrijke punten, en de reactie hierop vanuit het projectteam, met de stadsdeelcommissie te delen. U vindt de eerder aangedragen punten van stadsdeel Noord in de bijlage.

**Mobiliteitsplan Noord.**
Het mobiliteitsplan Noord schetst welke bereikbaarheidsmaatregelen er nodig zijn, de groei van het stadsdeel in ogenschouw nemend. Het DB is content te lezen dat voor de oplossing/voorkeursalternatief gezocht is naar samenhang met overige maatregelen uit o.a. mobiliteitsplan Noord In het eerdere advies vanuit Noord werd dit als belangrijk punt meegegeven.
In par 3.2.7. van de MER wordt niets gezegd over samenhang van de HOV-verbindingen tussen Noord, Zeeburgereiland en Oost. In het antwoord op ambtelijk commentaar wordt vervolgens wel aangegeven dat de opwaardering van lijn 37 via IJdoornlaan aansluit bij de voorkeursvariant. Het verbeteren van het OV-systeem in Noord is cruciaal voor de verbinding met de rest van de stad en te komen tot een duurzaam stedelijk mobiliteitssysteem. Een hoogwaardige en betrouwbare OV-verbinding binnen Noord wordt versterkt als de onderdelen buiten Noord van voldoende kwaliteit zijn.
Hoogwaardigere OV-verbindingen rondom Noord maken HOV-verbindingen in Noord hiermee geschikter. Het DB concludeert wel dat het mobiliteitsplan Noord en het gekozen voorkeursalternatief elkaar niet in de weg zitten.

**Effect van de voorkeursvariant op parkeerdruk Noord.**
In de MER is de volgende passage opgenomen.
***Parkeerdruk Noord*** *Verschillen in parkeerregime tussen Noord en Zeeburgereiland kunnen er toe leiden dat bezoekers aan Sluisbuurt in Noord parkeren en met het OV naar Sluisbuurt gaat. Het voornemen heeft geen invloed op de parkeerregimes of het aantal parkeervoorzieningen in Noord en/of Sluisbuurt. De parkeerbehoefte wordt bepaald door de ontwikkeling van wonen en werken op Zeeburgereiland, niet door het onderhavige voornemen voor verbetering van de verbinding Zeeburgereiland. Het voornemen heeft betrekking op de OV-verbinding tussen Zeeburgereiland en centrum. De OV-bereikbaarheid tussen Noord en Zeeburgereiland verandert niet. Niet aannemelijk is hiermee dat dit voornemen leidt tot verandering van de parkeerdruk op Noord. Dit aspect is niet opgenomen in het beoordelingskader in de NRD en wordt daarom niet meegenomen in de beoordeling van de alternatieven.*

In de voorkeursvariant staat dat voor de OV-opgave wordt volstaan met het intensiveren van de dienstregeling van de huidige buslijn 37 over de Amsterdamsebrug en tramlijn 26. Genoemde intensivering heeft, volgens het DB, wel degelijk effect op de OV-verbinding tussen Noord en Zeeburgereiland. Het eerdere advies van het vorige Dagelijks Bestuur voorzag dat Zeeburgereiland daarmee nog meer als opstapplek voor OV en fietstoegang zal worden gebruikt,

wat kan leiden tot het parkeren van de auto in Noord en het verder reizen richting het centrum per openbaar vervoer of fiets. Het DB roept het college hiermee nogmaals op om bij verdere uitwerking inzichtelijk te maken of er een effect is op de parkeerdruk van de verschillende varianten en dit effect ook inzichtelijk te maken. Het wordt op prijs gesteld als er ook mogelijke mitigerende maatregelen worden beschreven. Het DB wil echt waken voor verdere waterbed-effecten en extra dagjes-parkeerders voorkomen.

**Alternatief 4 (***Geen auto's over de brug, alleen fietsers en voetgangers over bestaande Amsterdamsebrug + trambrug (doorvaarthoogte 9,10m).*
Het DB is tevreden dat niks uit alternatief vier wordt meegenomen in het voorstel in de VKA. Alternatief 4 is ook het enige alternatief dat absoluut niet de voorkeur geniet vanuit Stadsdeel Noord. Vanuit Amsterdam Noord geldt er een voorkeur voor een alternatief waar er zowel ruimte is voor fiets, ov en auto aangezien de verbinding tussen Zeeburgereiland en Centraal een belangrijke ontsluitingsroute voor Noord is.

**Advies stadsdeelcommissie:**
*Advies van de stadsdeelcommissie aan het DB*

Conceptadvies stadsdeelcommissie Amsterdam Noord voorkeursalternatief verbinding Zeeburgereiland

De stadsdeelcommissie van Amsterdam Noord herkent de noodzaak voor de aanvullende maatregelen om Zeeburgereiland bereikbaar te houden gezien de groei van het aantal inwoners. Wij kunnen ons vinden in het voorgestelde voorkeursalternatief. De uitbreiding van fiets- en OV-capaciteit van het eiland zal hoogstwaarschijnlijk een positieve invloed hebben op de mobiliteit in Noord, omdat het eiland dicht bij Amsterdam Noord ligt en nu nog de enige plek is waar fietsverkeer vanuit Noord via vaste oeververbindingen (Schellingwouderbrug en Amsterdamse brug) met rest van de stad verbonden zijn.

De stadsdeelcommissie Amsterdam Noord wil het college het volgende meegeven:

- Kijk in het vervolg niet alleen naar de samenhang van het project met de andere mobiliteitsmaatregelen uit het "Mobiliteitsplan Zeeburgereiland en IJburg", de gebiedsontwikkeling (Ruimtelijk Kader) Zeeburgereiland en het eindadvies Oeververbindingen van de commissie D'Hooghe, maar neem ook de samenhang met het mobiliteitsplan Noord mee. In het mobiliteitsplan Noord staat immers de verkenning van 'aanvullende noord-zuid verbindingen' gepland. De stadsdeelcommissie maakt zich zorgen over het niet opnemen van zo'n verkenning in relatie tot het voorkeursalternatief verbinding Zeeburgereiland. Eerder hebben wij hierover bij de NRD niet aan de bel getrokken omdat wij toen uitgingen van een HOV-verbinding over de Oostbrug en deze prioriteerden boven een HOV-verbinding via Zeeburgereiland. Nu het college neigt naar een oostbrug zonder HOV-verbinding, groeit de zorg bij de stadsdeelcommissie over het ontbreken van aanvullende (H)OV-verbindingen aan de oostkant van Noord met Amsterdam Oost en de rest van de stad. Dit terwijl het aantal inwoners van Noord, ook aan de oostkant nog flink zal toenemen.
- Kijk in de uitwerkingen van deze maatregelen altijd ook naar de impact die de maatregelen hebben op de bereikbaarheid van Amsterdam Noord. Waar een intensivering van bus 37 een mogelijke positieve invloed heeft op de mobiliteit in Amsterdam Noord, zal een alternatieve busverbinding vanaf Zeeburgereiland dit voordeel mogelijk tenietdoen of doen verslechteren.
- De stadsdeelcommissie Noord vindt dat de verkenning zich te veel richt op verbindingen met Oost en centrum en te weinig met Amsterdam Noord. Dit past niet goed bij het voornemen een meerkernige stad te bouwen. Wij adviseren in het vervolg meer oog te hebben voor de verbinding tussen Noord en Zeeburgereiland, niet

alleen voor de inwoners van Noord, maar ook voor de bewoners van Zeeburgereiland en de aanliggende eilanden.

**Definitief advies DB:**
*Advies van het dagelijks bestuur aan het college van burgemeester en wethouders*

Stadsdeel Noord heeft begin 2022 advies gegeven op de inspraaknotitie reikwijdte en detailniveau verbinding Zeeburgereiland. Ook is het stadsdeel begin dit jaar, tijdens de uitwerking van de plan-MER, geconsulteerd, waarvoor dank. Het DB heeft daardoor ditmaal een kort advies afgegeven en sluit zich verder aan bij het advies van de stadsdeelcommissie van Amsterdam Noord . Beide herkennen de noodzaak voor de aanvullende maatregelen om Zeeburgereiland bereikbaar te houden gezien de groei van het aantal inwoners. Wij kunnen ons ook vinden in het voorgestelde voorkeursalternatief. De uitbreiding van fiets- en OV-capaciteit van het eiland zal hoogstwaarschijnlijk een positieve invloed hebben op de mobiliteit in Noord, omdat het eiland dicht bij Amsterdam Noord ligt en nu nog de enige plek is waar fietsverkeer vanuit Noord via vaste oeververbindingen (Schellingwouderbrug en Amsterdamse brug) met rest van de stad verbonden zijn. Het DB is tevreden dat niks uit alternatief vier wordt meegenomen in het voorstel in de VKA. Alternatief 4 was ook het enige alternatief dat absoluut niet de voorkeur genoot vanuit Stadsdeel Noord.

**Mobiliteitsplan Noord.**
Het mobiliteitsplan Noord schetst welke bereikbaarheidsmaatregelen er nodig zijn, de groei van het stadsdeel in ogenschouw nemend. Het DB is content te lezen dat voor de oplossing/voorkeursalternatief gezocht is naar samenhang met overige maatregelen uit o.a. mobiliteitsplan Noord. Het DB sluit zich aan bij de SDC om de samenhang met het mobiliteitsplan Noord mee te blijven nemen. In het mobiliteitsplan Noord staat immers de verkenning van 'aanvullende noord-zuid verbindingen' gepland. De stadsdeelcommissie maakt zich zorgen over het niet opnemen van zo'n verkenning in relatie tot het voorkeursalternatief verbinding Zeeburgereiland. Eerder is hierover bij de NRD niet aan de bel getrokken omdat wij toen uitgingen van een HOV-verbinding over de Oostbrug en deze prioriteerden boven een HOV-verbinding via Zeeburgereiland. Nu het college neigt naar een oostbrug zonder HOV-verbinding, groeit de zorg bij de stadsdeelcommissie over het ontbreken van aanvullende (H)OV-verbindingen aan de oostkant van Noord met Amsterdam Oost en de rest van de stad. Dit terwijl het aantal inwoners van Noord, ook aan de oostkant nog flink zal toenemen. Het verbeteren van het OV-systeem in Noord is cruciaal voor de verbinding met de rest van de stad en te komen tot een duurzaam stedelijk mobiliteitssysteem. Een hoogwaardige en betrouwbare OV-verbinding binnen Noord wordt versterkt als de onderdelen buiten Noord van voldoende kwaliteit zijn. Hoogwaardigere OV-verbindingen rondom Noord maken HOV-verbindingen in Noord hiermee geschikter. Het DB concludeert wel dat het mobiliteitsplan Noord en het gekozen voorkeursalternatief elkaar niet in de weg zitten.

Kijk in verdere uitwerkingen van deze maatregelen altijd ook naar de impact die de maatregelen hebben op de bereikbaarheid van Amsterdam Noord. Waar een intensivering van bus 37 een mogelijke positieve invloed heeft op de mobiliteit in Amsterdam Noord, zal een toekomstige alternatieve busverbinding vanaf Zeeburgereiland dit voordeel mogelijk tenietdoen of doen verslechteren.

**Effect van de voorkeursvariant op parkeerdruk Noord.**
In de MER is de volgende passage opgenomen.
***Parkeerdruk Noord*** *Verschillen in parkeerregime tussen Noord en Zeeburgereiland kunnen er toe leiden dat bezoekers aan Sluisbuurt in Noord parkeren en met het OV naar Sluisbuurt gaat. Het voornemen heeft geen invloed op de parkeerregimes of het aantal parkeervoorzieningen in Noord en/of Sluisbuurt. De parkeerbehoefte wordt bepaald door de ontwikkeling van wonen en werken op Zeeburgereiland, niet door het onderhavige voornemen voor verbetering van de verbinding Zeeburgereiland. Het voornemen heeft betrekking op de OV-verbinding tussen Zeeburgereiland en centrum. De OV-bereikbaarheid tussen Noord en Zeeburgereiland verandert niet. Niet aannemelijk is hiermee dat dit voornemen leidt tot verandering van de parkeerdruk op Noord. Dit aspect is niet opgenomen in het beoordelingskader in de NRD en wordt daarom niet meegenomen in de beoordeling van de alternatieven.*

In de voorkeursvariant staat dat voor de OV-opgave wordt volstaan met het intensiveren van de dienstregeling van de huidige buslijn 37 over de Amsterdamsebrug en tramlijn 26. Genoemde intensivering heeft, volgens het DB, wel

degelijk effect op de OV-verbinding tussen Noord en Zeeburgereiland. Het eerdere advies van het vorige Dagelijks Bestuur voorzag dat Zeeburgereiland daarmee nog meer als opstapplek voor OV en fietstoegang zal worden gebruikt, wat kan leiden tot het parkeren van de auto in Noord en het verder reizen richting het centrum per openbaar vervoer of fiets. Het DB roept het college hiermee nogmaals op om bij verdere uitwerking inzichtelijk te maken of er een effect is op de parkeerdruk van de verschillende varianten en dit effect ook inzichtelijk te maken. Het wordt op prijs gesteld als er ook mogelijke  mitigerende maatregelen worden beschreven. Het DB wil echt waken voor verdere waterbed-effecten en extra dagjes-parkeerders voorkomen.

**Meerkernige stad**
De stadsdeelcommissie en DB Noord vindt dat de verkenning zich te veel richt op verbindingen met Oost en centrum en te weinig met Amsterdam Noord. Dit past niet goed bij het voornemen een meerkernige stad te bouwen. Wij adviseren in het vervolg meer oog te hebben voor de verbinding tussen Noord en Zeeburgereiland, niet alleen voor de inwoners van Noord, maar ook voor de bewoners van Zeeburgereiland en de aanliggende eilanden. We realiseren ons dat de relatie tussen de ontwikkelingen op Zeeburgereiland en het te herijken mobiliteitsplan Noord daar essentieel voor is.

# Bijlage 2 Advies commissie voor de milieueffectrapportage

Commissie voor de
**milieueffectrapportage**

## Verbinding Zeeburgereiland, gemeente Amsterdam

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

12 december 2023 / projectnummer: 3536






# 1 Advies over het MER in het kort

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

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

### Wat staat in het MER?

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

De alternatieven zijn getoetst op de mate waarin de doelen (voor bijvoorbeeld bereikbaarheid) worden gehaald. Verder zijn de milieueffecten van zowel de aanleg als van het gebruik zelf beschreven. Het MER concludeert dat alle alternatieven positieve effecten hebben op de kwaliteit van het openbaar vervoer en van de fietsverbinding. Licht negatieve effecten zijn er bijvoorbeeld vanwege hinder en geluidoverlast tijdens het bouwen en het aantasten van natuur- en archeologische waarden. In het algemeen zullen de effecten in het plangebied groter zijn als er meer bruggen en aanbruggen[3] komen.

### Wat is het advies van de Commissie?

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

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

---

1 Zie figuur 1 voor de ligging van het plangebied.

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

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

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

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

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

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




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

***Aanleiding MER***

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

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

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

*Om de milieugevolgen van de maatregelen te beoordelen heeft de gemeente Amsterdam een plan-MER opgesteld. Bevoegd Gezag voor de Voorkeursbeslissing[6] is het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam.*

***Rol van de Commissie***
*De Commissie is onafhankelijk, bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. Ze schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. De gemeenteraad van Amsterdam besluit over de Voorkeursbeslissing in het kader van de Omgevingswet.*

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

# 2 Toelichting op het advies

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

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

## 2.1 Samenhang met andere projecten en reikwijdte alternatieven

**Samenhang met andere projecten en cumulatie van milieueffecten**
Het project Verbinding Zeeburgereiland is een van de maatregelen die onderdeel is van het Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland. Andere plannen uit het Ruimtelijk kader zijn de Cruciale Mijl IJburglaan en Definitieve Tramstalling Zeeburgereiland.[7] De doelstellingen van het project Verbinding Zeeburgereiland zijn breed geformuleerd[8]. De alternatieven in dit MER zijn geformuleerd op uitvoerings- / projectniveau.[9][10]

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

---

6 MER, pagina 14 schrijft hierover: “De voorkeursbeslissing komt inhoudelijk overeen met het voorkeursbesluit volgens het Plan- en Besluitvormingsproces Infrastructuur (PBI) van de gemeente Amsterdam.”
7 Deze plannen zijn tegelijkertijd ter inzage gelegd.
8 Zie pagina 11 van het MER. De doelen zijn gericht op het realiseren van een goede verbinding met ov en fiets van Zeeburgereiland.
9 Centraal staat de inrichting van de Amsterdamsebrug.
10 Het MER Verbinding Zeeburgereiland is door de trechtering naar reikwijdte eerder een project-MER dan een plan-MER.

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

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

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

Veel zienswijzen formuleren de wens voor een directe ontsluiting voor de fiets via Sporenburg. De Commissie heeft begrepen dat deze optie niet is meegenomen vanwege een advies van de Commissie Vaste Oeververbindingen[11]. In dit advies zijn vooral nautische veiligheidsaspecten doorslaggevend geweest. Op basis hiervan heeft de gemeenteraad besloten om af te zien van deze brug tussen Sporenburg en Zeeburgereiland. Onduidelijk is hoe milieuoverwegingen over bijvoorbeeld leefbaarheid en bereikbaarheid daarbij een rol hebben gespeeld. De Commissie begrijpt dat de besluitvorming hierover afgerond is. Ze vraagt zich wel af, gezien de zienswijzen, of deze mogelijkheid voor de toekomst, mochten de inzichten veranderen, toch wordt opengehouden.

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

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

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

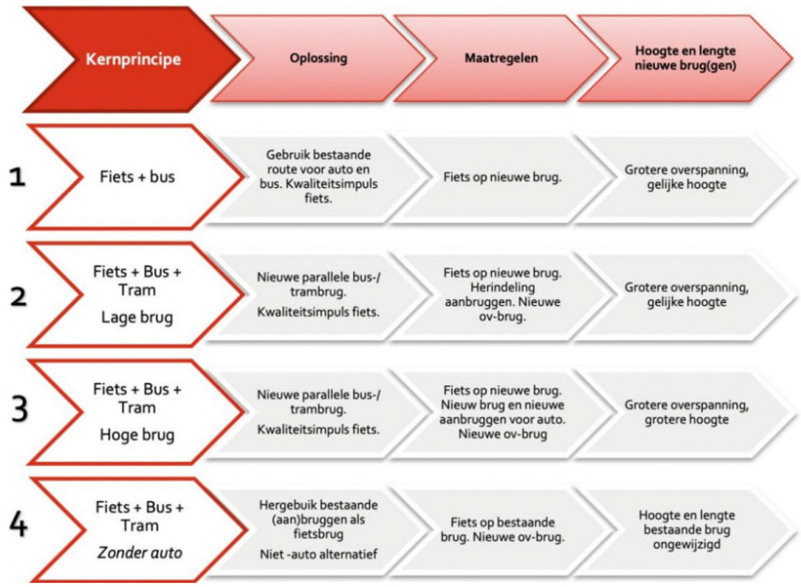
[11] Genereus Verbonden, Een concept-inrichtingsplan voor het IJ in Amsterdam als robuust en toekomstvast waterkruispunt, Eindadvies Adviescommissie Oververbindingen Rijkwateren Amsterdam, 25 juni 2020.
[12] Het pontje is niet een volwaardig alternatief en het fietsnetwerk lijkt kwetsbaar omdat er in feite maar één alternatief is.

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

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

## 2.2 Alternatieven en effecten op de mobiliteit

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




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

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

### Modal split[14]

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

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

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

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

### I/C verhouding[17]

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

---

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

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

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

[17] Intensiteit/capaciteit.

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

## 2.3 Nautische aspecten

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

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

**Profiel brug**
Het MER stelt dat bij de Amsterdamsebrug het Amsterdam- Rijnkanaal een versmald profiel heeft van 80 meter. De exacte maat is 75 meter. Het MER stelt dat de vaarwegbreedte 130 meter[20] zou moeten zijn. De Commissie merkt op dat op basis van tabel 18 in de RVW 2020 de minimale theoretische breedte 136,2 meter zou moeten zijn.[21]

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

---

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

[19] Op pagina 118.

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

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

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

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

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

## 2.4 Stikstof en natuur

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

Ondanks het feit dat het MER niet de resultaten bevat van de meest recente versie van het rekeninstrument AERIUS Calculator, brengt het MER de verschillen tussen de alternatieven goed in beeld. Er is ook sprake van minimaal één alternatief waarvan in ieder geval voldoende aannemelijk is gemaakt dat dit realiseerbaar is. Dit is het voorkeursalternatief 1[23].
De Commissie beveelt aan om in de vervolgprocedure waarin een voorkeursbeslissing wordt genomen over het voorkeursalternatief wel een voortoets (en zo nodig aanvullend een ecologisch of passende beoordeling) uit te voeren, op basis van de meest recente versie van AERIUS Calculator. In geval er uit het vervolgonderzoek blijkt dat er sprake is van toenames van stikstofdepositie dienen mitigerende maatregelen in beeld te worden gebracht.

## 2.5 Geluid en lucht

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

[22] Klik hier voor informatie over de Barro- vrijwaringszone.
[23] Hiermee wordt niet bedoeld dat andere alternatieven op voorhand niet realiseerbaar zijn.

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

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

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

## 2.4 Stikstof en natuur

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

Ondanks het feit dat het MER niet de resultaten bevat van de meest recente versie van het rekeninstrument AERIUS Calculator, brengt het MER de verschillen tussen de alternatieven goed in beeld. Er is ook sprake van minimaal één alternatief waarvan in ieder geval voldoende aannemelijk is gemaakt dat dit realiseerbaar is. Dit is het voorkeursalternatief 1[23].
De Commissie beveelt aan om in de vervolgprocedure waarin een voorkeursbeslissing wordt genomen over het voorkeursalternatief wel een voortoets (en zo nodig aanvullend een ecologisch of passende beoordeling) uit te voeren, op basis van de meest recente versie van AERIUS Calculator. In geval er uit het vervolgonderzoek blijkt dat er sprake is van toenames van stikstofdepositie dienen mitigerende maatregelen in beeld te worden gebracht.

## 2.5 Geluid en lucht

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

[22] Klik hier voor informatie over de Barro- vrijwaringszone.
[23] Hiermee wordt niet bedoeld dat andere alternatieven op voorhand niet realiseerbaar zijn.

## BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing

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

**Samenstelling van de werkgroep**
Bij dit project bestaat de werkgroep uit:
ing. Robert van Bommel
ir. Annemie Burger (voorzitter)
drs. Tjeerd Gorter (secretaris)
ing. Johan Janse
ing. Gert Schouwstra BPM

**Besluit waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld**
Voorkeursbeslissing zoals opgenomen in de Omgevingswet.

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

**Bevoegd gezag besluit**
Gemeenteraad van Amsterdam.

**Initiatiefnemer besluit**
College van burgemeester en wethouders van Amsterdam.

**Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?**
De Commissie heeft alle zienswijzen en adviezen gelezen die het bevoegd gezag tot en met 23 november heeft toegestuurd. Ze heeft ze in haar advies verwerkt, voor zover relevant voor het MER.

**Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?**
U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiemer.nl projectnummer 3536 in te vullen in het zoekvak.

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

t 030-2347666
e mer@eia.nl
w commissiemer.nl

# Bijlage 3 Overzicht wijzigingen & nader onderzoek

## Wijzigingen

| Aanleiding | Wijziging/aanvulling | Product |
|---|---|---|
| Ambtshalve wijziging | Lengte overspanning gewijzigd van kanaalbreedte 130 naar 100 meter. | Notitie voorkeursalternatief |
| Stadsdelen/zienswijzen | Toevoegen voetgangersverbinding aanbruggen | Notitie voorkeursalternatief/ Aanvulling mer verbinding Zeeburgeleiland |
| Ambtshalve wijziging | Analyse gevolgen niet doorgaan MacGillaverylaan | Aanvulling mer verbinding Zeeburgereiland |
| Commissie mer | Herrijken aerius berekening stikstof voorkeursalternatief | Aanvulling mer verbinding Zeeburgereiland |
| Commissie mer | Toelichting I/C capaciteit | Aanvulling mer verbinding Zeeburgereiland |
| Commissie mer | Toelichting samenhang overige projecten Zeeburgereiland, waaronder Cruciale Mijl en tramstalling | Aanvulling mer verbinding Zeeburgereiland |

## Nader onderzoek

| Thema | Nader onderzoek/acties |
|---|---|
| Openbaar vervoer | Het gebruik van tramlijn 26 en buslijn 37 wordt blijvend gemonitord door het GVB en indien nodig wordt de frequentie ervan verhoogd. |
| Openbaar vervoer | Voor de Verbinding zal na het vaststellen van het voorkeursalternatief de intensivering van lijn 37 en 26 via het mobiliteitsplan Zeeburgereiland en IJburg en de vervoersplannen van het GVB lopen. Het project zal zich verder richten op de uitwerking van de fietsbrug en de ruimtereservering. De aandachtspunten en verzoeken van stadsdeel Noord zullen ondergebracht worden bij het mobiliteitsplan Zeeburgereiland en IJburg, en worden afgestemd met mobiliteitsplan Noord. |
| | |
| Geluid | In de volgende planfase onderzoeken we in hoeverre een asverschuiving van de weg op de aanbrug leidt tot akoestische effecten. |
| Verkeersveiligheid | Bij de uitwerking van het voorkeursalternatief naar definitief ontwerp wordt zorgvuldig gekeken naar veiligheidseisen, verschillende snelheden van fietsers, optimale breedte en de inrichting van de paden en kruisingen |
| Voetgangers | Om duidelijkheid te geven over de plaats van voetgangers op de aanbruggen zullen we toch een voetpad terugbrengen op de aanbruggen, aan de noordkant van de brug, direct naast het tweerichtingenfietspad. Hoe dit er exact uit komt te zien en hoe breed het precies wordt, gaan we in de komende fase verder uitwerken. |

| Thema | Nader onderzoek/acties |
|---|---|
| Openbare ruimte | Op dit moment zijn zowel de plannen voor de brug als voor het zwembad op het niveau van een schetsontwerp. Waarbij er voor de trambrug is voorgesteld een ruimtereservering op te nemen voor de toekomst. In de komende fase zal er door de projectteams, samen met stadsdeel Oost en de omgeving gekeken moeten worden hoe we dit inpassingsvraagstuk gaan uitwerken. Daarvoor moeten nog diverse zaken uitgezocht worden, zoals aantallen bezoekers en wat er nodig is bij de entree om deze bezoekers te faciliteren. Maar ook of het mogelijk is om de trambaan naar de eindhalte te combineren met bijvoorbeeld de bussen met bezoekers (voor het doelgroepenbad). Het is de intentie om de Joodse begraafplaats daarbij volledig intact te laten. Op dit moment wordt er in samenspraak met het stadsdeel en het projectteam Flevobad een plan gemaakt voor de inrichting van de openbare ruimte. Dit betreft in ieder geval de inrichting van de entree bij het Flevobad en de aansluiting van het tweerichtingenfietspad op de Zeeburgerdijk. |
| Openbare ruimte | Stadsdeel Oost heeft iemand aangesteld om de raakvlakken scherp te hebben en te sturen op een maakbaar ontwerp voor de openbare ruimte in de Indische Buurt onder en rond de aanbruggen van de Amsterdamsebrug en de entree van het zwembad. Op zo'n manier dat alle gebruikers van het gebied er veilig hun weg vinden. |
| Veiligheid/leefbaarheid | Over de veiligheid en leefbaarheid onder de brug: dit nemen we mee in de inpassing van de functies rondom reservering trambrug en (entree) Flevobad. |
| Veiligheid/leefbaarheid | We werken de uiteindelijke inrichting van de fietspaden in de volgende fase verder uit. Daarbij kijken we naar welke maatregelen, zoals verlichting, een positief effect hebben op de sociale veiligheid. |
| Waterkwaliteit | Bij de uitwerking van het voorkeursalternatief naar definitief ontwerp wordt samen met Waternet en Rijkswaterstaat bekeken welke maatregelen er genomen moeten worden om eventuele negatieve effecten op de waterkwaliteit zo klein mogelijk te houden |
| Nautische aspecten | Bij de uitwerking van het voorkeursalternatief naar definitief ontwerp wordt samen met Rijkswaterstaat bekeken wat de verdere uitwerking betekend voor de recreatievaart en Vessel Traffic Service middelen, maar ook toekomstige plannen voor kanaalbreedte en sifon en welke afspraken hierover moeten worden gemaakt. Ook afspraken over de hinder voor de scheepvaart in de realisatiefase worden in de volgend fase gemaakt |
| Bereikbaarheid tijdens werkzaamheden | De bereikbaarheid tijdens de bouw is pas nader uit te werken als het ontwerp bekend is. Hier zal zo mogelijk in het contract met de aannemer en anders samen met de aannemer naar gekeken worden hoe de bereikbaarheid van de bewoners en ondernemers gegarandeerd wordt |

# Bijlage 4 Overzicht referentienummers per thema

| Project | Thema | Subthema | Referentienummer(s) | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Projectoverstijgende reacties** | Inzet van communicatiemiddelen | | 3357-8226 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Verkeersdrukte, luchtkwaliteit en geluid | | 0343-8446 | 0583-1456 | 3265-9837 | 9147-5216 | 9233-8951 | 0533-6590 | 9109-5750 | | | | | | | | | | |
| | Verbinding Zeeburgereiland - Oostelijk Havengebied | | 0702-3191 | 1346-5172 | 1568-1476 | 1655-7053 | 1707-7262 | 1783-4034 | 2038-7466 | 2089-6524 | 2268-0985 | 2376-2593 | 2563-9881 | 2573-4277 | 2704-9733 | 2853-4069 | 3140-1312 | 3397-5231 | 3448-8209 |
| | | | 3815-5264 | 3990-7913 | 4085-5856 | 4229-5990 | 4566-3544 | 4622-6900 | 5165-8011 | 6137-9440 | 6269-2249 | 7031-7108 | 7353-6851 | 7617-8242 | 8013-9029 | 8041-1809 | 8170-6351 | 8199-5048 | |
| | | | 8436-8978 | 8456-0219 | 8836-2727 | 8927-7015 | 9581-3832 | 9654-9497 | 9728-8292 | 9865-7330 | Ref 2 | | | | | | | | |
| | | Fietsbrug naar Oostelijk Havengebied | 0159-4121 | 0583-1456 | 0681-5775 | 1303-4689 | 1721-9724 | 1947-3046 | 2089-6524 | 2376-2593 | 2383-9958 | 2775-4973 | 3348-1358 | 4085-5856 | 4600-5395 | 4728-4866 | 5009-5036 | 5416-3104 | 5608-8698 |
| | | | 5991-7275 | 6269-2249 | 6529-6391 | 6539-1928 | 8041-1809 | 8170-6351 | 8807-0616 | 9001-7483 | 9147-5216 | 9571-5425 | 9581-3832 | | | | | | |
| | | Pont naar Oostelijk Havengebied | 0681-5775 | 1340-6901 | 1484-0603 | 2038-7466 | 2089-6524 | 3385-6419 | 5416-3104 | 5608-8698 | 7685-9245 | 8041-1809 | 7142-3896 | Ref 1 | | | | | |
| | Drukte en betrouwbaarheid OV | | 0583-4964 | 0681-5775 | 0780-8790 | 1003-5754 | 1401-1469 | 1568-1476 | 1871-1459 | 2573-4277 | 3388-9826 | 3756-4159 | 8169-3547 | 8412-8747 | 8488-0684 | 8958-5213 | 9109-5750 | 9571-5425 | Ref 1 |
| | | Tramlijn 26 | 0583-1456 | 0583-4964 | 0681-5775 | 1523-0831 | 1707-7262 | 1871-1459 | 2267-3016 | 2573-4277 | 3385-6419 | 4236-5764 | 4249-0092 | 4777-8881 | 4991-9011 | 5416-3104 | 6269-2249 | 6759-1885 | 6876-2048 |
| | | | 8169-3547 | 8488-0684 | 9001-7483 | 7142-3896 | 0681-5775 | 8170-6351 | 8488-0684 | Ref 1 | | | | | | | | | |
| | | Metro als vervanging voor de tram | 1655-7053 | 2277-7030 | 5527-2752 | 1707-7262 | | | | | | | | | | | | | |
| | | Fiets in de tram | 4493-2338 | 9001-7483 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Betrouwbaarheid buslijn 37 | 0583-1456 | 7353-6851 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Overige opmerkingen over verkeer | Brommers en scooters | 2135-1286 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Deelauto's | 7959-9895 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Gevaarlijke stoffenroute | 9109-5750 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Overige punten | | 0583-1456 | 0583-4964 | 0587-0226 | 1303-4689 | 1871-1459 | 2573-4277 | 4228-5743 | 6088-8408 | 7959-9895 | 8807-0616 | 9119-6521 | 9251-9343 | 0681-5775 | Ref 3 | | | |
| | Participatie en informatie | | 0583-1456 | 0780-8790 | 2725-6408 | 3329-7778 | 3990-7913 | 4228-5743 | 4749-8259 | 4777-8881 | 5015-3897 | 6687-2076 | 8807-0616 | 9943-4915 | | | | | |
| | Planning | | 0681-5775 | 2376-2593 | 6212-8481 | 8169-3547 | 9707-9136 | | | | | | | | | | | | |
| | Complimenten | | 0780-8790 | 1333-2926 | 2376-2593 | 2573-4277 | 4600-5395 | 5009-5036 | 5165-8011 | 7850-0766 | 7959-9895 | 8412-8747 | 9342-6197 | 9654-9497 | | | | | |
| | Mening | | 1568-1476 | 1871-1459 | 4068-2772 | 9109-5750 | | | | | | | | | | | | | |
| **Ruimtelijk kader** | Algemeen | Planvorming | 0780-8790 | 0804-6696 | 2233-0681 | 2573-4277 | 4720-7428 | 4749-8259 | 5416-3104 | 7306-9570 | 7850-0766 | 8256-6638 | 9001-7483 | 9755-5980 | 9943-4915 | | | | |
| | | Bestaande omgeving | 3329-7778 | 6212-8481 | Ref 1 | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Informatie en participatie | 1871-1459 | 5015-3897 | 5843-0697 | 9193-3959 | 9346-9891 | Ref 1 | | | | | | | | | | | |
| | Stedelijkheid | Woningbouwopgave | 2376-2593 | 5843-0697 | 5843-0697 | 6759-1885 | 9346-9891 | | | | | | | | | | | | |
| | | Woonaanbod | 4249-0092 | 6525-1915 | 6525-1915 | 9346-9891 | 9581-3832 | | | | | | | | | | | | |
| | | Voorzieningen | 1303-4689 | 1954-4089 | 2244-1950 | 2244-1950 | 3385-9320 | 4728-4866 | 4728-4866 | 5165-8011 | 6137-9440 | 6137-9440 | 7892-4301 | 8041-1809 | 8456-0219 | 8513-3382 | 4749-8259 | | |
| | | Sport en ontspanning | 4492-5409 | 4777-8881 | 4777-8881 | 4777-8881 | 4777-8881 | 4777-8881 | 4777-8881 | 8041-1809 | 9943-4915 | 9943-4915 | 9943-4915 | | | | | | |
| | | Waterrecreatie | 3274-6128 | 5608-8698 | 6054-5042 | 7353-6851 | 8041-1809 | 8041-1809 | 8041-1809 | 2376-2593 | 4749-8259 | | | | | | | | |
| | Bereikbaarheid | Autoverkeer | 0681-5775 | 0780-8790 | 2020-5558 | 2089-6524 | 2089-6524 | 4249-0092 | 4720-7428 | 4991-9011 | 5196-9238 | 7617-8242 | 9571-5425 | | | | | | |
| | | Langzaam verkeer en OV | 1333-2926 | 3329-7778 | 4228-5743 | 5092-8530 | 5183-0797 | 7685-9245 | 9728-8292 | 9943-4915 | Ref 1 | Ref 2 | | | | | | | |
| | Leefbaarheid | Samenhang | 4749-8259 | 5179-5363 | 6054-5042 | 9346-9891 | 9943-4915 | | | | | | | | | | | | |
| | | Groen | 9943-4915 | 3385-6419 | 4600-5395 | 4749-8259 | 4991-9011 | 5009-5036 | 5380-7621 | 5843-0697 | 5843-0697 | 9109-5750 | 2376-2593 | 4749-8259 | | | | | |
| | | Watersysteem | 1352-6824 | Ref 1 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Beleving | 2383-9958 | 8927-7015 | 8958-5213 | 4749-8259 | 8513-3382 | 4749-8259 | | | | | | | | | | | |
| | Baaibuurt West | Huidige karakter | 2429-5872 | 5165-8011 | 5843-0697 | 9346-9891 | 0486-8168 | | | | | | | | | | | | |
| | | Toekomstige stadsbuurt | 1523-0831 | 5843-0697 | 9193-3959 | 9346-9891 | 9615-9523 | | | | | | | | | | | | |
| | | Participatie Baaibuurt West | 1523-0831 | 9346-9891 | 9615-9523 | 9193-3959 | 0486-8168 | 5843-0697 | | | | | | | | | | | |
| | Overig | | 2089-6524 | 2376-2593 | 2658-2513 | 3274-6128 | 4566-3544 | 7946-1377 | 8041-1809 | 8456-0219 | 9233-8951 | | | | | | | | |
| | | Document | 4749-8259 | 4777-8881 | 5179-5363 | 5843-0697 | 9346-9891 | 9193-3959 | 5843-0697 | | | | | | | | | | |

| Project | Thema | Subthema | Referentienummer(s) | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Cruciale Mijl IJburglaan** | Leefbaarheid (Ruimtelijke Kwaliteit) | Lange(re) onderdoorgang | 1352-6824 | 2089-6524 | 2089-6524 | 8927-7015 | 9581-3832 | 6539-1928 | 0681-5775 | 1871-1459 | 4228-5743 | 4749-8259 | 2725-6408 | 9001-7483 | 2277-7030 | 7685-9245 | 2573-4277 | 2038-7466 | 9233-8951 |
| | | Creëren van één stadswijk | 2089-6524 | 9233-8951 | 7031-7108 | 7353-6851 | 4249-0092 | 9943-4915 | 1333-2926 | 4749-8259 | 6054-5042 | 2038-7466 | 1871-1459 | 2038-7466 | 9147-5216 | 3357-8226 | 9571-5425 | Ref 2 | |
| | | Zorgen over gezondheid | 1568-1476 | 8927-7015 | 2686-1096 | 1871-1459 | 2725-6408 | 9001-7483 | 2038-7466 | 8488-0684 | 9571-5425 | | | | | | | | |
| | Bereikbaarheid | Verbeteren doorstroming verkeer | 2038-7466 | 4720-7428 | 1430-5099 | 8199-5048 | 5009-5036 | 4900-2911 | 6759-1885 | 1303-4689 | 0688-3935 | 9001-7483 | 4249-0092 | 2038-7466 | | | | | |
| | | Bereikbaarheid Amsterdam-Noord | 4493-2338 | 7685-9245 | 2038-7466 | 1707-7262 | 2573-4277 | 8958-5213 | 8199-5048 | 6687-2076 | 2563-9881 | 1401-1469 | 2725-6408 | 4900-2911 | 7306-9570 | 4991-9011 | 9001-7483 | 2038-7466 | 7617-8242 |
| | | Zorgen over planning | 3385-9320 | 0583-1456 | 4600-5395 | 2267-3013 | 7306-9570 | 0295-4174 | 9943-4807 | 4900-2911 | 1871-1459 | Ref 1 | Ref 2 | | | | | | |
| | Onderdoorgang Zuiderzeeweg | Overweging andere scenario's | 2038-7466 | 1707-7262 | 2573-4277 | 8958-5213 | 8199-5048 | 6687-2076 | 2563-9881 | 1401-1469 | 2725-6408 | 4900-2911 | 7306-9570 | 4991-9011 | 9001-7483 | 2038-7466 | 7617-8242 | | |
| | | Verleggen trambaan | 4991-9011 | 0533-6590 | 9943-4915 | 8199-5048 | 1568-1476 | | | | | | | | | | | | |
| | | Verbeteren situatie voor OV en langzaam verkeer | 9147-5216 | 6529-6391 | 4249-0092 | 8256-6638 | 8256-6638 | 3388-9826 | 4900-2911 | 1871-1459 | | | | | | | | | |
| | Bob Haarmslaan | Effect verplaatsing halte op doorstroming tram | 8488-0684 | 0587-0226 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Kruisingen IJburglaan - A10 | Ontsluiting Oostpunt | 5165-8011 | 4228-5743 | 4900-2911 | Ref 2 | | | | | | | | | | | | | |
| | Bereikbaarheid tramstalling | Ontsluiting trambaan via talud A10 | 4228-5743 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Enneüs Heermabrug | Uitbreiding Enneüs Heermabrug met rijstroken en fietsbrug | 9943-4915 | 4228-5743 | 4600-5395 | 9001-7483 | 2089-6524 | 3385-6419 | | | | | | | | | | | |
| | | Verleggen trambaan | 2680-5380 | 3569-4581 | 0587-0226 | 4228-5743 | | | | | | | | | | | | | |
| | Steigereiland | Verleggen trambaan | 9147-5216 | 0587-0226 | 1771-4006 | 7306-9570 | 5183-0797 | 1871-1459 | 3388-9826 | 0803-7852 | | | | | | | | | |
| | | Verdere uitwerking situatie Steigereiland | 5183-0797 | 3385-6419 | 0803-7852 | 4249-0092 | 4228-5743 | Ref 2 | | | | | | | | | | | |
| **Tramstalling** | Algemeen niet thema specifiek | | 1352-6824 | 1835-1923 | 2233-0681 | 2376-2593 | 3274-6128 | 4749-8259 | 4777-8881 | 5165-8011 | 6539-1928 | 7306-9570 | 7353-6851 | 7685-9245 | 7850-0766 | 9109-5750 | 9571-5425 | 9581-3832 | 9728-8292 |
| | | | 9755-5980 | 9943-4915 | 7414-7114 | 0681-5775 | | | | | | | | | | | | | |
| | Locatiekeuze tramstalling | | 0587-0226 | 2244-1950 | 2563-9881 | 4777-8881 | 6426-3807 | 8169-3547 | 9943-4915 | | | | | | | | | | |
| | Variantenkeuze (dubbelruimtegebruik): stalling in de open lucht of inpandige tramstalling | | 1707-7262 | 2089-6524 | 7617-8242 | 0681-5775 | 1333-2926 | | | | | | | | | | | | |
| | Materieel en capaciteit tramstalling | | 6426-3807 | 0681-5775 | 4249-0092 | 8256-6638 | 9943-4915 | | | | | | | | | | | | |
| | Functie Oostpunt | | 1352-6824 | 1401-1469 | 1803-1015 | 4228-5743 | 4749-8259 | 4777-8881 | 5985-7500 | 6759-1885 | 8041-1809 | 8169-3547 | 8927-7015 | 2089-6524 | Ref 2 | | | | |
| | Ruimtelijke/technische inpassing | | 9147-5216 | 4228-5743 | 1303-468 | 1484-0603 | 2038-7466 | 4068-2772 | 4228-5743 | 4493-2338 | 6054-5042 | Ref 2 | | | | | | | |
| | Wateroverlast Oostpunt | | 1352-6824 | 3388-9826 | 8436-8978 | Ref 1 | | | | | | | | | | | | | |
| | Bestaande voorzieningen | | 2089-6524 | 4566-3544 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Planning en proces | | 6426-3807 | 1835-1923 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Financiële haalbaarheid | | 8456-0219 | 3140-1312 | 8199-5048 | 9943-4915 | 6054-5042 | | | | | | | | | | | | |
| **Verbinding Zeeburgereiland** | Effecten alternatief 4 | | 0390-1957 | 0688-3935 | 1973-1951 | 2089-6524 | 3384-8059 | 4249-0092 | 4492-5409 | 4749-8259 | 5608-8698 | 7946-6835 | 8256-6638 | 8787-2009 | 9015-4904 | 9147-5216 | 9233-8951 | 9581-3832 | |
| | Drukte Zuiderzeeweg/ Bus 37 | | 0027-5608 | 0688-3935 | 0780-8790 | 1303-4689 | 3385-9320 | 6426-3807 | 9001-7483 | | | | | | | | | | |
| | Tramverbinding van Indische Buurt naar Zeeburgereiland (Sluisbuurt) | | 0681-5775 | 0804-6696 | 1303-4689 | 1803-1015 | 1871-1459 | 2563-9881 | 3388-9826 | 4249-0092 | 4728-4866 | 4749-8259 | 6137-9440 | 6529-6391 | 7414-7114 | 7617-8242 | 7685-9245 | 8456-0219 | 8488-0684 |
| | | | 9015-4904 | 9943-4915 | Ref 2 | | | | | | | | | | | | | | |
| | Geluid | | 0520-2152 | 1484-0603 | 3329-7778 | 3384-8059 | 4530-2432 | 6538-2662 | 8473-2628 | 8787-2009 | 8863-1887 | | | | | | | | |
| | Verkeersveiligheid | | 0055-9876 | 0780-8790 | 1303-4689 | 1523-0831 | 1871-1459 | 2376-2593 | 3329-7778 | 3990-7913 | 4068-2772 | 4475-2236 | 5165-8011 | 5183-0797 | 6529-6391 | 8787-2009 | 9001-7483 | Ref 2 | |
| | Voetgangers | | 2376-2593 | 5985-7500 | 8473-2628 | Ref 2 | | | | | | | | | | | | | |
| | Openbare ruimte Indische Buurt | | 0055-9876 | 8787-2009 | Ref 2 | | | | | | | | | | | | | | |
| | Overige thema's | | 1003-5754 | 1303-4689 | 1333-2926 | 1401-1469 | 1881-6983 | 3196-6584 | 8787-2009 | Ref 1 | Ref 2 | | | | | | | | |
| | | Luchtkwaliteit | 9233-8951 | Ref 1 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Sociale veiligheid | 2775-4973 | 4068-2772 | 6525-1915 | 6681-8108 | 8787-2009 | | | | | | | | | | | | |
| | | Waterkwaliteit | 1352-6824 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Nautische aspecten | 3384-8059 | Ref 1 | Ref 2 | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Bereikbaarheid tijdens werkzaamh | 3329-7778 | 8787-2009 | 9109-5750 | Ref 2 | | | | | | | | | | | | | |
| | | Brommers op het fietspad | 0055-9876 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Compliment / bevestiging keuze | | 2233-0681 | 5165-8011 | 5196-9238 | 5203-1310 | 5862-4604 | 6759-1885 | 7850-0766 | 9109-5750 | 9755-5980 | Ref 2 | | | | | | | |
| | Mening | | 1655-7053 | 8169-3547 | 8836-2727 | 9147-5216 | | | | | | | | | | | | | |