Verbinding Zeeburgereiland

Aanvulling Milieueffectrapport

Contractnummer AI 2020-0217

Opdrachtgever:
Gemeente Amsterdam

Datum: juni 2024

Inhoud

1. Inleiding 3
1.1 Waarom een aanvulling op het MER? 3
1.2 Aanpassing voorkeursalternatief 4
1.3 Leeswijzer 4
2. Wijzigingen van de referentiesituatie 5
2.1 Schrappen onderdoorgang MacGillavrylaan 5
3. Aanvullingen op het MER 7
3.1 Voetgangers (inspraak bewoners) 7
3.2 Samenhang overige projecten (Commissie MER) 7
3.3 I/C verhouding 10
3.4 Stikstof en natuur 10
4. Conclusie 11
Bijlagen 12

1. Inleiding

1.1 Waarom een aanvulling op het MER?

Het project Verbinding Zeeburgereiland onderzoekt welke maatregelen nodig zijn op de bestaande fietsroute via de Amsterdamsebrug om de groei van het aantal fietsers vanaf Zeeburgereiland en IJburg in de toekomst aan te kunnen, evenals de optimalisatie van het openbaar vervoersnetwerk van en naar Zeeburgereiland.

Het doel van het project Verbinding Zeeburgereiland is om de bereikbaarheid van het eiland te verbeteren voor voetgangers, fietsers, en openbaar vervoer reizigers. Dit wordt gedaan om de geplande woningbouw op Zeeburgereiland en IJburg te ondersteunen en daarmee tegemoet te komen aan de groeiende behoefte aan woningen binnen Amsterdam. Het streven is om, ondanks toenemende drukte op de hoofdwegen, middels mobiliteitsmaatregelen bij te dragen aan de bereikbaarheid en leefbaarheid van het Zeeburgereiland en IJburg. Dit gebeurt met de mobiliteitsmaatregelen zoals beschreven in het Mobiliteitsplan Zeeburgereiland & IJburg (Mobiliteitsplan Zeeburgereiland & IJburg). Dit mobiliteitsplan omvat een samenhangend pakket aan mobiliteitsmaatregelen dat nodig is voor de bereikbaarheid van het Zeeburgereiland en IJburg. De maatregelen verbeteren niet alleen de bereikbaarheid van het gebied, ze kunnen ook bijdragen aan een betere openbare ruimte. Een van de mobiliteitsmaatregelen op Zeeburgereiland is het project Verbinding Zeeburgereiland.

Het project Verbinding Zeeburgereiland hangt samen met drie andere projecten: Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland, Cruciale Mijl IJburglaan en Definitieve Tramstalling Zeeburgereiland. Om deze reden zijn ze tegelijkertijd ter inzage gelegd. Ondanks hun raakvlakken hebben deze projecten elk een afzonderlijk besluitvormingsproces. Dit is gedaan omdat de projecten na deze fase qua planning uiteen zullen lopen.

Voor de Verbinding Zeeburgereiland is een MER opgesteld. Op basis van het MER en inzicht in de kosten van onderzochte maatregelen is een voorkeursalternatief opgesteld. De Notitie Voorkeursalternatief (VKA) en de MER hebben van 28 september tot 9 november 2023 ter inzage gelegen. De ontvangen reacties geven de diverse belangen en standpunten van de insprekers weer.

Parallel aan deze inzageperiode zijn ook de adviezen van stadsdelen Noord en Oost en de Commissie mer ontvangen.

Op basis van inspraakreacties en adviezen is een Nota van Beantwoording (NvB) opgesteld. Deze NvB geeft een overzicht van de inspraakreacties en adviezen op de Notitie Voorkeusalternatief en de MER Verbinding Zeeburgereiland, evenals de daaropvolgende beantwoording van deze reacties en adviezen. De beantwoording van alle inspraakreacties staat dus in principe in de Nota van Beantwoording (NvB). Alleen de inspraakreacties die een aanvulling vereisen op het MER zijn opgenomen in deze aanvulling.

Aan de Commissie mer is gevraagd om een oordeel over het MER te geven. Het toetsingsadvies van de Commissie mer vraagt om een nadere aanvulling van het MER. Mede daarom is deze Aanvulling Milieueffectrapportage (MER) voor het project Verbinding Zeeburgereiland opgesteld.

Het MER zelf is niet gewijzigd. De aard van de aanvullingen en opmerkingen gaf hiertoe geen aanleiding. Aangezien de aanvullingen relatief beperkt zijn en geen significante impact hebben op de conclusies en bevindingen van het oorspronkelijke MER, volstaat een aanvulling. Deze aanvulling leidt ook niet tot een ander Voorkeursalternatief.

Uit de voorgenoemde adviezen en inspraakreacties komt een aantal onderwerpen voort waarop aanvulling en/of verduidelijking nodig is. Deze onderwerpen zijn opgenomen in deze notitie.

1.2 Aanpassing voorkeursalternatief

In het definitieve voorkeursalternatief zijn ten opzichte van het concept voorkeursalternatief de volgende aanpassingen gedaan:

1) In het voorkeursalternatief zijn op de aanbruggen voorzieningen voor voetgangers toegevoegd. *Dit wordt nader uitgewerkt in een volgende fase en is nader toegelicht in paragraaf 3.1.*

2) Op basis van afspraken met het Rijk wordt in het voorkeursalternatief nu uitgegaan van een mogelijke toekomstige kanaalbreedte van 100 meter. In het concept voorkeursalternatief was dit nog 130 meter. *Beide varianten zijn echter in het MER onderzocht. De milieu informatie is beschikbaar voor deze heroverweging. Een inhoudelijke aanvulling op het MER is op dit punt niet nodig.*

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 van deze aanvulling op het MER gaat in op de consequentie van het besluit om de onderdoorgang MacGillavrylaan. onderdeel van de referentiesituatie in het MER, niet te realiseren. Hoofdstuk 3 gaat in op aanvullingen op het MER naar aanleiding van de inspraak en adviezen van de Commissie mer. Tot slot bevat hoofdstuk 4 de conclusie van de aanvulling op het MER.

2. Wijzigingen van de referentiesituatie

2.1 Schrappen onderdoorgang MacGillavrylaan

In de referentiesituatie van de MER is een onderdoorgang MacGillavrylaan opgenomen (zie bijvoorbeeld paragraaf 3.3.4 van het MER). De gemeente heeft deze onderdoorgang parallel aan de A10 onderzocht voor een rechtstreekse verbinding van het Science Park via de MacGillavrylaan en onder de treinsporen door met de aansluiting Watergraafsmeer. Dit project had als doel de verkeersdoorstroming te verbeteren en de verkeersdruk te verminderen op de bestaande wegen, zoals de Middenweg en de Kruislaan.

Situatie zonder onderdoorgang MacGillavrylaan

- Vanwege oplopende bouwkosten heeft het de wethouder op 23 mei 2023 in een brief aan de gemeenteraad laten weten deze onderdoorgang niet verder te onderzoeken. Hierdoor zijn de gehanteerde uitgangspunten voor verkeersanalyses van het MER Verbinding Zeeburgereiland gewijzigd. In de verkeersanalyses was namelijk rekening gehouden met de aanleg van deze nieuwe onderdoorgang voor autoverkeer onder het spooremplacement Watergraafsmeer. Ten behoeve van deze Aanvulling is daarom onderzocht of het niet doorgaan van de onderdoorgang MacGillavrylaan leidt tot andere verkeersintensiteiten en tot een ander inzicht in de alternatievenafweging voor de verbinding Zeeburgereiland. De alternatieven 1, 2 en 3 van de Verbinding Zeeburgereiland omvatten alleen maatregelen voor fiets en OV en hebben geen invloed op het aantal auto's via de Amsterdamsebrug. Wel zorgt het schrappen van de onderdoorgang MacGillavrylaan in de referentiesituatie voor meer verkeer in de Indische Buurt en op de Middenweg. De verkeerstoename op de Amsterdamsebrug is beperkt tot enkele honderden motorvoertuigen per dag, ofwel minder dan 5% van het autoverkeer. Omdat de alternatieven 1, 2 en 3 dit niet verder beïnvloeden is deze relatief beperkte verkeerstoename niet verder onderzocht. Uit de analyse van het verkeersmodel blijkt geen verschuiving van gebruik van auto naar fiets of OV.
- Voor alternatief 4 ligt dat anders, omdat hierbij de bestaande Amsterdamsebrug wordt afgesloten voor autoverkeer om zo de brug vrij te maken voor fietsers en voetgangers en daarmee de levensduur van deze brug aanzienlijk te verlengen. Vanwege het niet doorgaan van een onderdoorgang MacGillavrylaan zijn er nieuwe verkeersberekeningen gemaakt voor 2040 zonder deze onderdoorgang in combinatie met een knip voor autoverkeer op de Amsterdamsebrug. Uit de nieuwe analyse blijkt dat in alternatief 4 met een knip op de Amsterdamsebrug de verkeerstoenames veel groter zijn dan waar in het PlanMER mee is gerekend. Dat is met ongeveer een verdubbeling van het verkeer ten opzichte van de situatie zonder knip met name zichtbaar op de Zeeburgerdijk, Molukkenstraat en op de Middenweg . Het MER concludeerde op blz. 113 al dat in geval van een knip op de Amsterdamsebrug in delen van Amsterdam Oost de kruisingsdrukte toeneemt, met name op de kruisingen op de MacGillavrylaan en de Middenweg waar de maximale capaciteit van kruisingen wordt genaderd of bereikt. Door de veel forsere verkeerstoenames zonder onderdoorgang MacGillavrylaan zal op veel meer kruisingen de maximale capaciteit worden bereikt. Dat leidt tot lange files voor auto's en bussen, lange wachttijden voor overstekende voetgangers en fietsers en toenemende verkeersonveiligheid. Verder zorgt het extra autoverkeer lokaal voor meer geluidhinder en overlast, wat zorgt voor een afname van de leefbaarheid. Dit versterkt de negatieve beoordeling in het MER van deze aspecten voor alternatief 4.

Situatie zonder onderdoorgang MacGillavrylaan en zonder maatregelen Cruciale Mijl IJburglaan

Voor de volledigheid is met het Verkeersmodel Amsterdam ook een analyse gemaakt van een situatie zonder onderdoorgang MacGillavrylaan en zonder maatregelen Cruciale Mijl IJburglaan ten opzichte van de in het MER aangehouden referentie met onderdoorgang en met maatregelen Cruciale Mijl. Dit voor het geval dat de maatregelen Cruciale Mijl niet door zouden gaan. Uit deze analyse blijkt:

- Afhankelijk van de rijrichting is sprake van relatief kleine toe- en afnames van verkeer in de Piet Heintunnel, op de Amsterdamsebrug en op de A10.
- Per saldo vallen de effecten van het schrappen van de onderdoorgang MacGillavrylaan en de maatregelen Cruciale Mijl IJburglaan min of meer tegen elkaar weg. De berekende verkeerstoenames door de maatregelen Cruciale Mijl IJburglaan zouden min of meer gecompenseerd worden door het wegleiden van verkeer via de onderdoorgang MacGillavrylaan.

Conclusie

Het niet realiseren van de onderdoorgang MacGillavrylaan heeft bij alternatief 4 grotere gevolgen voor de verkeersdrukte en de leefbaarheid in Amsterdam Oost, met name op de alternatieve routes die aanzienlijk meer verkeer te verwerken krijgen. Dit besluit vormt daarom een aanvullende reden waarom het instellen van een knip op de Amsterdamse brug (alternatief 4) geen passende maatregel is.

Uit een analyse van een situatie zonder onderdoorgang MacGillavrylaan en zonder maatregelen Cruciale Mijl IJburglaan blijken kleine toe- en afnames van verkeer in de Piet Heintunnel, op de Amsterdamsebrug en op de A10. Mocht het project Cruciale Mijl niet doorgaan, dan zijn effecten op de hoeveelheid autoverkeer beperkt.

Door de beperkte toename van de verkeersdrukte op de Amsterdamsebrug heeft het niet realiseren van de onderdoorgang MacGillavrylaan geen significante effecten op de referentiesituatie en daarmee op de andere onderzochte alternatieven en het voorkeursalternatief voor de Verbinding Zeeburgereiland.

3. Aanvullingen op het MER

3.1 Voetgangers (inspraak bewoners)

Advies/inspraakreactie

Meerdere inspraakreacties en specifiek het advies van Stadsdeel Oost geven aan dat het onwenselijk is om als voetganger alleen maar via de trappen de brug te bereiken. Met name omdat de brug op deze manier niet goed toegankelijk is voor bijvoorbeeld rolstoelgebruikers of mensen met kinderwagens. Insprekers en stadsdeel pleiten voor een voetpad op de aanbruggen.

Aanvulling

De insteek van het concept Voorkeursalternatief was om maximale ruimte aan de fietsers te geven en de meeste voetgangers de route via de Zuider IJdijk en de luie trappen te laten nemen. Volgens de verkeerswet mogen voetgangers van het fietspad gebruik maken als er geen apart voetpad is. De mogelijke aanleg van een voetpad op de aanbruggen zou meegenomen worden in de verdere uitwerking.

Er heeft inmiddels nader constructief onderzoek plaatsgevonden. Daaruit blijkt dat het mogelijk is om op de bestaande aanbruggen ruimte vrij te maken voor voetgangers en een voetpad op de aanbruggen te realiseren. De exacte vormgeving wordt nader uitgewerkt in de volgende planfase.

Met deze wijziging wordt invulling gegeven aan deze inspraakreacties en het advies van Stadsdeel Oost. Een nadeel van het concept voorkeursalternatief, maar ook van alternatief 2 en 3 ten opzichte van de referentie en alternatief 4 wordt hiermee ondervangen.

Deze wijziging leidt niet tot aanpassing van de effectbeoordeling in het MER omdat effect op voetgangers geen afzonderlijk beoordelingscriterium is. Het handhaven van een voetpad leidt tot iets minder ruimte voor een tweerichtingenfietspad, maar het fietspad op de aanbruggen blijft nog steeds conform normen en richtlijnen.

Conclusie:

Het realiseren van een voetpad op de aanbruggen leidt, ondanks enige verbetering van de situatie voor voetgangers en minder validen, niet tot aanpassing van de effectbeoordeling in het MER omdat effect op voetgangers geen afzonderlijk beoordelingscriterium is. Het realiseren van een voetpad op de aanbruggen is minder optimaal voor fietsers, maar de toekomstige fietspaden voldoen nog steeds aan de geldende normen en richtlijnen, waardoor deze effectbeoordeling ook niet verandert.

3.2 Samenhang overige projecten (Commissie MER)

Advies Commissie MER:

De Commissie MER benadrukt dat het project Zeeburgereiland naast de verbinding Zeeburgereiland ook andere projecten kent zoals, het Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland, de Cruciale Mijl IJburglaan en de Definitieve Tramstalling. Er wordt gewaarschuwd dat het gevaar bestaat dat de onderlinge beïnvloeding van deze projecten en de cumulatieve milieueffecten niet voldoende worden meegenomen in aparte besluitvormingstrajecten. Voorbeelden worden gegeven waarin dit een rol kan spelen, zoals de impact op milieuwetgeving, bereikbaarheid en leefbaarheid. Daarnaast vraagt de Commissie is hoeverre de milieuthema's een rol hebben gespeeld bij de eerdere trechtering. De Commissie wijst ook

op het belang van deelmobiliteit en hubs, die buiten de scope van het MER vallen maar wel effect kunnen hebben op de modal split. Verder wordt de mogelijkheid genoemd om de aanleg van een tramlijn van het Flevopark naar het Zeeburgereiland te versnellen om bereikbaarheidsproblemen op te lossen, wat nog niet is onderzocht maar wel wordt aangestipt door verschillende inspraakreacties.

Aanvulling met betrekking tot samenhang MER Zeeburgereiland 2018 en MER Verbinding Zeeburgereiland 2023 :

Bij het opstellen van het MER voor Zeeburgereiland is de wens voor een verbeterde fietsverbinding naar voren gekomen om Zeeburgereiland duurzaam te ontsluiten. Een verbinding is als raakvlakontwikkeling onderzocht:

"Een wens voor Zeeburgereiland is een snelle fietsverbinding vanaf Sluisbuurt naar het centrum, maar hierbinnen zijn diverse varianten mogelijk. In het concept stedenbouwkundig plan en de Notitie Reikwijdte en Detailniveau stond aangegeven dat dit via een fietsbrug naar het Oostelijk Havengebied vormgegeven zou worden. Echter, gedurende de inspraak op het stedenbouwkundig plan is besloten om in samenspraak met de omgeving meerdere varianten te onderzoeken. Het gaat dan om de keuze voor een brug, tunnel of pont en ook tussen welke locaties de verbinding komt te liggen. Deze variantenafweging is via een separaat traject door de gemeente opgestart, waarbij ook de bewoners van het Oostelijk Havengebied meedachten en advies gaven. De onderzochte varianten zijn ook onderzocht op de relevante milieuthema's. De variantenstudie (juli 2017) is tezamen met het stedenbouwkundig plan voor de Sluisbuurt vastgesteld op 27 september 2017. Hier is echter nog geen definitieve keuze in gemaakt. In de gemeenteraad is bij de vaststelling van het stedenbouwkundig plan besloten om een fietsbrug van de Sluisbuurt naar Sporenburg en de opwaardering van de Amsterdamsebrug als varianten in het vervolgtraject mee te nemen en de andere varianten af te laten vallen. (…) In dit MER is de fietsbrug dan ook niet als onderdeel van de alternatieven meegenomen, maar als raakvlakproject. (…) Naast de verplaatsing van vervoersstromen en een effect op de modal shift, spelen milieueffecten die met deze verandering samenhangen, zoals geluid, gezonde leefomgeving en duurzaamheid. Deze veelal positieve effecten zijn voor alle varianten te verwachten. Er wordt geen negatief effect verwacht dat, vergeleken met het schaalniveau van Zeeburgereiland als geheel, een aandachtspunt vormt in het kader van dit MER. Aandachtspunten voor de verdere uitwerking van de fietsverbinding zijn onder andere verkeer en vervoer, externe en nautische veiligheid en hinder en overlast in de realisatieperiode. De uiteindelijke keuze voor een van de varianten wordt in een separaat proces gemaakt."

Uit de analyses van het raakvlakproject 'fietsverbinding' in de aanvulling op het MER Zeeburgereiland 2018 Milieueffectrapportage Zeeburgereiland 2018 lijkt hiermee het effect van de verbinding Zeeburgereiland ten opzichten van de gehele gebiedsontwikkeling beperkt en veelal positief.

De milieuthema's zijn in een eerdere fase ook al aan bod gekomen bij de trechtering. Deze zijn middels factsheets inzichtelijk gemaakt in bijlage 5 van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau.

De Commissie heeft op basis daarvan positief geadviseerd over het MER Zeeburgereiland. Het bevatte voldoende informatie om een goed onderbouwd besluit te nemen over de bestemmingsplannen Sluisbuurt, Baaibuurt-West, en Bedrijvenstrook Zeeburgereiland . De milieuthema's zijn middels factsheets in een Daarmee is een kader met bandbreedte gegeven voor de verschillende plannen en besluiten. Alle relevante delen van dat voornemen zijn momenteel in samenhang in planvorming en de stedenbouwkundige ontwikkeling in volle gang.

Hieronder in de aanvulling op het MER verbinding Zeeburgereiland is beschreven wat de effecten van de Verbinding Zeeburgereiland zijn indien onderdelen van de ontwikkeling Zeeburgereiland, waaronder het project Cruciale Mijl niet wordt uitgevoerd.

Aanvulling met betrekking tot andere projecten ontwikkeling Zeeburgereiland:

Het project Verbinding Zeeburgereiland gaat er in haar referentiesituatie vanuit dat ook de andere infrastructuurprojecten worden gerealiseerd: de Cruciale mijl IJburglaan en/of Definitieve Tramstalling Zeeburgereiland (en zijn onderdeel van de referentiesituatie). In het kader van deze Aanvulling is nader onderzocht wat de effecten op het project Verbinding Zeeburgereiland zijn als deze projecten niet door zouden gaan.

- **Effect niet realiseren van de Cruciale mijl op fietsers**

Het niet realiseren van de Cruciale mijl Den/of tramstallingD heeft geen direct effect op het aantal fietsers op de Amsterdamsebrug. Echter, er kan een verschuiving optreden van fietsers die de drukke kruising IJburglaan-Zuiderzeeweg vermijden en de hellingbaan vanaf de Zuiderzeedijk gebruiken om op de Amsterdamsebrug te komen. Wanneer de Cruciale Mijl namelijk niet wordt gerealiseerd, blijft de gelijkvloerse kruising bij de IJburglaan-Zuiderzeeweg bestaan, wat vanwege toenemende verkeersdrukte en veiligheidsrisico's fietsers ontmoedigt om deze route te nemen.

- **Effect niet realiseren van de Cruciale mijl op auto & bus**

De Cruciale mijl verkleint de knelpunten op de kruisingen bij de A10 en bij de IJburglaan-Zuiderzeeweg. Als de Cruciale Mijl niet wordt gerealiseerd, resulteert dit ten opzichte van de referentiesituatie in meer filevorming op de Amsterdamsebrug, vooral tijdens de avondspits in noordelijke richting. Het autoverkeer zoekt mogelijk alternatieve routes, zoals de Middenweg, wat buiten de scope van het project Verbinding Zeeburgereiland valt. Het fileprobleem op de Amsterdamsebrug en de Schellingwouderbrug veroorzaakt echter vooral tijdens de avondspits ook vertragingen voor buslijn 37. Dit wordt bevestigd door de Verkeerssimulatie van de Cruciale Mijl IJburglaan van Movares uit april 2023, waaruit blijkt dat de bus gemiddeld 5 minuten vertraging oploopt. De alternatieven 2 en 3 van de Verbinding Zeeburgereiland met een nieuwe brug voor bus en eventueel tram dragen bij aan de oplossing van dit knelpunt. Echter dit zal het probleem niet volledig oplossen omdat de bus hiermee de file op de Amsterdamsebrug passeert, maar niet die op de Schellingwouderbrug.

- **Effect niet realiseren van de definitieve tramstalling**

Het niet realiseren van de Definitieve Tramstalling Zeeburgereiland belemmert de voortgang van de tweede fase van de Verlenging van de IJtram naar Strandeiland niet direct. In dat geval zal er op een andere locatie aanvullende stallingscapaciteit moeten komen voor de extra benodigde trams. Dit kan bijvoorbeeld met een dependance op Strandeiland of met de uitbreiding van de huidige tijdelijke IJtramstalling. Dit betekent dat er geen aanvullende maatregelen nodig zijn vanuit het project Verbinding Zeeburgereiland. Echter, dit zal wel negatieve effecten hebben op de woningbouw in en bereikbaarheid van de Baaibuurt Oost en daarmee op de gebiedsontwikkeling van het Zeeburgereiland. Daarnaast blijven de knelpunten in het gebruik van de huidige tramstalling bestaan, inclusief de hinderlijke en gevaarlijke kruising van de tramsporen met de toe- en afritten van de A10.

Conclusie:

Het eventueel niet realiseren van de Cruciale mijl IJburglaan en/of Definitieve Tramstalling Zeeburgereiland heeft implicaties voor de verschillende verkeersmodaliteiten en de gebiedsontwikkeling in de Baaibuurt Oost. Het leidt tot grotere knelpunten en met name tijdens de spitsuren meer vertraging voor fietsers, bussen en auto's. Dit leidt echter niet tot andere inzichten met betrekking tot de effectbeoordeling en het gekozen voorkeursalternatief voor de Verbinding Zeeburgereiland. In alle gevallen blijft het realiseren van een verbeterde fietsverbinding urgent, vanwege de toename van wonen en werk op Zeeburgereiland. Ook werpt het geen nieuw licht op de vergelijking van de alternatieven onderling.

3.3 I/C verhouding

Advies/inspraakreactie:
De Commissie MER acht de I/C verhouding (de verhouding tussen de intensiteit van het gebruik en de beschikbare capaciteit van weg/OV) geen geschikt criterium voor de beoordeling van het openbaar vervoer, en beveelt aan om de effecten van een groter vervoeraanbod te onderzoeken door meer lijnen en haltes toe te voegen.

Aanvulling:
In het MER is de I/C waarde zowel voor wegverkeer als openbaar vervoer toegepast als één van de indicatoren. De I/C-verhouding biedt inzicht in de congestiekansen op de weg en de bezettingsgraad van het openbaar vervoer. Het raamwerk uit hoofdstuk 7.3 van het Milieueffectrapport (MER) is in de eerste plaats gebaseerd op I/C-verhoudingen voor het autoverkeer, en geeft hiermee mogelijk een verkeerd beeld, omdat voor wegverkeer en openbaar vervoer de indicator net anders is. Waar bij wegverkeer I/C waarden boven de 0,8 verhoogde kans op congestie duiden, functioneert het OV ook bij waarden tussen de 0,8 en 1,0 nog goed (optimaal), al wordt in eerste instantie ingezet op een inzetnorm van 0,6 om fluctuaties op te kunnen vangen. Deze nuancering heeft geen doorwerking op de effectbeoordelingen in het MER.

Voorts wordt in reactie op het toetsingsadvies van de Commissie mer opgemerkt dat in het MER het verhogen van het OV-aanbod, zowel met intensivering van bus, als tram in verschillende varianten zijn onderzocht. Het toevoegen van meer lijnen te wordt niet verder onderzocht, omdat geconcludeerd is dat het vervoeraanbod voldoende is voor het verwachte aantal reizigers en het daarmee niet exploitabel en niet waar te maken is.

Conclusie:

De bevindingen uit het initiële rapport blijven ongewijzigd.

3.4 Stikstof en natuur

Advies/inspraakreactie:

De Commissie mer 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 (alternatief 1) waarvan in ieder geval voldoende aannemelijk is gemaakt dat dit realiseerbaar is. De Commissie mer 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.

Aanvulling:

Met voorgaande onderschrijft de Commissie mer dat voor de gebruiksfase van het voorkeursalternatief geen negatieve effecten te verwachten zijn. In de gebruiksfase zal de berekening niet zal wijzigen met een nieuwe versie van AERIUS, omdat in het voorkeursalternatief alleen sprake is van extra fietsverkeer en in de toekomst elektrisch OV. Daarom is alleen voor *de aanleg* van het voorkeursalternatief de berekening opnieuw uitgevoerd met de meest recente versie van AERIUS. De uitkomst bevestigt de bevindingen van de eerdere berekening: er is geen sprake van stikstofdepositie op Natura 2000 gebied (0,00 mol/ha/jaar). Hiermee is nog steeds het beeld dat het voorkeursalternatief realiseerbaar is (bijlage 1 en 2).

Conclusie:

De bevindingen uit het initiële rapport blijven ongewijzigd. Maar er wordt wel een nieuwe bijlage toegevoegd aan deze aanvulling

4. Conclusie

De gevoeligheidsanalyse – uitgevoerd naar aanleiding van het toetsingsadvies van de Commissie mer en de nadere beschouwing van verschillende aspecten zoals de Cruciale Mijl IJburglaan, de Definitieve Tramstalling Zeeburgereiland, nautische aspecten, stikstof en natuur en voetgangersvoorzieningen idem leiden niet tot significant andere inzichten of conclusies. De bevindingen uit het initiële MER blijven ongewijzigd. De kernconclusies met betrekking tot de milieueffecten en het voorkeursalternatief blijven overeind.

Bijlage 1: Adviesnota Stikstofberekening Realisatiefase

Verbinding Zeeburgereiland

ADVIESNOTA

AAN	Gemeente Amsterdam
KENMERK	A90-TLU-HS-MEMO-24002176
PROJECTNUMMER	MN002385
STATUS	Vrijgegeven
VERSIE	1.0
ONDERWERP	Stikstofberekening Realisatiefase Verbindingen Zeeburgereiland (voorkeursalternatief)
DATUM	15 maart 2024

AANLEIDING

Het inwoneraantal op de eilanden IJburg en Zeeburgereiland zal toenemen van 49.000 naar 79.000 in 2040. Door deze ontwikkeling neemt de mobiliteitsvraag van en naar Zeeburgereiland toe. Eén van de mobiliteitsmaatregelen om de bereikbaarheid te blijven garanderen is het project Verbinding Zeeburgereiland, wat zich richt op de verbetering van de ontsluiting van het openbaar vervoer en op het verhogen van de capaciteit van bestaande fietsroutes. Hierbij gaat het in het bijzonder om de Amsterdamsebrug. Hiervoor zijn vier alternatieven onderzocht, waaruit op basis van het planMER en de Maatschappelijke Kosten en Baten analyse een voorkeursalternatief is gekozen.

Het voorkeursalternatief bestaat uit een nieuwe fietsbrug aan de noordzijde van de bestaande brug. Over de bestaande Amsterdamsebrug zullen bussen blijven rijden.

DOEL

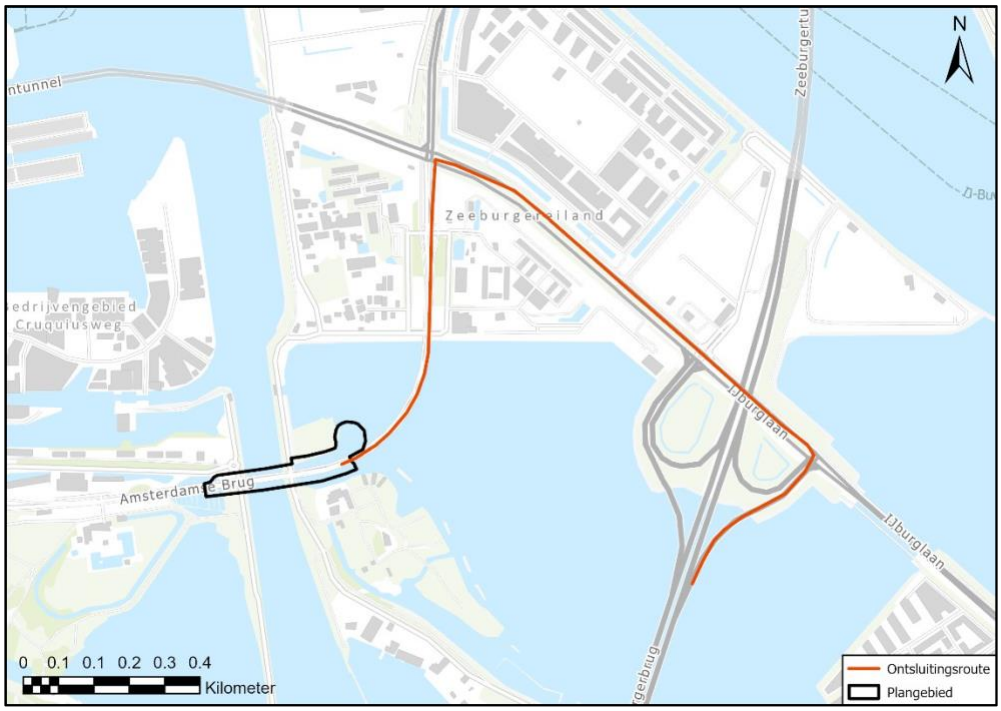
Voor de realisatiefase van dit project dient te worden onderzocht of het als gevolg van stikstofdepositie een vergunning plichtige “Natura 2000-activiteit” is, zoals gedefinieerd binnen de kaders van de Omgevingswet (OW bijlage A begrippenlijst). Dit is het geval als de realisatie van het project leidt tot een toename van stikstofdepositie in stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, die significante negatieve effecten kan veroorzaken. In deze adviesnota is het uitgevoerde onderzoek beschreven en is aangegeven of het project mogelijk een vergunning plichtige “Natura 2000-activiteit” is. Bij een stikstofonderzoek wordt onderscheid gemaakt tussen de realisatiefase en de gebruiksfase. Voorliggende adviesnota behandelt enkel stikstofdepositie als gevolg van de realisatiefase.

AANPAK

Voor het onderzoek wordt gebruik gemaakt van het rekenprogramma AERIUS versie 2023.1 (www.aerius.nl). In dit rekenprogramma zijn emissiebronnen ingevoerd, waarna AERIUS op basis van stikstof- en ammoniakemissie (NO_X en NH_3) de stikstofdepositie berekent heeft op Natura 2000-gebieden binnen een straal van 25 kilometer van de emissiebronnen. In AERIUS zijn de meest recente gegevens opgenomen met betrekking tot emissiewaarden, verspreiding van emissie en aanwezige natuurwaarden.

LIGGING PLANGEBIED EN OMGEVING

Het plangebied bevindt zich in Amsterdam te Noord-Holland ter hoogte van de Amsterdamsebrug en Zuiderzeeweg. Figuur 1 geeft een overzicht van het plangebied inclusief ontsluitingsroute.



Figuur 1. Weergave van het plangebied en de bijbehorende ontsluitingsroute.

De Natura 2000-gebieden met stikstofgevoelige habitattypen die het dichtst bij het plangebied liggen zijn Ilperveld, Varkensveld, Oostzanerveld & Twiske, Botshol, Naardermeer, en Oostelijke Vechtplassen. Deze liggen respectievelijk op circa 5,5, 11,3, 11,5 en 11,9 kilometer afstand van het plangebied. De Natura 2000-gebieden Ilperveld, Varkensveld, Oostzanerveld & Twiske, Naardermeer, en Oostelijke Vechtplassen zijn aangewezen in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijn. In deze gebieden bevinden zich stikstofgevoelige habitattypen en/of soorten die (bijna) overbelast zijn. Het Natura 2000-gebied Botshol is enkel aangewezen in het kader van de Habitatrichtlijn. Ook in dit gebied bevinden zich stikstofgevoelige habitattypen en/of soorten die (bijna) overbelast zijn. Het Natura 2000-gebied Markermeer & IJmeer bevat geen stikstofgevoelige habitattypen. In figuur 2 is de ligging van het plangebied en de ontsluitingsroute ten opzichte van de dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden weergegeven.



Figuur 2. Ligging van de emissiebronnen (plangebied en ontsluitingsroute) ten opzichte van de Natura 2000-gebieden.

UITGANGSPUNTEN EN INVOERGEGEVENS

De stikstof- en ammoniakemissie die optreedt tijdens de realisatiefase is gebaseerd op hoeveelheden zoals opgenomen in de SSK-ramingen en op basis van expert-judgement vertaald naar materieelinzet. De totale emissie bestaat uit de emissie die vrijkomt als gevolg van materieel dat gebruikt wordt op de bouwplaats en emissie die vrijkomt als gevolg van bouwverkeer van en naar de bouwplaats.

Algemene uitgangspunten

Voor de invoer in AERIUS zijn een aantal algemene uitgangspunten vastgesteld, namelijk:

- De materieelinzet tijdens de realisatiefase is gemodelleerd als vlakbron op het projectgebied;
- Het bouwverkeer is gemodelleerd als lijnbron die start in het plangebied en eindigt op de weg waar het bouwverkeer opgaat in het heersende verkeer;
- De verkeersbron is gemodelleerd als lijnbron en ingevoerd als “Wegverkeer” met het bijbehorende wegtype;
- Alle werkzaamheden zijn gemodelleerd in één jaar, dat is in dit geval het jaar 2027 (jaar van uitvoering);
- Voor invoer van het AdBlue verbruik zijn normale/gemiddelde waarden gehanteerd. Dit betekent dat er voor stageklasse IV en V materieel is gerekend met 6% AdBlue verbruik als percentage van het totale brandstofverbruik. Voor

materieel met een vermogen groter dan 560 kW is gerekend met 4% AdBlue verbruik;
- Uitgangspunt is dat de brug elders wordt gefabriceerd en vervolgens wordt ingevaren en op locatie wordt geplaatst;
- Het transport van de brugdelen over het Binnen-IJ is niet meegenomen in de berekening. In 2018 voeren op deze vaarweg circa 42.000 schepen (Rijkswaterstaat). Het invaren van de brugdelen wordt met maximaal zes sleepboten gedaan. Derhalve is als aanname gehanteerd dat deze sleepboten opgaan in het heersende vaarverkeer.

Materieel op de bouwlocatie

Het materieel dat nodig is voor de realisatie van het project is onderverdeeld naar de verschillende gebieden waarin het materieel wordt gebruikt. Op basis van deze inputgegevens is het materieel vervolgens in AERIUS ingevoerd als 'Mobiele werktuigen' in de categorie 'Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning'.

In tabel 1 is weergegeven hoeveel draaiuren worden gemaakt en hoeveel diesel er wordt verbruikt. Daarnaast zijn ook de door AERIUS berekende NO_x- en NH_3-emissies in deze tabel weergegeven. De volledige invoergegevens zijn opgenomen in bijlage 1.

Tabel 1. Specificaties materieel, inclusief bijbehorende stikstof- en ammoniakemissie

Materieel	Brandstof-verbruik (L/j)	Draaiuren	NO_x (kg/j)	NH_3 (kg/j)
Graafmachine	2.528	356	15,7	0,6
Heimachine	1.280	80	7,7	0,3
Betonmixer	630	60	4,1	0,2
Sleepboot	12.800	32	84,6	3,1
Hijskraan	144	12	1,1	0,0
Minigraver	624	104	13,0	0,0
Vrachtwagen	168	16	1,0	0,0
Wals	480	48	3,2	0,1
Asfalteermachine	192	12	1,3	0,0
Totaal	**18.846**	**720**	**132,8**	**4,5**

Bouwverkeer tijdens de realisatiefase

De bouwverkeersgeneratie voor dit project bestaat uit vrachtverkeer t.b.v. de aan- en afvoer van materiaal en personenvervoer t.b.v. de aan- en afvoer van personeel. Dit bouwverkeer is ruwweg gemodelleerd over de volgende routes:

- Het bouwverkeer t.b.v. de fietsbrug is gemodelleerd via de Zuiderzeeweg (ter hoogte van de Amsterdamsebrug), over de IJburglaan, naar de A10 waar het opgaat in het heersende verkeer.

De A10 is een drukke ontsluitingsweg met, op basis van het CIMLK (cimlk.nl), circa 68.000 verkeersbewegingen per etmaal. Voor de realisatie van het voorkeursalternatief vinden er in totaal 1.924 verkeersbewegingen plaats. Dit komt

neer op maximaal 6 verkeersbewegingen per etmaal. Daarom is aangenomen dat het bouwverkeer ten behoeve van de realisatiefase van het project op de A10 opgaat in het heersende verkeer.

In tabel 2 wordt een overzicht gepresenteerd waarin het aantal verkeersbewegingen en bijbehorende NO_x bijdrage is weergegeven.

Tabel 2. Specificaties en stikstofemissie per ontsluitingsroute

Type verkeer	Aantal verkeersbewegingen (n/jaar)	Afstand vanaf plangebied tot A10 (km)	NO_x (kg/j)
Licht verkeer	1.858	2,1	0,9
Middelzwaar verkeer	26		
Zwaar vrachtverkeer	40		

EMISSIEREDUCTIE

De Omgevingswet stelt doormiddel van de emissiereductieplicht dat er bij het verrichten van omgevingsvergunning plichtige bouwwerkzaamheden of meldingsplichtige bouw- en sloopwerkzaamheden adequate maatregelen getroffen moeten worden om de emissie van stikstofverbindingen naar de lucht te beperken (Bbl art. 7.19a). Binnen dit project wordt hieraan bijgedragen door de inzet van nieuw, modern materieel en het toepassen van AdBlue.

RESULTAAT

Uit de berekening met het AERIUS model, versie 2023.1, blijkt dat de realisatiefase van het voorkeursalternatief van het project niet zal leiden tot een toename in stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden. De volledige AERIUS-uitvoer is terug te vinden in bijlage 2.

CONCLUSIE

Uit de berekening met het AERIUS model, versie 2023.1, blijkt dat er als gevolg van de realisatiefase van het voorkeursalternatief van het project Verbinding Zeeburgereiland, geen toename in stikstofdepositie optreedt op Natura 2000-gebieden met stikstofgevoelige habitattypen en/of -soorten die (bijna) overbelast zijn. Dit betekent dat de realisatiefase van het voorkeursalternatief van het project, in het kader van stikstofdepositie, geen vergunning plichtige “Natura 2000-activiteit” is.

Movares
adviseurs & ingenieurs

ADVIESNOTA

Onderdeel/bouwactiviteit	Type materieel	Draaiuren	Jaar van inzet	Specificaties mobiele werktuigen				Vervoersbewegingen		
				Emissieklasse	Brandstofverbruik (Liter/uur)	Brandstofverbruik totaal	Vermogen (kW)	Zwaar vrachtverkeer	Middelzwaar vrachtverkeer	Lichte verkeersbewegingen
Type werkzaamheden	**Type Machine**									
Fietsbrug										
Voorbereiden landhoofden (ontgraven,)	graafmachine	80	2027	Stage IV	7.1	568	200	4		40
Damwanden en fundatie heien	heimachine / intrilblok	80	2027	Stage IV	16	1280	280	4		40
betonnen landhoofd bekisting, wapening, betonstort 25 x 6m3 mixer	betonmixer een aanvoer (vrachtauto)	60	2027	Stage IV	10.5	630	215	8		64
Inhijsen brugdeel twee pontonkranen	2 kleine slepers	32	2027	Stage IV	400	12800	1000			16
Hijsen	hijskraan	12	2027	Stage IV	12	144	350	2		8
Landhoofden / aanbruggen aansluiten grondwerk	graafmachine	120	2027	Stage IV	7.1	852	200	4		30

Movares
adviseurs & ingenieurs

ADVIESNOTA

Onderdeel/bouwactiviteit	Type materieel	Draaiuren	Jaar van inzet	Specificaties mobiele werktuigen				Vervoersbewegingen		
				Emissieklasse	Brandstofverbruik (Liter/uur)	Brandstofverbruik totaal	Vermogen (kW)	Zwaar vrachtverkeer	Middelzwaar vrachtverkeer	Lichte verkeersbewegingen
Verhardingen aansluitingen	minigraver	64	2027	Stage IV	6	384	55		16	
Lus naar Zuider Ijdijk: grondwerk ontgraven	graafmachine	60	2027	Stage IV	7.1	426	200	2		16
Lus: Wegenwerk fundatielaag	aanvoer zand en slak	16	2027	Stage IV	10.5	168	215			
Lus: Wegenwerk fundatielaag verdelen	graafmachine	56	2027	Stage IV	7.1	397.6	200			14
Lus: verdichten	wals	48	2027	Stage IV	10	480	60	4		12
Lus: Asfalteren	asfalteermachine	12	2027	Stage IV	16	192	215	2		8
inrichting en groen	graafmachine	40	2027	Stage IV	7.1	284	200	2		10
Ontsluiting voetgangers aanpassen	minigraver	40	2027	Stage IV	6	240	55		10	
Personeel (10 mnd x 4 wk x 5 dg x 4 p x 2 (heen en terug) = 1600										1600
Vrachtverkeer aanvoer bouwmaterialen								8		

Bijlage 2: Uitvoer AERIUS berekening Voorkeursalternatief Realisatiefase Verbinding Zeeburgereiland

AERIUS CALCULATOR

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers

Contactgegevens

Rechtspersoon	Movares
Inrichtingslocatie	/, / /

Activiteit

Omschrijving	Verbinding Zeeburgereiland alternatief 1
Toelichting	Stikstof berekening realisatiefase verbinding Zeeburgereiland (voorkeursalternatief). Doorgerekend voor het jaar 2027.

Berekening

AERIUS kenmerk	RTh3QeyeuS3F
Datum berekening	07 maart 2024, 09:30
Rekenconfiguratie	Wnb-rekengrid

Totale emissie

	Rekenjaar	Emissie NH_3	Emissie NO_x
Zeeburgereiland alternatief 1 - Beoogd	2027	4,5 kg/j	132,8 kg/j

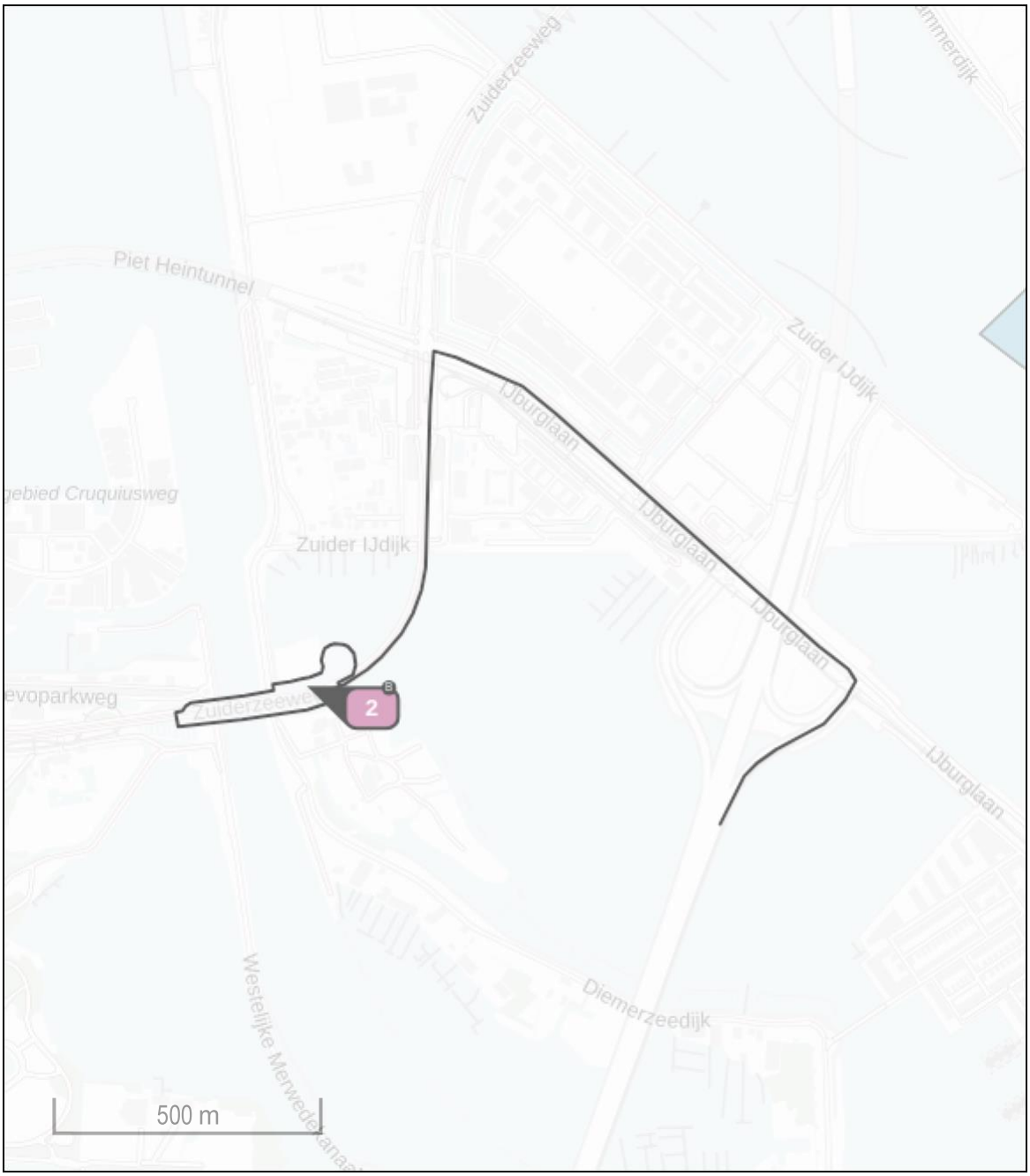
Resultaten

	Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
Zeeburgereiland alternatief 1 - Beoogd	-		
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)	-		
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)	-		
Grootste toename	-		
Grootste afname	-		

Zeeburgereiland alternatief 1 (Beoogd), rekenjaar 2027

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
2 Mobiele werktuigen | Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning | Fietsbrug	4,4 kg/j	131,8 kg/j
☐ Verkeersnetwerk	77,7 g/j	0,9 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



Habitatrichtlijn

Vogelrichtlijn

Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn

Niet bepaald

Grootste toename (projectberekening)

Grootste afname (projectberekening)

Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening)

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Zeeburgereiland alternatief 1" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	-	-	-	-	-	-

Zeeburgereiland alternatief 1, Rekenjaar 2027

1 Wegverkeer | Weg

			Links	Rechts		
Naam	Bouwverkeer				NO_x	0,9 kg/j
Locatie	X:126374,64 Y:487037,3	Type scherm	-	-	NO_2	0,2 kg/j
Lengte	2.140,75 m	Hoogte	-	-	NH_3	77,7 g/j
Wegtype	Buitenweg	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m					

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	1.858,0 /jaar	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	26,0 /jaar	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	40,0 /jaar	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %

2 Mobiele werktuigen | Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning

Naam	Fietsbrug	NO_x	131,8 kg/j
Locatie	X:125838,54 Y:486575,03	NH_3	4,4 kg/j
Oppervlakte	1,87 ha		

Naam	Stageklasse	Brandstof-verbruik	Draaiuren	AdBlue verbruik	Stof	Emissie
Graafmachine	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	2528 l/j	356 u/j	151 l/j	NO_x	15,7 kg/j
					NH_3	0,6 kg/j
Heimachine	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	1280 l/j	80 u/j	76 l/j	NO_x	7,7 kg/j
					NH_3	0,3 kg/j
Betonmixer	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	630 l/j	60 u/j	37 l/j	NO_x	4,1 kg/j
					NH_3	0,2 kg/j
Sleepboot	Stage-V, >= 2019 , >= 560 kW, diesel, SCR: ja	12800 l/j	32 u/j	512 l/j	NO_x	84,6 kg/j
					NH_3	3,1 kg/j
Hijskraan	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	144 l/j	12 u/j	8 l/j	NO_x	1,1 kg/j
					NH_3	34,6 g/j
Minigraver	Stage-IV, 2014-2018, <= 56 kW, diesel, SCR: nee	624 l/j	104 u/j		NO_x	13,0 kg/j
					NH_3	4,7 g/j
Vrachtwagen	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	168 l/j	16 u/j	10 l/j	NO_x	1,0 kg/j
					NH_3	40,3 g/j
Wals	Stage-IV, 2014-2018, 56-75 kW, diesel, SCR: ja	480 l/j	48 u/j	28 l/j	NO_x	3,2 kg/j
					NH_3	0,1 kg/j
Asfalteermachine	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	192 l/j	12 u/j	11 l/j	NO_x	1,3 kg/j
					NH_3	46,1 g/j

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie	2023.1_20240207_c93f01d6e8
Database versie	2023.1_c93f01d6e8_calculator_nl_stable

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://link.aerius.nl/website

AERIUS CALCULATOR

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers

Contactgegevens

Rechtspersoon	Movares
Inrichtingslocatie	/, / /

Activiteit

Omschrijving	Verbinding Zeeburgereiland alternatief 1
Toelichting	Stikstof berekening realisatiefase verbinding Zeeburgereiland (voorkeursalternatief). Doorgerekend voor het jaar 2027.

Berekening

AERIUS kenmerk	RTh3QeyeuS3F
Datum berekening	07 maart 2024, 09:30
Rekenconfiguratie	Wnb-rekengrid

Totale emissie

	Rekenjaar	Emissie NH_3	Emissie NO_x
Zeeburgereiland alternatief 1 - Beoogd	2027	4,5 kg/j	132,8 kg/j

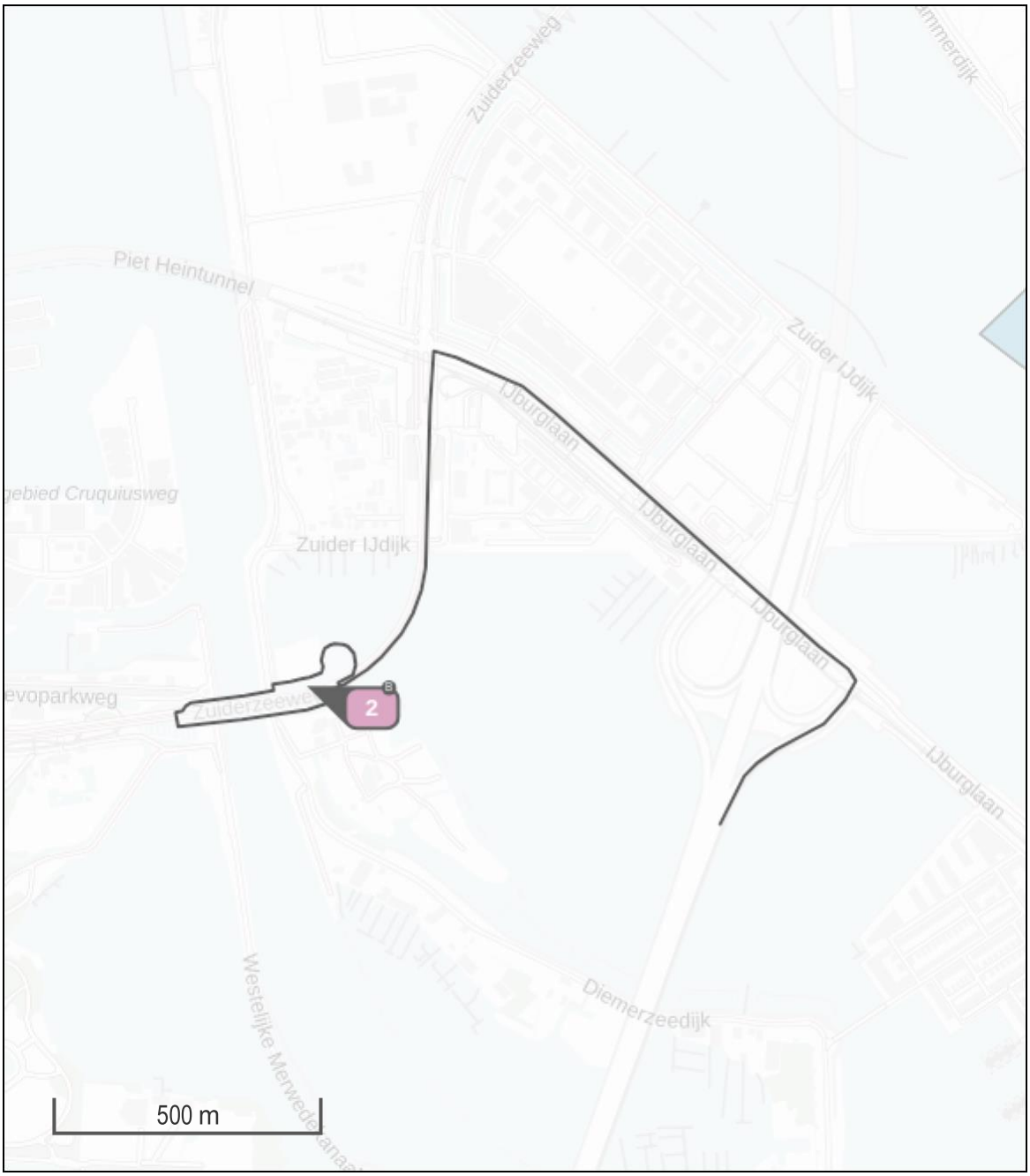
Resultaten

	Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
Zeeburgereiland alternatief 1 - Beoogd	-		
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)	-		
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)	-		
Grootste toename	-		
Grootste afname	-		

Zeeburgereiland alternatief 1 (Beoogd), rekenjaar 2027

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
2 Mobiele werktuigen | Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning | Fietsbrug	4,4 kg/j	131,8 kg/j
☐ Verkeersnetwerk	77,7 g/j	0,9 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



Habitatrichtlijn

Vogelrichtlijn

Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn

Niet bepaald

Grootste toename (projectberekening)

Grootste afname (projectberekening)

Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening)

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Zeeburgereiland alternatief 1" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	-	-	-	-	-	-

Zeeburgereiland alternatief 1, Rekenjaar 2027

1 Wegverkeer | Weg

			Links	Rechts		
Naam	Bouwverkeer				NO_x	0,9 kg/j
Locatie	X:126374,64 Y:487037,3	Type scherm	-	-	NO_2	0,2 kg/j
Lengte	2.140,75 m	Hoogte	-	-	NH_3	77,7 g/j
Wegtype	Buitenweg	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m					

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	1.858,0 /jaar	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	26,0 /jaar	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	40,0 /jaar	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %

2 Mobiele werktuigen | Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning

Naam	Fietsbrug	NO_x	131,8 kg/j
Locatie	X:125838,54 Y:486575,03	NH_3	4,4 kg/j
Oppervlakte	1,87 ha		

Naam	Stageklasse	Brandstof-verbruik	Draaiuren	AdBlue verbruik	Stof	Emissie
Graafmachine	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	2528 l/j	356 u/j	151 l/j	NO_x	15,7 kg/j
					NH_3	0,6 kg/j
Heimachine	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	1280 l/j	80 u/j	76 l/j	NO_x	7,7 kg/j
					NH_3	0,3 kg/j
Betonmixer	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	630 l/j	60 u/j	37 l/j	NO_x	4,1 kg/j
					NH_3	0,2 kg/j
Sleepboot	Stage-V, >= 2019 , >= 560 kW, diesel, SCR: ja	12800 l/j	32 u/j	512 l/j	NO_x	84,6 kg/j
					NH_3	3,1 kg/j
Hijskraan	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	144 l/j	12 u/j	8 l/j	NO_x	1,1 kg/j
					NH_3	34,6 g/j
Minigraver	Stage-IV, 2014-2018, <= 56 kW, diesel, SCR: nee	624 l/j	104 u/j		NO_x	13,0 kg/j
					NH_3	4,7 g/j
Vrachtwagen	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	168 l/j	16 u/j	10 l/j	NO_x	1,0 kg/j
					NH_3	40,3 g/j
Wals	Stage-IV, 2014-2018, 56-75 kW, diesel, SCR: ja	480 l/j	48 u/j	28 l/j	NO_x	3,2 kg/j
					NH_3	0,1 kg/j
Asfalteermachine	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	192 l/j	12 u/j	11 l/j	NO_x	1,3 kg/j
					NH_3	46,1 g/j

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie	2023.1_20240207_c93f01d6e8
Database versie	2023.1_c93f01d6e8_calculator_nl_stable

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://link.aerius.nl/website