Gemeente Amsterdam

Nota van Beantwoording zienswijzen

Notitie reikwijdte en detailniveau MER Zeeburgereiland

Colofon

Opdrachtgever	Grond en Ontwikkeling
Opdrachtnemer	Ruimte & Duurzaamheid
Datum	3 juli 2017

Algemeen

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 7.8 van de Wet Milieubeheer (hierna Wm) zijn de adviseurs en bestuursorganen geraadpleegd over de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen milieueffectrapport voor Zeeburgereiland. Op grond van artikel 7.9 Wm is tevens door publicatie in de digitale Staatscourant kennis gegeven van het voornemen tot het voorbereiden van een plan waarvoor een milieueffectrapport wordt opgesteld.
De Notitie reikwijdte en detailniveau MER Zeeburgereiland 2016 (hierna NRD) heeft met ingang van 1 juli 2016 gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegen en was in die periode ook raadpleegbaar via internet.

Tenslotte is de commissie voor de milieueffectrapportage (hierna commissie voor de m.e.r.) om advies gevraagd over de reikwijdte en detailniveau.

Op de ingekomen reacties wordt hieronder inhoudelijk ingegaan. De zienswijzen zijn in samengevatte vorm weergegeven en zijn volledigheidshalve integraal als bijlage opgenomen. In de bijlage is eveneens het uitgebrachte advies van de commissie voor de m.e.r. opgenomen.

Hieronder wordt een overzicht gegeven van de ingekomen reacties van adviseurs en instanties (deel A), vervolgens worden de ingekomen reacties op de NRD weergegeven (deel B).

Deel A Behandeling reacties adviseurs en instanties

1.1 Overzicht ingediende reacties

Voor een overzicht van de aangeschreven instanties wordt verwezen naar bijlage 1. Er zijn 11 reacties ingediend. De gemeente Diemen heeft laten weten geen opmerkingen te hebben, de Omgevingsdienst heeft aangegeven af te zien van een reactie, evenals de Kamer van Koophandel. Door de volgende instanties is een inhoudelijke reactie gegeven.

nr.	adressant	adres
1	Stadsdeel Oost	Postbus 94801, 1090 GV Amsterdam
2	Provincie Flevoland, Afdeling Ruimte en Economie	Postbus 55, 8200 Ab Lelystad
3	GGD	Nieuwe Achtergracht 100, 1018 WT Amsterdam
4	Rijkswaterstaat West Nederland Noord	Postbus 2232, 3500 GE Utrecht
5	Waternet	Postbus 94370 1090 GJ Amsterdam

6	Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied	Postbus 19406, 1000 GK Amsterdam
7	Havenbedrijf Amsterdam NV	Postbus 19406, 1000 GK Amsterdam

1.2 inhoudelijke reacties en beantwoording

Adressant 1

Samenvatting
De bestuurscommissie adviseert positief over de notitie en vraagt aandacht voor de relatie met de ontwikkeling van het Cruquiusgebied en voor de invloed op de externe veiligheid en de luchtkwaliteit van de passerende binnenvaart.

Beantwoording
De relatie met de ontwikkkeling van Cruquiusgebied, de invloed op de externe veiligheid en de bijdrage van luchtkwaliteit als gevolg van de scheepvaart komt in het MER aan de orde.

Adressant 2

Samenvatting
De ontwikkelingen op het Zeeburgerelland kunnen effecten hebben op het Natura-2000gebied Markermeer-IJmeer. De provincie wil graag geïnformeerd worden over het MER in verband met de mogelijke effecten op dit gebied.

Beantwoording
In het MER worden de effecten van de planontwikkeling op Natura 2000 gebieden , waaronder Markermeer – IJmeer in beeld gebracht. De provincie zal in elk geval bij het wettelijk vooroverleg van de op te stellen bestemmingsplannen worden betrokken.

Adressant 3

Samenvatting
De GGD vraagt vanuit het thema gezondheid aandacht voor de aspecten lucht, geluid en bewegen. Daarbij worden per aspect indicatoren voorgesteld. Deze indicatoren zijn anders dan de indicatoren die in de NRD op pagina 19 staan genoemd voor wegverkeer.
Het bevorderen van lopen en fietsen zou een belangrijk uitgangspunt moeten zijn en moeten aansluiten bij de uitwerking van 'de bewegende stad' in het eerste product van dit programma: de Amsterdamse Beweeglogica. De principes zijn uitgewerkt in bouwstenen (zie bijlage bij de zienswijze). Deze bevatten vele adviezen die in Zeeburgereiland toepasbaar zijn. Deze bouwstenen kunnen worden vertaald naar indicatoren die verder gaan dan de in de NRD genoemde modal split.
De GGD vraagt ook aandacht voor gezonde voeding. Voor Zeeburgereiland leidt dit alles tot vijf voorgestelde maatregelen zoals geen kindermarketing van ongezonde producten, geen

(nieuwe) snackbars, Mc Donalds etc. binnen 250 meter van een school, speelterreinen, sport, en zwemaccomodaties of op andere plekken waar veel kinderen komen etc. Hiervoor wordt een aantal indicatoren voorgesteld.
Roken is eveneens een aandachtpunt. De fysieke omgeving heeft, via de plekken waar gerookt mag worden, wel grote invloed op (mee)rookgedrag. Voor Zeeburgereiland betekent dit als concrete maatregel dat schoolpleinen, kinderspeelplaatsen, sportvelden en zoveel mogelijk andere plekken rookvrij zijn. Als indicator wordt voorgesteld het percentage schoolpleinen, kinderspeelplaatsen en sportvelden etc. dat rookvrij is.
Naast bovengenoemde thema's zijn er nog vele suggesties mogelijk die de gezondheid van bewoners en andere mensen die in het gebied verblijven kunnen bevorderen. Binnenmilieu, groen, bodem, hitte en andere aspecten beïnvloeden de gezondheid. Een aantal belangrijke aspecten vanuit gezondheid die aansluiten bij vooral duurzaamheid en deels bij de NRD Zeeburgereiland, zoals geen gasaansluitingen en zoveel mogelijk groen in het openbaar gebied.
Tenslotte wordt aandacht gevraagd voor de vrije keuze van bewoners. Voor keuzevrijheid is het allereerst van belang dat mensen bij de huur of koop van een woning weten waaraan ze beginnen. Daarvoor is allereerst noodzakelijk dat er open en transparant wordt gecommuniceerd over milieubelasting en "gezondheid als speerpunt" in de planvorming. Daarnaast wordt meegegeven om niet voor sociale woningbouw op milieubelaste plekken te kiezen, want daar is de keuze immers niet "vrijwillig".

Beantwoording
De gemeente Amsterdam hecht veel waarde aan de thema's gezondheid en duurzaamheid. Ook de commissie voor de m.e.r. heeft expliciet aandacht gevraagd voor de thema's leefomgevingskwaliteit en gezondheid (zie paragraaf 4.4.3. en 4.4.4 van het advies). De commissie merkt op dat de zienswijze van de GGD Amsterdam verschillende aanbevelingen bevat ten aanzien van de te hanteren beoordelingscriteria en mogelijkheden om het voornemen vanuit het oogpunt van volksgezondheid te optimaliseren. De commissie adviseert hiermee rekening te houden. In het MER zal dit advies ter harte worden genomen en zal nadrukkelijk bij het thema kwaliteit van de leefomgeving worden stilgestaan. Hierbij zal tenminste worden gerefereerd aan geldend gemeentelijk beleid op dit punt dat ook voor Zeeburgereiland van toepassing is. Bij het opstellen van het desbetreffende deel van het MER wordt de GGD betrokken.

Adressant 4

Samenvatting
Voor wat betreft het thema *verkeer en vervoer* geeft RWS het volgende aan:

- Aandacht geven aan de verkeersafwikkeling; met name betrekken op het nabij gelegen hoofdwegennet (A10-Oost).
- In de NRD mist de rol van de Schellingwoudebrug als verbinding voor vervoer gevaarlijke stoffen over de weg (wat niet door de tunnel mag).
- Door intensiever gebruik van de Schellingwouderbrug zal er meer onderhoud moeten plaats vinden waardoor de vaarweg minder beschikbaar

komt. Ook wordt gevraagd naar het effect op de kwaliteitsborging van de staande mast route.
- Effect op Amsterdamse brug en mate van onderhoud.
- Oranjesluizencomplex is niet geschikt als wandel- en fietsroute. Bereikbaarheid is van belang voor transport. Verzocht wordt om hiermee rekening te houden.
- Te onderzoeken in hoeverre de plannen strijdig zijn met het huidige gebruik van de ZuiderIJdijk en of de functies behouden kunnen blijven.

Voor wat betreft de *nautische veiligheid* vraagt RWS aandacht voor het volgende:
- Een pontverbinding van de Sluisbuurt naar CS vraagt om een nautische beoordeling. Zeker ook in combinatie met de beoogde fietsverbinding over het Amsterdam Rijnkanaal.
- Geplande fietsbrug is nautisch ongunstig gelegen. Verzocht wordt ook alternatieven te beschouwen.
- Verzocht wordt het verstorende effect op radar in beeld te brengen, alsmede het effect van lichthinder voor de scheepvaart.

Voor wat betreft het aspect *water* vraagt RWS aandacht voor het volgende:
- Een verbinding tussen het Amsterdam Rijnkanaal en het Zeeburgereiland vraagt aandacht voor de waterkwantiteit (De Kom, AR en 't IJ).
- Is er voldoende tijd voor bewoners om bij een calamiteit weg te komen?

Tenslotte vraagt RWS in het MER aandacht voor de toekomstplannen mbt de recreatievaart, zoals jachthavens.

Beantwoording
Voor wat betreft het thema Verkeer en vervoer wordt opgemerkt dat in de reactie een aantal zaken naar voren wordt gebracht die niet zozeer verband houden met het in beeld brengen van de milieueffecten, als wel aandachtspunten zijn bij de planuitwerking en – uitvoering voor de deelgebieden. Zoals in de NRD is aangegeven en ook door de commissie voor de m.e.r. wordt geadviseerd, zal het MER aangeven waar mogelijk knelpunten ontstaan in de afwikkeling van het verkeer en wordt ingegaan op de mogelijkheden om eventuele knelpunten op te lossen. Externe veiligheid vanwege de route gevaarlijke stoffen over de Schellingwouderbrug is - zoals in de NRD aangegeven - een van de te beschouwen aspecten.

Voor wat betreft de nautische veiligheid geldt dat dit aspect ook in de NRD is benoemd. Het effect van een mogelijke verbinding voor het langzaam verkeer op de veilige doorvaart van het scheepvaartverkeer wordt in het MER beschouwd. Daarbij wordt ook inzicht worden gegeven in de verschillende beschouwde varianten.
De mogelijke effecten van de planvorming op radar en de effecten van lichthinder voor de scheepvaart, komen eveneens in het kader van het deelaspect nautische veiligheid in het MER aan de orde.

Ten aanzien van het aspect water wordt opgemerkt dat zowel de waterkwantiteit als de waterkwaliteit in het MER aan de orde komt. Daarbij zal ook worden ingegaan op mogelijke randvoorwaarden voor een verbinding tussen het AR kanaal en het ZBE. Tenslotte wordt zoals

hierboven aangegeven het aspect externe veiligheid in het MER beschouwd, waarbij ook zelfredzaamheid aan de orde komt.

Opgemerkt wordt dat inmiddels overleg met Rijkswaterstaat is opgestart over de mogelijke effecten van het programma op de rijksweg A10 en over de verbinding voor het langzaam verkeer over het AR kanaal.

Tenslotte geldt voor de toekomstplannen voor de recreatievaart dat er weliswaar recent een gemeentelijke watervisie is opgesteld, maar dat de planvorming voor bijvoorbeeld een jachthaven onvoldoende concreet is om in het MER dat nu aan de orde is, mee te nemen. De visie bevat een groot aantal locaties waar waterrecreatie aan de orde kan zijn, welke ook nog onderling dienen te worden afgestemd.

Adressant 5

Samenvatting
Waternet vraagt zich af waarom in de NRD de thema's Water en Bodem als één worden beschouwd.
Daarnaast merkt zij op dat het gebruik van een gescheiden rioolsysteem wordt genoemd als een 'aanbeveling'. Dat is echter een wettelijke verplichting.
Vanwege de sterke toename van de verharding door de ontwikkeling is uitbreiding van de hoeveelheid oppervlaktewater noodzakelijk om de toegenomen hoeveelheid hemelwater die niet in de ondergrond kan infiltreren te bergen.
De watergangen zijn volgens het SP Sluisbuurt overwegend met harde en steile oevers ingericht. Dit komt absoluut niet overeen met het beeld dat in de NRD wordt geschetst, waarmee de NRD dus ook van een onjuist uitgangspunt uitgaat.

AGV/Waternet is voornemens een open verbinding te creëren tussen het oppervlaktewatersysteem van het Zeeburgereiland en het Amsterdam - Rijnkanaal. Dit heeft effect op de waterkwaliteit op het Zeeburgereiland (ARK water kan uitwisselen met binnenwater) en op het waterbergend vermogen van het systeem

Rainproof inrichten is een uitgangspunt voor de herontwikkeling: de ruimte zo inrichten dat ook extreme buien (rekening houdend met klimaatverandering) niet tot overlast leiden. Dat lijkt Waternet relevant voor het MER.

Tenslotte wordt gevraagd of het feit dat de primaire kering wordt omgelegd (fysiek en formeel) tot rond het eiland om zo het eiland binnendijks te brengen ook een relevant punt is voor het MER.

Beantwoording
Het gezamenlijk benoemen van de thema's water en bodem komt voort uit het zo veel als mogelijk aansluiten bij het MER uit 2008. Dit laat onverlet dat beide thema's ieder voor zich als zodanig in het MER aan bod komen.

Ten aanzien van het rioolsysteem geldt inderdaad dat in alle ontwikkelgebieden een gescheiden riool wordt aangelegd. Dit wordt in het MER opgenomen.
De mogelijke noodzaak om extra oppervlaktewater aan te leggen komt in het MER aan de orde, evenals de waterkwaliteit. Omdat over het algemeen – en met name voor de Baaibuurten - nog sprake is van globale planvorming komt dit laatste onderdeel naar verwachting op hoofdlijnen aan de orde komen in het MER.
Het is niet de intentie geweest om in de NRD een beeld te schetsen van de mate waarin sprake is van natuurlijke oevers. Het is juist dat bij de huidige inzichten in de Sluisbuurt sprake is van een enkele natuurvriendelijke oever. Dit in de NRD opgenomen beoordelingscriterium 'natuurvriendelijk oevers' onder het thema water komt - bij de huidige inzichten - aan de orde bij het thema duurzaamheid.

Ten aanzien van 'rainproof' wordt opgemerkt dat in het MER – in het verlengde van het advies van de commissie voor de m.e.r. – wordt in het MER aangegeven in hoeverre de plannen bestendig zijn voor klimaatverandering bij het optreden van het best-case en het worst-case van de meest recente klimaatscenario's. Denk daarbij aan extra waterberging en afvoercapaciteit in perioden van extreme neerslag, eventueel noodza-kelijke maatregelen aan de waterkeringen.

De primaire waterkering is zoals in de NRD aangegeven een autonoom project. Dit project wordt in het MER beschreven, maar de milieueffecten worden niet beschouwd. De realisatie van de primaire waterkeringen zijn en worden uitgevoerd op grond van de MER die in 2008 is opgesteld en het geldende planologich kader.

Adressant 6

Samenvatting
Het CNB wil graag betrokken worden bij het opstellen van het MER, bijvoorbeeld in de projectgroep, vanwege de verwachte belangrijke uitstraling van de plannen voor het scheepvaartverkeer op de direct aan het plangebied grenzende vaarwegen.
Naast het directe ruimtelijk effect van de fietsverbinding attendeert CNB de gemeente graag op de (in)directe gevolgen van de beoogde toename aan maatschappelijk programma (o.a. wonen) die kunnen optreden voor milieuaspecten zoals geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid. Het Amsterdam-Rijnkanaal is de hoofdvaarroute van en naar de Haven van Amsterdam en daarmee druk bevaren. Deze aspecten komen voor althans het scheepvaartverkeer in de concept-notitie onvoldoende tot uitdrukking.
Het CNB gaat ervanuit dat het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening en de Richtlijn Vaarwegen aan de orde zullen komen in het milieu-onderzoek en dat de bevoegde organen de voorgenomen plannen zodanig zullen realiseren dat er geen belemmeringen zullen optreden voor een veilige, vlotte en milieuverantwoorde voortgang van het scheepvaartverkeer.

Beantwoording
Bij het opstellen van het MER wordt geen (extern) projectteam samengesteld. Een formele rol in het proces kan daarom niet in het vooruitzicht worden gesteld. De gemeente is in gesprek met

Rijkswaterstaat. Het Havenbedrijf (en CNB) heeft (hebben) een uitnodiging ontvangen om bij deze overleggen aan te sluiten.
Vanzelfsprekend is bij de planvorming voor Zeeburgereiland aandacht voor de belangen van de haven en de scheepvaart. Wettelijke bepalingen worden bij de planvorming in acht genomen. In het MER wordt – conform de NRD – nadrukkelijk aandacht besteed aan de nautische effecten van het programma. Hierbij wordt bedoeld dat het effect op de veilige doorvaart van het scheepvaartverkeer wordt beschouwd. Tevens wordt het effect van de planvorming op het apsect externe veiligheid (onder andere scheepvaart) beschouwd.

Adressant 7

Samenvatting
De goede ontsluiting door binnenvaarwegen is één van de pijlers waar de Amsterdamse haven zijn sterke positie (vierde haven van Europa) aan te danken heeft. Een nieuwe fiets- of veerverbinding, in welke vorm dan ook, heeft een belemmerend effect op dit gebruik. Dit effect kan variëren van nautische nadelige gevolgen (het vlot en veilig varen) tot nadelige economische effecten door een verslechtering van de propositie van de Amsterdamse haven.
Havenbedrijf Amsterdam verzoekt de gemeente dan ook volledig betrokken te worden bij het opstellen van het MER en bij de planologische besluitvorming.
Naast het directe ruimtelijk effect van de fietsverbinding op het scheepvaartverkeer attendeert inspreker de gemeente op de (in)directe gevolgen van de beoogde bebouwing die kunnen optreden ten aanzien van milieuaspecten, zoals geluid, externe veiligheid en luchtkwaliteit. Het Amsterdam-Rijnkanaal is de hoofdvaarroute van en naar de haven van Amsterdam en daarmee zeer druk bevaren. Ongehinderde doorvaart is daarbij van groot belang. De beoogde bebouwing op Zeeburgereiland, hoe wenselijk ook vanuit de in de notitie beschreven oogpunten, mag ons inziens niet leiden tot het onder druk komen te staan van het - huidig en toekomstig - gebruik van deze vaarroute.

Beantwoording
Verwezen wordt naar de beantwoording bij adressant 6.

Deel B Behandeling ingekomen reacties

Tijdens de terinzage legging van de NRD zijn de volgende reacties ingediend.

nr.	adressant	adres
1	bewoner	
2	Wieringa Advocaten, C.L. Knijff	Postbus 10100, 1001 EC Amsterdam
3	Bewoners Schellingwoude e.o.	
4	Vereniging Schellingwoude behouden	Wijkergouw 37, 1023 NV Amsterdam-Schellingwoude
5	Bewoner Oostelijk Havengebied	

Bij enkele ingebrachte zienswijzen zijn gebreken geconstateerd zoals het ontbreken van handtekeningen. Ook machtingen ontbreken. Hieraan zijn in het kader van deze procedure geen gevolgen aan verbonden.

1.2 inhoudelijke reacties en beantwoording

Adressant 1

Samenvatting
Op grond van landschap en cultuurhistorie zou een onderzoek wenselijk zijn naar de bijdrage van de plannen aan de cultuurhistorische waarden van Amsterdam. De hoogte van de voorgenomen bouw is significant hoger dan de Amsterdamse traditie waardoor het totale bouwvolume, één of meerdere torens tussen de 100 en 150 meter, een markering zal zijn die vanuit de hele stad en vanaf ver daarbuiten gezien zal worden.
In de ruimtelijke stedenbouwkundige studies zijn nu footprints geminimaliseerd om de mogelijkheid tot doorkijken te behouden, echter heeft dit als negatief bijeffect dat er meer torens nodig zijn die bij gelijke hoogte als een gesloten silhouet tegen de lucht gaan afsteken. Dit lijkt inspreker niet de markering die de Amsterdammers wensen en al helemaal niet de markering die aansluit bij het UNESCO erfgoed van onze grachtengordel.
Kwalitatieve stadsontwikkeling kan hand in hand met kwantitatieve noodzaak van de groeiende stad. Laat de markerende hoogbouw van nu als kerktorens uit het verleden een toonbeeld van bouwkunst zijn die zich in de ruime omtrek onderscheidend laat zien.

Beantwoording
Zoals in de NRD aangegeven wordt in het MER het effect van het (minimale en maximale) programma beschouwd en beoordeeld. In het voorlopige beoordelingskader is dit aangegeven als de 'mate waarin het zicht vanuit en op het plangebied wordt beïnvloed door de plannen'.

Bedoeld is dat wordt beschouwd wat de invloed van het plan is op de openheid van het landschap, zichtlijnen en contrast stad-land door te kijken naar het zicht op het plangebied vanuit dat landschap. Hierbij wordt ook inzicht gegeven in de zichtbaarheid vanuit het UNESCO gebied.

Naast dit effect wordt tevens het effect beschreven op de cultuurhistorische waarden van het Zeeburgereiland zelf. Het beoordelingscriterium van het deelaspect cultuurhistorie wordt uitgebreid in 'mate waarin de cultuurhistorische waardevolle elemtenen en waarden worden beïnvloed'.

Tenslotte wordt in het MER het geldende beleidskader ten aanzien van hoogbouw weergegeven en de relatie met de plannen voor Zeeburgereiland.

Adressant 2

Samenvatting
Cliënten wonen in woonschepen en in dijkhuizen, en maken zich grote zorgen over de effecten van de plannen voor de Sluisbuurt weergegeven als alternatief A en alternatief B in de concept NRD.
Volgens cliënten ontbreken nut en noodzaak voor deze enorme verhoging van het aantal woningen. Een duidelijke visie op de ontwikkeling en met name de hoogte en plaatsing van de gebouwen ontbreekt. Voor de effecten op de omgeving (in ruime zin) en met name ook de directe leefomgeving van cliënten maakt het groot verschil of onderzoek wordt gedaan naar de effecten van gebouwen met 5, 10, 20 enz. en (in het ergste geval) 50 bouwlagen. In de concept NRD dient hier specifiek aandacht aan te worden besteed.
Voorts is er onvoldoende aandacht voor groen, of althans lijken de plannen in veel te weinig openbaar groen te voorzien. Een ander aspect is dat er geen rekening wordt gehouden met de effecten op de Unesco-zichtlijnen vanuit de stad.
Ter plaatse liggen een hoofdgroenstructuur en een ecologische structuur, met een (gerealiseerde) vispassage bij de Oranjesluizen en op termijn een ecopassage 'rietland' (zie afbeelding in de integrale zienswijze).Uit de concept NRD blijkt echter niet (voldoende duidelijk) dat de effecten die de voorgenomen plannen, alternatieven A en B, op deze EHS gebieden zullen hebben, worden onderzocht.
Voorts werd in eerdere plannen (m.b.t. de EVZ Bovendiep) uitgegaan van een niet openbaar toegankelijke groene of ecologische zone ter plaatse van de tuinen, welke zone in verbinding zou staan met een te realiseren fietspad op het deel van de dijk waar de woonschepen liggen. Deze zone zou in de te onderzoeken alternatieven weer moeten worden opgenomen.

Cliënten vrezen dat zij van en tijdens de langdurige bouwperiode (naar schatting 10-15 jaar) veel overlast zullen ondervinden door onder andere fijnstof, geluid, werkverkeer. Een ander aspect waarmee onvoldoende rekening lijkt te worden gehouden is de aanwezigheid van de oergeul op het Zeeburgereiland, hetgeen gevolgen kan hebben voor de techniek en diepte van het heien ten behoeve van de (hoog)bouw. In de concept NRD wordt hiermee geen dan wel onvoldoende rekening gehouden voor de te verrichten m.e.r.

Uit de concept NRD blijkt niet dat in het onderzoek ook (voldoende) aandacht aan deze effecten voor de woonsituatie van cliënten zal worden besteed (licht, geluid, schaduw, privacy).
Uit de NRD blijkt niet dat ook rekening wordt gehouden met luchtkwaliteit als gevolg van scheepvaartverkeer. Volgens cliënten dient hiernaar voor beide alternatieven onderzoek te worden gedaan.
De landschappelijke en cultuurhistorische waarden van de Zuider IJdijk is van groot belang. Wanneer de Zuider IJdijk gereduceerd wordt tot een rudimentair onderdeel van de stedelijke bebouwing, zoals de plannen doen vrezen, vallen deze waarden weg en daarmee een stuk van de historie van Amsterdam als havenstad en de verbinding van de stad met achterland. In de concept NRD is hiervoor onvoldoende aandacht.

Beantwoording
Juist de effecten van een hoger woningaantal en hoogbouw worden in het MER beschouwd en beoordeeld. De grotere opgave ten aanzien van woningbouw is het gevolg van vastgesteld beleid (w.o. Koers 2025). Zoals in de NRD aangegeven wordt onderzocht wat de invloed van het plan is op de openheid van het landschap, zichtlijnen, contrast stad-land door te kijken naar het zicht op het plangebied vanuit dat landschap. In het MER komt de visie op de ontwikkeling en met name de hoogte en plaatsing van de gebouwen bij de planbeschrijving aan de orde. Verder wordt verwezen naar de beantwoording bij adressant 1.

In de NRD wordt – anders dan adressant aangeeft - in het voorlopige beoordelingskader expliciet aandacht besteed aan het effect van de planvorming op natuurgebieden, zowel Natura 2000 als de EHS (tegenwoordig aangeduid als NatuurNetwerk Nederland (NNN)). De exacte inrichting en vormgeving van de verbindignszone is nog niet bekend. De gemeente blijft hierover met de bewoners in gesprek. In het MER wordt niet de stedenbouwkundige invulling van tuinen in Sluisbuurt vastgelegd. In het MER wordt wel het thema leefomgevingskwaliteit beschouwd en beoordeeld. Dit in lijn met het advies van de commissie voor de m.e.r.

Voor wat betreft hinder tijdens de uitvoering wordt - in aansluiting op het advies van de commissie voor de m.e.r – opgemerkt dat de periode waarbinnen de verschillende planonderdelen zullen worden gerealiseerd in (de buurt van) gedeeltelijk reeds bestaand stedelijk gebied, lang is. Dit kan betekenen dat reeds bewoonde delen gedurende meerdere jaren tijdelijk extra milieueffecten ondervinden (bijvoorbeeld geluidhinder of extra fijnstofimmissies door heien en bouwverkeer). In het MER wordt daarom in het kader van het thema hinder tijdens aanleg,inzichtelijk gemaakt hoe de fasering en de uitvoering van de verschillende onderdelen van het initiatief kan zijn en welke tijdelijke effecten te verwachten zijn. Daarbij wordt ook aangegeven welke mitigerende maatregelen mogelijk zijn en het effect daarvan.

De effecten van het programma op de oergeul komt in het MER terug- bij de huidige inzichten - in het kader van het thema Bodem.

Effecten van het (minimale en maximale) programma op de woonsituatie voor bewoners van bestaande bewoonde delen komen zowel aan de orde in het kader van het thema

leefomgevingskwaliteit/gezondheid als in het kader van het thema hinder tijdens aanleg. Dit in lijn met het advies van de commissie voor de m.e.r.

Ook aan de bijdrage van de scheepvaart aan de luchtkwaliteit wordt in het MER aandacht besteed.

Voor wat betreft cultuurhistorie wordt opgemerkt dat ook de cultuurhistorische waarden van Zeeburgereiland in het MER aan de orde komen en de mogelijke effecten van de planvorming. Overigens wordt benadrukt dat de realisering van de primaire waterkering voor het MER een vaststaand gegeven (autonoom project) is en dat het MER dus niet de effecten van de aanpak van de dijk zelf beschouwd.

Adressant 3 (gebundeld)

Samenvatting
Hoogbouw van de derde categorie vindt adressant niet passend. Deze categorie hoogbouw doet inbreuk op het UNESCO gebied en het cultuurhistorische karakter van nabijgelegen dorpen als Schellingwoude. Omdat het gebied zo dicht bij Waterland ligt, is er tevens negatieve invloed op karakter van Waterland (openheid van het landschap). Ook doet dit type hoogbouw afbreuk aan de bestaande zichtlijnen.
Naast een economische onderbouwing wordt gevraagd naar de juistheid van het proces om tot alternatief B te komen.
Daarnaast wordt dit alternatief niet ondersteund door een Hoogbouw Effect Rapportage waarbij wordt ingegaan op aspecten als bouwhoogtes en bouwmassa's (zie ook nota Hoogbouw, Hoogbouw in het waterfront). Alternatief B brengt volgens inspreker onacceptabele (verkeers)effecten met zich mee m.b.t. de ontsluiting van het gebied en de belasting van de Schellingwouderbrug. Alternatief B heeft naar de mening van de inspreker onacceptabele effecten voor luchtkwaliteit en geluid en Alternatief B kan, vanwege het hoge aantal woningen op het kleine gebied, leiden tot een of meerdere woontorens van maximaal 150 meter hoog. Insprekers maken zich grote zorgen omdat het karakteristieke dijkdorp Schellingwoude dan letterlijk én figuurlijk overschaduwd zal worden.

Beantwoording
In het MER worden in het kader van het thema landschap de effecten van het (minimale en maximale) programma, dat deels uit hoogbouw bestaat, door middel van visualisaties objectief beschouwd. Oftewel, de effecten van de hoogbouw worden in beeld gebracht in het MER. De effecten wordt beschouwd vanuit – nader te bepalen – ruimtelijk relevante zichtlijnen zodat een goed beeld van de effecten wordt gegeven.

Het MER biedt inzicht in de milieueffecten van de voorgenomen ontwikkelingen en bevat doorgaans geen economische onderbouwing van de plannen. De economische uitvoerbaarheid van de plannen wordt te zijner tijd weergegeven in de toelichting van de bestemmingsplannen.
De ontwikkeling van de alternatieven zijn gebaseerd op de grote woningbehoefte in Amsterdam. De resultaten van het MER dragen bij aan de te nemen ruimtelijke besluiten voor de invulling van het Zeeburgereiland en de planologische vertaling in de bestemmingsplannen.

Zoals in de NRD aangegeven komt het thema Verkeer – waaronder de verkeersafwikkeling - nadrukkelijk in het MER aan bod. Hetzelfde geldt voor de effecten van de planvorming voor wat bettreft de thema's geluid en luchtkwaliteit.

In het kader van het thema landschap en cultuurhistorie komen de effecten van de hoogbouw op het dijkdorp Schellingwoude in het MER aan de orde. Mede op advies van de commissie voor de m.e.r. wordt in het op te stellen MER aandacht gegeven aan de effecten op het leefklimaat. Specifiek wordt aandacht besteed aan eventuele schaduwwerking als gevolg van de bebouwing op het dijkdorp Schellingouwde.
Voor wat betreft het proces van besluitvorming wordt opgemerkt dat de gemeenteraad een Stedenbouwkundig Plan ter vaststelling voorgelegd krijgt. Het op te stellen MER bevat de milieu-informatie om vervolgens een of meeerdere bestemmingsplannen voor het Zeeburgereiland op te stllen. Bestemmingsplannen worden door de gemeenteraad vastgesteld. Het bestemmingsplan en het MER volgen de procedures zoasl vastgelegd in wet- en regelgeving.

Adressant 4

Samenvatting
De reactie is gelijkluidend als van adressant 3. In aanvulling daarom wordt opgemerkt dat (in beide alternatieven) toenemende problemen in Schellingwoude worden voorzien:

- De Schellingwouderdijk wordt gebruikt als doorgangsweg naar de diverse winkelcentra in Noord, voetbalvereniging de Dijk en andere bestemmingen. De problemen op de Dijk zijn daardoor divers; te veel verkeer, te hard rijden, gevaarlijke situaties met passerend verkeer op de te smalle dijk enz.
- Het stadsdeel Noord heeft tot op heden de verkeer- en andere problemen rondom de Landmarkt in Schellingwouderdijk niet kunnen oplossen. Deze problemen zullen alleen nog maar toenemen, en zal leiden tot ongewenste effecten in het gebied rodom de Landmarkt.

Adressant is dan ook van mening dat de gevolgen van de bebouwing in de Sportheldenbuurt, Sluisbuurt- en de verder te ontwikkelen aansluitende gebieden – voor Schellingwoude/de Schellingwouderdijk in het MER onderzoek betrokken moeten worden. Tevens zou de Centrale stad in het oplossen van de problemen de regie moeten hebben (er bestaat helaas nog maar weinig vertrouwen in het Stadsdeel Noord).

Beantwoording
Verwezen wordt naar de beantwooridng bij adressant 3. Bij het thema Verkeer/mobiliteit in het MER wordt bezien welke effecten de planontwikkeling heeft op de bestaande hoofdinfrastructuur.

Adressant 5

Samenvatting
Acceptatie door de buurt of zelfs afstemming met bestaande buurten lijken geen onderdeel te zijn van de opdracht voor de ontwikkeling van Sluisbuurt. Naar het idee van inspreker is de opdracht dus te 'eng' geformuleerd: ; 'alleen ga je sneller, maar samen kom je verder'.

Het is duidelijk dat bewoners van Sporenburg zich overvallen voelen door de gevolgen van voorgenomen ontwikkelingen in Sluisbuurt.
De voorkeur voor een brug tussen Sluisbuurt en de J.F, van Hengelstraat brengt een aantal aandachtspunten naar voren op het gebied van leefomgeving, alternatieven, criteria en verkeersveiligheid.

Beantwoording
Zowel in het kader van het stedenbouwkundig plan Sluisbuurt als bij onderhavig MER en de te zijner tijd te starten bestemmingsplanprocedures voor de deelgebieden van Zeeburgereiland wordt overeenkomstig de daarvoor geldende regels en wettelijke bepalingen inspraak geboden.

Het planproces om te komen tot een besluit over de fietsverbindingbrug te komen doorloopt een apart traject dat input vormt voor het op te stellen MER. Uit de verschillende contactmomenten tussen gemeente en de omgeving kwam eerder de behoefte van omwonenden naar voren om met de gemeente mee te kijken en mee te denken over een dergelijke nieuwe verbinding, met name vanwege de mogelijke impact op het Oostelijk Havengebied. Na de zomer van 2016 is daarom gestart met verschillende klankbordgroepen om mee te kunnen kijken met het onderzoek dat de gemeente naar de nieuwe fietsverbinding uit heeft gevoerd.

Omdat het proces van beide kanten niet naar tevredenheid verliep, is ervoor gekozen om per 1 januari 2017 het proces van de fietsverbinding los te koppelen van het proces van de Sluisbuurt. Daarvoor is een aparte projectmanager aangesteld en is de klankbordgroep opnieuw ingericht: kleiner en met vertegenwoordiging van alle eilanden van het Oostelijk Havengebied. Doel hiervan is om onafhankelijk van het projectteam van de Sluisbuurt te komen tot een voorstel dat aan de gemeenteraad kan worden voorgelegd. De variantenstudie voor de fietsverbinding is inmiddels afgerond. De ruimtelijke inpassing en de impact van een fietsverbinding op de bestaande stad spelen een belangrijke rol. De gevolgen van een variant voor de directie omgeving maakt onderdeel uit van de variantenstudie. In de variantenstudie is aangegeven dat dit een van de belangrijkste punten is bij de verdere uitwerking.