



Commissie voor de
milieueffectrapportage



OV-verbinding Sloterdijk- Amsterdam centrum

Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport



1 Advies voor de inhoud van het MER

In het gebied Haven-Stad in Amsterdam komen tot 70.000 nieuwe woningen en 58.000 nieuwe arbeidsplaatsen. De bestaande openbaar vervoer (OV)-netwerken in dit deel van Amsterdam staan al onder druk. Dit zal met de komst van Haven-stad verder toenemen, zeker omdat in het gebied niet of nauwelijks ruimte zal zijn voor particuliere auto's. Behalve een goede ontsluiting voor de fiets is een goede OV-ontsluiting essentieel voor het functioneren van de wijk en zijn bewoners. Daarnaast wordt gewerkt aan een schaa sprong in het OV in stad en regio.

De gemeente Amsterdam, de vervoersregio Amsterdam en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat onderzoeken daarom in een MIRT-studie¹ de mogelijkheden voor een nieuwe OV-verbinding (trein, (snel)tram, metro, bus)² in het gebied tussen station Sloterdijk, Haven-Stad en het centrum van Amsterdam (zie figuur 1 voor de ligging van het plangebied). De te kiezen OV-verbinding wordt in een voorkeursbeslissing vastgelegd. Hiervoor wordt een milieueffectrapport (MER) opgesteld. De gemeenteraad van Amsterdam en de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat hebben de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: de Commissie) gevraagd te adviseren over de inhoud van het op te stellen MER.

Essentiële informatie voor het MER

Neem in het MER in elk geval alle informatie op die nodig is om te voldoen aan de inhoudsvereisten voor een MER³. De Commissie heeft de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) als basis gebruikt voor haar advies⁴. Ze beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het MER. Dat wil zeggen dat voor het meewegen van het milieubelang in het besluit over de Voorkeursbeslissing het MER ook onderstaande informatie moet bevatten:

- **Doelen en samenhang met Haven-Stad de schaa sprong van het OV.** Maak concreet welke bijdrage de OV-verbinding moet leveren aan de ontwikkeling van Haven-Stad en aan de schaa sprong van het OV in stad en regio. Laat zien hoe deze doelen samenhangen en hoe het halen van de doelen wordt beoordeeld.
- **Samenhang met andere ontwikkelingen.** Beschrijf de samenhang met woningbouw en andere relevante ruimtelijke en mobiliteitsprojecten, inclusief fasering en onzekerheden. Maak duidelijk wat deze ontwikkelingen betekenen voor de keuze en toekomstvastheid van de OV-oplossing.
- **Breng knelpunten in de routes in beeld.** Onderzoek eerst een aantal mogelijke knelpunten in de routes, die bepalend zijn voor de mogelijkheden en onmogelijkheden om een OV-tracé aan te leggen. Het gaat in elk geval om de Spaarndammerstraat, Van Diemenstraat en Haarlemmer Houttuinen. Maak duidelijk welke oplossingen daar ruimtelijk en milieutechnisch haalbaar zijn en wat dit betekent voor de vier integrale alternatieven.

¹ Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport.

² Deze kan uit meerdere oplossingen bestaan, bijvoorbeeld een metro in combinatie met een nieuwe tram- of busverbinding. Voor de leesbaarheid spreekt dit advies over 'OV-verbinding'.

³ Deze zijn opgenomen in het Omgevingsbesluit, artikel 11.3 voor plan-MER.

⁴ Arup-Tauw, augustus 2026, *Concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau, MIRT-verkenning OV-verbinding Sloterdijk - Amsterdam centrum*.

- **Onderdelen én integrale alternatieven.** Beschrijf en beoordeel niet alleen de vier alternatieven als geheel, maar beoordeel ook een aantal relevante onderdelen afzonderlijk en in samenhang met de autonome ontwikkelingen. Zo worden lokale knelpunten en kansen zichtbaar en vallen positieve en negatieve effecten niet tegen elkaar weg. Beschrijf daarnaast de samenhang met fiets, auto en het overige OV-netwerk en beoordeel of de alternatieven ook in de toekomst voldoende zijn.
- **Een herkenbare referentie.** Beschrijf zowel de huidige situatie als de referentiesituatie met autonome ontwikkelingen, inclusief Haven-Stad⁵. Maak daarmee voor bestuurders en inwoners inzichtelijk wat er ten opzichte van vandaag verandert en hoe de leefomgeving zich autonoom ontwikkelt.
- **Effecten op de leefomgeving.** Breng de onderscheidende effecten van de alternatieven in beeld voor onder andere mobiliteit en verkeersveiligheid, gezondheid en leefomgevingskwaliteit (zoals geluid en trillingen) ruimtelijke kwaliteit en erfgoed, natuur, bodem en water en circulariteit. Besteed daarbij zowel aandacht aan de aanleg- als gebruiksfase. Beschrijf mogelijkheden om negatieve effecten te voorkomen of te beperken en kansen voor verbetering van de leefomgeving te benutten. Veel aandacht is nodig voor straten waaraan wordt gewoond en waar momenteel sprake is van andere functies.
- **Navolgbaar ontwikkelen van het voorkeursalternatief.** Laat zien hoe op basis van doelbereik, milieueffecten, haalbaarheid en toekomstvastheid uit de onderzochte onderdelen en alternatieven het voorkeursalternatief is samengesteld en motiveer de gemaakte keuzes.

Besluitvormers en insprekers lezen in de eerste plaats de samenvatting van het MER. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.⁶

In de volgende hoofdstukken beschrijft de Commissie in meer detail welke informatie het MER moet bevatten. Ze bouwt in haar advies voort op de NRD. Ze herhaalt slechts punten die al in de NRD aan de orde komen als dat voor een goed begrip van het advies nodig is of als ze voorstelt de aanpak op onderdelen aan te passen.



Figuur 1 Plangebied MIRT-verkenning en de gebiedsontwikkeling Haven-Stad (bron: NRD).

⁵ Hoewel de vorm daarvan nog niet vaststaat.

⁶ Het MER gaat over complexe opgaven in een ingewikkelde en dynamische omgeving. En dat betekent ook dat aan het MER complexe vraagstukken ten grondslag liggen. Dit geeft een grote opgave om te komen tot een begrijpelijk en toegankelijk MER. De samenvatting is daarin extra belangrijk.

Aanleiding MER

Vanwege de grootschalige ontwikkelingen onderzoeken gemeente Amsterdam, de vervoersregio Amsterdam en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat onderzoeken in een MIRT-studie⁷ de mogelijkheden voor een nieuwe OV-verbinding in het gebied tussen station Sloterdijk en het centrum van Amsterdam.

De MIRT-systematiek

Een MIRT-project doorloopt meerdere stappen en beslismomenten, namelijk: verkenning, planuitwerking en realisatie. Dit project doorloopt nu de verkenning. De verkenning bestaat uit vier fases:

1. de startfase, waarin alle mogelijke oplossingsrichtingen worden onderzocht;
2. de analysefase, waarin de kansrijke oplossingen worden gedefinieerd;
3. de beoordelingsfase, waarin deze oplossingen verder worden onderzocht in de vorm van alternatieven;
4. de verdiepingsfase, waarin een aantal zaken nader uitgewerkt wordt om besluitvorming mogelijk te maken.

Na de verdiepingsfase wordt met een voorkeursbeslissing een voorkeursalternatief gekozen, mede op basis van een plan-MER. Deze voorkeursbeslissing wordt in de planuitwerking verder uitgewerkt. Daarvoor wordt later een project-MER opgesteld.

MER-(beoordelings)plicht

Een MER is in dit geval nodig omdat de voorkeursbeslissing betrekking heeft op mer-(beoordelings)plichtige projecten. Het gaat om de aanleg, wijziging of uitbreiding van 'Tramrails, boven- en ondergrondse spoorwegen, zweefspoor en gelijksoortige bijzondere constructies', (project J3 in Bijlage V bij het Omgevingsbesluit). Daarom is een plan-MER vereist, waarvoor nu een Nota Reikwijdte en Detailniveau is opgesteld. Hierna volgt nog een project-MER voor het Projectbesluit.

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. Het bevoegd gezag neemt de Voorkeursbeslissing.

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 3980 op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak.

⁷ Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport.

2 Doelstellingen en beleid

2.1 Uitwerking opgaves in concrete doelstellingen

In de NRD staat dat het doel van de MIRT-verkenning is gekoppeld aan twee opgaven:

- het realiseren van de woningbouwopgave en stadsgebied Haven-Stad;
- een schaalsprong van het OV in stad en regio.

Doel van het MIRT is onderzoeken welke maatregelen mogelijk zijn om de vervoersbewegingen tussen Sloterdijk en Amsterdam Centraal (oost-westelijke verbinding) en van en naar de binnenring en Amsterdam Centrum (noord-zuidelijke verbinding) te faciliteren (zie figuur 1 van dit advies). De NRD formuleert als projectdoelstelling *'het komen tot één voorkeursalternatief voor de OV-ontsluiting voor het mogelijk maken van de ontwikkeling van de eerste fase van Haven-Stad Zuid (vanaf 2035)'*.

De Commissie adviseert de opgaves en de doelstelling concreet en kwantitatief uit werken, als basis voor het toetsen van de alternatieven:

- Beschrijf de opgaves, geef aan hoe deze samenhangen en toon deze op kaart. Geef aan wat er dan nog ontbreekt (de NRD spreekt over de 'ontbrekende schakel'). Geef aan wat dit betekent voor Haven-Stad, de OV-ontsluiting van die gebied en de stedelijke OV-structuur. Maak ook onderscheid in de gevolgen voor verschillende bevolkingsgroepen.
- De Commissie constateert dat zonder de realisatie van een nieuwe OV-verbinding tussen Sloterdijk en Amsterdam Centrum de ontwikkeling van Havenstad-West niet mogelijk is. Laat deze onderlinge afhankelijkheid duidelijk zien en beschrijf hoe deze doelstellingen daarop zijn afgestemd.
- Kwantificeer de doelstellingen voor mobiliteit zo goed mogelijk in termen van capaciteit, doorstroming en verkeersveiligheid. Werk de doelstellingen van de OV-verbinding concreet uit per vervoerswijze (trein, metro, bus). Ga daarbij in op hoe de verschillende vervoerswijzen elkaar aanvullen, maar ook waar zij elkaar beconcurreren
- Werk de randvoorwaarden voor de ruimtelijke kwaliteit in het gebied uit en vooral bij de grote knelpunten (zie paragraaf 3.3).

2.2 Beleidskader

Beschrijf de context van het project. Geef aan welke wet- en regelgeving en welk beleid relevant is voor het project. Toon aan dat het project/plan kan voldoen aan de randvoorwaarden die hieruit voortkomen. Ga daarbij in ieder geval in op:

- het nationaal en provinciaal beleid over mobiliteit, wonen en werken, inclusief het rijksbeleid voor Betalen naar gebruik;
- de omgevingsvisies van de provincie Noord-Holland en van de gemeente Amsterdam en het omgevingsbeleid van de omliggende gemeentes en andere betrokken instanties;
- relevante beleidsstukken voor stedelijk parkeer- en mobiliteitsbeleid;
- beleid en regelgeving voor de leefkwaliteit, klimaat en milieu.

2.3 Te nemen besluiten

De procedure voor de milieueffectrapportage wordt doorlopen voor het nemen van een Voorkeursbeslissing. Daarnaast zullen andere besluiten genomen worden voor de realisatie van het voornemen. Geef aan welke besluiten dit zijn, wie daarvoor het bevoegde gezag is en wat globaal de planning is.

3 Voorgenomen activiteit en alternatieven

3.1 Samenhang met andere projecten en ontwikkelingen

Geef een samenvattend overzicht van actuele plannen, projecten en ontwikkelingen en hoe die direct of indirect samenhangen met de bouw en het gebruik van de OV-verbinding Sloterdijk – Amsterdam Centraal. De NRD benoemt een aantal mobiliteitsprojecten of raakvlakprojecten in de regio met mogelijke milieueffecten in samenhang met dit project: de MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer, het programma Zuidasdok (met ook de verdere ontwikkeling van Intercitystation Amsterdam Zuid), het spooreplacement Zaanstraat en de Westbrug. Geef op basis van gevoeligheidsanalyses aan hoe met deze ontwikkelingen rekening wordt gehouden in bijvoorbeeld de keuzes voor de uit te werken alternatieven. Geef een globaal overzicht van de ontwikkelingen in de tijd.

Breng onzekerheden in de maatschappelijke en economische ontwikkeling in beeld aan de hand van de actuele WLO-scenario's van het PBL. Betrek daarbij ten minste de bandbreedtes in bevolkings- en economische groei, regionale ontwikkeling, mobiliteitsvraag en klimaattransitie. Laat zien in hoeverre de knelpunten, het doelbereik en de keuze tussen de alternatieven onder de verschillende scenario's veranderen.

3.2 Eerder gemaakte keuzes in MIRT Zeef 1

Er heeft al een eerste fase van de MIRT-verkenning plaatsgevonden, voorafgaande aan de start van de mer-procedures. Deze eerste fase van de MIRT-verkenning kende een analysefase waarin een groot aantal mogelijke OV-oplossingen (de 'longlist') is onderzocht en teruggebracht tot negen oplossingsrichtingen (de 'shortlist'). In de NRD staat dat deze oplossingsrichtingen met behulp van een beoordelingskader en een integrale afweging zijn teruggebracht tot vier alternatieven, waarin verschillende vervoerswijzen centraal staan (trein, twee metro-alternatieven en sneltram).⁸

De Commissie adviseert om in het MER helder inzicht te geven in de gemaakte afwegingen en keuzes, die hebben geleid tot de vier alternatieven. Beschrijf per selectiestap (Zeef 0, Zeef 1 en eventuele vervolgstappen) welke criteria en indicatoren zijn toegepast, hoe deze zich tot elkaar verhouden en hoe milieu-, leefomgevings- en ruimtelijke kwaliteitsaspecten daarin zijn meegewogen. Maak duidelijk hoe de beoordelingskaders en gestelde doelen hebben geleid tot de selectie van achtereenvolgens negen oplossingsrichtingen en vier alternatieven.

⁸ Overweeg het gebruik van infographics met inhoudelijke gegevens over de 'zeven'.

Motiveer ook de keuze om de metroring niet helemaal te sluiten niet mee te nemen als alternatief (in paragraaf 3.3 gaat de Commissie hier verder op in).

De Commissie heeft begrepen⁹ dat een uitgebreid participatieproces heeft plaatsgevonden en nog zal plaatsvinden. Geef een beschrijving van dit proces, welke partijen daarbij betrokken zijn geweest, wat de belangrijkste resultaten waren en hoe deze zijn verwerkt in de afwegingen en keuzes.

3.3 Breng eerst grote knelpunten in beeld

De bouw van maximaal 70.000 woningen en het realiseren van tot 58.000 arbeidsplaatsen heeft grote vervoersstromen tot gevolg.¹⁰ Deze vervoersstromen moeten door de bestaande stad worden geleid: door (woon)straten en/of over bestaande vervoerassen. Er zal een sterke toename zijn van het aantal fietsen. Sommige straten zullen tot de drukste fietspassages van Nederland uitgroeien. In combinatie met een beperkte ruimte vormen de Spaarndammerstraat, Van Diemenstraat en Haarlemmerhouttuinen en aangrenzende straten potentiële knelpunten voor de passage van tram, sneltram en/of een metro. Veel zienswijzen wijzen hier ook op.

De mogelijkheden om hier haalbare oplossingen te realiseren kunnen bepalend zijn voor de uitvoerbaarheid van de alternatieven. Daarnaast maken alternatieven gebruik van bestaande vervoerassen, zoals de sporenbundel naar Amsterdam Centraal. Hier zullen vragen naar de inpassing en de capaciteit ook een belangrijke rol spelen. Paragraaf 4.6 van de NRD gaat per alternatief wel in op de OV-optimalisaties van onder andere deze knelpunten, maar niet op de haalbaarheid, inpassing, milieuhinder, mogelijke inpassingsmaatregelen en samenhang met andere vervoerwijzen.

De Commissie adviseert daarom om eerst de haalbaarheid van de verschillende oplossingen voor deze drie straten en mogelijke andere knelpunten uit te werken. Onderzoek deze kritische passages in iets meer detail dan gebruikelijk in een dergelijke plan-MIRT-studie. Werk vervolgens de alternatieven verder uit. Voorkom zo dat alternatieven worden uitgewerkt die voor sommige kritische passages niet of nauwelijks uitvoerbaar blijken:

- Beschrijf het ruimtebeslag van de OV-maatregelen (tram- of metrobaan) en geef aan wat dit betekent voor de beschikbare ruimte voor auto en bus, fietspaden en trottoirs en andere functies, zoals laden/lossen, vuilnis ophalen, bezorging en hulpdiensten.
- Breng de consequenties voor de verkeersveiligheid, leefbaarheid en diverse functies, zoals winkels, in deze straten in beeld.
- Betrek daarbij de mogelijkheden om geluid en trillingen te beperken (zie paragraaf 3.4.3).

⁹ Op 22 september 2026 bracht de Commissie een bezoek aan het plangebied en sprak met bevoegd gezag en initiatiefnemer.

¹⁰ De aantallen woningen zijn vergelijkbaar met de gemeente Amersfoort. Dit betekent ook grote vervoersstromen: bewoners van het gebied zullen voor arbeidsplaatsen en voorzieningen voor een groot deel op andere delen van de Amsterdamse agglomeratie afhankelijk zijn. Dit zijn aantallen die in Nederland nog niet voorkomen (vooral de fietsstromen) en dus ook dwingen tot ingrijpende maatregelen. Het OVSA richt zich op het verbeteren van de openbaar vervoer ontsluiting van Haven-stad.

Geef duidelijk aan tot welke inzichten en consequenties dit onderzoek naar de kritische knelpunten leidt over de haalbaarheid van alternatieven of onderdelen daarbinnen. In een eerdere fase was sprake van het sluiten van de metroring als een andere kansrijke oplossing, waarmee mogelijk een aantal kritische knelpunten voorkomen kunnen worden. Deze oplossing is om financiële redenen afgefallen. De Commissie heeft begrepen dat de optie met het sluiten van de metroring in het MER bij de bespreking van de toekomstvastheid van de plannen een plek krijgt. Ze onderschrijft het belang hiervan en adviseert deze oplossing wel in beeld te houden als blijkt dat bepaalde knelpunten niet goed op te lossen zijn of alleen tegen hele hoge kosten¹¹.

Geef in elk geval aan wat nodig is om een eventuele sluiting van de ring in de toekomst mogelijk te houden en of de te onderzoeken alternatieven dit niet belemmeren of onmogelijk maken.¹²

3.4 Werk de alternatieven integraal uit

3.4.1 Algemene aanbevelingen

De NRD geeft aan dat in elk alternatief één vervoerswijze of hoofdmodaliteit centraal staat:

- Trein: een nieuw station bij Hemknoop.
- Metro: een bovengrondse verlenging van de metrolijn tot aan een nieuw te bouwen metrostation bij Hemknoop.
- Metro: een bovengrondse verlenging van de metrolijn via Hemknoop tot aan een nieuw station Spaarndammerstraat.
- Sneltram: een nieuwe sneltrambaan van Sloterdijk naar Amsterdam CS, via onder andere Westerdoksdijk, Van Diemenstraat, Tasmanstraat, Spaarndammerdijk, Hemknoop en Transformatorweg.

Volgens de NRD worden de alternatieven met inpassingsontwerpen geoptimaliseerd om de ruimtelijk-functionele gevolgen in beeld te brengen. De Commissie doet hiervoor de volgende aanbevelingen:

- Beschrijf en presenteer de alternatieven op een uniforme manier, met kaarten, dwarsdoorsneden en een overzichtstabel waarin dezelfde kenmerken, uitgangspunten en effecten worden vergeleken. Sluit daarbij aan bij de kaarten in de NRD.
- Maak inzichtelijk hoe elk alternatief bijdraagt aan de ontsluiting van Haven-Stad én aan de schaa sprong van het OV in stad en regio. Beschrijf ook de samenhang met andere vervoerssystemen en de gevolgen voor het overige OV-netwerk, waaronder lijnvoering en dienstregeling. Geef aan hoe de bereikbaarheid voor hulpdiensten en serviceverkeer en de uitgangspunten voor deelauto's en gehandicaptenparkeerplaatsen zijn geborgd.
- Beoordeel in hoeverre de alternatieven heel Haven-Stad, inclusief de nog te ontwikkelen delen, een kwalitatief goede en toekomstvaste ontsluiting bieden voor de verwachte reizigers aantallen. Betrek daarbij de fasering van Haven-Stad Noord, de verbinding met

¹¹ Deze oplossing heeft mogelijk een aantal milieuvordelen, omdat het bovengrondse ruimtebeslag en de gekoppelde reizigers- en verkeersdruk minder groot zullen zijn. Ook kan het helpen bij de beoogde schaa sprong in het OV. Hier staat tegenover dat mogelijk sprake zal zijn van een aanzienlijke hinder tijdens de aanleg.

¹² Hier wordt in verschillende zienswijzen ook op gewezen.

Noord en de verwachte autostromen van en naar Haven-Stad, inclusief de mogelijkheden om deze te sturen.

- Beschrijf hoe de stedenbouwkundige ontwikkeling van Haven-Stad en de keuze en inpassing van de OV-alternatieven op elkaar worden afgestemd, ook als zij in afzonderlijke projecten worden uitgewerkt. Geef aan hoe deze afstemming organisatorisch is geborgd.
- Vergelijk de alternatieven op hun belangrijkste verschillen, waaronder knelpunten en sen welke ontwikkelingen binnen en buiten het plangebied worden gemonitord, wanneer bijsturing nodig is en welke maatregelen daarvoor beschikbaar zijn.

3.4.2 Samenhang met fiets en auto

In Haven-Stad zal, door de lage parkeernorm, minder autoverkeer zijn dan in andere stadsdelen. Dit betekent een grotere rol, behalve voor het OV, ook voor de fiets.

Geef aan:

- Beoordeel per alternatief hoe fiets en OV elkaar aanvullen en beïnvloeden en wat de gevolgen zijn voor de fietsbeleidsdoelen en fietsvoorzieningen. Beschrijf bij negatieve effecten welke aanvullende maatregelen nodig zijn en wat deze opleveren.
- Maak op hoofdlijnen enkele logische combinaties van maatregelen voor verschillende vervoerswijzen. Onderzoek welke oplossingen buiten het OV-project vallen en in hoeverre de combinaties bijdragen aan de doelen voor bereikbaarheid en mobiliteit, zowel in Haven-Stad als daarbuiten.

3.4.3 Maatregelen geluid en trillingen

De wettelijk voorgeschreven rekenmethoden voor geluid gaan uit van de gemiddelde, equivalente geluidsniveaus. In de praktijk blijkt echter dat de pieken veelal veel hinderlijker zijn voor omwonenden dan deze gemiddelde waarden.

Geluid en trillingen zijn letterlijk iedere dag aanwezig, van het eerste voertuig om een uur of vijf/zes tot de laatste rit om een of twee uur. Mensen gaan er letterlijk mee naar bed en men wordt er wakker door en staat ermee op. Vermijdbaar geluid, zoals 'gillende en piepende geluiden' in een boog, en vermijdbare trillingen kunnen leiden tot een relatief hoge mate van hinder.¹³ Daarbij gaat het niet alleen om de gemiddelde geluidbelasting, maar ook om piekgeluiden en trillingen die kunnen ontstaan door bijvoorbeeld wissels, lassen, boogpassages en brugconstructies.

Ook zijn voelbare trillingen en laagfrequent contactgeluid via de bodem van belang, vooral in smalle straten en bij een verharding of constructie van gevel tot gevel. Voor voelbare trillingen is de SBR-B richtlijn van toepassing en voor laagfrequent contactgeluid kan de richtlijn voor de binnenwaarde in woningen volgens BKL van toepassing zijn.

Overigens zijn pieken in trillingen van belang bij gebouwen. Een enkele zware piek zou al schade kunnen veroorzaken. Dit is temeer van belang bij gebouwen van de UNESCO

¹³ Een voorbij zoefend voertuig is veel acceptabeler dan een stotend en bonkend ding.

werelderfgoedlijst. De SBR-A richtlijn gebouwschade en specifiek voor historische gebouwen is hier van toepassing.

Beschrijf welke maatregelen mogelijk zijn om geluidhinder en trillingen te voorkomen dan wel te beperken. Ga daarbij voor een aantal kritische en essentiële punten in ieder geval in op:

- het zoveel mogelijk beperken van geluid- en trillingsbronnen, zoals wissels, kruisingen, lassen en overgangen naar brugconstructies op gevoelige plekken;
- maatregelen aan bruggen, waaronder het beperken van geluidsafstraling en trillingsproductie van met name stalen bruggen;
- onderhoudsmaatregelen, zoals het slijpen van wielen en spoorstaven, ter beperking van wiel- en spoorstaafruwheid en de daarmee samenhangende geluid- en trillingsproductie;
- maatregelen ter beperking van booggeluid;
- maatregelen ter beperking van contactgeluid en laagfrequent geluid (in een aantal zienswijzen komt dit ook naar voren);
- de toepassing van stillere spoorconstructies, groenvoorzieningen, geluidsschermen dicht bij de bron en eventuele aanvullende akoestische voorzieningen aan voertuigen;
- de effecten van trillingen op de omgeving, waaronder cultureel erfgoed;
- een eventuele verlaging van de rijsnelheid als maatregel om geluid en trillingen te beperken.

Maak inzichtelijk wat de effecten zonder deze maatregelen zijn op de geluid- en trillingsbelasting, inclusief piekbelasting. Onderzoek, als dat niet voldoende is, ook mitigerende maatregelen. Zet actuele geluidsemissies van Amsterdams tram- en sneltrammaterieel op een rij en maak hiervan gebruik bij de effectbeoordeling. Ga ook in op de gevolgen voor de bereikbaarheid en het doelbereik van het project, in het bijzonder als snelheidsverlaging als maatregel wordt overwogen.

3.4.4 Meekoppelkansen

Denk bij het onderzoeken van de meekoppelkansen bijvoorbeeld aan:

- maatregelen voor ecologie, ecologische verbindingzones en klimaat, zoals een faunatunnel, het aanplanten van bomen en andere groen. Beschrijf ook de mogelijkheden om de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren;
- de energietransitie en het combineren van andere werkzaamheden voor kabels en leidingen, ook om overlast op de lange termijn te minimaliseren;
- inzicht in mogelijke neventrajecten die bestaande centra kunnen ontlasten;
- herprofilering straten en benutten van mogelijkheden voor aanpassingen in bodemafdekking, zoals grasbanen bij trams.

3.5 Voorkeursalternatief

Stel op basis van het hierboven voorgestelde onderzoek het Voorkeursalternatief samen, waarover besloten zal worden. Geef concreet aan uit welke onderdelen en maatregelen deze bestaat en wat de milieueffecten zijn. Motiveer de keuzes die hierin gemaakt worden. De Commissie heeft begrepen dat het VKA in een project-MER zal worden uitgewerkt.

4 Bestaande milieusituatie en milieugevolgen

4.1 Bepaling van het studie- en plangebied

Geef duidelijk op kaart aan wat het studie- en plangebied is.¹⁴ De milieueffecten en de reikwijdte ervan variëren voor ieder thema en alternatief. Ook de belanghebbenden verschillen per milieuthema. Zo kunnen sommige maatregelen een grote uitstraling hebben, bijvoorbeeld omdat ze de hoeveelheid passagiers op Amsterdam Centraal beïnvloeden, terwijl hinder in de uitvoeringsfase veel meer een lokaal effect zal hebben. Motiveer bij de effectbeschrijving van ieder milieuthema de grootte van het studiegebied.

4.2 Referentie

Beschrijf de bestaande toestand van het milieu en de autonome ontwikkelingen in het studiegebied zonder dat het project doorgaat. Ga voor de autonome ontwikkelingen uit van genomen besluiten en vastgesteld beleid en geef duidelijk aan welke ontwikkelingen hieronder vallen. Ga daarbij ook in op de scenario's voor de invulling van Haven-Stad Noord.¹⁵ De NRD onderbouwt de noodzaak van het project onder meer met de algemene groei van het OV-gebruik in Amsterdam, terwijl die groei zich in het studiegebied mogelijk anders manifesteert door het beperkte huidige aanbod. Licht daarom toe welke autonome ontwikkelingen in het studiegebied worden verwacht en in hoeverre sprake is van een tekort aan OV-capaciteit of bereikbaarheid zonder aanvullende maatregelen. Beschrijf ook hoe de geconstateerde groei van het aantal OV-verplaatsingen van en naar Haven-Stad Zuid zich verhoudt tot de geformuleerde opgave.

De OV-verbinding is een belangrijke voorwaarde voor de woningbouwopgave in Haven-Stad West. Geef daarom inzicht in de ontwikkeling van de woningbouw in de tijd (wanneer) en ruimte (waar). Betrek ook de meest waarschijnlijke uitkomsten van de in paragraaf 3.1 genoemde relevante projecten.

Overweeg om te beschrijven wat de consequenties zijn als de OV-verbinding niet wordt gerealiseerd. Het is belangrijk dat de referentiesituatie ook goed inzicht geeft voor bestuurders én voor huidige inwoners ter hoogte van de knelpunten wat er concreet verandert ten opzichte van de huidige situatie. De gevolgen van de bouw van 70.000 woningen (autonome ontwikkeling) op de verkeersdrukte (aanleg van een tram- of metrobaan en de toename van het aantal fietsers) in een straat zijn lastig te beseffen. Laat dit goed zien.

Dit biedt een goede basis om bij de effectbeschrijving (zie hoofdstuk 4) aan te geven wat het straatbeeld met tram én heel veel fietsers is en wat dit betekent voor de kwaliteit van de leefomgeving en fietsveiligheid.¹⁶

¹⁴ In het plangebied wordt het werk gerealiseerd, het effectgebied is het gebied waar mogelijk effecten van het plan zullen optreden en het studiegebied is het totaal waarin alle effectgebieden vallen.

¹⁵ De ontwikkeling van deze deelgebieden is voorzien voor na 2029, onder andere vanwege afspraken met bedrijven uit 2009 om tot 2029 geen woningen te bouwen in bepaalde havengebieden.

¹⁶ Bijvoorbeeld het gevaar door het vallen door de tramrails.

Neem daarom in de milieueffectbeoordeling van de alternatieven (zie paragraaf 4.4) naast de referentiesituatie mét autonome ontwikkelingen ook de huidige situatie op en scoor deze.¹⁷ Zo wordt zichtbaar hoe de leefomgeving zich autonoom ontwikkelt en welke positieve en negatieve bijdrage de alternatieven daaraan leveren, zowel rondom de OV-verbinding als in Haven-Stad. Beoordeel de alternatieven uiteindelijk ten opzichte van de referentiesituatie.

4.3 Effectbepaling en doelbereik

Milieueffecten en vergelijking

Beschrijf de milieueffecten van de alternatieven. Geef daarbij ook mogelijke veranderingen in andere netwerken weer. Beschrijf bijvoorbeeld te verwachten veranderingen in het overige OV-netwerk bij realisatie van de alternatieven. Vergelijk de alternatieven onderling en met de referentiesituaties. Doel van de vergelijking is om te laten zien in hoeverre de alternatieven andere effecten veroorzaken. Betrek waar relevant de grens- en streefwaarden van de milieuwetgeving. Geef voor ieder alternatief aan of daarmee de gestelde doelen worden gerealiseerd. Overweeg dit in een aparte tabel te doen.

De alternatieven zijn allemaal geheel anders van aard en ingreep. Daarom zullen de effecten anders zijn en ook op andere plekken optreden. Dit maakt de weging ervan complex. Daarom adviseert de Commissie om de effecten niet alleen per alternatief als geheel te vergelijken maar ook per inpassingsontwerp¹⁸. Bovendien helpt dit bij het samenstellen en beschrijven van de effecten van het voorkeursalternatief, zeker als dit uit verschillende alternatieven wordt samengesteld.

Doelbereik

Het MER is niet alleen bedoeld om te laten zien elke gevolgen het plan en de alternatieven hiervoor op de leefomgeving (kunnen) hebben maar ook of nagestreefde doelen worden gerealiseerd (zowel het mogelijk maken van Haven-Stad als het maken van de schaalessprong). Maak daarom onderscheid tussen criteria waarmee kan worden bepaald of specifieke doelen gehaald worden en de milieueffecten in brede zin.

Uitvoerings- en gebruiksfase

De realisatiefase van de OV-verbinding zal waarschijnlijk jaren duren. Onderscheid daarom zowel effecten tijdens de uitvoeringsfase als effecten in de gebruiksfase. Breng dit op planniveau in beeld, zodat het een plek krijgt bij de integrale afweging van alternatieven. Besteed bij de beoordeling aandacht aan negatieve en positieve milieueffecten.

Uitgangspunten

Onderbouw de gehanteerde uitgangspunten voor het bepalen van de milieugevolgen van het plan. Geef aan welke onzekerheden hierin zitten. Onderscheid daarbij onzekerheden in de kwaliteit van de gegevens enerzijds en in de gebruikte rekenregels en -modellen anderzijds. Geef aan –als dit relevant en mogelijk is– in hoeverre dit tot een bandbreedte voor de

¹⁷ Dit geeft inzicht in de trend op grond van het huidige beleid, en of verwacht kan worden of aan richt/streefwaarden kan worden voldaan in de referentiesituatie.

¹⁸ De inpassing van een vervoersmodaliteit in een bepaald gebied.

genoemde gevolgen leidt en vervolgens wat dit betekent voor de vergelijking van de alternatieven.

4.4 Beoordelingskader

De Commissie constateert dat het beoordelingskader in de NRD beknopt en weinig gedetailleerd is. Per milieueffect is aangegeven of dit semi-kwantitatief of kwalitatief zal worden behandeld. Het valt op dat dat er in deze fase overwegend voor kwalitatief onderzoek wordt gekozen. Dat is gezien de plan-MER fase te begrijpen. Door het beknopte overzicht is het voor belanghebbenden nu nog niet goed duidelijk op welke onderwerpen en welke wijze een score toegekend zal worden. Dit maakt het lastig om inzicht te krijgen welke effecten zullen optreden. De Commissie adviseert dit beoordelingskader verder in detail uit te werken. Leg hierin duidelijk uit wat het begrip 'semi-kwantitatief' betekent. Zorg dat de effectbeschrijving zodanig concreet is dat:

- de alternatieven en onderdelen ervan goed te vergelijken zijn en verschillen duidelijk naar voren komen, en ook dat;
- er voldoende inzicht is in daadwerkelijke effecten en doelbereik. Dit is zeker voor de inwoners van belang om te weten.

De alternatieven verschillen in mate waarin ze robuust zijn en wel of niet afhankelijk zijn van het al of niet doorgaan van andere ontwikkelingen. Betrek dit bij de beoordeling van alternatieven.

De Commissie geeft in de paragrafen hieronder een aantal extra beoordelingscriteria of meer invulling ten opzichte van het beoordelingskader in de NRD.

4.5 Mobiliteit en verkeersveiligheid

Maak inzichtelijk welk mobiliteitsprobleem precies wordt opgelost en hoe de verschillende alternatieven daaraan bijdragen. Geef aan hoe de beoordeling plaatsvindt en hoe het beleid zal worden uitgevoerd. Neem daarbij ook de effecten buiten het plangebied in beschouwing. Werk concreet de effecten van de maatregelen ten opzichte van de referentieontwikkeling uit voor:

- de beoogde modaliteitsverdelingen;
- de vervoersvraag per modaliteit en richting en de mogelijkheden om dit te beïnvloeden;
- de wijze waarop de vervoersvraag wordt geacommodeerd door de vervoersvoorzieningen en de knelpunten die daarbij worden voorzien. Ga vervolgens na wat de oplossingsmogelijkheden zijn;
- flankerend (parkeer)beleid en de effecten daarvan;
- de benodigde (rest)capaciteit voor OV en fiets, uitgewerkt in de tijd en voor alle relevante reisrichtingen, inclusief de gevolgen voor bestaande knelpunten op stations en overstappunten zoals Sloterdijk, Centraal, Lelylaan en Zuid;
- de mate waarin de alternatieven bijdragen aan het verminderen of juist vergroten van de druk op deze knooppunten en op fietsvoorzieningen, waaronder fietsparkeren;

- de bereikbaarheid van en reistijd naar essentiële maatschappelijke voorzieningen zoals ziekenhuizen, met aandacht voor doelgroepen die slecht ter been zijn en voor de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten;
- het aantal arbeidsplaatsen dat met de alternatieven wordt bereikt, bijvoorbeeld binnen een half uur, als maat voor de bereikbaarheid;
- de effecten op en maatregelen voor verkeersveiligheid;
- de vervoerwaarde¹⁹.

Maak daarnaast expliciet welke bereikbaarheids- en capaciteitsknelpunten met de voorgestelde maatregelen worden aangepakt en welke knelpunten mogelijk effectiever met andere maatregelen kunnen worden opgelost. Geef ook voor de vier alternatieven aan waar spanningen in de dienstregelingen kunnen optreden. Daarmee wordt duidelijker hoe de alternatieven bijdragen aan de doelstellingen van het project en hoe zij worden beoordeeld.

4.6 Gezondheid

Breng in aanvulling op de NRD de volgende aspecten in beeld.

- Beschouw bij geluid, trillingen en luchtkwaliteit ook het eventuele aanvullend lokaal beleid op deze aspecten. Werk voor dit plan-MER bij de effectbeschrijving met richtafstanden. Beschouw hierbij het equivalente geluidsniveau als ook eventuele pieken.
- Als blijkt dat er sprake is van overschrijding van de wettelijke grenswaarden en aanbevolen WHO-richtlijnen en/of (lokaal) beleidsmatig vastgestelde streefwaarden voor luchtkwaliteit, breng dan indicatief in beeld met welke maatregelen deze overschrijding kan worden gemitigeerd en hoe effectief deze maatregelen zijn. Geen aan in hoeverre gebruik van bussen, als deze nog niet elektrisch zijn, leidt tot effecten op de luchtkwaliteit.

4.7 Ruimtelijke kwaliteit en cultureel erfgoed

Ruimtelijke kwaliteit

In de NRD worden vier aspecten benoemd van een andere, en onderling onvergelykbare orde: stedelijk landschap, beleving van effecten op de leefomgeving, cultureel erfgoed en archeologie. Dit lijkt wat ongestructureerd en dat maakt het lastig te beoordelen. Voor het stedelijk landschap wordt volgens de NRD gekeken vanuit het aspect stedelijk perspectief en daar zal een kader ruimtelijke kwaliteit worden opgesteld. Het is nu nog niet duidelijk wat dat is. Het aspect beleving van de effecten op de leefomgeving bevat onderwerpen die ook elders aan bod komen (geluid, luchtverontreiniging).

- Werk het beoordelingskader voor ruimtelijke kwaliteit uit volgens een samenhangende systematiek, bijvoorbeeld zoals voorgesteld door het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.²⁰ Deze systematiek geeft een compleet inzicht in de ruimtelijke

¹⁹ Het verwachte aantal reizigers op grond van inwoneraantal, werkgelegenheid en overige voorzieningen, gerelateerd aan de binnen die regio geldende voor- en natransportafstanden.

²⁰ <https://www.ruimtelijkeordening.nl/onderwerpen/ruimtelijke-kwaliteit/ruimtelijke-kwaliteit-in-het-kort>

functionele impact van de verschillende inpassingsontwerpen (modaliteiten op de verschillende locaties) ten aanzien van:

- gebruikswaarde: samenhang van het inpassingsontwerp met de integrale verkeerssystemen, structurele impact van het inpassingsontwerp op het profiel²¹;
- belevingswaarde: impact van het inpassingsontwerp op de vorm en diversiteit van ruimte verbonden aan het beleven van sociale veiligheid en groen in de stad;
- toekomstwaarde: balans tussen het effect van de inpassingsontwerpen nu en hun impact op de toekomst. Het gaat om hoeveel het inpassingsontwerp bijdraagt aan toekomstige ontwikkelingen of andere ontwikkelingen beperkt. Besteed extra aandacht aan dit beoordelingscriterium, zeker gezien de nog verdere groei van de stad dan de al genoemde 70.000 woningen en 58.000 arbeidsplaatsen;
- herkomstwaarde: hiertoe behoren (cultuur)landschap, archeologie en werelderfgoed. De Commissie heeft over deze aspecten nog een aantal aanbevelingen.

(Cultuur)landschap. Breng per alternatief de positieve en negatieve effecten op bestaande en nieuwe (cultuur)landschappelijke kwaliteiten afzonderlijk in beeld; streep aantasting niet weg tegen nieuwe kwaliteit. Veel zienswijzen gaan in op de aantasting van de cultuurhistorische waarde van het gebied van de Oude Houthavens. Besteed hier expliciet aandacht aan.

Archeologie. Zet archeologische monumenten en verwachtingen op kaart en onderbouw deze met primaire bronnen, gemeentelijke verwachtingskaarten en de Erfgoedatlas. Beschrijf de werkwijze bij vondsten en beoordeel ook de gevolgen van veranderingen in grondwaterstand en zetting voor archeologische resten.

Werelderfgoed. Beschrijf de mogelijke effecten van de alternatieven op het Werelderfgoed Grachtengordel van Amsterdam, waaronder emissies en zichtlijnen. Inventariseer daarnaast waar beschermde stadsgezichten liggen en beoordeel de effecten daarop.

- Beoordeel de gebruiks-, belevings-, toekomst- en herkomstwaarde per alternatief en bijbehorende inpassingsontwerpen, inclusief de samenhang met verkeerssystemen, de impact op straatprofielen en de ruimte voor toekomstige ontwikkelingen. Maak op een aantal belangrijke plekken van de inpassingsontwerpen (per modaliteit en type straat of plein) dwarsprofielen met hoe het nu is, en hoe het in de toekomst is met inpassing van tram of metro. Dit geeft de impact op de omgeving goed weer. Dit hoeft in deze fase alleen op een paar principepunten per inpassingsontwerp.

Voorkom overlap met thema's als geluid en luchtkwaliteit, omdat deze hier volgens de hier voorgestelde Vitruvius-systematiek ook onder vallen en met mobiliteit. Maak duidelijk hoe de criteria worden gewogen.

4.8 Natuur

Breng de natuurwaarden en de autonome ontwikkeling in het studiegebied op hoofdlijnen in beeld en zet Natura 2000-gebieden en het Natuurnetwerk Nederland (NNN) op kaart. Beschrijf per alternatief de gevolgen van aanleg en gebruik voor waardevolle (ook niet-beschermde) natuurelementen, beschermde gebieden (ook rekening houdend met externe

²¹ Vermoedelijk valt dit onder het voorgestelde kader.

werking voor Natura 2000 en Natuurnetwerk Nederland²²), habitats, beschermde en Rode Lijst-soorten en hun leefgebied. Maak concreet welke populaties en functies, zoals broeden, rusten en foerageren, worden geraakt en wat dit betekent voor de staat van instandhouding.

Beantwoord expliciet of verbodsbepalingen voor beschermde soorten kunnen worden overtreden en of significante gevolgen voor Natura 2000-gebieden, afzonderlijk of in combinatie met andere plannen en projecten, zijn uit te sluiten. Zo niet, onderbouw dan dat het VKA uitvoerbaar is binnen de kaders van de natuurwetgeving, bijvoorbeeld in de vorm van een Passende beoordeling op het abstractieniveau van de voorkeursbeslissing. Breng hiervoor ook indicatief de stikstofdepositie in de aanleg- en gebruiksfase op Natura 2000- en NNN-gebieden met AERIUS Calculator in beeld. Beschrijf noodzakelijke mitigerende en compenserende maatregelen, hun (juridische) haalbaarheid en hun effectiviteit. Geef aan hoe de uitstoot geminimaliseerd wordt.

4.9 Bodem en water

In het beoordelingskader is bodem opgevat als milieukwaliteit. De Commissie adviseert ook per alternatief in te gaan op:

- draagkracht van de bodem en bodemdaling en de wijze waarop dit bij het bouwrijp maken wordt opgelost (zand);
- effecten op omliggende (ondergrondse) bebouwing;
- effecten op het watersysteem.

4.10 Circulariteit

Neem circulariteit op in het beoordelingskader. Breng per alternatief voor aanleg en gebruik op hoofdlijnen het materiaal-, grondstoffen- en energiegebruik in beeld, inclusief hergebruik, recycling, aanpasbaarheid, onderhoud en demontage. Beoordeel in hoeverre deze aspecten en de toekomstbestendigheid onderscheidend zijn tussen de alternatieven en het voorkeursalternatief. Maak spanningen met maakbaarheid, veiligheid, beheer en kosten inzichtelijk.

4.11 Leemten en monitoring

Leemten in kennis

Laat zien voor welke milieuaspecten er onvoldoende informatie is. Spits dit toe op belangrijke aspecten voor de besluitvorming zodat de consequenties van het tekort kunnen worden beoordeeld. Geef ook aan hoe ontbrekende gegevens, bijvoorbeeld via monitoring, op korte termijn kunnen worden aangevuld.

²² Ook al schrijft de omgevingsverordening dat niet voor: in een MER moeten alle aanzienlijke milieueffecten worden beschreven, dus ook op NNN-gebieden buiten het plangebied. Denk aan mogelijke effecten van stikstofdepositie.

Integrale monitoring van werkzaamheden

In het studiegebied vinden veel (huidige en toekomstige) activiteiten tegelijkertijd plaats. De Commissie geeft aan de betrokken bevoegde gezagen in overweging om een boekhouding van activiteiten te ontwikkelen voor het gebied als geheel. Hierin kan via monitoring worden bijgehouden waar en wanneer precies welke activiteiten plaatsvinden en met welke belasting. Sluit hierbij aan op de monitoring die voor Haven–Stad wordt ontwikkeld. Er komt zo inzicht in de actuele hinder, in het totaal aan activiteiten en in de onderlinge samenhang. Dit verbetert de sturingsmogelijkheden via planning en maatregelen op maat. Deze aanbeveling valt buiten het specifieke kader voor dit MER.²³

Monitor ook de ontwikkelingen in geluids- en trillingsproductie van het OV. Mogelijk geeft dit de komende jaren ruimte in de milieudruk. Beschrijf maatregelen achter de hand voor de ov-verbinding aanleg, geluidshinder et cetera.

4.12 Vorm en presentatie

Zorg voor:

- een zo beknopt mogelijke hoofdtekst van het MER.²⁴ Doe dit door achtergrondgegevens niet in de hoofdtekst zelf maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst;
- recent, goed en breed toegankelijk kaartmateriaal, doorsneden, infographics²⁵ en tekeningen met duidelijke, leesbare en kloppende legenda's. Let op dat het kaartmateriaal en tekeningen (doorsneden, impressies et cetera) waar nodig voldoende gedetailleerd zijn voor omwonenden.

De Commissie geeft in overweging naast een 'papieren MER' een digitaal MER op te stellen en/of een toegankelijke webpagina in te richten waarop omwonenden en andere belanghebbenden de effecten goed kunnen nagaan.

4.13 Samenvatting van het MER

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en sprekers en het verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de voorkeursbeslissing en de alternatieven;
- de belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van het plan en de alternatieven, onzekerheden en leemten in kennis die er zijn;
- de vergelijking van de alternatieven en hun onderdelen en de argumenten voor de keuze van het voorkeursalternatief; de referentieontwikkeling;
- relevant kaartmateriaal met doorsneden.

²³ Ook kunnen er innovaties komen zoals rubberbanden bij trams en bestuurderloos vervoer die een effect kunnen hebben op aard en grootte van de milieueffecten.

²⁴ Overweeg om infographics te gebruiken om het zeefproces weer te geven en aan te vullen met infographics van de zeven (niet het getal) werkelijke informatie over wat elke zeef inhoudt. Dat is nu algemeen gehouden.

²⁵ Doe dit ook bij de beschrijving van het zeefproces: geef zo goed inzicht in wat elke zeef precies inhoudt.

BIJLAGE 1: Projectgegevens

Advies van de Commissie over het op te stellen MER

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep geeft aan welke onderwerpen naar zijn mening moeten worden behandeld in het MER en met welke diepgang. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de werkgroep het gebied bezocht waar milieugevolgen kunnen optreden. 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:

ir. Annemie Burger (voorzitter)

drs. Tjeerd Gorter (secretaris)

dr. Fransje Hooimeijer

Hans J.A. van Leeuwen BSc

drs. ing. Tjitte Prins

Besluit waarvoor dit milieueffectrapport wordt opgesteld

Voorkeursbeslissing

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor projecten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een milieueffectrapport (MER) vereist zijn. Uit [Bijlage V van het Omgevingsbesluit](#) onder de Omgevingswet volgt om welke projecten het gaat. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om het project J3 'Tramrails, boven- en ondergrondse spoorwegen, zweefspoor en gelijksoortige bijzondere constructies'. Mogelijk is ook een MER nodig als blijkt dat effecten op Natura 2000-gebieden kunnen optreden. Deze moeten dan in een Passende beoordeling worden beschreven. Daarom wordt een plan-MER opgesteld.

Bevoegd gezag besluit

Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en de gemeente Amsterdam

Initiatiefnemer besluit

De gemeente Amsterdam, de vervoersregio Amsterdam en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

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 15 oktober heeft toegestuurd. Ze heeft ze in haar advies verwerkt, voor zover relevant voor het MER.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft gebruikt?

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiemer.nl projectnummer [3980](#) in te vullen in het zoekvak.

Commissie voor de Milieueffectrapportage
A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

t 030-2347666
e info@commissiener.nl
w commissiener.nl