

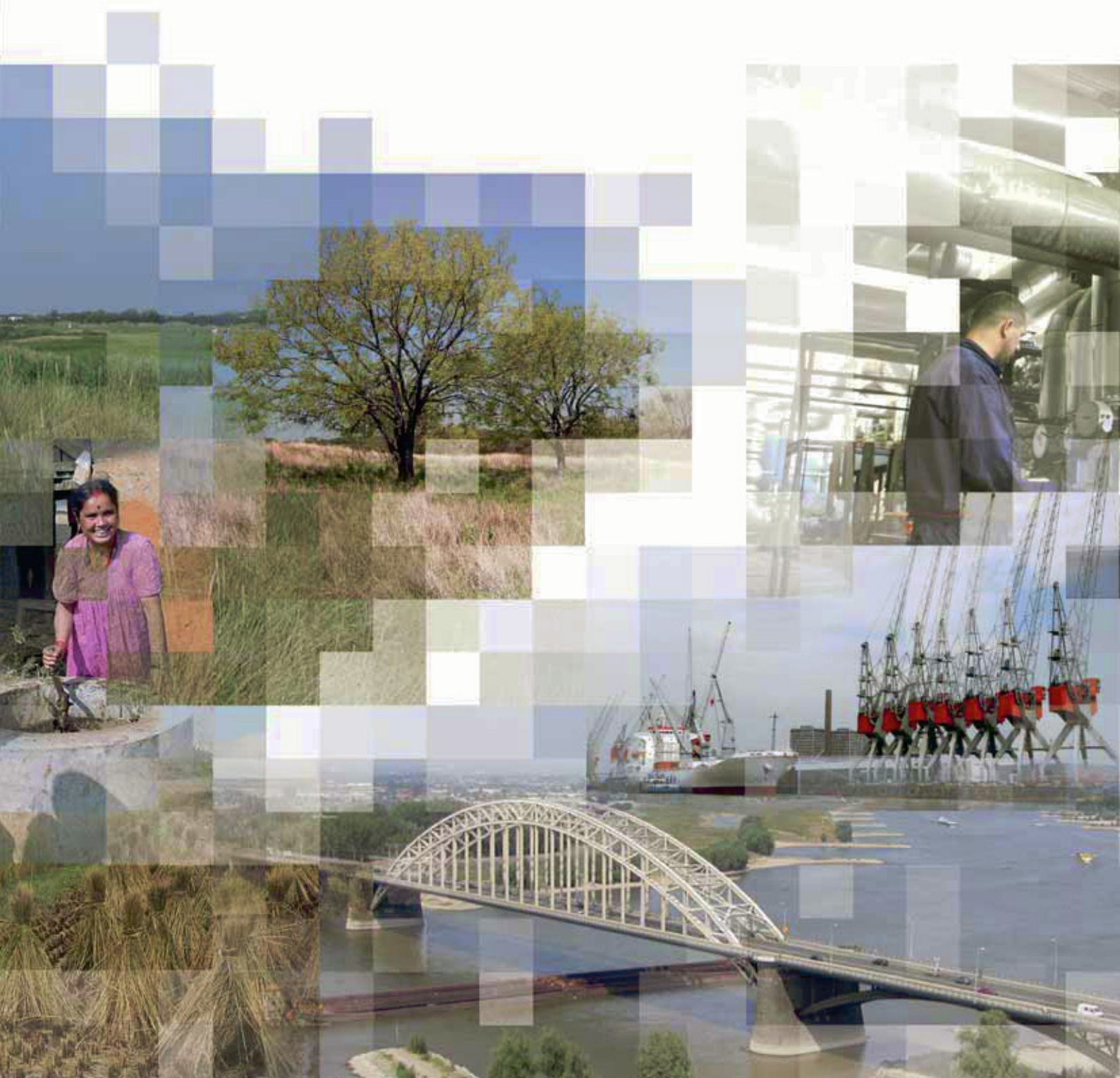


Commissie voor de
milieueffectrapportage

ProjectMER ZuidasDok

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

28 mei 2015 / rapportnummer 2866-86



1. Oordeel over het milieueffectrapport (MER)

De projectorganisatie Zuidasdok, een samenwerkingsverband van Rijkswaterstaat, ProRail en de gemeente Amsterdam, werkt de voorkeursbeslissing zoals eerder vastgelegd in de Structuurvisie Zuidasdok verder uit. Belangrijke onderdelen van deze voorkeursbeslissing zijn het vergroten van de capaciteit van de A10 van knooppunt De Nieuwe Meer tot en met knooppunt Amstel en het ondergronds brengen van de A10 ter hoogte van Zuidas. Tevens wordt het treinstation Amsterdam Zuid, inclusief stedelijk en regionaal openbaar vervoer, omgebouwd tot een openbaar vervoer terminal (OVT).

Voor de realisatie van deze ontwikkelingen is een ontwerp Tracébesluit (OTB) en een ontwerp bestemmingsplan (OBP) opgesteld. Ten behoeve van de besluitvorming daarover is een project-MER opgesteld. De minister van Infrastructuur en Milieu heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie') gevraagd het MER te toetsen.

In dit advies spreekt de Commissie¹ zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER

Het MER beschrijft de effecten van de verschillende onderdelen van het voornemen, de aanpassing van de A10, de uitbreiding van de OV-terminal (OVT) en de keerspoelen bij Diemen². Voor deze onderdelen zijn varianten op het voorkeursalternatief uitgewerkt.

De A10 en OVT grenzen direct aan elkaar in het plangebied van het Zuidasdok. De effecten van deze activiteiten zijn uitgebreid beschreven, zowel tijdens de realisatiefase, die naar verwachting zo'n 10 jaar gaat duren, als in de gebruiksfase. Het MER en met name de bijlage rapporten bevatten gedetailleerde informatie die inzichtelijk maakt wat de positieve en negatieve effecten zijn van het voornemen. Dit geeft een goed beeld van de impact van de verschillende ingrepen in de omgeving, zowel tijdens de realisatiefase als in de gebruiksfase.

De Commissie is van oordeel dat het MER voor de besluitvorming over het bestemmingsplan de essentiële informatie bevat.

Voor het vaststellen van het Tracébesluit is de Commissie van oordeel dat het MER en de Passende beoordeling nog niet de essentiële informatie bevatten waarmee het milieubelang voldoende wordt meegewogen bij de besluitvorming over het Tracébesluit. De tekortkoming heeft betrekking op de effecten van geluid en stikstofdepositie op een aantal Natura 2000-gebieden.

De Commissie adviseert de gesignaleerde tekortkomingen in een aanvulling op het MER en de Passende beoordeling uit te werken alvorens het Tracébesluit vast te stellen. Zij licht dit toe in hoofdstuk 2.

¹ De samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens vindt u in bijlage 1 bij dit advies of op www.commissiemer.nl

² Het besluit over de keerspoelen bij Diemen wordt in een andere besluitvormingstraject uitgewerkt. De Commissie heeft de effectbeschrijving zoals opgenomen in het MER wel beoordeeld, maar heeft het ontwerpbesluit dat hiervoor is opgesteld niet ontvangen en dus ook niet betrokken bij de toetsing. De Commissie adviseert in de besluitvorming over de keerspoelen bij Diemen de informatie zoals opgenomen in het MER te betrekken.

Het MER besteedt veel aandacht aan de realisatiefase van het project. De fysieke ruimte voor uitvoer van bouwwerkzaamheden is beperkt en het gebied wordt intensief gebruikt voor werken (kantoren), wonen en verkeer, daarom vragen de effecten van de bouwwerkzaamheden, tijdens de realisatiefase, bijzondere aandacht. Deze extra aandacht is noodzakelijk, omdat de aannemer met de gekozen aanbestedingsstrategie vooral in de realisatiefase keuzevrijheden heeft. Het is van belang voorafgaand aan de aanbesteding duidelijk aan te geven hoe het criterium 'complete stad in elke fase' wordt getoetst en hoe in de realisatiefase negatieve effecten op water, milieu, leefomgeving en natuur zoveel mogelijk kunnen worden beperkt. De informatie uit het MER kan hierbij worden ingezet. In hoofdstuk 3 gaat de Commissie hierop in en geeft ze aandachtspunten voor het vervoltraject.

2. Gesignaleerde tekortkomingen

2.1 Natuur

Geluid

In de Passende beoordeling zijn de effecten van geluid op natuur beoordeeld op basis van de toename van het verkeer. Daarbij is uitgegaan van de aanname dat een geluidtoename van minder dan 1 dB(A) geen effect heeft op gevoelige soorten (vogels zijn daarbij maatgevend). Hierbij is het uitgangspunt gehanteerd dat een toename van 1 dB(A) overeenkomt met een verkeerstoename van 30%. De maximale toename van verkeer op het wegennet in het studiegebied als gevolg van het voornemen bedraagt 6%. De conclusie in de Passende beoordeling is dan ook dat een toename van verstoring van geluidsgevoelige natuurwaarden in omliggende Natura 2000-gebieden of Beschermden Natuurmonumenten als gevolg van het voornemen niet aan de orde is en niet nader wordt beoordeeld.

De Commissie merkt op dat in de Passende beoordeling, indien sprake is van een toename van verkeer en geluid op Natura 2000 als gevolg van het voornemen ook gekeken moet worden naar de cumulatieve effecten. Hierbij moeten zowel de effecten van de autonome verkeersgroei als van reeds vastgestelde projecten worden betrokken. Daarnaast mogen ook de positieve effecten van geluidsmaatregelen uit de vastgestelde projecten worden betrokken in de analyse. Uit het MER en de Passende beoordeling blijkt dat de groei van het verkeer als gevolg van het voornemen, cumulatie en de autonome ontwikkelingen gezamenlijk meer dan 30% kan bedragen. Dit leidt mogelijk tot negatieve effecten voor beschermde soorten in Natura 2000 gebieden en Beschermden Natuurmonumenten. Informatie hierover ontbreekt echter in het MER en de passende beoordeling.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER, voorafgaand aan de besluitvorming, de beoordeling van de effecten van geluid op Natura 2000 gebieden nader uit te werken. Ga daarbij na waar in het studiegebied als gevolg van het voornemen de geluidsbelasting toeneemt. Indien sprake is van een toename ga dan na of dit op zichzelf of in cumulatie leidt tot negatieve effecten op Natura 2000 gebieden.

Cumulatieve effecten van stikstofdepositie

In de Passende beoordeling³ zijn de effecten van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden als gevolg van het voornemen bepaald zowel in de realisatiefase als de gebruiksfase. ⁴ Er is sprake van een toename op een aantal voor stikstofdepositie gevoelige gebieden. In hoofdstuk 7 van de Passende beoordeling is volgens de Commissie goed onderbouwd dat de effecten van het project niet leiden tot aantasting van natuurlijke kenmerken. Per habitattypen is gekeken naar de huidige staat van instandhouding, beheermaatregelen en consequenties van de toename als gevolg van het voornemen.

De Passende beoordeling bevat ook een cumulatieanalyse. De Commissie merkt op dat daarin niet inzichtelijk is gemaakt, hoe voor andere projecten dan wegenprojecten⁵ deze analyse is uitgevoerd. De Passende beoordeling bevat namelijk een bijlage 5 met een gedegen inventarisatie van cumulatieve projecten, maar hoe op basis van deze lijst tot de conclusie in de Passende beoordeling is gekomen is niet navolgbaar.⁶

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER voorafgaand aan de besluitvorming toe te lichten hoe de cumulatieve effecten zijn meegenomen en hoe tot de conclusies in de Passende beoordeling is gekomen. Indien blijkt dat sprake is van toename van stikstofdepositie als gevolg van cumulatie geef dan aan of dit leidt tot aantasting van natuurlijke kenmerken.

De Commissie wijst erop dat de Programmatische aanpak Stikstofdepositie (PAS) naar verwachting binnenkort inwerking zal treden en dat het project Zuidasdok daarin is opgenomen als prioritair project. Indien het project gebruik maakt van de mogelijkheden die de PAS biedt adviseert de Commissie om in de aanvulling op het MER voorafgaand aan het Tracébesluit aan te geven hoe het project in de PAS is opgenomen en of deze uitgangspunten overeenkomen met het besluit.

3. Aanbevelingen en aandachtspunten voor de (vervolg-)besluitvorming.

De Commissie beoogt met onderstaande aanbevelingen een bijdrage leveren aan de kwaliteit van de verdere besluitvorming. De opmerkingen in dit hoofdstuk hebben geen betrekking op essentiële tekortkomingen.

³ In de Passende beoordeling zijn de stikstofeffecten beschouwd op de Natura 2000 gebieden, Polder Westzaan, Wormeren Jisperveld & Kalverpolder, Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske, Naardermeer en Oostelijke Vechtplassen, alsmede op 12 Beschermden Natuurmonumenten.

⁴ Op basis van de tekst op pagina 20 van de Passende beoordeling kan de Commissie niet afleiden of de effecten tijdens de realisatie fase daadwerkelijk zijn meegenomen. De Commissie adviseert dit bij het Tracébesluit toe te lichten. Zij merkt op dat de conclusie dat de effecten tijdens realisatiefase niet groter zullen zijn dan tijdens gebruiksfase goed is onderbouwd.

⁵ In de Passende beoordeling wordt op pagina 50 terecht opgemerkt dat andere wegenprojecten al cumulatief zijn meegenomen in de verkeerscijfers.

⁶ De Passende beoordeling zegt hierover in paragraaf 7.5 pagina 51 "Ook in combinatie met andere projecten en plannen (zie Bijlage 5) heeft het project Zuidasdok geen (significant) negatieve effecten tot gevolg." De Commissie merkt op dat deze conclusie echter op geen enkele manier wordt onderbouwd.

3.1 Referentiesituatie

Het MER beschrijft twee referentiesituaties A en B. Een referentie A, waarin de in bestemmingsplannen verankerde ontwikkelingen in het studiegebied zijn opgenomen, deze referentie is de voor de m.e.r.-systematiek gebruikelijke referentie. Daarnaast is een referentie B uitgewerkt, daarin zijn de nog niet in de bestemmingsplannen verankerde ontwikkelingen tot 2030 in het studiegebied (de zogenaamde Zuidas Flanken) meegenomen.

Voor verkeer worden de effectscores in het MER alleen in beeld gebracht ten opzichte van referentie B. Voor geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid zijn de effecten wel afgezet tegen referentiesituatie A en B.

Referentiesituatie B maakt voor de verkeerseffecten inzichtelijk hoe de realisatie van het Zuidasdok zich verhoudt tot het totale bouwprogramma van de Zuidas Flanken en welke aanvullende maatregelen ten behoeve van dit programma nodig zijn. In de referentie zitten daarmee ontwikkelingen die nog niet formeel zijn vastgesteld.

In de verkeerskundige rapportage staat dat de uitgangspunten van de verkeersmodellen volgens het GE-scenario 'goed overeenkomen' met referentie B. De Commissie merkt op dat referentie A geen rol meer lijkt te spelen in de effectbeoordeling voor verkeer. Deze aanpak is niet in lijn met de notitie R&D en de m.e.r.-systematiek, waarin referentie A was benoemd als referentie voor het MER.

De Commissie vindt dit echter niet onoverkomelijk, omdat het MER de effecten van het voornemen correct beschrijft. Voor een zuivere effectbeschrijving is het relevant dat prognoses voor referentie en alternatieven dezelfde (ruimtelijke/demografische/economische) uitgangspunten hanteren. En dat is hier het geval. Het GE-scenario referentie B is daarbij als maximale invulling te beschouwen.

3.2 Leefomgeving

De Commissie concludeert dat de effectbeschrijvingen voor de aspecten die relevant zijn voor leefomgeving volledig en correct zijn uitgevoerd. Op basis van de uitvoerige achtergrondstudies zijn de uitkomsten ook verifieerbaar. De effectbeoordeling in het MER is kwalitatief gepresenteerd. De informatie is daarbij in het algemeen gebaseerd op kwantitatieve achtergrondinformatie.

De Commissie merkt wel op dat deze presentatie in het hoofdrapport MER beperkte toegevoegde waarde oplevert voor besluitvormers en belanghebbenden. Dit wordt veroorzaakt doordat de effectscores:

- voor geluid, lucht en externe veiligheid een overall/totaal score geven. De effecten zijn in het studiegebied gesaldeerd en een plus op de ene plek wordt 'weggestreept' tegen een min op een andere plek, de totale score komt dan in een aantal gevallen uit op 0, wat suggereert dat er geen positieve of negatieve effecten zouden optreden. De scores maken niet inzichtelijk waar in het studiegebied lokaal de milieusituatie verslechtert of verbetert.
- niet worden ondersteund door duidelijke illustraties of kaartmateriaal. Het kaartmateriaal in het hoofdrapport MER is slecht leesbaar en geeft geen duidelijk beeld van het voornemen en de (lokale) milieueffecten van het alternatief en de verschillende varianten.

De Commissie merkt op dat de bijlagen met achtergrondrapporten en onderzoeken wel inzichtelijk maken waar de milieusituatie in het studiegebied verbetert en waar deze verslechtert. Dit wordt ook duidelijk gemaakt met cijfers, berekeningen, figuren en kaartmateriaal, bijvoorbeeld met contourenkaarten voor geluid en luchtkwaliteit. Daaruit blijkt duidelijk dat ter hoogte van de tunnel bij de Zuidas het woon- leefmilieu aanzienlijk verbetert en dat ter hoogte van de wegverbreding, waar alleen de wettelijk noodzakelijke maatregelen worden getroffen, de situatie door de autonome ontwikkeling en het voornemen, ondanks de maatregelen, niet zal verbeteren. Ook wordt inzicht gegeven in de effecten rondom de tunnelmonden.

- De Commissie adviseert bij het Tracébesluit nadrukkelijker aan te geven hoe en waar de positieve en negatieve effecten in het studiegebied optreden door gebruik te maken van de beschikbare kwantitatieve gegevens samen met het kaartmateriaal en de figuren uit de bijlagerapporten.

3.3 Ruimtelijke kwaliteit

Het MER besteedt terecht veel aandacht aan de ruimtelijke kwaliteit van het plangebied in samenhang met de omgeving. Daarbij zijn twee sporen bewandeld een toets op doelbereik en een beschrijving van de effecten. Ten eerste is het voornemen expliciet getoetst aan de doelen van de 'Inpassingsvisie' zoals in het 'Ambitiedocument Zuidasdok' geformuleerd. Daaruit komt naar voren dat het voornemen over het geheel genomen bijdraagt aan de geformuleerde doelen voor ruimtelijke kwaliteit. Ten tweede zijn de gevolgen beschouwd van het voornemen op de huidige ruimtelijke kwaliteit in brede zin, gebaseerd op een ruimtelijke analyse van de huidige situatie. Op grond van deze analyse is de conclusie dat de realisering van de verbrede A10 negatieve gevolgen heeft voor het aspect historische geografie en het aspect landschappelijke kenmerken.

De Commissie constateert dat beide bovengenoemde sporen relatief onafhankelijk van elkaar tot stand zijn gekomen. Een meer samenhangende benadering in het MER, waarin de analyse van de huidige situatie vanaf het begin gekoppeld is aan de ambities voor ruimtelijke kwaliteit, en waarin de effecten van het voornemen vanuit beide sporen zouden zijn gebundeld, had naar de mening van de Commissie tot een sterkere presentatie geleid richting bestuur en insprekers.

- De Commissie adviseert om bij het Tracébesluit (visueel) inzichtelijk te maken, hoe de ambities en doelstellingen voor nieuwe ruimtelijke kwaliteit zich verhouden tot het (beperkt) negatieve effect op de bestaande ruimtelijke kwaliteit.

3.4 Water

Na realisatie (gebruiksfase)

De effecten van het project Zuidasdok, zonder maatregelen, worden als negatief tot zeer negatief beoordeeld (samenvatting MER, pagina 22). De effecten worden veroorzaakt door:

- de aanleg van de tunnel, waardoor de natuurlijke noord-zuid stroming van het grondwater wordt geblokkeerd;
- het dempen van sloten en het verleggen van waterpartijen, waardoor de afstroming van het grondwater wordt beperkt;
- het vergroten van het aandeel verhard oppervlak, waarbij door de beperkte ruimte binnen het projectgebied er onvoldoende mogelijkheden zijn om watercompensatie te realiseren.

Op grond van de uitgevoerde onderzoeken en analyses, wordt op basis van expert judgement, geoordeeld dat deze effecten met mitigerende en compenserende maatregelen grotendeels kunnen worden voorkomen.

In de achtergrondrapporten⁷ zijn kwantitatieve gegevens verzameld en mogelijke maatregelen doorgerekend. De uiteindelijke eisen zullen volgen uit de watervergunning, waarbij de aannemer zijn ontwerp zo zal moeten dimensioneren dat hij aan deze eisen voldoet. Voor watercompensatie dienen ook maatregelen in aangrenzende gebieden te worden gerealiseerd. Een aantal waterhuishoudingsmaatregelen zijn opgenomen in het OTB (Deel I Besluit, artikel 11, blz 14-15). In het OTB is echter niet aangegeven wanneer deze maatregelen gerealiseerd moeten zijn om de effecten te kunnen mitigeren.

- De Commissie adviseert aan te geven welke compenserende en mitigerende maatregelen voor water als (minimum)eisen worden meegenomen in de vraagspecificatie en welke maatregelen als EMVI-criteria worden meegegeven in de aanbesteding. Geef aan op welke momenten hierover wordt besloten en hoe deze besluitvorming transparant plaatsvindt.

Tijdens realisatie

De effecten tijdens de realisatie van het project Zuidasdok zijn vergelijkbaar met de effecten na realisatie. In aanvulling daarop zal tijdens realisatie ook een effect optreden van noodzakelijke bemalingen. Dit zal het grootst zijn bij aanleg van een tunnel in den droge. In de samenvatting van het Achtergrondrapport water wordt een aantal risico's tijdens de bouw genoemd. De aannemer zal verantwoordelijk zijn voor het beperken van mogelijke effecten binnen de eisen van de watervergunning. Van belang hierbij is de planning van diverse werkzaamheden en het treffen van de noodzakelijke mitigerende en compenserende maatregelen. Zie voor een nadere toelichting hierop en advies voor de vervolgbesluitvorming paragraaf 3.6 "mitigerende maatregelen" van dit advies.

3.5 Luchtkwaliteit

De Commissie constateert dat het onderzoek naar het effect op de luchtkwaliteit niet is gebaseerd op de meest actuele gegevens⁸. De Commissie merkt op dat indien wordt uitgegaan van de actuele gegevens de conclusies echter niet zullen veranderen.

⁷ De Commissie heeft een aantal achtergrondrapporten over het watersysteem ontvangen van Rijkswaterstaat die zij heeft betrokken bij de toetsing, zie bijlage 1 van dit advies voor een overzicht van de documenten.

⁸ Monitoringstool 2013, voor de huidige situatie is uitgegaan van het jaar 2012, i.p.v. Monitoringstool 2014, huidige situatie is 2014

- De Commissie adviseert dit bij het Tracébesluit toe te lichten.

3.6 Mitigerende maatregelen

Het MER beschrijft de grenzen van de milieueffecten zoals die zullen optreden in de worst case situatie op basis van het referentie-ontwerp. De effecten van de mitigerende maatregelen en optimalisaties zijn daarbij niet afzonderlijk in beeld gebracht. Dit komt doordat een aantal mitigerende maatregelen onderdeel is van het voornemen. In het Tracébesluit worden nog een aantal geluidmaatregelen (geluidschermen) aanvullend op de wettelijke eisen uitgewerkt.⁹

De Commissie constateert dat het MER niet eenduidig inzicht geeft in de manier waarop bij de uitvoering de ambities voor ruimtelijke kwaliteit, water en trillingen worden waargemaakt. Er worden wel mitigerende en compenserende maatregelen genoemd, en voor de uitwerking daarvan wordt doorverwezen naar de watervergunning en het uitvoeringsplan van de aannemer. Uit het MER komt niet naar voren welke maatregelen daarbij 'zeker' zijn en welke facultatief.

- De Commissie adviseert duidelijk aan te geven welke maatregelen in het TB, BP en bestuursovereenkomst¹⁰ worden vastgelegd en welke maatregelen worden doorgeschoven naar de aanbesteding als vraagspecificatie (eisen en proces) of als verdergaande maatregelen in de vorm van EMVI-criteria.

De vrijheden en keuzes die bij de aannemer worden neergelegd zitten vooral in de realisatiefase. De Commissie concludeert dat daar dus de winst is te behalen in het beperken van hinder tijdens de realisatiefase.

- De Commissie adviseert gebruik te maken van de informatie die het MER biedt in hoofdstuk 11 'beschrijving van de effecten tijdens realisatie' om effecten tijdens de realisatie te beperken. Deze informatie kan worden ingezet als minimum uitgangspunt voor de effecten die mogen optreden. Daar waar mogelijkheden zijn, kan het wettelijk kader zoals beschreven in het MER worden aangescherpt. Dit heeft bijvoorbeeld betrekking op hinder tijdens de realisatie zoals voorgeschreven in de:
 - geluidnormen ten aanzien van de bouw van de tunnel;
 - geluidnormen ten aanzien van de inzet van materieel;
 - optimalisering van de sociale veiligheid van tijdelijke loop- en fietsroutes, bijvoorbeeld door verlichting;
 - maximaal toegestane optredende verdroging/vernatting aan de noord-/zuidzijde van de te realiseren tunnel;
 - maximale aantallen vrachtautoverplaatsingen voor aan- en afvoer van materialen tijdens de spitsen.

⁹ Dit is door de initiatiefnemer medegedeeld tijdens een toelichting op het project die zij op 19-3-2015 aan de Commissie hebben gegeven.

¹⁰ Rijkswaterstaat heeft aangegeven dat in deze overeenkomst een aantal extra geluidsschermen zullen worden opgenomen.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER

Initiatiefnemer: projectorganisatie Zuidasdok, een samenwerkingsverband van Rijkswaterstaat West-Nederland Noord, ProRail en de gemeente Amsterdam (coördinerend bevoegd gezag) Rijkswaterstaat

Bevoegd gezag: Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM), Directoraat-generaal Bereikbaarheid voor het Tracébesluit en de gemeenteraad van Amsterdam voor het bestemmingsplan.

Ministerie van IenM treedt op als coördinerend bevoegd gezag.

Besluit: vaststellen van Tracébesluit en vaststellen en/of wijzigen van bestemmingsplan.

Categorie Besluit m.e.r.: de wijziging van de hoofdinfrastructuur is m.e.r.-beoordelingsplichtig op basis van activiteit D1.1

Activiteit:

Het voornemen bestaat uit de volgende onderdelen:

- capaciteit A10 vergroten, ontvlechten en deels in tunnel;
- capaciteit stationshal, -passage vergroten;
- volwaardige aanlanding NoordZuidlijn;
- nieuwe metroperrons en verbreden treinperrons;
- bus- en tramhaltes nabij metro en trein;
- fietsenstallingsplaatsen;
- extra openbare ruimte;
- extra fietsverbinding;
- verbetering leefomgevingscondities voor woningbouw;
- keersporen Diemen.

Bijzonderheden:

geen

Procedurele gegevens:

kennisgeving MER in de Staatscourant van: 11 maart 2015

ter inzage legging MER: 12 maart t/m 22 april 2015

aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 5 februari 2015

toetsingsadvies uitgebracht: 28 mei 2015

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

dhr. ir. J.J. Bakker

dhr. drs. R. Meeuwsen (secretaris)

dhr. ir. H. Otte

mw. drs. J.G.M. van Rhijn (voorzitter)

dhr. ir. H.T. Sman

dhr. ir. P.P.A. van Vugt

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in het besluit. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.7 dan wel 7.23 van de Wet milieubeheer, en van eventuele documenten over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, vóór het besluit wordt genomen. Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. De Commissie richt zich in het advies dus op hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie www.commissiemer.nl op de pagina *Commissie m.e.r.*

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advies:

- Ontwerptracébesluit Zuidasdok (maart 2015)–inclusief:
 - Akoestisch onderzoek Hoofrapport
 - Akoestisch onderzoek Deelrapport Specifiek
 - Akoestisch onderzoek Deelrapport Specifiek
 - Akoestisch onderzoek Deelrapport Algemeen
 - Landschapsplan
 - Tunnelveiligheidsplan
 - Integraal veiligheidsplan
 - Milieueffectrapport
 - Passende Beoordeling Natura 2000-gebieden en toetsing beschermde natuurmonumenten
- Milieueffectrapport Zuidasdok (maart 2015)
- Bijlagenrapport bij het milieueffectrapport Zuidasdok (maart 2015)–inclusief:
 - Trechteringsdocument
 - Wegverkeer
 - Openbaar vervoer en langzaam verkeer
 - Verkeersveiligheid
 - Geluid
 - Trillingen spoor
 - Luchtkwaliteit
 - Externe veiligheid
 - Sociale veiligheid
 - Duurzaamheid en klimaat
 - Water
 - Bodem
 - Landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit

- Archeologie
 - Natuur en ecologie
 - Nota van beantwoording
- Ontwerpbestemmingsplan Zuidasdok regels, inclusief ontwerpbesluit hogere waarden (niet gedateerd)
- Landschapsplan Zuidasdok (maart 2015)
- Ambitiedocument Zuidasdok (1 april 2014)
- Startnotitie en variantenstudie regionale waterkering zuidas en zuidasdok, IBZ, 28 augustus 2014
- Effectrapportage grondwater ZuidasDok, Gemeente Amsterdam Ingenieursbureau, 1 oktober 2012
- Rapport Groeiend grondwatermodel Zuidas, Gemeente Amsterdam Ingenieursbureau, februari 2011
- Rapport Verzilting van het Nederlandse grondwatersysteem, Deltares, 2009
- Rapport Geohydrologisch voor onderzoek, IBZ, 2 oktober 2013

De Commissie heeft geen zienswijzen of adviezen via bevoegd gezag ontvangen.

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
ProjectMER ZuidasDok

ISBN: 978-90-421-4094-3



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E mer@eia.nl

W www.commissiemer.nl

