



Commissie voor de  
**milieueffectrapportage**

## Verbinding A8/A9

Tussentijds toetsingsadvies over het milieueffectrapport

6 juli 2016 / projectnummer: 2977





# 1. Oordeel over het milieueffectrapport (tussentijds toetsingsadvies)

Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Holland, de stadsregio Amsterdam en de gemeenten Zaanstad, Uitgeest, Heemskerk, Beverwijk en Velsen willen de bereikbaarheid en de leefbaarheid rondom de woongebieden van Krommenie, Wormerveer en Assendelft verbeteren en zien daarbij een nieuwe wegverbinding tussen de A8 en de A9 als kansrijke oplossing. Als onderdeel van de Planstudie Verbinding A8-A9<sup>1</sup> wordt de procedure van milieueffectrapportage voor een plan (plan-m.e.r.) doorlopen ten behoeve van de besluitvorming over het nog op te stellen provinciaal inpassingsplan.

Op 5 april 2016 hebben Gedeputeerde Staten ingestemd met de vervolgaanpak om voor de twee meest kansrijke alternatieven (alternatieven 2 en 5) aanvullend onderzoek te doen. Vervolgens zal de planstudie worden afgerond en de keuze gemaakt worden voor het voorlopig voorkeursalternatief.

Het bevoegd gezag, de provincie Noord-Holland, heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie')<sup>2</sup> gevraagd een tussentijdse toets uit te voeren op de m.e.r.-informatie die tot nog toe beschikbaar is.<sup>3</sup> Op basis van het definitieve milieueffectrapport (MER) zal het bevoegd gezag aan de Commissie m.e.r. een eindadvies vragen dat voortborduurt op dit tussentijdse advies.

Het MER heeft op dit moment een heldere structuur en is goed leesbaar, al bevat het enkele redactionele onvolkomenheden.<sup>4</sup>

**De Commissie is van oordeel dat het nu voorliggende MER voldoende informatie biedt om te besluiten welke alternatieven verder moeten worden uitgewerkt. Gelet op de voorliggende effectanalyse- en beoordeling adviseert de Commissie echter ook het derde alternatief (Golfbaan) uit te werken.**

De Commissie adviseert bovendien om de alternatieven in de uitwerking te optimaliseren door middel van de beschreven beschikbare en in het vervolgtraject eventueel nog nader te bepalen mitigerende maatregelen, en ze vervolgens met elkaar te vergelijken. Omdat niet voor ieder alternatief dezelfde hoeveelheid maatregelen beschikbaar is, dient de vergelijking plaats te vinden nadat de optimalisatie met mitigerende maatregelen heeft plaatsgevonden. Ook vraagt de Commissie in de vervolgitwerking aandacht voor de toekomstbestendigheid van de verschillende alternatieven, waarbij ook de aanpak van het klaverblad bij Zaandam moet worden meegenomen.

In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar oordeel toe.

---

<sup>1</sup> Planstudie Verbinding A8-A9, Tauw, 25 maart 2016. Deze valt uiteen in de onderdelen Samenvatting, Deel A: hoofdlijnen van het onderzoek, en Deel B.

<sup>2</sup> De samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. Projectstukken, voor zover digitaal beschikbaar, vindt u door op [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) projectnummer 2977 in te vullen in het zoekvak.

<sup>3</sup> Het plan-MER is geïntegreerd in de Planstudie Verbinding A8-A9.

<sup>4</sup> Zo zijn in tabel 4.1 en 5.1 foutieve waarden opgenomen voor het aantal geluidbelaste woningen ( $L_{den} > 50$  dB). In figuur 5.1 van het externe-veiligheidsrapport en figuur 6.1 van Deel B van het plan-MER is een verkeerde legenda geplaatst, waarbij alternatief 2 en alternatief 3, 4 en 5 zijn omgedraaid.

## 2. Toelichting op het advies

De Commissie heeft het MER en bijbehorende onderzoeksrapporten ontvangen en betrokken bij haar advies. De Provincie Noord-Holland heeft de Commissie gevraagd in haar tussentijdse toets speciaal aandacht te besteden aan de volgende vragen:

- Is de beschikbare informatie, zowel ten aanzien van het onderzoeksproces als de onderzoeksresultaten, volledig, navolgbaar en consistent om te kunnen besluiten om de twee meest kansrijke alternatieven (alternatief 2: Nulplus en alternatief 5: Heemskerk) nader te onderzoeken?
- Welke aspecten zouden in het nadere onderzoek naar alternatief 2 en 5 terug moeten komen? De provincie geeft daarbij aan dat beide alternatieven gedetailleerder in beeld worden gebracht, waar mogelijk worden geoptimaliseerd en beoordeeld op de doelstellingen uit de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). Voor alternatief 2 zal vooral worden onderzocht of de bijdrage aan de bereikbaarheidsdoelstellingen kan worden vergroot en voor alternatief 5 of, en zo ja, welke inpassingsmogelijkheden gewenst zijn. Voor beide alternatieven wordt een volledige MKBA opgesteld.
- Is de in de NRD geformuleerde doelstelling (10–20% verbetering uitgedrukt in DALY's) ten aanzien van gezondheid, nu deze niet haalbaar blijkt, te optimistisch ingeschat of is de gehanteerde onderzoeksmethode wellicht niet de juiste? De Provincie constateert dat een groot gebied (met veel woningen) in de berekening is meegenomen en suggereert om in het vervolgonderzoek een kleiner gebied mee te nemen.

Deze vragen worden achtereenvolgens in de volgende paragrafen behandeld. In de laatste paragraaf (2.4) gaat de Commissie in op opmerkingen over de planstudie die niet direct verband houden met de hiervoor genoemde vragen.

### 2.1 Keuze voor uit te werken alternatieven

De Provincie heeft ervoor gekozen om van de beschreven alternatieven uitsluitend de alternatieven 2 (Nulplus) en 5 (Heemskerk) verder uit te werken, omdat deze als de meest kansrijke alternatieven worden gezien.

Uit de planstudie blijkt echter dat alternatief 3 (Golfbaan) op basis van de partiële MKBA, ondanks de hoge kosten, de meeste baten en de hoogste kosten-batenverhouding heeft in het scenario met de hoge verkeersgroei (GE-scenario). Bovendien scoort dit alternatief ten opzichte van de andere alternatieven met nieuwe infrastructuur het hoogst als het gaat om ruimtelijke kwaliteit en de landbouw. Ten aanzien van de stikstofbelasting op het Natuurnetwerk Nederland (hierna: NNN) scoort dit alternatief ook aanzienlijk gunstiger. Verder verwacht de Commissie dat door middel van mitigatie relevante winst kan worden behaald voor dit alternatief voor het aspect geluid. Gelet op al deze argumenten adviseert de Commissie om dit alternatief ook mee te nemen in de vervolgitwerking van het MER.

### 2.2 Te onderzoeken aspecten in het MER

#### 2.2.1 Mitigerende maatregelen

Uit de planstudie blijkt dat voor een aantal alternatieven nog mitigerende maatregelen kunnen worden genomen die negatieve effecten kunnen voorkomen dan wel verminderen. Niet voor ieder alternatief zijn de mogelijkheden voor en de effecten van mitigatie even groot. De

Commissie adviseert om deze maatregelen mee te nemen bij de effectbeoordeling in de vervolgitwerking.

Naast de in de planstudie genoemde mitigerende maatregelen adviseert de Commissie om ook in te gaan op de mogelijke verbetering van alternatief 2 door langere overkappingen of tunnels te bouwen. Beschrijf de consequenties hiervan (onder andere veiligheidsmaatregelen en gevolgen voor de capaciteit).

Voor de al genoemde mitigerende maatregelen adviseert de Commissie om specifiek in te gaan op:

- de mogelijke geluidsmaatregelen bij de aantakking van alternatieven 3 en 5 op de A9;
- de mogelijke maatregelen ter voorkoming of vermindering van de doorsnijding van het NNN in alternatieven 3 en 5, door bijvoorbeeld een deel van de weg via palen over het NNN te leiden;
- de mitigerende maatregelen ten aanzien van stikstofdepositie op de daarvoor gevoelige natuur in nabijgelegen Natura 2000-gebieden, Beschermde natuurmonumenten en het NNN; gezien de mogelijke doorwerking van deze maatregelen op het oordeel.

### 2.2.2 Toekomstbestendigheid

Ten aanzien van het aspect bereikbaarheid merkt de Commissie op dat het deelaspect toekomstbestendigheid nadere aandacht verdient: in hoeverre zullen de maatregelen ook op de langere termijn voldoende zijn om een verkeerstoename te verwerken? Het gaat immers om potentieel ingrijpende maatregelen die omvangrijke investeringen met zich brengen. De Commissie adviseert daarom om in de vervolgitwerking aan te geven welke reservecapaciteit de alternatieven nog omvatten voor eventuele verdere groei na 2030. Daarbij is het noodzakelijk om de te verwachten verkeersintensiteiten mee te nemen die ontstaan als het verkeersknelpunt van het klaverblad bij Zaandam wordt aangepakt. Het ligt immers voor de hand dat het oplossen van dit knelpunt tot meer verkeer leidt in het plangebied.

Daarnaast constateert de Commissie dat een duidelijke definitie van (netwerk)robustheid ontbreekt. De robustheid is in het huidige MER tamelijk arbitrair berekend: het effect op de reistijden op enkele relaties in alternatief 2 wordt vergeleken met die in alternatief 5, in het geval de Wijkertunnel in één richting is afgesloten. Daarbij lijken de gekozen relaties gedeeltelijk via dezelfde wegvakken te lopen en is niet gewogen naar de omvang van de relaties.<sup>5</sup> Gelet hierop adviseert de Commissie om in de vervolgitwerking het afsluiten van de verschillende toegangswegen tot het studiegebied voor alle relevante alternatieven te onderzoeken.

### 2.2.3 Weging deelaspecten

In bijlage 1 van de samenvatting is een overzichtelijke tabel opgenomen met zowel de beoordelingscriteria voor het doelbereik als voor de effectbeoordeling. Daarbij valt op dat de doelen en thema's worden onderverdeeld in verschillende deelaspecten, zonder dat een weging plaatsvindt van het belang van deze deelaspecten. Dit leidt ertoe dat alle verschillende deelaspecten eenzelfde gewicht hebben bij de belangenafweging. Zo lijken 'Gezondheid' en 'Barrièrewerking' even belangrijk voor het doel 'Leefbaarheid'. Hetzelfde geldt voor de 'Universele waarden Stelling van Amsterdam' en 'Recreatie' bij het thema 'Ruimtelijke kwaliteit'. Uit de achterliggende stukken kan echter worden afgeleid dat hier wel degelijk verschillen in be-

---

<sup>5</sup> Zie Planstudie deel B, blz. 44 e.v.

staan. Voor de 'Universele waarden Stelling van Amsterdam' is bijvoorbeeld een aparte Heritage Impact Assessment opgesteld om de effecten van de alternatieven op het werelderfgoed te beoordelen.

Gelet hierop adviseert de Commissie om in de vervolgitwerking<sup>6</sup> de verschillende deelaspecten te wegen en in beeld te brengen, zodat in de besluitvorming het relatieve gewicht van alle aspecten kan worden meegenomen.

## 2.3 Gezondheid

Ten aanzien van gezondheid kent het project een apart doel: een afname van de levensjaren gecorrigeerd voor beperkingen (Disability-adjusted life years, ook wel DALY's) van minimaal 10%. De Provincie Noord-Holland constateert dat deze doelstelling in geen van de alternatieven wordt gehaald. Met de Provincie Noord-Holland merkt de Commissie op dat de gehanteerde onderzoeksmethode uitgaat van een omvangrijk onderzoeksgebied. Dat heeft gevolgen voor de uitkomsten van het onderzoek: er zijn teveel wegen in het gebied waarvoor geen effect optreedt. Anders dan verwacht leidt dit ertoe dat de aanleg van nieuwe infrastructuur niet tot grote effecten leidt. Om bij de berekening van DALY's inzicht te krijgen in de gezondheidseffecten, verdient het de voorkeur om het studiegebied te beperken tot dat gebied waar relevante effecten zijn te verwachten.

In de voorliggende situatie zijn de effecten op gezondheid met name gerelateerd aan het aspect verkeerslawaaï. Als het studiegebied wordt beperkt tot die locaties waar relevante wijzigingen in geluidbelasting optreden (bijvoorbeeld minimaal 20% afname en/of 30% toename van de verkeersintensiteit<sup>7</sup>), zullen de effecten op gezondheid in de relevante gebieden meer onderscheidend in beeld worden gebracht.

De Commissie adviseert om in de vervolgitwerking het studiegebied hierop aan te passen. Overigens is hiermee niet gezegd dat de doelstelling (afname van de DALY's van minimaal 10%) dan wordt bereikt.

## 2.4 Overige opmerkingen

In de planstudie worden vier verschillende verkeersmodellen gehanteerd om de te verwachten verkeersontwikkeling te berekenen.<sup>8</sup> De Commissie adviseert om in de vervolgitwerking een beschouwing op te nemen over de meest waarschijnlijke verkeersontwikkeling op basis van de vier gehanteerde verkeersmodellen en deze te gebruiken voor de bepaling van de daarvan afgeleide milieueffecten.

---

<sup>6</sup> De Commissie verwacht niet dat de weging voor de keuze van de nu uit te werken alternatieven tot een ander oordeel leidt.

<sup>7</sup> Een dergelijke af- en toename resulteert in verschil in geluidbelasting van minimaal 1 dB.

<sup>8</sup> Zie bijvoorbeeld tabellen 2.1 en 2.2 van de planstudie Deel A.

## **BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER**

**Initiatiefnemer:** de gemeenten Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest, Velsen en Zaanstad, het college van gedeputeerde staten van de provincie Noord-Holland en de Stadsregio Amsterdam

**Bevoegd gezag:** Provinciale staten van Noord-Holland

**Besluit:** vaststellen van een provinciaal inpassingsplan

**Categorie Besluit m.e.r.:** C1.2

**Activiteit:** De provincie Noord-Holland, de stadsregio Amsterdam en de gemeenten Zaanstad, Uitgeest, Heemskerk, Beverwijk en Velsen willen de bereikbaarheid en de leefbaarheid rond de woongebieden van Krommenie, Wormerveer en Assendelft verbeteren door een nieuwe weg aan te leggen tussen de A8 en de A9. Deze nieuwe weg wordt vastgelegd in een provinciaal inpassingsplan. De provincie Noord-Holland heeft de Commissie gevraagd een tussentijds oordeel te geven over de afweging van alternatieven die in het milieueffectrapport onderzocht zullen worden.

**Bijzonderheden:** Het advies betreft een tussentijds advies van de Commissie op de tot nu toe beschikbare informatie.

### **Procedurele gegevens:**

Adviesaanvraag advies reikwijdte en detailniveau: 4 september 2014

Advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 27 november 2014

Aanvraag tussentijds toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 6 april 2016

Tussentijds toetsingsadvies uitgebracht: 6 juli 2016

### **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. ing. E.H.A. de Beer

dhr. mr.drs. G.A.J.M. Hoevenaars (secretaris)

dhr. mr. C.Th. Smit (voorzitter)

dhr. ir. J. Termorshuizen

dhr. dr. N.P.J. de Vries

### **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: <http://www.commissiemer.nl/advisering/watbiedtdecommissie>

**Betrokken documenten:**

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advies:

- Rapportage planstudie Verbinding A8–A9, Deel A: hoofdlijnen van het onderzoek, Tauw BV, 25 maart 2016;
- Rapportage planstudie Verbinding A8–A9, Deel B: de onderzoeksresultaten, Tauw BV, 25 maart 2016;
- Samenvatting Planstudie Verbinding A8–A9, Tauw BV, 25 maart 2016;
- Partiële maatschappelijke kosten–batenganalyse van de verbinding A8–A9, Decisio, 3 maart 2016;
- Economische Effecten Verbinding A8–A9, Decisio, 3 maart 2016;
- Planstudie A8 – A9, stappen 1/2 Rapportage Luchtkwaliteit, Goudappel Coffeng, 19 januari 2016;
- Planstudie A8 – A9, stappen 1/2 Rapportage Gezondheid, Goudappel Coffeng, 19 januari 2016;
- Planstudie A8 – A9, stappen 1/2 Rapportage Geluid, Goudappel Coffeng, 19 januari 2016;
- Planstudie A8 – A9, stap 1 Rapportage Verkeer, Goudappel Coffeng, 19 januari 2016;
- Analyse verkeersafwikkeling verbinding A8 – A9, Analyse van de verschillende alternatieven door middel van microsimulatie, Goudappel Coffeng, 23 maart 2016;
- Voorzet voor landschapsanalyse, inpassingsvoorstellen, nulplusopties, A8–A9, Bureau Nieuwe Gracht, 20 augustus 2015;
- Werelderfgoed Stelling van Amsterdam, Heritage Impact Assessment, Landgoed–id i.s.m. Cultuurhistorische Projecten, 22 september 2015;
- Achtergrondrapport Ruimtelijke Kwaliteit planstudierapport Verbinding A8–A9, Tauw B.V., 25 maart 2016;
- Achtergrondrapport Natuur planstudierapport Verbinding A8–A9, Tauw B.V., 25 maart 2016;
- Landbouweffectrapport Verbinding A8–A9, Tauw B.V., 25 maart 2016;
- Achtergrondrapport Externe Veiligheid planstudierapport Verbinding A8–A9, Tauw B.V., 25 maart 2016;
- Achtergrondrapport bodem en water planstudierapport Verbinding A8–A9, Tauw B.V., 25 maart 2016.

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



**Bezoekadres**

A. v. Schendelstraat 800  
3511 ML Utrecht

**Postadres**

Postbus 2345  
3500 GH Utrecht

t 030-2347666

e [mer@eia.nl](mailto:mer@eia.nl)

w [commissiemer.nl](http://commissiemer.nl)

