



Verbinding A8-A9

Toelichting op het besluit PlanMER Verbinding A8-A9

Bijlage bij nota voor GS 963560/963614
Bijlage bij brief van GS aan PS 963560/963613

versie 11 juli 2017

0. Besluit ter visie legging PlanMER Verbinding A8-A9

De planstudie fase 1 is afgerond. In het PlanMER rapport wordt geconcludeerd dat het Nul-plusalternatief geen doelbereik heeft en maatschappelijk onrendabel is. ICOMOS heeft begin mei een advies uitgebracht op basis van visualisaties waarin zij een voorkeur uitspreken voor het Nul-plusalternatief. De effecten van het Golfbaanalternatief en het Heemskerkalternatief op het UNESCO werelderfgoed de Stelling van Amsterdam lijken niet acceptabel voor ICOMOS. Op basis hiervan is besloten nu geen voorkeur uit te spreken voor een alternatief, wel te starten met de inspraak en met ICOMOS in overleg te treden.

Op basis van de uitkomsten van de MER onderzoeken volgt nog een extra onderzoek naar de mogelijkheden om bij het Golfbaanalternatief de geluidseffecten op de Broekpolder te verminderen. De uitkomsten van dat onderzoek worden betrokken bij het besluit over het definitieve voorkeursalternatief.

De PlanMER en de MKBA worden nu ter visie gelegd.

1. Inleiding

AANLEIDING EN PROBLEEMSTELLING VOOR EEN PLANSTUDIE VERBINDING A8-A9

In verschillende provinciale, regionale en landelijke verkeersstudies is geconstateerd dat de bereikbaarheid van de noordrand van de regio Amsterdam te wensen overlaat. Vastgesteld is dat er, zonder aanvullende maatregelen, een bereikbaarheidsprobleem optreedt binnen het gebied ten oosten van de A9 en ten westen van de A7-A8:

- De regionale streefwaarden van de Vervoerregio Amsterdam voor reistijden van deur tot deur op het rijks- en regionale netwerk in dit gebied worden niet gehaald;
- De provinciale streefwaarden voor reistijden op trajecten worden niet gehaald;
- De bestaande hoofdverbindingen binnen de Noordrand van de regio Amsterdam hebben een sterke noord-zuidoriëntatie. In oost-westrichting moet doorgaand verkeer gebruik maken van de onderliggende wegenstructuur, dat hiervoor minder geschikt is;
- Bij een stremming van de A9 is geen goed alternatief voorhanden, aangezien het bestaande onderliggend wegennet zwaar belast is en het netwerk geen restcapaciteit heeft om gestremd verkeer op te vangen.

Tevens is geconstateerd dat de N203 en de N246, die direct langs en door de woongebieden van Krommenie, Assendelft en Wormerveer lopen, vanwege de grote verkeersdrukte voor ernstige leefbaarheidsproblemen zorgen. Het gaat hier om geluidhinder, luchtverontreiniging, verkeersonveiligheid en barrièrewerking.

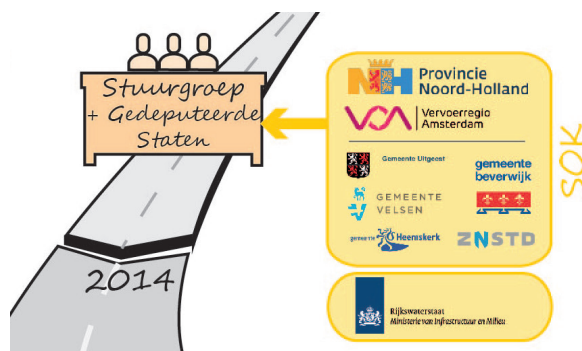
Omdat het Rijk zich concentreert op knelpunten elders op het hoofdwegennet (bijvoorbeeld A7-A8), is afgesproken, dat de regio op zoek gaat naar een oplossing voor de problematiek in het gebied rondom de N203 en N246.

WAT GING VOORAF?

Samenwerkingsovereenkomst (SOK)

Provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam en de gemeenten Zaanstad, Velsen, Beverwijk, Heemskerk en Uitgeest zijn in 2014 een samenwerkingsovereenkomst aangegaan, waarin afspraken zijn vastgelegd over:

- a. het opstellen van een planstudie fase 1 Verbinding A8-A9,
- b. het komen tot een sluitende begroting voor de Verbinding A8-A9;
- c. het bepalen van een voorkeur voor de wijze van marktbenadering voor de Verbinding A8-A9
- d. het voorbereiden van bestuurlijke besluitvorming. Dit zodanig dat daarna kan worden overgegaan naar de planuitwerkingsfase.



¹ Toen: Stadsregio Amsterdam

NOTITIE REIKWIJDTE EN DETAILNIVEAU ALS START VAN DE PLANSTUDIE

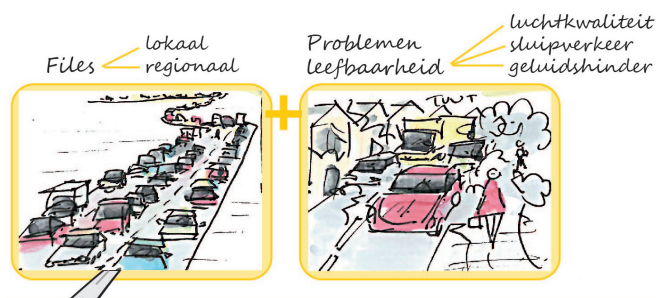
De planstudie is in 2014 gestart met een ontwerp notitie reikwijdte en detailniveau (NRD). In de NRD zijn de problemen omschreven die de aanleiding vormen voor het starten van de planstudie Verbinding A8-A9 en de doelen van het project die daaruit volgen. De planstudie richt zich op het onderzoeken van oplossingen die bijdragen aan de dubbele doelstelling:

- Het verbeteren van de bovenregionale, regionale en lokale bereikbaarheid, met als neven doelstelling het stimuleren van de ruimtelijk-economische ontwikkeling in het studiegebied;
- Het verbeteren van de leefbaarheid in Krommenie, Assendelft en Wormerveer door het beperken van de verkeersdruk op de bestaande provinciale wegen N203 en N246. In de NRD zijn de doelstellingen operationeel gemaakt door subdoelstellingen aan te geven en indicatoren om de doelstellingen te kunnen meten.

Er zijn diverse soorten maatregelen mogelijk om de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen op te lossen. Dit kan door nieuwe weginfrastructuur zijn, maar ook door andere maatregelen, zoals bijvoorbeeld het verbeteren van het openbaar vervoeraanbod of het aanpassen of verbreden van het bestaande infrastructuur. In het kader van de NRD zijn verschillende maatregelen geïnventariseerd en beoordeeld op oplossend vermogen, wetgeving en beleid en financiering.

Op basis van de beoordeling van de maatregelen zijn zes realistische en onderscheidende alternatieven geselecteerd. Deze selectie was nodig, omdat niet alle denkbare maatregelen in de planstudie kunnen worden onderzocht en omdat niet alle genoemde maatregelen even realistisch en onderscheidend zijn. De beoordeling van de maatregelen is beschreven in de bijlage bij de NRD.

De ontwerp NRD heeft ter visie gelegen. Ook is advies gevraagd en ontvangen van de Commissie voor de milieueffectrapportage. Vervolgens is een Nota van Beantwoording (GS 3 maart 2015) opgesteld. De ontwerp NRD en de Nota van Beantwoording vormen samen de NRD.



PLANSTUDIE MER FASE: VAN ZES NAAR DRIE ALTERNATIEVEN

De planstudie is vervolgens opgepakt in twee fases. In de eerste fase zijn de zes alternatieven uit de NRD uitgewerkt. Voor de indicatoren van de NRD zijn deelrapportages opgesteld. Op basis van deze onderzoeken en externe adviezen hebben GS in april 2016 besloten twee alternatieven (Nulplus- en Heemskerkalternatief) verder uit te werken. Na consultatie van de commissie van de MER hebben GS in juli 2016 besloten het golfbaanalternatief aan deze uitwerking toe te voegen.

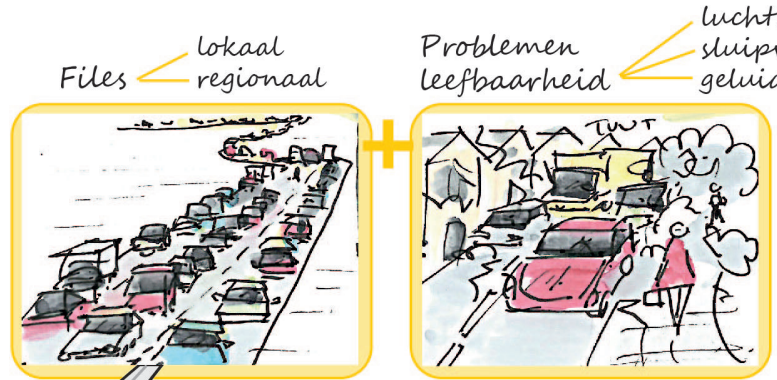
De tweede fase is gestart met een ontwerpproces. Voor de drie alternatieven zijn per alternatief varianten ontworpen. Op 17 januari 2017 hebben GS een voorkeursontwerp voor elk van de drie alternatieven vastgesteld. Deze voorkeursontwerpen zijn vervolgens onderworpen aan een MER-onderzoek. De resultaten zijn terug te vinden in het planMER rapport. Dit rapport bevat de afweging van alle alternatieven. Niet alleen zijn de drie alternatieven uit fase 1 meegenomen, ook is geanalyseerd of de eerdere afweging van zes naar drie alternatieven nog steeds valide is.

² Naast de referentiesituatie (nulalternatief)

Planstudie

A8/A9 - Verbinding

Hoe verbinden we de A8 met de A9?



Studie

14 alternatieven

naar 6 alternatieven

Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD)

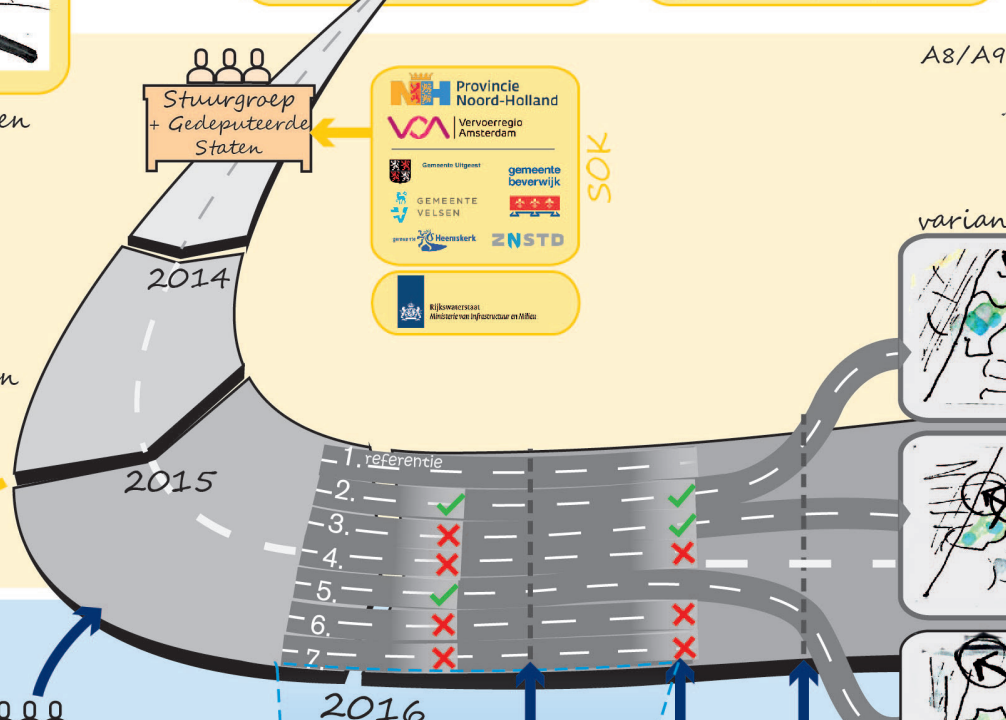
- Vormt toetsing voor:
- Doelbereik
 - Effecten
 - Kosten



Toetsing



SOK



Doelbereik

- Car icon: Bereikbaarheid
- Person icon: Leefbaarheid

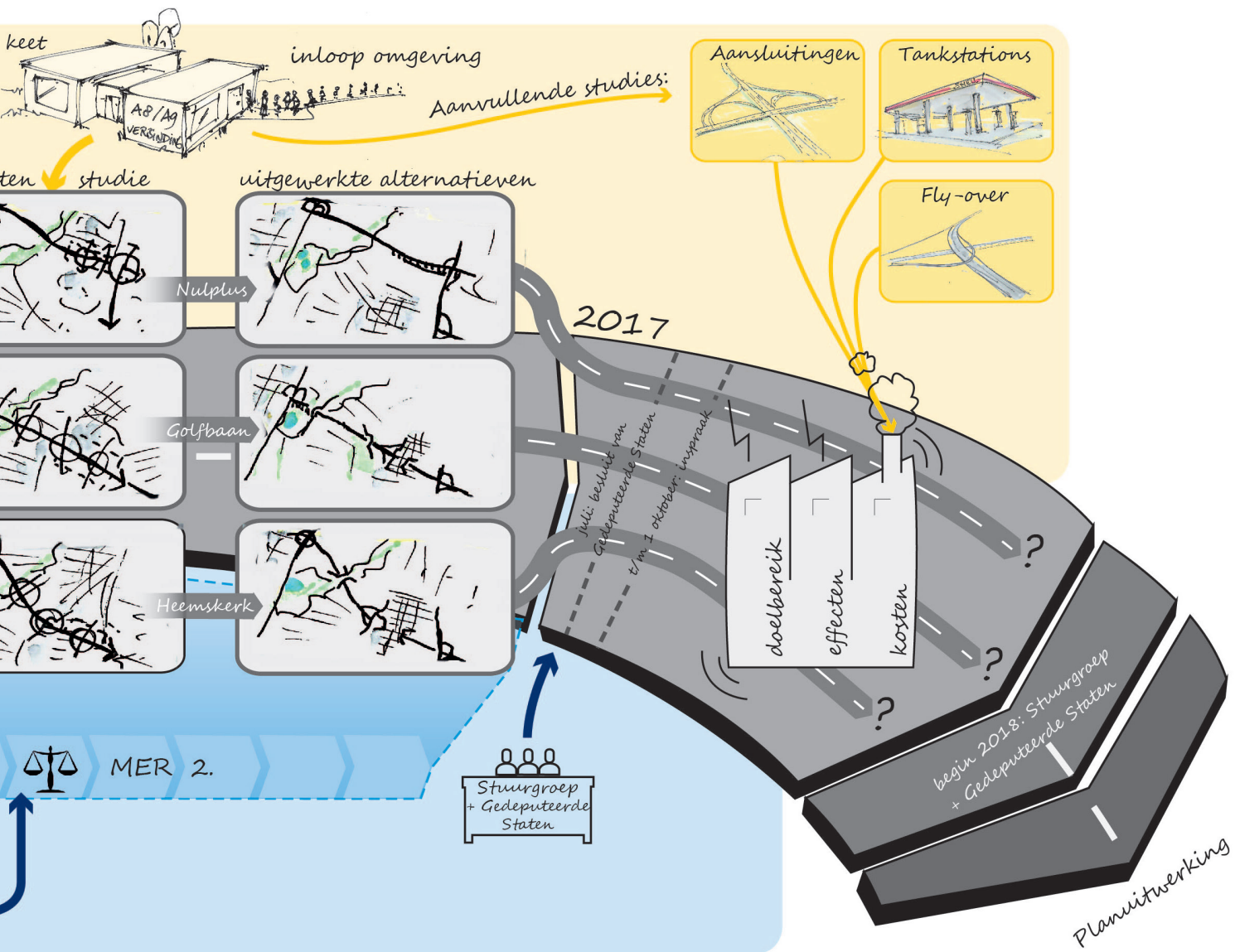
Effecten

- Leaf icon: Leefmilieu
- Tree icon: Natuur
- Water drop icon: Bodem en Water
- House icon: Landschap en Historie
- House icon: Ruimtegebruik
- Car icon: Verkeer

Kosten

- € icon: Kosten
- Scales icon: B/K ratio

kwiteit
erkeer
shinder



2. PlanMER Onderzoek: drie alternatieven

2.1 ONDERBOUWING NUT EN NOODZAAK

De verkeersanalyse van de MER bevestigt de probleemanalyse uit de NRD. De verkeersdruk blijft toenemen op de provinciale wegen N203 en N246 en dit leidt tot toename van de bereikbaarheidsproblemen en leefbaarheidsproblemen in Krommenie en Assendelft. De doorstroming in de spits op de N203 en N246 tussen de A8 en A9 voldoet nu niet aan de doorstromingsnormen zoals vastgesteld in de investeringsagenda Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi). Zowel bij een laag groeiscenario, als bij een hoog groeiscenario, neemt de verkeersdruk verder toe en is er sprake van een probleem met de bereikbaarheid en leefbaarheid.

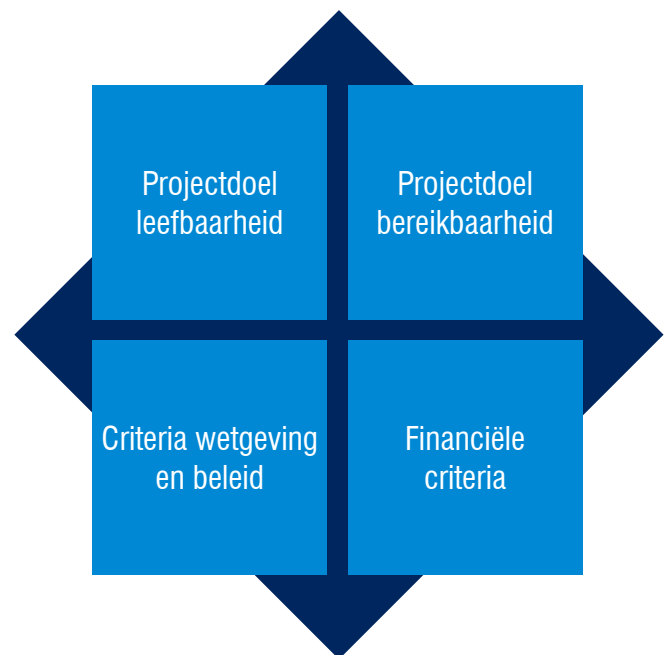
In de Investeringsagenda Weg heeft de Vervoerregio Amsterdam streefwaarden geformuleerd voor deur-tot-deur relaties. Uit de verkeersanalyse blijkt, dat lokaal en met name regionaal de streefwaarden op relaties door het plangebied niet worden gehaald.

Daarnaast zijn vorm en functie van de N203 niet in overeenstemming met elkaar. De weg is ingericht als een gebiedsontsluitingsweg, maar fungeert in belangrijke mate als een stroomweg tussen de A9 en de A8. Dit leidt tot sluipverkeer, barrièrewerking en milieubelasting en gaat ten koste van de leefbaarheid van de nabijgelegen woongebieden Krommenie, Assendelft en Wormerveer.

2.2 BEOORDELINGSKADER

Conform het beoordelingskader uit de NRD worden de drie alternatieven op vier aspecten met elkaar vergeleken.

De beoordeling van de alternatieven op de criteria uit het beoordelingskader is in het definitieve planMER rapport in een tabel weergegeven. Het betreft een beoordeling op hoofdlijnen volgens de MER systematiek.



Projectdoel leefbaarheid (gezondheid, verkeersveiligheid, barrièrewerking, sluipverkeer)

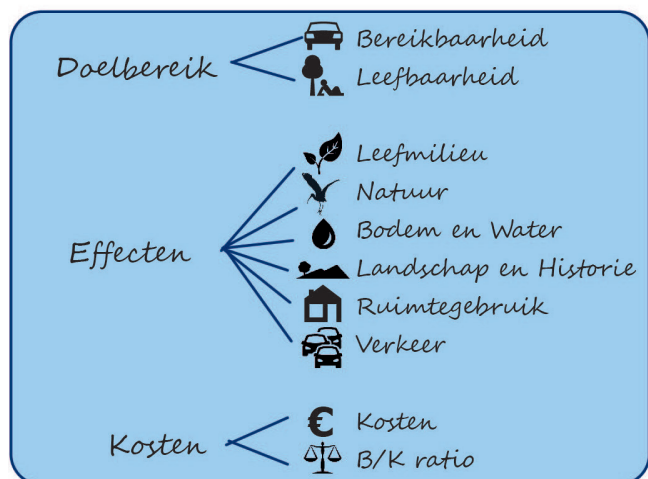
Projectdoel bereikbaarheid (reistijden, snelheid trajecten, robuustheid)

Criteria wetgeving en beleid (MER, LER, EER, HIA). Het gaat hier om de effecten van de alternatieven op de (leef)omgeving

Financiële criteria (investeringskosten en MKBA)

2.3 BEOORDELING VAN DE ALTERNATIEVEN

De eerste stap in de beoordeling van de alternatieven is de toetsing aan het doelbereik. De tweede stap is het toetsen aan de criteria wetgeving en beleid (het toetsen van de effecten) en de financiële criteria.



2.3.1 Doelbereik

Ten aanzien van de toetsing aan doelbereik is onderscheid gemaakt in twee doelen:

- het verbeteren van de **bereikbaarheid** en
- het verbeteren van de **leefbaarheid**.

2.3.1.1 Bereikbaarheid

Voor bereikbaarheid wordt geconcludeerd dat alle alternatieven voldoen aan de doorstromingsnormen uit de investeringsagenda Noord-Hollandse infrastructuur. Binnen het plangebied verbetert in alle alternatieven de bereikbaarheid. De congestie op de N246 en N203 neemt af.

Verbetering reistijd

Er wordt voldaan aan de reistijd doelstellingen voor trajecten. De bereikbaarheid van de hele regio verbetert vooral in het Heemskerk- en Golfbaanalternatief. De reistijd in oost-west richting neemt bij deze alternatieven op sommige relaties met meer dan 5 minuten af. In het Nul-plusalternatief is het beperkt. Bij het Golfbaanalternatief verbetert de bereikbaarheid van de IJmond van en naar het oosten sterk. Ook geeft dit alternatief minder verkeersdruk op de nu al overbelaste wegen binnen Heemskerk bij de aansluiting Heemskerk, dan het Heemskerkalternatief.

Robuustheid

Het toevoegen van capaciteit aan de oost-west verbinding tussen de A9 en A7/A8 zorgt voor een robuuster

wegstelsel in de regio. De bestaande A8 (brug over de Zaan) zal niet op korte termijn verbreed worden, zodat hier in de spitsen geen extra capaciteit wordt toegevoegd. Omdat de nieuwe verbinding voor veel automobilisten een goed alternatief wordt, zeker in de ochtend- en avondspits, is op die momenten op de nieuwe weg weinig capaciteit meer over en wordt de intensiteit bepaald door de doorstromingsmogelijkheden op de A8. Extra verkeer rijdt dus vooral buiten de spitsen over de nieuwe verbinding.

2.3.1.2 Leefbaarheid

Het Heemskerk- en Golfbaanalternatief leveren een grotere bijdrage aan het verbeteren van de leefbaarheid dan het Nul-plusalternatief. De verkeersstromen op de N203 in Krommenie en via de Communicatieweg en Dorpsstraat nemen af. Dit heeft positieve gevolgen voor het leefmilieu.

Gezondheid

De effecten op gezondheid zijn in beeld gebracht aan de hand van Daly's voor de onderwerpen lucht en geluid. Alle alternatieven dragen bij aan de doelstelling voor gezondheid, door een afname van het aantal Daly's voor lucht en geluid gezamenlijk. Het aantal Daly's voor luchtkwaliteit in de drie alternatieven verandert niet relevant. Vanwege de wegaanpassing zijn er zowel positieve als negatieve effecten die elkaar grotendeels opheffen. De doelstelling van 10 % afname van Daly's voor luchtkwaliteit voor het deelgebied Krommenie en Assendelft wordt niet gehaald. Het aantal Daly's voor geluid neemt bij het Heemskerkalternatief en het Golfbaanalternatief het sterkst af. Hierbij is rekening gehouden met een toename van de geluidbelasting op woningen bij de aansluiting met de A9. In het Golfbaanalternatief worden meer woningen beïnvloed (Broekpolder) dan in het Heemskerkalternatief. Hierdoor is in dit alternatief de afname van het aantal Daly's iets minder groot dan in het Heemskerkalternatief. Bij het Nul-plusalternatief is er een beperkte afname van het aantal Daly's voor geluid. De alternatieven Golfbaan en Heemskerk leveren met een afname van 9 à 10% een bijdrage aan de doelstelling van minimaal 10% minder Daly's voor het onderdeel geluid. Bij het nulplusalternatief wordt deze doelstelling niet gehaald.

DALY = Disability-adjusted life years. Dit is een gecombineerde maat voor levensduurvermindering en afname van gezondheid van een populatie mensen (in dit geval de inwoners binnen het beschouwde studiegebied).

Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid neemt in het plangebied toe bij het Golfbaan- en Heemskerkalternatief. Dit komt door:

- het scheiden van het doorgaande verkeer en het lokale verkeer binnen Krommenie,
- het rustiger worden van een aantal wegen, die minder geschikt zijn voor grote verkeersstromen,
- minder grote kruispunten met een verkeersregelinstantie.

Voor het Nul-plusalternatief geldt dat meer verkeer over gebiedsontsluitingswegen rijdt. Ondanks dat bovenstaande ook voor dit alternatief geldt, verbetert daarom de verkeersveiligheid per saldo niet. Op regionaal niveau maakt bij het Heemskerk- en Golfbaanalternatief wel meer verkeer gebruik van veilige stroomwegen met ongelijkvloerse kruisingen (bv. de A7 en A9 in plaats van de N246). Hierdoor verbetert in de hele regio bij deze alternatieven de verkeersveiligheid.

Sluipverkeer

Het Heemskerk- en Golfbaanalternatief bieden een goed alternatief voor verkeer tussen de A8 en Heemskerk, dat nu nog het onderliggend wegennet gebruikt. Dit leidt tot een halvering van verkeer op de Communicatieweg-West. Deze weg wordt samen met de Dorpsstraat als sluiproute gezien. Het Nul-plusalternatief laat op deze locaties nauwelijks een afname zien.

Barrièrewerking

In alle alternatieven zal de barrièrewerking in Krommenie minder worden (betere oversteekbaarheid) door een viaduct in de bebouwde kom bij het Nulplusalternatief of door een versmalling van de bestaande weg in het Heemskerk- en Golfbaanalternatief. De barrière die een gestrekt alternatief oplevert is niet zo groot, omdat de verbindingen die de weg kruisen gehandhaafd blijven of zelfs verbeteren door het toevoegen van extra routes.

Beoordeling doelbereik		Nul-plus - alternatief	Heemskerk - alternatief	Golfbaan - alternatief
Bereikbaarheid	Verbetering reistijd	+	++	++
	Robuustheid	+	+	+
Leefbaarheid	Gezondheid	0	+	+
	Barrièrewerking	++	++	++
	Verkeersveiligheid	0	++	++
	Sluipverkeer	0	+	+

2.3.2 Criteria Wetgeving en Beleid: de effecten

Bij een milieueffectbeoordeling (plan MER) scoren alternatieven, waarbij een nieuwe weg wordt aangelegd logischerwijs negatiever dan een Nul-plusalternatief waarbij een bestaande route wordt opgewaardeerd.

Het Heemskerk- en Golfbaanalternatief hebben een negatiever effect op natuur, landschap en historisch kapitaal en ruimtegebruik dan het Nul-plusalternatief. Aan de andere kant scoren deze alternatieven positiever op leefmilieu dan het Nul-plusalternatief. Met mitigerende maatregelen zijn er vanuit wet- en regelgeving geen belemmeringen voor realisatie van de alternatieven. De mitigerende maatregelen worden in de vervolgfase nader bepaald en uitgewerkt.

Er zijn nauwelijks verschillen in de effecten tussen het Heemskerk- en Golfbaanalternatief. Alleen voor natuur is het Golfbaanalternatief minder negatief beoordeeld dan het Heemskerkalternatief, omdat er minder gebied met natuurwaarden wordt doorsneden.

Leefmilieu

Met betrekking tot het leefmilieu is er in alle alternatieven sprake van een afname van het aantal geluidgehinderden in Krommenie en Assendelft. De afname is het grootst bij het Heemskerk- en Golfbaanalternatief. Hier staat wel een toename van geluid ten zuiden van Saendelft tegenover (dit effect is groter bij het Heemskerk- dan bij het Golfbaanalternatief). Ten aanzien van luchtkwaliteit is in alle alternatieven de verandering ten opzichte van de achtergrondconcentraties beperkt en niet onderscheidend. Tot slot scoren het Heemskerk- en Golfbaanalternatief positiever dan het Nul-plusalternatief voor externe veiligheid. Dit omdat deze alternatieven resulteren in een afname van het vervoer van gevaarlijke stoffen in Krommenie.

Natuur

Het effect van het Nul-plusalternatief op de natuurwaarden is neutraal beoordeeld. Er is geen sprake van aantasting van Natuurnetwerk Nederland, weidevogelleefgebieden of beschermde soorten. Er is enkel sprake van een beperkt effect op Natura 2000 gebied als gevolg van vermessing/verzuring. Echter, het project 'Verbinding A8-A9' is aangemeld als prioritair project, waardoor er in het Programma Aanpak Stikstof (PAS) reeds rekening wordt gehouden met de wijziging in stikstofdepositie als gevolg van de Verbinding A8-A9. Ook het Heemskerk- en Golfbaanalternatief hebben een effect op Natura 2000 gebied als gevolg van vermessing/verzuring, waarvoor het PAS van toepassing is. Het Heemskerkalternatief leidt tot grotere effecten op weidevogelleefgebieden en

beschermde soorten door een groter ruimtebeslag in weidevogelleefgebied en leefgebied van habitatsoorten.

Bodem en water

De effecten op bodem en water zijn niet onderscheidend tussen de alternatieven. In alle alternatieven treden door een toename van verharding en bodemzetting effecten op, waarvoor mitigerende maatregelen mogelijk zijn.

Landschap en historisch kapitaal

Het Nul-plusalternatief leidt niet tot aantasting van de universele waarden van UNESCO Werelderfgoed Stelling van Amsterdam. Het Heemskerk- en Golfbaanalternatief hebben wel een negatief effect. Bij beide alternatieven is sprake van doorsnijding van de hoofdverdedigingslijn en het inundatieveld en aantasting van de beleefbaarheid van de Stelling. Het Heemskerkalternatief doorsnijdt het inundatiegebied over een grotere lengte dan het Golfbaanalternatief, maar tast de schootsvelden van Fort aan de Ham en Fort Veldhuis minder aan. Samengevat zijn de effecten van beide alternatieven vergelijkbaar en daarom niet onderscheidend.

Het Nul-plusalternatief heeft geen effecten op landschappelijke-, cultuurhistorische- en archeologische waarden. Het Heemskerk- en Golfbaanalternatief hebben effect op de betreffende waarden. Het Golfbaanalternatief doorsnijdt daarnaast het provinciale monument (Noorder IJ- en Zeedijken), Het Heemskerkalternatief doorsnijdt een wettelijk beschermd archeologisch monument alsmede een archeologisch waardevol gebied.

De economische effectrapportage laat zien, dat de effectbeoordeling op economie op de alternatieven niet verschilt.

Ruimtegebruik

Het Heemskerk- en Golfbaanalternatief hebben een negatiever effect op ruimtegebruik dan het Nul-plusalternatief door impact op recreatie en landbouw en sloop van enkele woningen. Het Golfbaanalternatief heeft door de doorsnijding van de golfbaan meer effect op recreatie, het Heemskerkalternatief heeft door een grotere afname van landbouwareaal en het amoveren van twee in plaats van één agrarische bedrijven een negatiever effect op landbouw dan het Golfbaanalternatief. Er is een LER (landbouw effect rapportage) opgesteld, die als bijlage bij het rapport ruimtegebruik is opgenomen. Het Nul-plusalternatief heeft geen effecten op landbouw. Het Heemskerkalternatief scoort iets slechter dan het Golfbaanalternatief als de effecten bekeken worden.

Verkeer

Voor de intensiteit en capaciteit (I/C-verhoudingen) treden bij alle alternatieven zowel positieve als negatieve effecten op. De effecten zijn het grootst bij het Heemskerk- en Golfbaanalternatief. De effecten zijn bij een hoge en lage economische groei vergelijkbaar, mede doordat de verkeeraantrekkende werking in de drukke spitsrichting beperkt wordt door andere wegvakken in de omgeving, waaronder de A8 en A9 (noord). Over het geheel genomen is dit aspect daarom voor alle alternatieven neutraal beoordeeld.

Ten behoeve van de afweging van de alternatieven zijn aanvullende onderzoeken verricht.

Aansluitingen A9

In het eerdere besluit van januari 2017 is aangegeven, dat de regio nog in gesprek was met Rijkswaterstaat om te bezien welke vormgeving de aansluiting op de A9 moet krijgen om te kunnen voldoen aan de ontwerpeisen van Rijkswaterstaat met betrekking tot verkeersveiligheid en capaciteit. Bij het Heemskerkalternatief is een uitbreiding van de weefvakken naar het noorden en zuiden en een fly-over in zuidelijke richting noodzakelijk. De aansluiting Heemskerk ligt relatief dicht op de aansluiting 10 Uitgeest, waardoor ook ten noorden van die aansluiting maatregelen nodig zijn om het benodigde aantal rijbanen te realiseren. Bij het Golfbaanalternatief zijn enkele aanpassingen met weefvakken en in- en uitvoegstroken tussen de aansluiting Heemskerk aan de noordzijde en de A22 aan de zuidzijde nodig. De kosten van deze aanpassingen bedragen voor het Heemskerk- en Golfbaanalternatief respectievelijk €

148 mln en € 20 mln. Uit het aanvullend onderzoek blijkt, dat de extra effecten die optreden bij het mogelijk maken van een aansluiting op de A9 vormen geen aanleiding om de beoordeling van de alternatieven in het MER aan te passen.

Verzorgingsplaatsen A9

Als gevolg van aanpassingen van de A9 bij het Heemskerk- en Golfbaanalternatief moeten de verzorgingsplaatsen en tankstations aan weerszijden van de A9 worden verplaatst. Op basis van de vereisten voor de aansluiting van verzorgingsplaatsen (lengte van in- en uitvoegers, afstand tussen aansluitingen e.d.), de onderlinge afstanden van verzorgingsplaatsen en tankstations en rekening houdend met belemmeringen voor de inpassing zijn langs de A9 op enkele plaatsen mogelijke locaties aanwezig. Het betreft locaties bij Castricum en Akersloot. Een meer noordelijke locatie bij Heiloo wordt door de wegbeheerder niet geaccepteerd als alternatief voor de huidige locatie.

De verzorgingsplaatsen op deze locaties zijn mogelijk, maar resulteren in negatieve effecten op (vooral) landschap, natuurwaarden en cultuurhistorische elementen. De effecten zijn lokaal en leiden ten opzichte van de alternatieven als geheel niet tot een onderscheidende beoordeling van de alternatieven in de PlanMER.

De kosten van een verplaatsing variëren van € 23 mln tot € 59 mln, afhankelijk van de te kiezen locatie.

Beoordeling effecten		Nul-plus - alternatief	Heemskerk - alternatief	Golfbaan - alternatief
Leefmilieu	Effect op leefmilieu	+	++	++
Natuur	Effecten natuurwaarden	0	--	-
Bodem en water	Effect op bodem en water	-	-	-
Landschap en historisch kapitaal	Effect op UNESCO Stelling van A'dam	0	--	--
	Effect op landschappelijke-, cultuurhistorische en archeologische waarden alsmede kansen	0	--	--
Ruimte gebruik	Effect op ruimtegebruik	-	--	--
Verkeer	Intensiteit/ Capaciteit verhouding	0	0	0

2.3.3 Financiële criteria: Kosten en baten

De kosten voor de alternatieven, inclusief de aanpassingen aan de A9 en de verplaatsingskosten voor verzorgingsplaatsen en tankstations, zijn geraamd op (nominale bedragen):

	Nul-Plus - alternatief	Heemskerk - alternatief	Golfbaan - alternatief
Investeringskosten			
voorzien kosten	197	254	208
incl. Risicoreservering exclusief BTW in mln	230	297	245
extra kosten aansluiting A9 inclusief BTW in mln		148	20
extra kosten verplaatsen tankstations ³ inclusief BTW in mln		23-59 bandbreedte	23-59 bandbreedte
Totaal	230	468-504	288-324
Levensduurkosten (100 jaar) ex BTW	63	172	162

³ Kosten lopen uiteen afhankelijk van de te kiezen locatie, combinatie van locaties aan de oostzijde en westzijde zijn mogelijk.

Maatschappelijke Kostenbatenanalyse (MKBA)

De kosten in kostenraming en de MKBA-kosten verschillen. Dit wordt veroorzaakt doordat in de MKBA naast de kosten van de fysieke aanleg ook de kosten van milieueffecten en de daling van de waarde van onroerend zijn meegenomen. Bovendien zijn alle waarden, zoals de levensduurkosten, contant gemaakt met een discontovoet.

	Nul-plus - alternatief	Heemskerk - alternatief	Golfbaan - alternatief
MKBA			
Baten	€ 130	€ 557	€ 572
Kosten	- € 245	- € 567	- € 384
Saldo kosten/baten	- € 114	- € 10	€ 188
B/K verhouding	0,53	0,98	1,49

	Nul-plus - alternatief	Heemskerk - alternatief	Golfbaan - alternatief
MKBA			
Baten	€ 140	€ 518	€ 500
Kosten	- € 245	- € 567	- € 384
Saldo kosten/baten	- € 104	- € 49	€ 116
B/K verhouding	0,57	0,91	1,30

Bij een kosten-baten verhouding boven de 1,0 wegen de maatschappelijke kosten op tegen de maatschappelijke baten. Bij het Golfbaanalternatief is bij hoge en lage groei sprake van een duidelijke positieve ratio. Bij het Heemskerkalternatief zijn de kosten en baten ongeveer vergelijkbaar, maar is bij een hoge groei de ratio onder de 1,0. Bij het Nul-plusalternatief wegen de kosten niet op tegen de baten. Dit alternatief is maatschappelijk onrendabel.

Beoordeling MKBA	Nul-plus - alternatief	Heemskerk - alternatief	Golfbaan - alternatief
Laag	0,53	0,98	1,49
Hoog	0,57	0,91	1,30

2.3.4 Marktbenadering

Er is onderzoek gedaan naar mogelijke vormen van marktbenadering. Op basis van de quick scan Public Private Comparator (PPC) van Bouwend Nederland, een advies van PPS Support en de kennis en ervaring bij de provincie Noord-Holland is een advies opgesteld. Dit advies stelt voor om te kiezen voor de wijze van marktbenadering Design & Construct of Engineering & Construct, al of niet in combinatie met Maintain. De keuze van de wijze van marktbenadering is niet onderscheidend voor het te kiezen alternatief.

2.3.5 Reactie ICOMOS op visualisaties

In oktober 2015 is ICOMOS de Heritage Impact Assessment (HIA) aangeboden. Hierin staan de effecten van de verschillende alternatieven beschreven op het werelderfgoed de Stelling van Amsterdam. In november 2015 heeft ICOMOS hierop een reactie gegeven die voldoende ruimte leek te bieden voor oplossing van de problematiek rondom de A8-A9, ook met nieuwe infrastructuur. Wel heeft ICOMOS gevraagd om visualisaties. Deze zijn in februari 2017 aangeleverd. Op basis van deze visualisaties heeft ICOMOS de voorkeur voor een Nul-plusalternatief. ICOMOS geeft aan, dat het Heemskerkalternatief en het Golfbaanalternatief zoals die nu gevisualiseerd zijn, voor haar niet acceptabel zijn.

De volledige MER verbinding A8-A9 is beschikbaar, waaruit blijkt dat de voorkeur van ICOMOS, het Nul-plusalternatief, nauwelijks oplossend vermogen heeft en maatschappelijk niet rendabel is. ICOMOS zal op basis van de uitkomsten van de MER opnieuw worden geconsulteerd, waarbij de totaal afweging in beeld is en ook het eerdere advies uit 2015 wordt betrokken. ICOMOS wordt hierbij ook uitgenodigd voor een werkbezoek aan het gebied. De uitkomsten van dit nieuwe advies worden betrokken bij het bepalen van het definitieve voorkeursalternatief.

2.3.6 Toets van de trechtering uit fase 1

Met de kennis die opgedaan is in fase 2 van de planstudie is beoordeeld of er aanleiding is om de eerder afgevalven alternatieven 4, 6 en 7 alsnog als mee te nemen in de 2e fase en te beschouwen ten opzichte van de nu uitgewerkte drie alternatieven 2 (Nul-plus), 5 (Heemskerk) en 3 (Golfbaan). Alternatief 4 (om de Golfbaan heen) verhoudt zich nog steeds negatief ten opzichte van de alternatieven 3 (Golfbaan) en 5 (Heemskerk) vanwege de grotere impact op de Stelling van Amsterdam en de landbouw. Bovendien is het tracé langer en minder logisch dan de tracés van de alternatieven 3 en 5. De kosten die in deze fase aanvullend zijn voorzien voor het Golfbaanalternatief vanwege aanpassing aan de A9 zouden ook opgaan voor alternatief 4.

Voor alternatief 6 geldt nog steeds dat deze relatief duur is, een grote impact op de Stelling van Amsterdam heeft en weinig bijdraagt aan het doelbereik. Ook bij dit alternatief zou evenals in alternatief Heemskerk een tunnel onder de Kilzone wenselijk zijn voor de inpassing, waardoor de kosten –zonder extra bijdrage aan het doelbereik- verder zouden oplopen. Er is geen aanleiding om dit alternatief alsnog te beschouwen in fase 2.

Voor alternatief 7 geldt, net als voor alternatief 6, dat deze een beperkt doelbereik heeft en relatief duur is. Het voornaamste voordeel van dit alternatief is, dat deze volgens het ontwerp uit fase 1 de Stelling van Amsterdam niet raakt. Rekening houdend met het spoor en bebouwing in Krommenie is hiervoor wel een ontwerp opgenomen dat ter plaatse van de aansluiting raakt aan de minimale eisen voor een 50 km/uur weg, waarbij enkele ontwerpaspecten nog moeten worden uitgewerkt. Hiermee worden concessies gedaan aan het veilig wegontwerp. Daarnaast kan het nodig zijn om maatregelen te nemen om de geluidbelasting van de nieuwbouwwijk Kreekrijk te beperken. Bij dit alternatief 7 is het in principe mogelijk de aansluiting Saendelft (zoals opgenomen in de alternatieven Golfbaan en Heemskerk) in het tracé op te nemen.

Het alternatief 7 is in het kader van de afweging in fase 2 nogmaals verkeerskundig beschouwd.⁴ Daaruit blijkt dat het alternatief 7 voor de bereikbaarheid van de regio minder bijdraagt dan het Heemskerk- en Golfbaanalternatief en ook het Nul-plusalternatief. Daarmee biedt dit alternatief voor wat betreft doelbereik geen perspectief tegenover het Heemskerk- en Golfbaanalternatief. Omdat het alternatief in kosten vergelijkbaar is met het uitgewerkte Nul-plusalternatief, een kleiner doelbereik heeft en daarnaast het nieuwe tracé leidt tot (milieu)hinder biedt alternatief 7 geen duidelijke meerwaarde boven het Nul-plusalternatief. Alternatief 7 kan worden gekarakteriseerd als een (ingrijpende en kostbare) maatregel om het lokale bereikbaarheids- en leefbaarheidsknelpunt van de bestaande N203 door Krommenie-Assendelft op te lossen, met een beperkte meerwaarde voor de bereikbaarheid op een wat hoger schaalniveau. Deze onderlinge vergelijking tussen alternatief Nul-plus en alternatief 7 speelde echter ook al bij de afweging in de vorige fase van de planstudie. De nieuwe verkeersgegevens werpen op die vergelijking geen nieuw licht.

Uit voorgaande blijkt dat er geen aanleiding is om de reeds afgevalven alternatieven alsnog te beschouwen in de 2e fase van de planstudie.

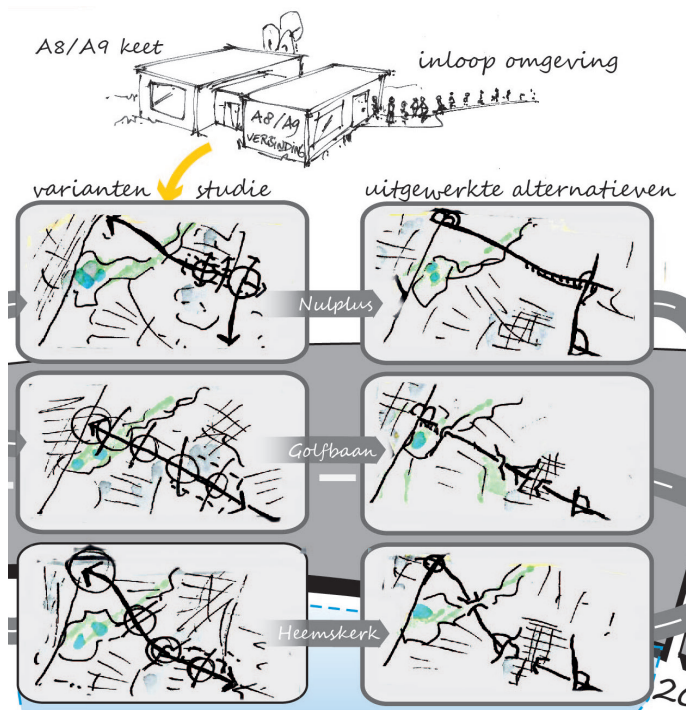
⁴ *Controlerun met het verkeersmodel VENOM 2016*

3. Omgeving

3.1. PROCES

Gedurende de planstudie Verbinding A8-A9 is gebruik gemaakt van (lokale) kennis en expertise van stakeholders in het gebied. Het opstellen van de MER is mede begeleid door een klankbordgroep met vertegenwoordigers van bewonersgroepen, bedrijfsleven en natuurverenigingen uit het plangebied. De klankbordgroep is gevraagd om te reageren op volledigheid, navolgbaarheid en leesbaarheid van de producten die in het kader van deze planstudie zijn vervaardigd.

Bij het uitwerken van de ontwerpen van de drie nader onderzochte alternatieven heeft het projectteam acht weken inloopsessies in het tijdelijke projectbureau georganiseerd waarbij bewoners en andere belanghebbenden ideeën konden inbrengen voor de ontwerpen van de verschillende alternatieven.



3.2 INHOUD

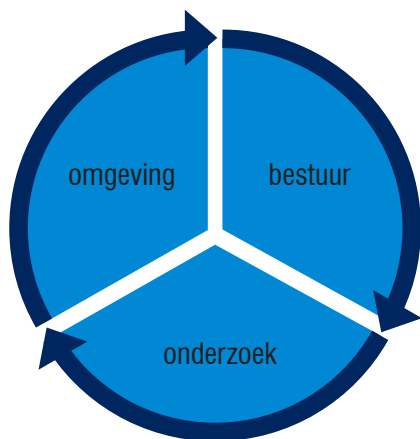
Geen van de alternatieven kent louter voorstanders. Tegen elk alternatief bestaat maatschappelijke weerstand. De grote lijn daarin is, dat de bewonersgroepen tegen de alternatieven zijn die effecten hebben op hun woongebied. Dat geldt zowel voor het Nulplusalternatief (o.a. Krommenie/Wormerveer), Heemskerkalternatief (Bus en Dam) en het Golfbaanalternatief (Broekpolder). De natuur- en milieuorganisaties zijn tegen zowel het Golfbaan- als het Heemskerkalternatief en voorstander van het Nul-plusalternatief. Dit alternatief doorkruist niet het open landschap, tast het UNESCO Werelderfgoed Stelling van Amsterdam niet aan en zorgt niet voor aantasting van landschappelijke en recreatieve waarden van het gebied en de belangen van de landbouwsector.

De vertegenwoordigers van het overkoepelende bedrijfsleven zien geen nut in het nulplusalternatief. Zij zijn voorstander van één van de gestrekte alternatieven (Golfbaan- of Heemskerkalternatief). Deze alternatieven leveren de grootste bijdrage aan de rijtijdwinsten en daarmee de economie van de regio.

4. Conclusie

De afweging om te komen tot een voorkeursalternatief vindt plaats op drie gronden:

- Onderzoek: inhoudelijke conclusies
- Omgeving: standpunten van belanghebbenden
- Bestuur: belangrijkste bestuurlijke afwegingen



4.1 ONDERZOEK

De inhoudelijke afweging is opgebouwd langs de volgende stappen:

- Leefbaarheid en bereikbaarheid
De eerste stap bij de keuze van het VKA is de toets of er een alternatief positief scoort op doelbereik en welk alternatief het best scoort. Zowel het Golfbaan- als het Heemskerkalternatief scoren goed. Beide alternatieven verschillen niet wezenlijk van elkaar. Het Nul-plusalternatief scoort qua effecten op de leefbaarheid slechter dan de twee gestrekte alternatieven.
- Wetgeving en Beleid (effecten)
Het Nul-plusalternatief heeft de geringste effecten. De effecten van de beide gestrekte alternatieven verschillen niet wezenlijk van elkaar. Compensatie en mitigatie is mogelijk. Er zijn geen showstoppers.
- Financieel
 - a. MKBA: Het Heemskerkalternatief heeft een B/K ratio van 0,9-1,0; het Golfbaanalternatief kent een ratio van 1,3 tot 1,5 (afhankelijk van groeiscenario) en heeft daarmee de beste MKBA-ratio. Het Nul-plusalternatief is maatschappelijk onrendabel.
 - b. Kosten: Het Golfbaanalternatief en het Nul-plusalternatief zijn substantieel goedkoper dan het Heemskerkalternatief. Het Heemskerkalternatief lijkt niet te financieren.

4.2 OMGEVING

Elk alternatief kent voor- en tegenstanders. Er is niet één alternatief met alleen voor- of tegenstanders. De voorstanders van het ene alternatief, zijn doorgaans de tegenstanders van de anderen. Vanuit de omgeving is geen eenduidig voorlopig voorkeursalternatief aan te wijzen. Met alle belangen die rond het voorlopig voorkeursalternatief spelen zal in de volgende fase rekening moeten worden gehouden.

4.3 BESTUUR

In de samenwerkingsovereenkomst (SOK) wordt de bestuurlijke voorkeur voor het Heemskerkalternatief uitgesproken. De SOK-partijen hebben besloten genomen om, onder voorwaarden, in totaal € 111 miljoen te reserveren voor de Verbinding A8-A9. In de SOK is vastgelegd, dat partijen zich inspannen om nadere financiële middelen te vinden om het project te dekken. Geen van de drie alternatieven

	SOK
Provincie Noord-Holland	50
Vervoerregio Amsterdam	40
Gemeente Zaanstad	14
Gemeente Beverwijk	2,1
Gemeente Heemskerk	2,1
Gemeente Velsen	2,1
Gemeente Uitgeest	0,7
Rijk	-
Totaal	111

is vanuit de huidige gereserveerde middelen te dekken. De samenwerkende partijen zullen zich verder moeten inspannen om het gekozen VKA te financieren. In de SOK zijn de samenwerkende partijen er al van uitgegaan, dat de € 111 miljoen niet voldoende was.

Advies Stuurgroep

De leden van de stuurgroep Verbinding A8-A9, bestaande uit de Vervoerregio Amsterdam, Rijkswaterstaat en de gemeenten Zaanstad, Uitgeest, Heemskerk, Beverwijk en Velsen, hebben kennis genomen van de onderzoeken om te komen tot een voorkeursalternatief. Op basis van de resultaten komen de Vervoerregio Amsterdam, de gemeenten Zaanstad en Velsen en Rijkswaterstaat tot een voorkeur voor het Golfbaanalternatief. Zij constateren dat het Golfbaanalternatief het beste oplossend vermogen heeft tegen de minste kosten.

De gemeenten Beverwijk, Heemskerk en Uitgeest hebben een voorkeur uitgesproken voor het Heemskerkalternatief. Voor Beverwijk en Heemskerk geldt dat de respectievelijke gemeenteradenmoties hebben aangenomen die het Golfbaanalternatief uitsluiten. In de moties wordt naar het oordeel van de gemeenteraden van Beverwijk en Heemskerk aangegeven dat het Golfbaanalternatief wordt uitgesloten omdat dit alternatief negatief uitpakt voor de leefbaarheid van de bewoners van de Heemskerkse en Beverwijkse woonwijk Broekpolder.

5. Vervolg

De resultaten van de planstudie worden ter inzage gelegd, zodat betrokkenen hierop een zienswijze kunnen indienen. Net zoals bij de NRD, die het begin vormde van de planstudie, is dit een niet-verplichte inspraakronde. De inspraakperiode loopt tot en met zondag 1 oktober 2017.

De PlanMER en de inspraak die daarop mogelijk is, wordt breed gecommuniceerd: via een persbericht, advertenties in huis-aan-huisbladen, een digitale nieuwsbrief, berichten op Twitter en bewonersbrieven worden belanghebbenden gewezen op de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen. In deze periode wordt advies gevraagd over de gevolgde werkwijze aan de Commissie voor de milieueffectrapportage en de adviescommissie ruimtelijke ontwikkeling (ARO) van de provincie Noord-Holland. Aan ICOMOS zal advies worden gevraagd in verband met de effecten op het UNESCO werelderfgoed Stelling van Amsterdam. Ook vindt bespreking plaats in raadscommissies en de Statencommissie Mobiliteit en Financiën.

Alle zienswijzen worden van een reactie voorzien in de Nota van Beantwoording. Hierin wordt toegelicht in hoeverre de zienswijzen aanleiding hebben gegeven tot aanpassingen. De ingediende zienswijzen worden betrokken bij het vaststellen van het definitieve voorkeursalternatief. Gedeputeerde Staten zullen hierover naar verwachting eind 2017 een besluit nemen. Het definitieve voorkeursalternatief wordt vervolgens in februari 2018 door Provinciale Staten vastgesteld.

In de tweede helft van 2017 zal de aanpak van de volgende fase worden uitgewerkt. Dan wordt ook een dekkingsvoorstel uitgewerkt en wordt een nieuwe samenwerkingsovereenkomst voorbereid.

Na het besluit van Provinciale Staten start een nieuwe fase van het project waarin een provinciaal inpassingsplan (PIP) gemaakt wordt en de tracé-MER procedure gevolgd wordt. Beiden komen te zijner tijd ter inzage te liggen en tegen beiden kan beroep ingesteld worden bij de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Afhankelijk van de tijd die nodig is voor het opstellen en de eventuele beroep- en bezwaarprocedures start de uitvoeringsfase van het project in 2020.

Tijdslijn Verbinding A8-A9

gebiedsanalyse project: verbinding A8-A9 inspraakmoment huidige fase



