



Oplegnotitie Landbouw

Verbinding A8-A9

Planstudie, fase 2

projectnummer 413605
definitief
3 mei 2017

Oplegnotitie Landbouw

Verbinding A8-A9

Planstudie, fase 2

projectnummer 413605

definitief
3 mei 2017

Auteurs

J.J. Verhoeven

Opdrachtgever

Provincie Noord-Holland
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

datum vrijgave
03 mei 2017

beschrijving revisie
definitief

goedkeuring
M. Visser-Poldervaart

vrijgave
T. Artz

Inhoudsopgave

Blz.

1	Inleiding	1
1.1	Kader	1
1.2	Doelstelling	3
1.3	Uitwerking kansrijke alternatieven	3
1.4	Methodiek	4
1.5	Leeswijzer	5
2	Toelichting alternatieven	6
2.1	Inleiding	6
2.2	Nul-plusalternatief	6
2.3	Heemskerkalternatief	8
2.4	Golfbaanalternatief	10
3	Effectbeoordeling landbouw	12
3.1	De landbouwsituatie in de regio	12
3.2	Effecten op bestaande bedrijven	12
3.3	Effecten op perspectief van bedrijven	14
3.4	Effect op bereikbaarheid van bedrijven en percelen	16
4	Conclusies	17

1 Inleiding

Voor u ligt de oplegnotitie Landbouw bij het PlanMER¹ Verbinding A8-A9. In deze notitie wordt beschreven wat de landbouweffecten zijn van de drie alternatieven die in het PlanMER worden onderzocht. Voor het aspect landbouw is in de eerste fase van het PlanMER onderzoek verricht naar zeven alternatieven. De resultaten van dit onderzoek zijn beschreven in het landbouweffectrapport behorend bij de planstudie [Tuw, Achtergrondrapport Landbouw, 2016]. Sinds het opstellen van dit rapport is een aantal wijzigingen in de alternatieven doorgevoerd, met het gevolg dat de effectstudie niet langer compleet is. Om het aspect landbouw voldoende mee te wegen is deze oplegnotitie opgesteld, waarin de landbouweffecten van de gewijzigde alternatieven aanvullend aan de landbouweffectrapportage zijn beschreven. Deze oplegnotitie moet in samenhang gelezen worden met het eerdere landbouweffectrapport. De uitkomsten uit deze rapportages zijn in de rapportage Ruimtegebruik [Antea Group, notitie Ruimtegebruik, 2017] geabstraheerd naar het beoordelingskader dat ook in het PlanMER gehanteerd is.

1.1 Kader

Uit verschillende verkeersstudies op landelijk en regionaal niveau is geconstateerd dat er een bereikbaarheidsprobleem optreedt binnen het gebied ten oosten van de A9 en ten westen van de A7-A8. De bestaande hoofdverbindingen hebben een sterke noord-zuidoriëntatie. In de oost-westrichting maakt het verkeer gebruik van het onderliggende wegennet, dat bestaat uit een gedeelte van de N246 en een gedeelte van de N203. Beide provinciale wegen gaan door de woongebieden van Krommenie, Wormerveer, en Assendelft, wat vanwege de grote verkeersdrukke voor leefbaarheidsproblemen zorgt (zie figuur 1.1). Daarom hebben de provincie Noord-Holland, de vijf betrokken gemeenten (Heemskerk, Zaanstad, Beverwijk, Uitgeest en Velsen) en de Vervoerregio (voorheen: stadsregio Amsterdam) het voornemen om de verbinding tussen de A8 en de A9 te verbeteren.

¹ PlanMER = plan milieueffectrapport



Figuur 1.1: Locatie van het plangebied

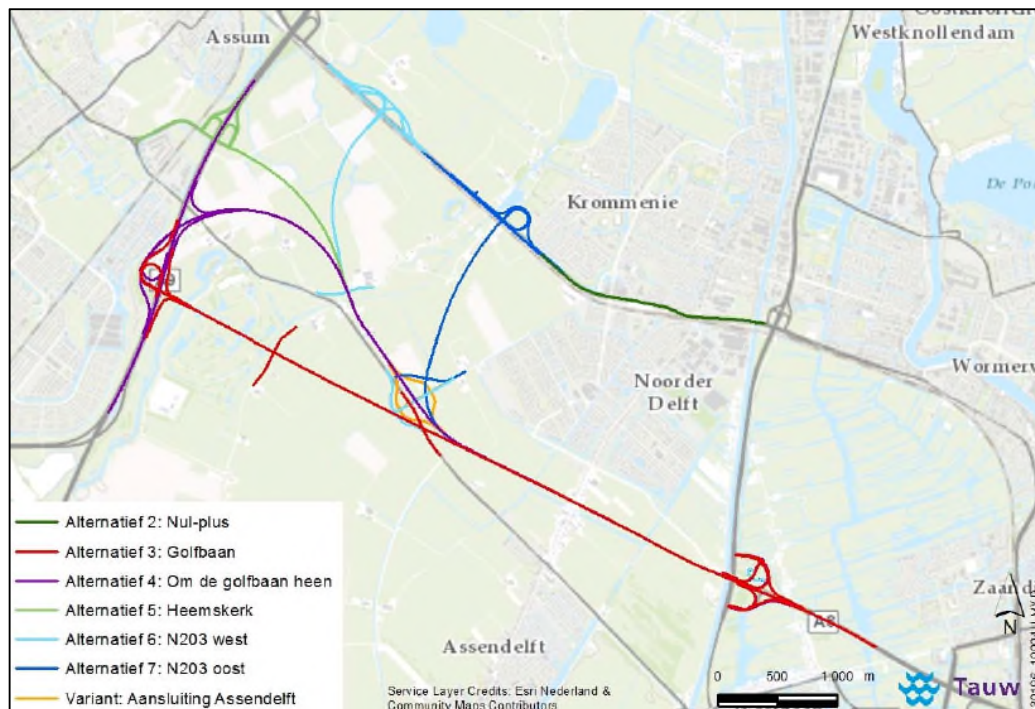
1.2 Doelstelling

Een verbeterde verbinding tussen de A8 en de A9 moet resulteren in:

- Het verbeteren van de bovenregionale, regionale en lokale bereikbaarheid, met als neven doelstelling het stimuleren van de ruimtelijke- 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.

1.3 Uitwerking kansrijke alternatieven

In het kader van de planstudie naar de Verbinding A8-A9 zijn in een planMER zeven alternatieven onderzocht [Tauw, maart 2016]. Deze zijn weergegeven in figuur 1.2.



Figuur 1.2: Alternatieven zoals onderzocht in de planstudie verbinding A9-A9 [Tauw, 2016]

Op basis van de vorige fase van de planstudie en het advies van de commissie-m.e.r. heeft Gedeputeerde Staten (GS) van de provincie Noord-Holland in de eerste helft van 2016 besloten om drie alternatieven nader uit te werken. Dit zijn:

- Alternatief 2: Nul-plusalternatief.
- Alternatief 3: Golfbaanalternatief.
- Alternatief 5: Heemskerkalternatief.

Vervolgens zijn voor elk van deze alternatieven verschillende varianten onderzocht. Dit is gedaan middels een uitgebreid ontwerpproces waarbij de omgeving intensief betrokken is. Mogelijke varianten hadden betrekking op bijvoorbeeld de wijze van aansluiting op de A9, de afwikkeling

van lokaal verkeer en verhoogde of verdiepte ligging. Tevens heeft er een externe toetsing van alle varianten plaatsgevonden op ruimtelijke kwaliteit, verkeerskundige en milieukundige doorwerking en kosten efficiëntie. In de ontwerpboeken [Bosch-Slabbers, 2017] is gemotiveerd waarom bepaalde varianten zijn afgefallen. Dit ontwerpproces heeft uiteindelijk geleid tot drie gedetailleerdere alternatieven. De alternatieven komen qua situering overeen met de alternatieven zoals eerder beschouwd in het planMER [Tauw, 2016], al zijn ze op onderdelen verder uitgewerkt. Deze alternatieven zijn op 17 januari 2017 door GS vastgelegd (zie figuur 1.3).



Figuur 1.3: Drie alternatieven nader uitgewerkt [Vraagstukkennotitie, 2016]

In de vorige fase is een nul-alternatief waarin minimale maatregelen getroffen worden onderzocht. In die fase is geconcludeerd dat niets doen geen optie is. Om die reden wordt in deze fase uitgegaan van het Nul-plusalternatief met een verhoogde ligging in Krommenie. Voor de effecten van 'niets doen' wordt verwezen naar de vorige fase van de planstudie.

1.4 Methodiek

Bij de beoordeling van landbouweffecten is onderscheid gemaakt in effecten op bestaande bedrijven en effecten op bereikbaarheid van bedrijven en percelen. Ten opzichte van de eerdere fase van het planMER zijn de effecten op landbouw samengevoegd tot deze twee criteria om de leesbaarheid te bevorderen. Het beoordelingskader is weergegeven in tabel 1.1.

Tabel 1.1: Beoordelingskader landbouw

Aspect	Beoordelingscriteria
Landbouw	Effect op bestaande agrarische bedrijven
	Effect op bereikbaarheid bedrijven en percelen

De effecten zijn beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie. Dit is de huidige situatie plus autonome ontwikkelingen. Voor een beschrijving van de referentiesituatie wordt verwezen naar het planMER.

Er is een 7-puntsbeoordelingsschaal gehanteerd in plaats van een 5-puntsbeoordelingsschaal om meer inzicht te krijgen in de verschillen tussen de alternatieven (zie tabel 1.2). Een sterk negatief effect ten opzichte van de referentie wordt beschouwd als een 'showstopper' voor het project vanuit milieuwetgeving.

Tabel 1.2: 7-puntsbeoordelingsschaal

Score	Toelichting
+++	Sterk positief effect ten opzichte van de referentie
++	Positief effect ten opzichte van de referentie
+	Licht positief effect ten opzichte van de referentie
0	Neutraal (geen) effect ten opzichte van de referentie
-	Licht negatief effect ten opzichte van de referentie
--	Negatief effect ten opzichte van de referentie
---	Sterk negatief effect ten opzichte van de referentie

1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 van deze rapportage geeft een korte toelichting van de drie nader uitgewerkte alternatieven. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 ingegaan op de effecten van deze alternatieven. Aanvullend wordt ingegaan op de landbouwsituatie in de regio. De notitie sluit af met de belangrijkste conclusies voor landbouw in hoofdstuk 4.

2 Toelichting alternatieven

2.1 Inleiding

Om de huidige (en autonome) situatie aandachtspunten op te lossen is een hoogwaardige oost-west verbinding tussen de A8 en de A9 nodig. Van de zeven reeds onderzochte alternatieven zijn er drie in deze vervolgfase nader uitgewerkt en in deze rapportage beoordeeld op effecten op de landbouw.

De nadere uitwerking van de alternatieven heeft integraal plaatsgevonden, waarbij de technische / verkeerskundige vereisten tezamen met de inpassingsvraagstukken zijn ontworpen en beter op elkaar zijn afgestemd. Voor de inpassing is gekeken naar een historisch en ruimtelijk perspectief van het plangebied en de ligging bij Amsterdam.

Hieronder wordt nader ingegaan op de drie alternatieven; Nul-plus, Heemskerk en Golfbaan. Na de beschrijving van de alternatieven worden de belangrijkste veranderingen benoemd ten opzichte van de alternatieven die in 2016 door Tauw zijn onderzocht.

2.2 Nul-plusalternatief

Het Nul-plusalternatief treft maatregelen langs de bestaande route met als doel de bestaande bereikbaarheid-, en leefbaarheidsproblemen op te lossen zonder een nieuwe weg aan te leggen. Ten westen van Krommenie richting de A9 en ten zuiden van de afrit N246/N203 richting de A8 blijft het tracé gelijk aan de huidige inrichting. Hiertussen wordt het verkeer ontvlochten in doorgaand (regionaal) verkeer en lokaal verkeer, middels een verhoogde oplossing (zie figuur 2.1).



Figuur 2.1: Uitgewerkt Nul-plusalternatief in Krommenie [Bosch en Slabbers, 2017]

Bij de verhoogde oplossing wordt de doorgaande route op een talud/op palen strak langs het spoor afgewikkeld. Ook de Jan Brassertunnel en de stationsomgeving worden ongelijkvloers gekruist. Hierdoor kan de maximum snelheid voor het doorgaande verkeer naar 70 km/uur. Bij de verhoogde ligging ontstaat bij het station een goede inpassing en mogelijkheden voor het creëren van ruimtelijke kwaliteit.

Lokaal verkeer blijft gebruik maken van de bestaande weg op Maaiveld. Deze wordt afgewaardeerd tot één rijstrook per rijrichting en komt ten noorden van verhoogde doorgaande weg te liggen. Bij de Nauernasche vaart en ten westen van de Rosariumlaan komen de verkeersstromen weer bijeen.



Figuur 2.2: Impressie van het Nul-plusalternatief [Bosch en Slabbers, 2017]



Figuur 2.3: Impressie van het Nul-plusalternatief [Bosch en Slabbers, 2017]

Belangrijkste wijzigingen en detailleringen t.o.v. planMER Tauw, 2016:

- Het alternatief met verhoogde ligging was eerder niet in beeld;
- Omdat met een verhoogde ligging met 2x2 rijstroken een betrouwbare route voor het doorgaande verkeer wordt geboden wordt, anders dan in voorgaande fase, niet meer op voorhand uitgegaan van spitsafsluiting van o.a. de Communicatieweg.
- Ter hoogte van de aansluiting A8/N246 wordt een extra rijstrook voor rechtsaf gerealiseerd.

2.3 Heemskerkalternatief

In dit alternatief loopt de verbinding A8-A9 naar de bestaande aansluiting op de A9 ter hoogte van Heemskerk. Het tracé ten zuiden van Saendelft komt overeen met het Golfbaanalternatief (zie paragraaf 2.4). Het alternatief is op onderdelen nader uitgewerkt ten opzichte van het Heemskerkalternatief zoals beschouwd in het planMER (zie figuur 2.4).



Figuur 2.4: Het Heemskerkalternatief nader uitgewerkt

- 1) **Aansluiting op A9:** De verbinding wordt aangesloten op de A9 middels een aansluiting met kruisingen en verkeerslichten (klaverbladachtige aansluiting). Als gevolg hiervan moeten de brandstofverkoopplaatsen en verzorgingsplaatsen ten zuiden van de aansluiting Heemskerk worden verplaatst of uitgekocht. Er wordt een separate studie verricht naar een alternatieve locatie en de effecten daarvan.
- 2) **Wegprofiel in open gebied:** Het tracé is hier, in vergelijking met het eerder getekende tracé, iets verschoven naar het noorden. Aan weerszijden van de weg zijn lage dijken voorzien. Als gevolg hiervan worden de auto's, de geleidenrail en de lage verlichting vanuit de omgeving (deels) aan het zicht onttrokken.
- 3) **Kruising met Liniedijk en de Kil (Kilzone):** De nieuwe verbindingsweg kruist de Kilzone middels een onderdoorgang. Er hoeven hierdoor geen geluidswerende maatregelen getroffen te worden, het open landschap blijft beter gewaarborgd, de liniedijk wordt als onderdeel van de UNESCO Stelling van Amsterdam geaccentueerd en het biedt kansen voor natuur, recreatie en waterberging.
- 4) **Tracéligging en parallelweg:** Het tracé is hier iets verschoven (meer afstand tot Communicatieweg) en er is sprake van een smaller profiel. Er wordt een parallelweg aangelegd voor fiets en landbouwverkeer.
- 5) **Nieuwe aansluiting Saendelft:** Er wordt een nieuwe aansluiting gerealiseerd. Hierdoor vervalt de aansluiting via de Noorderveenweg. Het lokale verkeer wordt deels van de Communicatieweg afgeleid, waarbij de Communicatieweg als fietspad en ontsluiting voor agrarisch verkeer wordt voortgezet, met een brug voor fietsers en landbouwverkeer over de verbinding A8-A9.
- 6) **Kruising Dorpsstraat:** Tunnel van de A8-A9 verbinding onder de Dorpsstraat door. De lengte van de onderdoorgang is gebaseerd op de kaveldiepte van het bebouwingslint waarbij de hoogwatersloten aan beide zijden van het lint over het tunneldak ingepast kunnen worden.
- 7) **De Kaaik en Binnendelft:** Aanleg van overkluizingen ter hoogte van De Kaaik en Binnendelft, waardoor deze waterlopen doorvaarbaar blijven en ecologisch blijven verbonden.

- 8) **Aansluiting A8:** Het tracé kruist hoog over de Nauernasche vaart, om vervolgens in één lijn af te dalen naar het maaiveldniveau bij Binnendelft en de verdiepte ligging bij de Dorpsstraat. De bestaande brug wordt gebruikt voor één rijrichting. Daarnaast wordt een tweede brug en een fietsbrug aangelegd. Er vinden verder geen aanpassingen plaats aan de bestaande aansluiting. Wel wordt de Noorderveenweg teruggebracht van een weg voor autoverkeer naar een fietsverbinding.

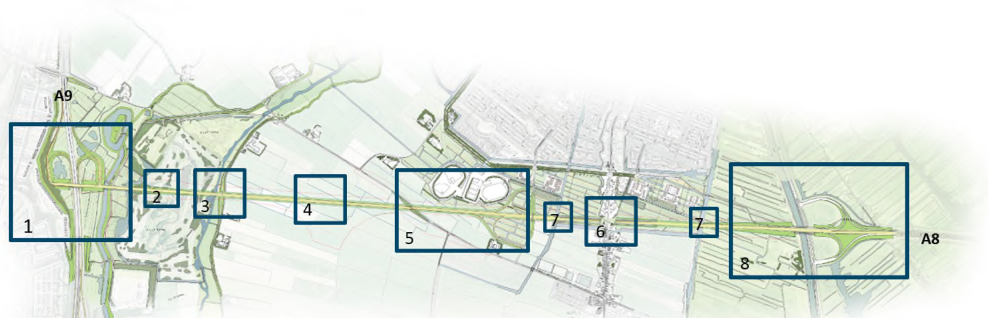
In dit alternatief wordt de bestaande N203 met twee rijstroken per richting binnen de bebouwde kom van Krommenie afgewaardeerd tot weg met één rijstrook per richting op de bestaande zuidelijke rijbaan.

Samengevat zijn de belangrijkste wijzigingen en detailleringen t.o.v. planMER Tauw, 2016 (zie figuur 2.4 voor locatie nummers):

- A. Eenvoudige aansluiting Heemskerk wordt vanwege de benodigde capaciteit een klaverbladachtige aansluiting met iets meer ruimtebeslag;
- B. Het tracé is verschoven (rechter) en het wegprofiel is smaller met een geleiderail en lage dijkjes aan weerszijden;
- C. De kruising ter hoogte van de Kilzone is verder uitgewerkt met een tunnel (in plaats van op maaiveld). Voor de weg Busch en dam wordt een viaduct aangelegd;
- D. Aansluiting Noorderweg op Communicatieweg met viaduct vervalt vanwege de aansluiting Saendelft. Aanleg parallelweg voor fiets- en landbouwverkeer en beperkte verlegging tracé.

2.4 Golfbaanalternatief

Het tracé van het Golfbaanalternatief loopt vanaf de bestaande A8 in een rechte lijn naar de A9 (zie figuur 2.5). Het alternatief is op diverse punten nader uitgewerkt ten opzichte van het Golfbaanalternatief zoals beschouwd in de vorige fase van de planstudie. Onderstaand wordt per nummer een korte toelichting gegeven.



Figuur 2.5: Het Golfbaanalternatief nader uitgewerkt

- 1) **Aansluiting op de A9:** Om de nieuwe verbinding aan te sluiten op de A9 is gekozen voor een aansluiting met een hoge ligging en relatief korte kunstwerken. Er is dan sprake van kruisingen met verkeerslichten. Als gevolg van de aanleg van de aansluiting moeten de huidige brandstofverkooppunten en verzorgingsplaatsen verdwijnen. Er wordt een separate studie verricht naar een alternatieve locatie en de effecten daarvan.
- 2) **Golfbaan Heemskerk:** Als gevolg van de aanleg van het tracé wordt de golfbaan doorsneden, waardoor deze mogelijk niet meer functioneel is. Voorgesteld wordt om

een apart ontwerptraject te starten naar mogelijke verplaatsing of uitbereiding. Dit maakt geen onderdeel uit van deze studie. Het tracé door de golfbaan ligt grotendeels op maaiveld. Daarnaast is de ligging van de wegas iets aangepast.

- 3) **Kruising Groenedijk:** Het tracé kruist met de Groenedijk op maaiveld, waarbij de Groenedijk met een slank vormgegeven viaduct over de weg gaat.
- 4) **Wegprofiel in open gebied:** Het wegprofiel is iets versmald. Aan weersijden van de weg zijn lage dijken voorzien. Als gevolg hiervan worden de auto's, de geleiderail en de lage verlichting vanuit de omgeving (deels) aan het zicht onttrokken.

Zie de beschrijving bij het Heemskerkalternatief voor de toelichting bij punt 5 tot en met 8.

In dit alternatief wordt de bestaande N203 met twee rijstroken per richting binnen de bebouwde kom van Krommenie afgewaardeerd tot weg met één rijstrook per richting op de bestaande zuidelijke rijbaan.

Samengevat zijn de belangrijkste wijzigingen en detailleringen t.o.v. planMER Tauw, 2016 (zie 2.5 voor locatie nummers):

- A. De knoop met de A9 is vervangen door een aansluiting;
- B. De ligging van de weg-as is iets aangepast;
- C. De kruising Groenedijk is verder uitgewerkt met een viaduct;
- D. Het wegprofiel is smaller gemaakt met een geleiderail in de middenberm en lage dijkes aan weerszijden;
- E. Er is hier sprake van een nieuwe aansluiting Saendelft. Ter hoogte van de Communicatieweg komt geen verkeerstunnel onder de verbinding A8-A9, maar een viaduct voor fietsers en landbouwverkeer;
- F. De totale tunnelbak ter hoogte van de Dorpsstraat wordt iets korter (iets ander verticaal alignement), maar het tunneldak wordt langer (naar 140m);
- G. Aanleg overkluizingen De Kaaik en Binnendelft met voldoende doorvaarthoogte en faunapasseerbaarheid;
- H. Aanleg tweede brug en fietsbrug over Nauernasche vaart en reduceren Noorderveenweg van (auto)weg naar fietsverbinding.

3 Effectbeoordeling landbouw

In dit hoofdstuk volgt een analyse van de effecten van de drie alternatieven zoals beschreven in hoofdstuk 2. Het planMER [Tauw, maart 2016] is als basis gehanteerd. Daar waar effecten zijn gewijzigd als gevolg van de nadere detaillering/uitwerking van de alternatieven is dat toegelicht. Voor een nadere onderbouwing van de effecten wordt verwezen naar de achtergrondrapport Landbouw [Tauw, 2016].

De effecten zijn onderverdeeld in effect op bestaande bedrijven en effect op bereikbaarheid van bedrijven en percelen. Deze worden in de navolgende paragrafen behandeld. Dit hoofdstuk beschrijft eerst de landbouwsituatie in de regio om de effecten van de aanleg van de weg goed in context te kunnen plaatsen..

3.1 De landbouwsituatie in de regio

Rondom het plangebied voor de Verbinding A8-A9 is de druk op het landbouwareaal hoog. Het gebied heeft te maken met de druk op de ruimte van de Randstad. Door ontwikkelingen ten behoeve van wonen en verkeer moet landbouwareaal worden afgestaan. De combinatie met voorzieningen ten behoeve van deze ontwikkelingen, zoals watercompensatie, recreatie en natuurontwikkeling leiden tot een verdere druk op het landbouwareaal. Er zijn geen mogelijkheden om het landbouwareaal te laten toenemen, zodat tegenover nieuwe ontwikkelingen die landbouwareaal in beslag nemen geen nieuwe gronden beschikbaar zijn. Bij het wegnemen van agrarisch gebied kan daarom wel een financiële vergoeding beschikbaar gesteld worden, maar er zijn vrijwel geen mogelijkheden om het landbouwareaal toe te laten nemen. Door doorsnijding van percelen, milieuwetgeving en andere randvoorwaarden wordt dit effect versterkt. Tegelijkertijd doet zich in de landbouw de trend van schaalvergroting voor. Dit leidt tot grotere bedrijven en ook tot beëindiging van landbouwbedrijven.

Met name het perspectief voor de bedrijven die overblijven is punt van aandacht vanwege de schaarste aan beschikbare en kwalitatief goede landbouwgrond. Doordat agrariërs de bedrijfsvoering moeten stoppen, ontstaat vitale ontwikkelruimte voor de overblijvende bedrijven. Het landbouwareaal per bedrijf dat blijft bestaan zal gelijk moeten blijven om een gezonde sector te behouden, waarin de overblijvende agrariërs in ieder geval voldoende kunnen investeren en innoveren om het bedrijf voort te kunnen zetten.

Concluderend betekent dit dat indien areaalverlies en/of versnippering leidt tot discontinuïëring van agrarische bedrijven, het overblijvende areaal ter beschikking zou moeten komen van andere agrarische bedrijven. Mogelijk is in het kader van de A8/A9-verbinding daarom een grondruil nodig. In de beoordeling van de effecten op de agrarische bedrijven kan de individuele situatie van de agrarische bedrijven op dit moment niet meegewogen worden.

3.2 Effecten op bestaande bedrijven

Agrarische bedrijfsgebouwen

Bij alternatief Nul-plus is er geen noodzaak tot het slopen van bestaande agrarische bedrijfsgebouwen of opstallen. Dit alternatief volgt bestaande wegen. Alternatieven Heemskerk

en Golfbaan volgen ten oosten van sportpark De Omzoom hetzelfde tracé. Ter hoogte van het agrarisch bedrijf aan de Communicatieweg West 22 wordt de aansluiting Saendelft aangelegd. Deze aansluiting komt gedeeltelijk over de bestaande huiskavel van het genoemde bedrijf te liggen, met het gevolg dat deze agrariër zijn bedrijf moet beëindigen (zie figuur 3.1). Een van de opstallen moet verwijderd worden en door de ligging van de gronden en de nieuwe verbinding is het niet mogelijk het bedrijf op deze plaats voort te zetten. Bij alternatief Heemskerk moet daarnaast ook een bedrijfsgebouw worden geamoveerd ten westen van Assendelft, behorende bij het bedrijf met adres Communicatieweg West 23 (zie figuur 3.3). Dit betreft een bedrijf dat niet meer agrarisch gebruikt wordt. De opstallen worden gebruikt voor de stalling van caravans. Het slopen van deze opstallen leidt ertoe dat de opslag niet meer in de huidige loods kan plaatsvinden en dat daarvoor een alternatieve locatie gezocht moet worden. Dit effect is echter niet gekoppeld aan de landbouw.

Vanwege de noodzaak tot beëindiging van het agrarisch bedrijf en het amoveren één opstal (met agrarisch uiterlijk, maar niet ten behoeve van agrarisch bedrijf) is alternatief Heemskerk negatief beoordeeld (- -). Bij alternatief Golfbaan is er sprake van de noodzaak tot beëindiging van één agrarisch bedrijf. Dit is negatief beoordeeld (- -).



Figuur 3.1: Agrarisch bedrijf aan de Communicatieweg West 22



Figuur 3.2: Veeteeltbedrijf aan de Communicatieweg West 23

Huis(bedrijfs)kavels

Het Nul-plusalternatief leidt niet tot de doorsnijding van huis(bedrijfs)kavels² omdat er geen nieuw tracé wordt gerealiseerd. Het gezamenlijke oostelijke tracédeel van de andere beide alternatieven doorsnijdt het huiskavel van het bedrijf ter hoogte van de aansluiting Saendelft. Ook is dit tracédeel geprojecteerd over de randen van diverse huiskavels waardoor de perceelsomvang afneemt. Alternatief Golfbaan doorsnijdt daarnaast het huiskavel van een bedrijf aan de Groenedijk. Het doorsnijden van twee huiskavels is licht negatief (-) beoordeeld. Voor alternatief Heemskerk geldt dat het westelijke tracédeel een drietal huiskavels doorsnijdt. Voor deze bedrijven wordt de mogelijkheid van weidegang beperkt³. Het doorsnijden van vier huiskavels is negatief (- -) beoordeeld.

Verkavelingsstructuur

De huidige verkavelingsstructuur wordt niet aangetast door het Nul-plusalternatief, omdat het tracé de bestaande wegen volgt. Bij het Golfbaan- en Heemskerkalternatief volgt het tracé deels de noordwest-zuidoostelijke richting van het verkavelingspatroon en voegt het zich deels langs perceelsranden. Ter hoogte van de aansluiting Saendelft wordt de verkavelingsstructuur aangetast doordat een groot aantal percelen sterk worden doorsneden en/of verkleind. Het verkavelingspatroon (uitwaaiend met rechtlijnig slotenpatroon) is hier echter niet sterk aanwezig in de referentiesituatie. Beide alternatieven hebben een licht negatief effect (-).

Conclusie bestaande bedrijven

Samengevat worden de effecten op bestaande bedrijven voor het Heemskerkalternatief negatief beoordeeld en voor het Golfbaanalternatief licht negatief. Dit verschil komt voort uit het aantal huiskavels dat wordt doorsneden. Het Nul-plusalternatief heeft geen effecten op bestaande bedrijven.

Tabel 3.1: Samenvatting effecten op bestaande bedrijven

	Nul-plusalternatief	Heemskerkalternatief	Golfbaanalternatief
Effecten op agrarische bedrijfsgebouwen	0	--	--
Effecten op huis(bedrijfs)kavels	0	--	-
Effecten op verkavelingsstructuur	0	-	-
Effecten op bestaande bedrijven	0	--	-

3.3 Effecten op perspectief van bedrijven

Mogelijkheden tot uitbreiding bedrijven

Het Nul-plusalternatief heeft geen effecten op de mogelijkheid tot uitbreiding van bestaande bedrijven (mogelijkheden om bestaande bedrijven samen te voegen en/of gebouwen op de

² Een huiskavel is een kavel met daarop de opstallen voor bedrijfsvoering en wonen. Een huisbedrijfskavel is een kavel dat door een verharde of onverharde weg wordt gescheiden van een huiskavel.

³ In de toekomst heeft het aansnijden van huiskavels naar verwachting nog grotere gevolgen voor de bedrijfsvoering als gevolg van het verplichten tot uitloop van melkvee.

huiskavels), omdat binnen 50 meter van de dit alternatief geen agrarische bedrijven gelegen zijn. Dit is wel het geval bij het Heemskerk- en het Golfbaanalternatief als gevolg van de aansluiting Saendelft. Dit is voor het golfbaanalternatief licht negatief beoordeeld (-). Het alternatief Heemskerk beperkt tevens de uitbreidingsruimte van twee andere bedrijven, die binnen 25 meter van het geprojecteerde tracé zijn gelegen. Dit is negatief beoordeeld (- -). Voor deze bedrijven is het van belang de mogelijkheden voor herverkaveling te beschouwen.



Figuur 3.3: Aansluiting Saendelft (links) en strook Communicatieweg (rechts)

Omvang landbouwareaal

Tot slot neemt het landbouwareaal niet af bij het Nul-plusalternatief. Het verlies is het grootst bij het Heemskerkalternatief, gevolgd door het Golfbaanalternatief. Ten opzichte van de vorige fase van de planstudie neemt het ruimtebeslag ter hoogte van de aansluiting Saendelft toe (zie figuur 3.3) met 6 ha door het verlies van landbouwareaal ten zuiden van het tracé. In totaal is het verlies aan landbouwareaal ca. 32 ha bij alternatief Golfbaan en ca. 46 ha bij alternatief Heemskerk. In deze berekening is nog geen rekening gehouden met de gronden voor compensatie voor water en extra maatregelen voor natuur. Deze extra maatregelen zijn nog niet precies bekend, maar indicatief ingetekend in de ontwerpboeken. Overblijvende gronden zijn minder goed bruikbaar, mede door de doorsnijding als gevolg van een verbindingsweg tussen de aansluiting Saendelft en de Communicatieweg. Bij het Heemskerkalternatief ontstaat ook een smalle zone tussen de Communicatieweg en het nieuwe tracé dat niet goed meer bruikbaar is voor landbouw (zie figuur 3.4).

Conclusie perspectief van bedrijven

Samengevat worden de effecten op perspectief van bedrijven voor het Heemskerkalternatief negatief beoordeeld en voor het Golfbaanalternatief licht negatief. Dit verschil komt voort uit de omvang van het landbouwareaal dat verloren gaat en een verschil in effecten op uitbreidingsmogelijkheden. Het Nul-plusalternatief heeft geen effecten op perspectief van bedrijven.

Tabel 3.2: Samenvatting effecten op perspectief van bedrijven

	Nul-plusalternatief	Heemskerkalternatief	Golfbaanalternatief
Effecten op mogelijkheid tot uitbreiding	0	--	-
Effecten op omvang landbouwareaal	0	--	-
Effecten op bestaande bedrijven	0	--	-

3.4 Effect op bereikbaarheid van bedrijven en percelen

Barrièrewerking

Als gevolg van de opwaardering van de N203 (Nul-plusalternatief) treedt er geen verandering op in de manier hoe agrariërs hun kavels de agrarische bedrijven kunnen bereiken. Dit is neutraal beoordeeld (0).

De Communicatieweg is voor meerdere agrariërs van belang om kavels te kunnen bereiken. In alternatief Golfbaan wordt deze voor landbouwverkeer bereikbaar gemaakt door middel van een brug over de nieuwe Verbinding A8/A9. Door de doorsnijding van huiskavels is wel sprake van enige omrijtijd. Daarom is een licht negatieve beoordeling gegeven (-).

In alternatief Heemskerk moet het landbouwverkeer middels een parallelweg omrijden om diverse doorsneden huiskavels te kunnen bereiken. Ook moet het landbouwverkeer meer gebruik gaan maken van drukkeren wegen. Dit is negatief beoordeeld (- -)

De Dorpsstraat en weg Busch en Dam en Groenedijk blijven in alle alternatieven in gebruik voor landbouwverkeer.

Toeleveranciers

Het Nul-plusalternatief heeft geen effecten op de manier waarop toeleveranciers agrarische bedrijven kunnen bereiken. Dit is neutraal beoordeeld (0).

Met de aansluiting Saendelft wordt een nieuwe ontsluitingsroute gecreëerd voor toeleveranciers voor de Communicatieweg en de aanliggende bedrijven. Er treedt echter ook enige barrièrewerking op, waardoor de beoordeling voor de alternatieven Heemskerk en Golfbaan neutraal is.

Conclusie bereikbaarheid van bedrijven en percelen

De effecten op bereikbaarheid van bedrijven en percelen als gevolg van barrièrewerking werken door in een negatieve, respectievelijk licht negatieve beoordeling voor de alternatieven Heemskerk en Golfbaan.

Tabel 3.3: Samenvatting effecten op bereikbaarheid van bedrijven en percelen

	Nul-plusalternatief	Heemskerkalternatief	Golfbaanalternatief
Effecten door barrièrewerking	0	- -	-
Effecten op bereikbaarheid voor toeleveranciers	0	0	0
Effecten op bereikbaarheid van bedrijven en percelen	0	- -	-

4 Conclusies

De effecten op landbouw zijn samengevat weergegeven in tabel 4.1.

Tabel 4.1: Effecten landbouw samengevat

	Nul-plusalternatief	Heemskerkalternatief	Golfbaanalternatief
Effecten op bestaande bedrijven	0	--	-
Effecten op perspectief van bedrijven	0	--	-
Effecten op bereikbaarheid van bedrijven en percelen	0	--	-
Effecten op landbouw totaal	0	--	-

In het Nul-plusalternatief zijn geen effecten op landbouw voorzien (0). Omdat er bij alternatief Heemskerk één agrariër moet verdwijnen en één agrarische opstal moeten worden geamoveerd, meerdere huiskavels worden doorsneden, de mogelijkheid tot uitbereiding van enkele bestaande bedrijven wordt beperkt, bestaand landbouwareaal afneemt, de huidige verkavelingsstructuur beperkt wordt aangetast en in beperkte mate de bereikbaarheid van de bedrijven en percelen afneemt is er sprake van een negatief effect op landbouw (- -).

Bij alternatief Golfbaan dient één agrariër zijn bedrijfsvoering te beëindigen en wordt één huiskavel doorsneden, dat naar verwachting niet tot bedrijfsbeëindiging leidt. Omdat er daarnaast ook sprake is van een kleinere afname van landbouwareaal is het effect op landbouw samengevat minder negatief beoordeeld dan alternatief Heemskerk: licht negatief (-).

Over Antea Group

Van stad tot land, van water tot lucht; de adviseurs en ingenieurs van Antea Group dragen in Nederland sinds jaar en dag bij aan onze leefomgeving. We ontwerpen bruggen en wegen, realiseren woonwijken en waterwerken. Maar we zijn ook betrokken bij thema's zoals milieu, veiligheid, assetmanagement en energie. Onder de naam Oranjewoud groeiden we uit tot een allround en onafhankelijk partner voor bedrijfsleven en overheden. Als Antea Group zetten we deze expertise ook mondiaal in. Door hoogwaardige kennis te combineren met een pragmatische aanpak maken we oplossingen haalbaar én uitvoerbaar. Doelgericht, met oog voor duurzaamheid. Op deze manier anticiperen we op de vragen van vandaag en de oplossingen van de toekomst. Al meer dan 60 jaar.

Contactgegevens

Monitorweg 29
1322 BK ALMERE
Postbus 10044
1301 AA ALMERE
T. 0622790422
E. marijke.visser@anteagroup.com

www.anteagroup.nl

Copyright © 2017

Niets uit deze uitgave mag worden
verveelvoudigd en/of openbaar worden
gemaakt door middel van druk, fotokopie,
elektronisch of op welke wijze dan ook,
zonder schriftelijke toestemming van de
auteurs.