VOORDRACHT

Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 29 mei 2018

Onderwerp: Verbinding A8-A9: het aanwijzen van het Golfbaanalternatief als het voorkeursalternatief Verbinding A8-A9

Kenmerk:

Bijlagen:

- **A. Ontwerpbesluit**
- **B. Nota Voorkeursalternatief**
- **C. Nota van Beantwoording en de inspraakreacties**
- **D. Aanvullend geluidsonderzoek Broekpolder**
- **E. Advies Commissie voor de m.e.r.**
- **F. Advies ARO**

1. Inleiding

Wij stellen voor het Golfbaanalternatief aan te wijzen als het Voorkeursalternatief Verbinding A8-A9 als resultaat van de planstudiefase. Wij gaan in gesprek met het Rijk en de regionale partners in het project om te komen tot een sluitende begroting voor het Golfbaanalternatief.

Met de keuze van een voorkeursalternatief zetten wij een belangrijke stap richting de planuitwerking en realisatie van de Verbinding A8-A9. Wij geven hiermee ook uitvoering aan het coalitieakkoord 2015-2019 “Ruimte voor groei”. In het coalitieakkoord is over de Verbinding A8-A9 aangegeven: “De provinciale wegen N203 en N246 ter hoogte van Krommenie en Wormerveer hebben op dit moment onvoldoende capaciteit om het stijgende verkeersaanbod te verwerken. Hierdoor rijdt veel doorgaand verkeer door de kernen. Uit onderzoek is gebleken dat enorme verkeersknelpunten ontstaan als in de Zaanstreek geen aanpassingen plaatsvinden.
Het is daarom van belang dat er een verbindingsweg van 2x2 rijstroken tussen de A8 en de A9 wordt gerealiseerd. Niet alleen omdat dit de robuustheid van het wegennet verbetert, maar ook om het economische belang, de leefbaarheid en bereikbaarheid van deze regio te kunnen garanderen. We besteden hierbij specifieke aandacht aan het UNESCO werelderfgoed de Stelling van Amsterdam, dat zal worden doorkruist door deze verbindingsweg. Bij de uiteindelijke tracékeuze moet niet alleen rekening worden gehouden met verkeerskundige, maar ook met landschappelijke, financiële en economische aspecten. De toegezegde regionale bijdragen zijn voorwaardelijk voor de verdere uitwerking en realisatie van de verbindingsweg.”

2. Doelstellingen en evaluatiecriteria

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), hebben Rijk en regio in het kader van het MIRT-onderzoek Noorkant Amsterdam afgesproken dat de regio op zoek gaat naar een oplossing voor de problematiek in het gebied rondom de N203 en N246.

Notitie Reikwijdte en Detailniveau
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 nevendoelstelling 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, op basis van de Ladder van Verdaas, 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.

PlanMER

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 wij in april 2016 besloten twee alternatieven (Nul-plus- en Heemskerkalternatief) verder uit te werken. Na consultatie van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij 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 wij een voorkeursontwerp voor elk van de drie alternatieven vastgesteld. Deze voorkeursontwerpen zijn vervolgens onderworpen aan een MER-onderzoek.

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 A8 en de A9. Dit leidt tot sluipverkeer, barrièrewerking en milieubelasting en gaat ten koste van de leefbaarheid van de nabijgelegen woongebieden Krommenie, Assendelft en Wormerveer.

Beoordelingskader
Conform het beoordelingskader uit de NRD zijn de drie alternatieven op vier aspecten met elkaar vergeleken:
- projectdoel leefbaarheid (gezondheid, verkeersveiligheid, barrièrewerking, sluipverkeer)
- projectdoel bereikbaarheid (reistijden, snelheid trajecten, robuustheid);
- criteria wetgeving en beleid (MER, LER, EER, HIA[1]). Het gaat hier om de effecten van de alternatieven op de (leef)omgeving;
- financiële criteria (investeringskosten en MKBA).

Het betreft een beoordeling op hoofdlijnen volgens de MER systematiek. De uitkomst is beschreven in de Nota Voorkeursalternatief (B).

Keuze van het voorkeursalternatief
Onze afweging om te komen tot een voorkeursalternatief heeft plaatsgevonden op drie gronden:
- Onderzoek: inhoudelijke conclusies
- Omgeving: standpunten van belanghebbenden
- Bestuur: belangrijkste bestuurlijke afwegingen

Onderzoek
De inhoudelijke afweging is opgebouwd langs de volgende stappen:

- Leefbaarheid en bereikbaarheid

[1] MER = milieu effect rapportage; LER = landbouw effect rapportage; EER = economische effect rapportage; HIA = heritage impact assessment t.b.v. outstanding universal value van het UNESCO werelderfgoed Stelling van Amsterdam; MKBA = maatschappelijke kostenbatenanalyse.

De eerste stap bij de keuze van het voorkeursalternatief (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.

- Financieel

Bij de keuze voor een wegalternatief wordt niet alleen gekeken naar de effecten van deze weg op de doelstellingen leefbaarheid en bereikbaarheid, maar ook naar de kosten die een belangrijk criterium vormen in de afwegingen voor een wegalternatief. De overheid heeft hierin een verantwoording naar haar inwoners dat zij tegen maatschappelijk acceptabele kosten een wegverbinding aanlegt.
a. MKBA: Het Heemskerkalternatief heeft een baten-kosten 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 (0,5-0,6).
b. Kosten: Het Golfbaanalternatief en het Nul-plusalternatief zijn goedkoper dan het Heemskerkalternatief (verschil van € 180 miljoen).

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 voorkeursalternatief aan te wijzen. Met alle belangen die rond het voorkeursalternatief spelen zal in de volgende fase rekening moeten worden gehouden.

Bestuur
In de samenwerkingsovereenkomst (SOK) uit 2014 wordt de bestuurlijke voorkeur voor het Heemskerkalternatief uitgesproken. De SOK-partijen hebben besluiten 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 is vanuit de huidige gereserveerde middelen te dekken. De samenwerkende partijen zullen zich verder moeten inspannen om het gekozen voorkeursalternatief te financieren. In de SOK zijn de samenwerkende partijen er al van uitgegaan, dat de € 111 miljoen niet voldoende was. Het nog gedekte bedrag is echter substantieel hoger dan toen was voorzien.

Zienswijzen stuurgroep partijen
De verschillende partijen hebben zich in het inspraaktraject uit kunnen spreken over de PlanMER. Van Rijkswaterstaat West Nederland Noord is geen zienswijze ontvangen. De reacties van deze partners vormen voor het verdere proces een belangrijk richtsnoer.

Geen van de partijen spreekt zich uit voor het Nul-plusalternatief. Alle partijen kiezen voor één van de gestrekte alternatieven.
De Vervoerregio Amsterdam complimenteert de provincie met het doorlopen proces en het inhoudelijke resultaat. Zij is van mening dat het Golfbaanalternatief de enige haalbare oplossing is.

Zij vragen aandacht voor de effecten op de Broekpolder en de werelderfgoedstatus Stelling van Amsterdam.

De gemeente Zaanstad dringt in haar zienswijze aan op spoedige besluitvorming. De gemeente stelt dat er geen draagvlak is voor het Nul-plusalternatief. De gemeente maakt geen keuze tussen het Golfbaan of Heemskerkalternatief. Tot slot stelt de gemeente dat de onderzoeken in goede samenwerking tot stand zijn gekomen.

De gemeente Uitgeest heeft geen voorkeur uitgesproken. Zij vraagt extra onderzoek naar een aantal specifieke locaties. Daarnaast geeft de gemeente aan dat het op haar grondgebied realiseren van de te verplaatsen verzorgingsplaatsen langs de A9 onbespreekbaar is.

De gemeente Velsen is voorstander van de aanleg van een verbinding tussen de A8 en de A9. Er wordt geen voorkeur voor een alternatief uitgesproken. De gemeente wil daarvoor eerst de resultaten van het geluidsonderzoek Broekpolder en het advies van ICOMOS kennen.

De gemeente Heemskerk spreekt een voorkeur uit voor het Heemskerkalternatief en wijst het Golfbaanalternatief af. De gemeente is van mening dat de PlanMER onzorgvuldig is uitgevoerd. De gemeente wijst in haar reactie op de effecten op de Broekpolder en de bedreiging van het voortbestaan van de golfclub bij een keuze voor het Golfbaanalternatief.

De gemeente Beverwijk is voorstander van een verbinding A8-A9. Het Heemskerkalternatief is de enige aanvaardbare oplossing voor Beverwijk. De effecten op de leefbaarheid in de Broekpolder is leidend voor de keuze van de gemeente. Daarnaast wordt gewezen op de mogelijk effecten op de status werelderfgoed van de Stelling van Amsterdam.

In de provinciale Statencommissie Mobiliteit en Financiën van 7 september 2017 is de PlanMER van het project verbinding A8-A9 aan de orde geweest. Nadat al in juni 2017 een technische toelichting was gegeven aan de commissieleden is in deze bijeenkomst, mede ook door de input van een zestal insprekers van mening gewisseld over de voorliggende stukken. De leidende vraagstukken in de Statencommissie waren de Stelling van Amsterdam, de leefbaarheidsproblematiek in overige gebieden, de effecten op de bestaande A8, de inpassing in het landschap, de afwaardering van de N203 en de financiering.

De afspraken met de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (OCW) hebben wij u toegezonden met onze brief van 26 april jl. met kenmerk 1067127/1067134. Onderdeel van die afspraken is dat wij voor de zomer een besluit voorkeursalternatief nemen (i.e. het voorliggend besluit) en dat na het besluit voorkeursalternatief de provincie een landschapsplan opstelt. Het landschapsplan heeft tot doel om de verbinding tussen de A8 en de A9 zo goed mogelijk in het landschap in te passen, zodanig dat tegelijkertijd de uitzonderlijke universele waarde van het UNESCO-werelderfgoed de Stelling van Amsterdam zo goed mogelijk wordt behouden en op verschillende plekken wordt versterkt. In dit landschapsplan worden de eerdere richtinggevende aanbevelingen over herstel en inpassing van een verbinding van ICOMOS, adviesorgaan UNESCO, meegenomen. Na voltooiing van het landschapsplan volgt een go/no-go besluit bij zowel de provincie Noord-Holland als bij de minister van OCW. De minister van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) heeft toegezegd haar medewerking te verlenen aan het te nemen Tracébesluit.

Advies stuurgroep 17 mei 2018

In de Stuurgroep Verbinding A8-A9 zijn de leden van stuurgroep in de gelegenheid gesteld te adviseren over het aanwijzen van het voorkeursalternatief. De Stuurgroep geeft een verdeeld advies.

Binnen de gemeente Zaanstad is er geen draagvlak voor het Nul-plusalternatief. Wat betreft de gestrekte alternatieven is er weinig verschil voor Zaanstad. Wel wijst Zaanstad op een verschil in kosten. De gemeente wil graag een spoedige besluitvorming.
De Vervoerregio Amsterdam heeft een duidelijke voorkeur voor het Golfbaanalternatief. Dit uit oogpunt van doelbereik (verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid) en kosteneffectiviteit.
De gemeente Velsen acht de Verbinding A8-A9 van belang voor de hele regio. Velsen adviseert een keuze te maken nadat eerst een landschapsplan voor zowel het Heemskerk- als het Golfbaanalternatief is gemaakt. Volgens Velsen kan dit een positief effect op het draagvlak hebben.
De gemeente Heemskerk vindt dat er een verbinding moet komen van de A8 met de A9 ter verbetering van de automobiliteit binnen de regio en in het bijzonder met Amsterdam. Heemskerk kiest daarbij voor het Heemskerkalternatief. Het op te stellen landschapsplan dient daarom ook te worden gekoppeld aan het Heemskerkalternatief.
De gemeente Beverwijk geeft aan, dat een verbinding A8-A9 wenselijk is in verband met de bereikbaarheid van de IJmond. Voor Beverwijk is het Golfbaanalternatief niet bespreekbaar. De belangrijkste randvoorwaarde voor de verbinding is de leefbaarheid van de inwoners van de Broekpolder. Beverwijk adviseert verder te gaan met het Heemskerkalternatief en hiervoor een landschapsplan te maken.
De gemeente Uitgeest spreekt geen voorkeur uit. De Raad heeft gevraagd om onderzoek naar een aantal specifieke locaties om vervolgens een standpunt in te nemen. Randvoorwaarde is, dat de te verplaatsen verzorgingsplaatsen niet op het grondgebied van Uitgeest komen.
Voor Rijkswaterstaat West Nederland Noord als adviserend lid van de stuurgroep lijkt op basis van de onderzoeksresultaten het Golfbaanalternatief het beste alternatief om verder uit te werken.

Conclusie: Het Golfbaanalternatief is het voorkeursalternatief
Na afweging van de resultaten van het onderzoek, de inspraak vanuit de omgeving en de bestuurlijke standpunten van de partners hebben wij besloten het Golfbaanalternatief aan te wijzen als voorkeursalternatief.

Het Nul-plusalternatief kent geen wezenlijke bijdrage aan de doelstelling leefbaarheid en een beperkte bijdrage aan de doelstelling bereikbaarheid van het project. Het Nul-plusalternatief voldoet niet aan het financiële criterium van een MKBA-ratio >1. Tot slot kiezen geen van de partners voor het Nul-plusalternatief.

In de afweging tussen het Golfbaanalternatief en het Heemskerkalternatief spelen de volgende argumenten een doorslaggevende rol:

- In het Golfbaanalternatief zijn betere mogelijkheden voor een inpassing in het landschap en de Stelling van Amsterdam. Dit is de conclusie uit het gesprek met de minister van OCW. De herstelmaatregelen lijken het meest haalbaar in het gebied van het Golfbaanalternatief. In dit gebied is de grootste winst te behalen door het koppelen van de herstelmaatregelen aan het uitwerken van een tracéontwerp.

- Het huidige ontwerp van het Golfbaanalternatief is € 180 miljoen goedkoper dan het Heemskerkalternatief. Uit de MKBA ratio blijkt dat het huidige Heemskerkalternatief geen financiële ruimte biedt voor verdere inpassingsmaatregelen (MKBA ratio <1). Bij het Golfbaanalternatief is ruimte om binnen een verantwoorde MKBA verhouding te blijven na verdere inpassing van het tracé (MKBA ratio >1). De kosten die gemaakt moeten worden voor een verantwoorde inpassing van het Golfbaanalternatief, zijn maatschappelijk te verantwoorden. Bovendien is, op basis van het advies van ICOMOS, ter indicatie in beeld gebracht op welke wijze beide alternatieven verdiept kunnen worden ingepast. De conclusie is,

dat de meerkosten voor het verdiepen van de Verbinding A8-A9 binnen de zone van de Stelling van Amsterdam uiteenlopen. De meerkosten van het Golfbaanalternatief worden geschat op € 125 mln. De meerkosten van het Heemskerkalternatief worden geschat op € 168 mln.

De partijen in de samenwerkingsovereenkomst zijn, net als in juni 2017, verdeeld in hun advies over een voorkeursalternatief voor de Verbinding A8-A9. Alle partijen vinden de aanleg van een verbinding van belang, maar over de wijze waarop bestaat geen unanimiteit. De Vervoerregio Amsterdam kiest voor het Golfbaanalternatief. Ook adviserend lid Rijkswaterstaat lijkt dit het beste alternatief. De gemeente Heemskerk en de gemeente Beverwijk kiezen voor het Heemskerkalternatief. De gemeente Velsen en de gemeente Uitgeest maken nu nog geen keuze. In de gemeente Zaanstad is geen draagvlak voor het Nul-plusalternatief; er is een voorkeur voor een van de twee gestrekte alternatieven. De partijen zijn niet bereid het verschil in kosten tussen de beide alternatieven te dekken.

De effecten van geluid op de Broekpolder zijn in het Heemskerkalternatief beperkter dan in het Golfbaanalternatief. Uit het extra geluidsonderzoek dat wij hebben laten uitvoeren blijkt dat de er mogelijkheden zijn om de geluidsbelasting op de Broekpolder op hetzelfde niveau te krijgen als bij het Heemskerkalternatief. Daarnaast zijn er mogelijkheden om de geluidsbelasting te verbeteren ten opzichte van niets doen (de referentiesituatie in 2030).
Wij zijn bereid om in de planuitwerking samen met de gemeenten extra geluidsmaatregelen te nemen ten behoeve van de Broekpolder, gekoppeld aan de bijdragen van de gemeenten aan het project.

In volgende fase van het project wordt het Voorkeursalternatief uitgewerkt. Dat is ook het moment om een aantal vragen uit de inspraak, zoals beschreven in de Nota van Beantwoording, te beantwoorden In het bijzonder gaat het om de volgende onderwerpen:

Toename verkeer en overlast rond bestaande A8
De maximale geluidswaarden voor rijkswegen worden in de wet geluidproductieplafonds genoemd en die plafonds mogen niet overschreden worden. Bij de naleving van de geluidproductieplafonds controleert Rijkswaterstaat in hoeverre een plafond overschreden dreigt te worden. Indien dat het geval is, zal Rijkswaterstaat onderzoek doen naar maatregelen en deze waar nodig realiseren. Rijkswaterstaat is momenteel met de omgeving in overleg over hoe de door de omgeving ervaren geluidsoverlast door de constructie van de Coenbrug kan worden verminderd.

Leefbaarheid Saendelft
Een nieuwe aansluiting aan de zuidkant van Saendelft heeft tot gevolg dat de verkeersstromen in de omgeving veranderen. In deze fase van het project is gekeken of deze veranderde verkeersstromen tot (file)problemen leiden, die niet met maatregelen opgelost kunnen worden. Dat is niet het geval. Verdere detailuitwerking, zoals de gevolgen op de Parkrijklaan, worden meegenomen in de vervolgfase wanneer een voorkeursalternatief is gekozen.

Buitengebied
In het buitengebied vreest men de gevolgen van een nieuwe weg. Gewezen wordt op het open en weidse landschap, waarvan rust, stilte en beleving, regelmatig genoemd zijn als kernkwaliteiten. In de beantwoording is aangegeven dat rondom de inpassing van een verbinding is gezocht naar een optimum. Die zoektocht wordt voortgezet in de volgende fase. Dat het open gebied doorsneden gaat worden, is onvermijdelijk. En dat de situatie voor een aantal bewoners en bedrijven in het open gebied zodanig zal veranderen, dat maatwerkoplossingen gezocht moeten worden is inherent aan een groot project.

Waterhuishouding

Bij de verdere uitwerking van het uiteindelijke voorkeursalternatief zullen de waterhuishoudkundige aspecten nader uitgewerkt worden. Hierbij is een waterneutrale, klimaatbestendige inrichting die goed is ingepast in het bestaande watersysteem een belangrijk aspect.

Afwaardering N203
De afwaardering van de N203 is in deze fase van het project niet verder uitgewerkt, wel is in de kostenraming rekening gehouden met de afwaardering van de N203 in Krommenie (€ 6,9 mln.). In de volgende fase wordt in samenwerking met de gemeente Zaanstad gewerkt aan een voorstel voor de afwaardering van de N203.

3. Financiering, communicatie en (burger)participatie

Financiering

De kosten van het Golfbaanalternatief bedragen € 245 miljoen (prijspeil 2017). De raming is gebaseerd op het voorkeursontwerp zoals dat door GS op 17 januari 2017 is vastgesteld. De kostenraming is exclusief BTW, exclusief indexering en marktwerking en exclusief kosten van Beheer en Onderhoud. Daarnaast zijn er nog kosten (inclusief BTW) voor de aanpassingen aan de A9 van € 20 miljoen en de verplaatsing van de tankstations. Deze zijn geraamd met een bandbreedte van € 23 – € 59 miljoen. De investeringskosten komen daarmee op € 288 - € 324 miljoen. De Life Cycle Costs zijn geraamd op € 162 miljoen voor een periode van 100 jaar.

In de planuitwerkingsfase zal een nieuwe kostenraming worden gemaakt. Daarin wordt meegenomen de uitkomst van het nog op te stellen integraal landschapsplan met het oog op de “outstanding universal value” (OUV) van het UNESCO Werelderfgoed Stelling van Amsterdam.

Dekking van de investeringskosten
Op basis van de SOK is door de partijen in totaal € 111 miljoen toegezegd en gereserveerd. Het geraamde tekort van € 177 miljoen wordt voor een belangrijk deel veroorzaakt door hogere kosten van de verbreding van de A9, de aansluiting op de A9 en de verplaatsing van de verzorgingsplaatsen en brandstofverkooppunten langs de A9.

Wij gaan in gesprek met het Rijk en de regionale partners in het project om te komen tot een sluitende begroting voor het Golfbaanalternatief. Zodra wij zicht hebben op een sluitende begroting zullen wij u een ontwerpbesluit voorleggen.

Dekking van de kosten voor beheer en onderhoud
Voor de provincie Noord-Holland betekent de Verbinding A8-A9 een uitbreiding van het wegenareaal. De jaarlijkse kosten voor beheer en onderhoud nemen hierdoor toe. Vanaf het eerste jaar na ingebruikneming worden de jaarlijkse kosten opgenomen in het Provinciaal Meerjarenprogramma Onderhoud (PMO). Bij het aangaan van de SOK in 2014 is hier al een raming voor opgenomen in het PMO. De afbakening van het domein van beheer en onderhoud zal onderwerp van gesprek tussen Rijk en provincie. Bovendien wordt in de volgende fase een nieuwe kostenraming gemaakt. Om deze redenen is nu geen nieuwe raming in het PMO voor de kosten van beheer en onderhoud gemaakt.

Communicatie en (burger)participatie

Maatschappelijke klankbordgroep

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.

Tijdelijk projectbureau in Assendelft en informatieavonden
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.
De informatieavonden vonden plaats in het kader van de diverse beslismomenten van de planstudie in Heemskerk en in Assendelft. Ook tijdens de ter visie legging zijn informatieavonden gehouden in Heemskerk en Assendelft.

4. Proces en procedure

In januari 2014 zijn provincie Noord-Holland, Stadsregio Amsterdam (thans: Vervoerregio Amsterdam) en gemeenten Zaanstad, Velsen, Beverwijk, Heemskerk en Uitgeest een samenwerkingsovereenkomst (SOK) Verbinding A8-A9 aangegaan, waarin afspraken zijn vastgelegd over:
a. het opstellen van een planstudie 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.

Sindsdien hebben partijen gewerkt aan de uitwerking van de doelen uit de SOK, met de provincie Noord-Holland als initiatiefnemer en bevoegd gezag. Met deze voordracht en het ontwerpbesluit wordt de planstudiefase afgerond. Tevens stellen wij voor de provinciale financiële bijdrage voor het project te verhogen tot € 80 miljoen. Dit is een betekenisvolle stap om tot een sluitende dekking van het voorkeursalternatief te komen, zoals is beschreven in de paragraaf financiering. Naar de wijze van marktbenadering is onderzoek gedaan. Wij stellen voor op een later moment een keuze te maken tussen 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 voorkeursalternatief.

Uw Staten hebben het belang van de verbinding onderschreven in het coalitieakkoord 2015-2019 “Ruimte voor groei”, vanwege de robuustheid van het wegennet, het economische belang, de leefbaarheid en bereikbaarheid van deze regio, met specifieke aandacht voor de Stelling van Amsterdam. Uw Staten hebben aangegeven dat bij de uiteindelijke tracékeuze niet alleen rekening moet worden gehouden met verkeerskundige, maar ook met landschappelijke, financiële en economische aspecten en dat de toegezegde regionale bijdragen voorwaardelijk zijn voor de verdere uitwerking en realisatie van de verbindingsweg.

Uw Staten zijn de afgelopen jaren meegenomen in de verschillende stappen van de planstudie via uw commissie Mobiliteit en Financiën. Dat is gebeurd bij de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en bij de verschillende stappen van de PlanMER. Voorts is dat gebeurd bij de verschillende adviezen van ICOMOS over de impact van de alternatieven op de outstanding universal value (OUV) van het UNESCO Werelderfgoed Stelling van Amsterdam.

De PlanMER heeft ter visie gelegen van 17 juli tot en met 1 oktober 2017. Belanghebbenden en geïnteresseerden hebben de mogelijkheid gekregen om een inspraakreactie (zienswijze) op de

vrijgegeven onderzoeksrapporten in te dienen. De planstudie bestaat uit een milieueffectrapportage, kostenraming en de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). Daarnaast is advies ingewonnen van ICOMOS, Commissie voor de m.e.r. en Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO).

Er zijn 286 zienswijzen ingediend. In de Nota van Beantwoording (C) zijn alle zienswijzen van een reactie voorzien. Alle zienswijzen (C) zijn opgenomen in de bijlage bij de Nota van Beantwoording. De resultaten uit de inspraak zijn beschreven in hoofdstuk 6 van de Nota Voorkeursalternatief (B).

Het advies van ICOMOS hebben wij u reeds eerder toegezonden. Dit is aanleiding geweest voor overleg met de ministers van OCW en I&W. Het resultaat van de overleggen met de ministers hebben wij u reeds gemeld.

De bestuurlijke besluitvorming is nu aan de orde. Indien u instemt met het voorgelegde ontwerpbesluit gaan wij:
1. in een integrale ontwerpopgave voor het voorkeursalternatief en het herstel van de Stelling van Amsterdam een landschapsplan opstellen;
2. in gesprek met het Rijk de regionale partners Vervoerregio Amsterdam en de gemeenten Zaanstad, Beverwijk, Velsen, Heemskerk en Uitgeest om tot komen tot een sluitende begroting voor het Golfbaanalternatief;
3. de minister van I&W verzoeken een tracéwet procedure te starten voor de noodzakelijke aanpassingen aan de A9 en de verplaatsing van verzorgingsplaatsen en brandstofverkooppunten;
4. op basis van het landschapsplan een projectMER, provinciaal inpassingsplan (PIP) en tracébesluit (TB) voorbereiden.
   Na afronding van het landschapsplan leggen wij u een definitief go-no/go besluit voor.

Het ontwerp PIP en het ontwerp Tracébesluit komen te zijner tijd ter inzage te liggen en tegen beide 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 kan de uitvoeringsfase van het project in 2021 starten.

5. Voorstel

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande ontwerpbesluit.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

dhr. J.W. Remkes, voorzitter

mw. mr. R.M. Bergkamp, provinciesecretaris

Ontwerpbesluit

Nr.

Provinciale Staten van Noord-Holland;

gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 29 mei 2018;

besluiten:

het Golfbaanalternatief aan te wijzen als het Voorkeursalternatief Verbinding A8-A9 als resultaat van de Planstudiefase;

Haarlem,

Provinciale Staten voornoemd,

, voorzitter

, statengriffier