

Aangetekend

Het College van Gedeputeerde Staten
van Noord-Holland
Postbus 3007
2001 DA HAARLEM
NEDERLAND

M.C. Brans
Advocaat
T 020 - 605 6918
F 020 - 605 6704
M 06 - 14 969 273
m.brans@houthoff.com

Tevens per fax: 023 - 514 30 30 (zonder bijlagen)

Amsterdam,
Inzake: Gemeente Heemskerk / Verbinding A8-A9
Onze ref: 999999999/18903833.1

CONCEPT d.d. 13 september 2017

INHOUDELIJKE ZIENSWIJZE

Geacht College,

Cliënten, de gemeente Heemskerk, de gemeenteraad van Heemskerk (de "**Gemeenteraad**") en het college van burgemeester en wethouders van Heemskerk (het "**College**") (hierna gezamenlijk: de "**Gemeente**"), hebben mij gevraagd om namens hen een zienswijze in te dienen naar aanleiding van het "Eindrapport planMER, Verbinding A8-A9, Planstudie, 2e fase" van Antea Group van 9 juni 2017 (het "**MER**"), waarin drie alternatieven worden gepresenteerd voor de realisering van een verbindingsweg tussen de A8 en de A9, te weten het Nul-plusalternatief (variant 2), het Golfbaanalternatief (variant 3) en het Heemskerkalternatief (variant 5).¹ Bij brief van 21 augustus 2017 hebt u de Gemeente in de gelegenheid gesteld haar definitieve zienswijze uiterlijk 15 oktober 2017 in te dienen, wel gaf u aan graag voor 1 oktober 2017 - de uiterste datum van de reguliere inspraaktermijn - een pro forma of concept reactie tegemoet te willen zien. Daarop heeft de Gemeente op [...] een pro forma zienswijze ingediend (**Bijlage 1**). Middels deze inhoudelijke zienswijze geeft de Gemeente tijdig haar definitieve zienswijze op het MER en de drie gepresenteerde alternatieven.

In dit dossier is - zeker de afgelopen maanden - al veel informatie over en weer gewisseld. De Gemeente heeft op veel onderwerpen - vaak onder hoge druk en binnen een kort tijdbestek - haar input geleverd en opmerkingen gegeven. De onderhavige zienswijze is niet bedoeld om dat volledig opnieuw te doen. De Gemeente zal zich hierin op een aantal voor haar belangrijke punten focussen, waarbij zij uiteraard het belang van haar inwoners en de personen die binnen haar gemeentegrenzen werken en recreëren voorop stelt. Daarbij behoudt de Gemeente zich uitdruk-

¹ Waartoe door de Gemeenteraad en het College is besloten op respectievelijk [...] en [...].

kelijk het recht voor om aanvullende punten in te brengen, dan wel in deze zienswijze opgevoerde punten nader te onderbouwen.

De opbouw van deze zienswijze is als volgt. De Gemeente zal eerst een korte toelichting geven op haar voorkeursalternatief, en de belangrijkste aspecten die daarbij een rol spelen (§ 1), om vervolgens op hoofdlijnen op de voorgeschiedenis van dit dossier in te gaan (§ 0). In paragraaf 3 zal de Gemeente dan ingaan op haar opmerkingen naar aanleiding van het MER en de onderliggende rapporten op de verschillende onderdelen, en de keuze voor haar voorkeursalternatief onderbouwen, om af te sluiten met een conclusie (§ 4).

De inhoud van deze zienswijze is tot stand gekomen met de inbreng van diverse deskundigen op verschillende terreinen, werkzaam bij de Gemeente, de Omgevingsdienst IJmond en [deskundige]. Daar waar de betrokken deskundigen hun bevindingen in een notitie hebben opgenomen, zijn deze als bijlage bij de zienswijze gevoegd, en wordt daarnaar ook verwezen.

1. Voorkeursalternatief Gemeente

- 1.1. De Gemeente is van mening dat voor de realisatie van een verbindingsweg tussen de A8 en de A9 het Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief moet worden gekozen. Op het gebied van leefbaarheid en gezondheid, en bereikbaarheid is het Heemskerkalternatief het beste alternatief voor haar inwoners, inwoners van direct omliggende gemeenten, en personen die binnen haar gemeentegrenzen recreëren en werken. In een motie van 9 maart 2017 heeft de Gemeenteraad zich dan ook uitgesproken voor het Heemskerkalternatief. De Gemeente is daarnaast tegen het Golfbaanalternatief als voorkeursalternatief. Het Golfbaanalternatief brengt ten eerste onevenredige effecten op het gebied van leefbaarheid en gezondheid met zich voor in het bijzonder de inwoners van de Heemskerkse wijk Broekpolder. Daarnaast betekent het Golfbaanalternatief een doorkruising van de golfbaan, die daardoor moet verdwijnen of worden aangepast, met als gevolg verlies van een belangrijke regionale recreatieve functie. In dezelfde motie van 9 maart 2017 heeft de Gemeenteraad het Golfbaanalternatief daarom uitgesloten.
- 1.2. De Gemeente constateert dat bij het geven van een voorkeur voor een van de drie alternatieven - waarbij de discussie zich toespitst op het Heemskerkalternatief of het Golfbaanalternatief - er twee groepen betrokkenen tegenover elkaar staan, de partijen die rechtstreeks met de effecten van een alternatief worden geconfronteerd, de Gemeente voorop, en de partijen die meer op afstand staan. De Gemeente gaat ervan uit dat bij het maken van de uiteindelijke keuze zwaar gewicht wordt toegekend aan de zienswijze van de meest betrokken partijen, nu deze het meest worden geraakt.

2. Voorgeschiedenis

Samenwerkingsovereenkomst: gezamenlijke voorkeur Heemskerkalternatief

- 2.1. In 2010 / 2011 hebben de eerste gesprekken plaatsgevonden over het verbeteren van de bereikbaarheid in het gebied ten Noorden van Amsterdam en het verbeteren van de leefbaarheid in de Zaanstreek. Dit heeft onder meer geresulteerd in een "Samenwerkingsovereenkomst planstudie 1, begroting en marktbenadering ten behoeve van de verbinding A8-A9" tussen de provincie Noord-Holland ("**Provincie**"), de Stadsregio Amsterdam en de IJmond-gemeenten² en de gemeente Zaanstad, van 15 januari 2014 ("**SOK**", **Bijlage 2**).
- 2.2. In de SOK hebben partijen afgesproken over te gaan tot het opstellen van een planstudie fase 1 voor het realiseren van een verbinding tussen de A8 en A9. Partijen hebben daarbij hun uitdrukkelijke voorkeur uitgesproken voor het Heemskerkalternatief, omdat deze als totaal op verkeerskundige, leefbaarheids- en financiële aspecten beter scoort dan de andere onderzochte varianten, en tevens voor de omgeving de minste weerstand oproept. Als uitgangspunt geldt tevens dat de A7 - A8 corridor zal worden aangepakt, met als maatregel onder andere de ombouw van het knooppunt Zaandam, hetgeen een gunstig effect op het functioneren van de verbinding tussen de A8 en A9 zal hebben (considerans). Partijen hebben verder afgesproken om bij de verschillende stappen in het kader van de planstudie fase 1 nadrukkelijk aandacht te geven aan de aansluiting op het onderliggend wegennet en de inpassing in het landschap, onder meer in relatie tot De Stelling van Amsterdam (art. 5). Mede onder deze voorwaarden zijn de IJmond-gemeenten een inspanningsverplichting aangegaan voor een financiële bijdrage van 7 miljoen euro, waarvan 2,1 miljoen euro is toebedeeld aan de Gemeente. In de SOK zijn tot slot een stuurgroep en een projectgroep ingesteld, die op frequente basis bij elkaar komen om de voortgang te bespreken, en waaraan naast de deelnemende partijen onder meer Rijkswaterstaat deelneemt.

Notitie Reikwijdte en Detailniveau: verbetering leefbaarheid hele plangebied

- 2.3. Op 11 november 2014 is door de Provincie een Notitie Reikwijdte en Detailniveau vastgesteld ("**NRD**"). Hierin wordt onder meer op de projectdoelen / hoofddoelstellingen van het project ingegaan, namelijk (1) het verminderen van de reistijd die een weggebruiker nodig heeft om van herkomst tot bestemming te komen en daarmee het verbeteren van de bereikbaarheid, en (2) het streven om de leefbaarheid voor de inwoners van de woonkernen in het plangebied te verbeteren (p. 17 en 18). Het plangebied is weergegeven op pagina 22 NRD en omvat - naast de gemeenten Assendelft en Krommenie - onder meer de Gemeente en de gemeente Beverwijk. De NRD stelt als ambitie dat de te nemen maatregelen de gezondheidssituatie binnen "het studiegebied" per saldo verbeter-

² De gemeente Uitgeest behoort sinds eind 2016 niet meer tot de IJmond-gemeenten.

ren, met voor de bebouwde kom van Krommenie en de wijk Saendelft (deelgebied Krommenie en Assendelft) een verbetering van (minstens) 10 - 20%. Dit veronderstelt dat de Provincie elders (in Broekpolder) een verslechtering accepteert. De Gemeente heeft zich hier altijd tegen verzet en is het hiermee pertinent oneens; zij wil geen achteruitgang in leefbaarheid voor haar bewoners in Broekpolder, die reeds een veel hinder ondervinden.

Adviezen Commissie m.e.r.

- 2.4. De Commissie voor de milieueffectrapportage ("**Commissie m.e.r.**") heeft, in het "Advies trechtering alternatieven en afbakening belangrijkste milieuaspecten" van 27 november 2014, in reactie op de NRD onder meer geconcludeerd dat het nog een meer gedetailleerde onderbouwing mist waarom de alternatieven zonder de aanleg van nieuwe infrastructuur onvoldoende probleemoplossend zijn (p. 1). Ten aanzien van de leefbaarheidsproblematiek heeft de Commissie m.e.r. het opgemerkt: *"Maak in het MER een kwantitatieve beschrijving van de problemen met betrekking tot geluidbelasting, verkeersveiligheid en barrièrewerking, en luchtkwaliteit in de woongebieden van Krommenie, Wormerveer en Assendelft. Geef aan of in de huidige situatie en in de autonome ontwikkeling de normen (voor onder andere geluid en luchtkwaliteit) alsmede de ambitiewaarden voor alle leefbaarheidsaspecten overschreden (zullen) worden. Beschrijf ook de problemen die moeilijk te kwantificeren zijn, zoals de ervaren drukte en onveiligheid"*.
- 2.5. Naar aanleiding van de NRD en het advies daarover van de Commissie m.e.r. is een eerste fase planMER opgesteld, waarin zeven alternatieven in beeld zijn gebracht. Op basis van dit eerste fase planMER hebt u besloten om nader onderzoek te doen naar twee alternatieven, het Nul-plusalternatief en het Heemskerkalternatief, nu deze zich positief onderscheiden van de andere alternatieven (zie ook p. 25 MER). Als aandachtspunt bij het afgevalen Golfbaanalternatief wordt nadrukkelijk de leefbaarheid in Broekpolder genoemd (p. 24). De Commissie m.e.r. adviseert over de eerste fase planMER, naar daarom vrijwillig te zijn verzocht, in het "Tussentijds toetsingsadvies over het milieueffectrapport" van 6 juli 2016 geadviseerd, onder meer om ook een derde alternatief - het Golfbaanalternatief - uit te werken (p. 1). Daarnaast adviseert de Commissie m.e.r. om van de alternatieven die het betreft de mitigerende maatregelen nader uit te werken en te betrekken bij de effectenbeoordeling, onder andere waar het gaat om mogelijke geluidsmaatregelen bij de aantakking van het Golfbaanalternatief en het Heemskerkalternatief bij de A9 (p. 2). Een ander aandachtspunt is de toekomstbestendigheid van de alternatieven, de Commissie m.e.r. vraagt zich af in hoeverre de maatregelen ook op de langere termijn voldoende zijn om een verkeerstoename te verwerken (p. 3). Ook constateert de Commissie m.e.r. dat een duidelijke definitie van (netwerk)robuustheid ontbreekt. De Commissie m.e.r. adviseert de verschillende deelaspecten te wegen en in beeld te brengen, nu er ("wel degelijk") verschillen in weging voor deze verschillende deelaspecten bestaan. Ten aanzien van gezondheid tot slot gaat de Commissie m.e.r. in

op het niet halen van de doelstelling van de tweede hoofddoelstelling van het project, een verbetering in DALY's van minimaal 10% (zie § 0). Met de Provincie constateert de Commissie m.e.r. dat de gehanteerde onderzoeksmethode uitgaat van een omvangrijk onderzoeksgebied. *"Anders dan verwacht leidt dit ertoe dat de aanleg van nieuwe infrastructuur niet tot grote effecten leidt. Om bij de berekening van DALY's inzicht te krijgen in de gezondheidseffecten, verdient het de voorkeur om het studiegebied te beperken tot dat gebied waar relevante effecten zijn te verwachten"*. De Commissie m.e.r. benadrukt dat hiermee niet is gezegd dat de doelstelling (een afname van de DALY's van minimaal 10%) dan wordt bereikt (p. 4). In het MER wordt toegelicht dat, behoudens het advies over de effectenweging, aan alle punten opvolging zou zijn gegeven (p. 12 MER).

Plotselinge verschuiving in voorkeursalternatief Provincie naar Golfbaanalternatief

- 2.6. Tot januari 2017 zijn alle betrokken partijen, inclusief uw College, uitgesproken voorstander van het Heemskerkalternatief. Bestuurlijk en ambtelijk is herhaaldelijk aangegeven dat het Golfbaanalternatief volledigheidshalve in het MER is meegenomen, maar dat dat alternatief het nooit zou halen. Begin 2017 komt het Golfbaanalternatief - dus ondanks gemaakte afspraken en gedane toezeggingen - ineens prominenter in beeld en wordt duidelijk dat uw College het Golfbaanalternatief serieus als voorkeursalternatief overweegt. Op 9 maart 2017 heeft de Gemeenteraad (evenals de gemeenteraad van Beverwijk) daarom een motie aangenomen waarin hij zijn voorkeur uitspreekt voor het Heemskerkalternatief (**Bijlage 3**). Hiertoe heeft de Gemeenteraad onder meer overwogen dat het Golfbaanalternatief zeer negatieve effecten zal hebben op de leefbaarheid in Broekpolder, op het gebied van geluid, leefkwaliteit en lucht, terwijl de leefbaarheid daar op dit moment al slecht is. Het kan volgens de Gemeenteraad niet zo zijn dat de leefbaarheidsproblemen simpelweg van Krommenie en Assendelft naar Broekpolder worden verplaatst. In de motie is daarom tevens het Golfbaanalternatief uitgesloten. Over het Nulplusalternatief merkt de Gemeente volledigheidshalve op dat hiertegen bij haar geen bezwaren bestaan, als daarmee de gewenste doelstellingen kunnen worden bereikt en de leefbaarheidsproblematiek in Krommenie en Assendelft wordt aangepakt. Per e-mail van 15 maart 2017 hebben de wethouders Vervoer en Verkeer van de IJmond-gemeenten daarom gepleit voor meer inzicht in de consequenties van het project voor Broekpolder op het gebied van leefbaarheid (**Bijlage 4**). Tevens hebben de wethouders een oproep gedaan de trechtering van zeven naar drie alternatieven te heroverwegen, omdat de kosten inmiddels fors hoger zijn terwijl bepaalde alternatieven om die reden zijn afgefallen, en daarnaast de verkeersstromen een andere dynamiek blijken te geven. In de brief van 11 mei 2017, ten behoeve van een stuurgroepvergadering van diezelfde datum, heeft de Gemeente een aantal aanvullende vragen gesteld (**Bijlage 5**), welke door de Provincie in een e-mail van 16 juni 2016 zijn beantwoord (**Bijlage 6**). Over de effecten op Broekpolder wordt hierin opgemerkt dat deze ten opzichte van andere locaties zoals Krommenie, etc. beperkt zijn en vanwege de leesbaarheid en navolgbaarheid van

het MER en de afweging op regionaal niveau, ervoor is gekozen om niet structureel voor al deze gebieden een specifieke beschouwing op te nemen (punt 1E).

- 2.7. Een en ander heeft geleid tot de bijlage "Verbinding A8 - A9, Keuze Golfbaanalternatief tot voorlopig voorkeursalternatief (VVKA)" ("**VVKA**") waarin onder meer wordt geconcludeerd dat het Heemskerkalternatief en het Golfbaanalternatief een grotere bijdrage leveren aan het verbeteren van de leefbaarheid dan het Nul-plusalternatief (p. 9). Hiertoe wordt onder andere overwogen dat de verbetering "in lijn" ligt met de doelstelling van 10% vermindering, terwijl bij het Nul-plusalternatief de doelstelling niet wordt gehaald (p. 9). Tegelijkertijd blijft de luchtkwaliteit in het studiegebied per saldo gelijk. Een eerste reactie van de Gemeente op dit voorkeursalternatief is neergelegd in de brief van 21 juni 2017 (**Bijlage 7**). In plaats van besluitvorming op basis van het VVKA hebt u besloten het MER vrij te geven voor inspraak.
- 2.8. Bij besluit 11 juli 2017, opgetekend in een brief van 12 juli 2017, hebt u daartoe besloten, om vervolgens over een voorkeursalternatief te besluiten. Uit de toelichting op dit besluit volgt dat de Gemeente en de gemeenten Beverwijk en Uitgeest hun voorkeur hebben uitgesproken voor het Heemskerkalternatief, terwijl de Vervoersregio, de gemeenten Zaanstad en Velsen en Rijkswaterstaat een voorkeur hebben voor het Golfbaanalternatief vanwege "*het beste oplossend vermogen ... tegen de minste kosten*". In verband met de in de moties van de Gemeente en de gemeente Beverwijk gegeven overwegingen over het uitsluiten van negatieve effecten op de leefbaarheid voor Broekpolder, hebt u in uw besluit van 11 juli 2017 tevens besloten tot het verrichten van een extra onderzoek naar "*de mogelijkheden om bij het Golfbaanalternatief de geluidseffecten op Broekpolder te mitigeren en de uitkomsten te betrekken bij het besluit over het definitieve voorkeursalternatief*".

3. Inhoudelijke bezwaren

3.1. Doelstellingen worden niet gehaald

(1) Verbeteren leefbaarheid

- 3.1.1. Hiervoor zijn, in paragraaf 2.3, de hoofddoelstellingen van het project toegelicht, inhoudende een verbetering van de bereikbaarheid en de leefbaarheid. Op het gebied van leefbaarheid is een concrete doelstelling gesteld, namelijk om met het project de gezondheidssituatie binnen het plangebied per saldo te verbeteren, met voor de bebouwde kom van Krommenie en de wijk Saendelft (deelgebied Krommenie en Assendelft) een verbetering van (minstens) 10 - 20%. De Gemeente constateert dat deze belangrijke hoofddoelstelling om meerdere redenen niet wordt gehaald. In het MER is ten eerste namelijk de doelstelling van het project "verengd" waar het gaat om de leefbaarheid. Deze beperkt zich tot het verbeteren van de leefbaarheid in de gebieden Krommenie, Assendelft en Wormerveer, terwijl de NRD nu juist ook een per saldo verbetering van het

hele plangebied (inclusief de gebieden waar negatieve effecten zullen optreden, zoals Broekpolder) voorstond. Het niet langer nastreven van deze overkoepelende verbetering leidt - zoals wij hierna (in § 3.3) ook zullen zien - simpelweg tot een verplaatsing in effecten van de genoemde gebieden naar Broekpolder. Het is logisch dat daarbij positieve effecten optreden in de gebieden waar de activiteiten afnemen. Belangrijker is echter om zorgvuldig te beoordelen of in het gebied per saldo een verbetering optreedt en de effecten niet onevenredig ten laste van bijvoorbeeld Broekpolder komen. Daarbij is ten onrechte niet onderkend dat een verdere verslechtering van de leefkwaliteit meer impact op de (subjectieve) leefbaarheid heeft dan een verbetering van de leefkwaliteit.

- 3.1.2. In het verlengde van de "verengde" hoofddoelstelling op het gebied van leefbaarheid wordt in het MER dan ook geen uitspraak gedaan over de effecten voor het hele plangebied, en of deze per saldo verbetert; dat maakt immers geen onderdeel uit van het onderzoek(sgebied). In de VVKA wordt ten aanzien van luchtkwaliteit overwogen dat deze in het "studiegebied" (als bedoeld in de NRD) per saldo gelijk blijft (zie § 2.7). Ook in het hierna te bespreken "Achtergrondrapport Gezondheid, Verbinding A8-A9, Planstudie, 2e fase" ("**Achtergrondrapport Gezondheid**") van Antea Group van 21 april 2017 stijgen de DALY's voor luchtkwaliteit in het (ruimere) "plangebied" voor alle varianten zelfs licht (§ 6.3.1. MER). Op het onderdeel luchtkwaliteit wordt dus al niet aan de overkoepelende doelstelling voldaan. Dat vervolgens binnen het (ook weer ruime) "onderzoeksgebied", vanwege een daling van de DALY's voor geluid, een afname van het totaal aantal DALY's zou plaatsvinden, zoals wordt gesteld, kan volgens [deskundige] niet uit de daaraan voorafgaande paragrafen worden afgeleid (§ 6 Conclusie).³ Ook op het gebied van geluid en in algemene zin is het dus zeer de vraag of in het volledige gebied een per saldo verbetering optreedt.
- 3.1.3. Het MER heeft zich op het gebied van leefbaarheid dus gericht tot een beperkt gebied, waar zich ook nog eens overwegend alleen positieve effecten voordoen. Deze positieve effecten zijn bovendien een stuk minder positief dan waar men oorspronkelijk op heeft ingezet en die de onderliggende rapporten laten zien. Ten eerste, op het gebied van luchtkwaliteit is er geen positief effect (p. 50 MER). Dit heeft te maken met de reeds hoge, bestaande achtergrondconcentraties. Op het gebied van geluid treedt volgens het MER een verbetering in DALY's op van 9,2% in het Golfbaanalternatief en 10,4% in het Heemskerkalternatief. Opmerkelijk genoeg komen deze gegevens niet overeen met die waartoe in het Achtergrondrapport Gezondheid wordt geconcludeerd; dit rapport concludeert dat de "gebiedsdoelstelling" van 10 - 20 % verbetering in geen van de alternatieven wordt behaald (§ 6). Sterker nog, de onderkant van de bandbreedte van 10% wordt op basis van de gegevens in het Achtergrondrapport Gezondheid in de verste verte niet

³ In het VVKA, het MER en het Achtergrondrapport Gezondheid wordt uiteenlopende terminologie gebruikt voor het onderzochte gebied, namelijk respectievelijk studiegebied, plangebied en onderzoeksgebied.

gehaald met een afname in DALY's van respectievelijk: 5,97% in het Heemskerkalternatief, dat nog het dichtst in de buurt komt, 5,26% in het Golfbaanalternatief en 1,35% in het Nul-plusalternatief. Deze discrepantie in resultaten bevestigt al voldoende dat het verrichte onderzoek onzorgvuldig is geweest. Voorts kan worden geconstateerd dat in het Golfbaanalternatief, ongeacht de gebruikte gegevens, de doelstelling van (minstens) 10 - 20% verbetering niet wordt gehaald. Het Golfbaanalternatief voldoet daarom tevens niet aan de leefbaarheidsdoelstelling van het deelgebied. Het is dan ook onbegrijpelijk dat in het MER de bijdrage voor geluid voor dit alternatief positief (++) is beoordeeld.

- 3.1.4. De hiervoor genoemde gegevens zijn gebaseerd op diverse onderzoeksrapporten. In het hierna volgende zal de Gemeente toelichten dat aan deze onderzoeken op meerdere punten gebreken kleven en dat de betreffende rapporten daarom niet als uitgangspunt aan het MER ten grondslag mogen worden gelegd (zie § 3.4). Dit heeft nog verdere consequenties voor het voldoen aan de hoofddoelstellingen van het project.

Eén onderwerp in het bijzonder wil de Gemeente hier aansnijden. Dat is de keuze in het Achtergrondrapport Gezondheid om het onderzoeksgebied te verkleinen. De Gemeente is van mening dat ook dit haaks op een van de (deel)hoofddoelstellingen van dit project staat; beoogd is de leefbaarheid voor het hele gebied per saldo te verbeteren met de focus op bepaalde gebieden. Het is ongeoorloofd om, nu blijkt dat dat niet kan worden gehaald, de doelstelling zodanig bij te stellen en te beperken tot de locaties waar wel positieve effecten optreden, dat wel aan de doelstelling kan worden voldaan. Dit is de wereld op zijn kop. De Gemeente heeft zich verbaasd over de suggestie van de Commissie m.e.r. in deze (zie § 2.5), die uit het oog lijkt te verliezen dat de hoofddoelstelling een breder doel nastreeft.

(2) Verbeteren bereikbaarheid

- 3.1.5. Na het beoordelen van de drie alternatieven, op basis van de voorlopige ontwerpen van maart 2017, is op een uiterst laat moment in de procedure voor het Heemskerkalternatief de stelling is ingenomen dat, bij de aansluiting van de verbindingsweg op de A9, een fly-over noodzakelijk is. De Gemeente is primair van mening dat een fly-over niet noodzakelijk is (zie § 3.2), Indien de noodzaak van een fly-over desondanks wordt aangetoond, dan zijn de (extra) effecten van een fly-over onvoldoende betrokken in de beoordeling van de alternatieven. Deze effecten als gevolg van de fly-over als onderdeel van het Heemskerkalternatief zijn opgenomen in het rapport "Effecten fly-over Heemskerkalternatief, verbinding A9-A9, 2e fase" van 30 mei 2017 ("**Rapport Effecten Fly-over**"). In het Rapport Effecten Fly-over is echter slechts een effectbeschrijving gegeven, in aanvulling op hoofdstuk 7 van het MER. Ten onrechte is niet ingegaan op de positieve invloed die de fly-over in het Heemskerkalternatief heeft op de doelstelling van het MER ter verbetering van de reistijd en de robuustheid van het systeem (zoals toegelicht en beoordeeld in § 6.2 MER). Een fly-over functioneert immers per definitie beter dan een

krul, want beschikt over een grotere capaciteit, en heeft daarom positieve effecten op reistijd, robuustheid en toekomstbestendigheid. Het Heemskerkalternatief onderscheidt zich daarmee verder positief ten opzichte van het Golfbaanalternatief, hetgeen nu ten onrechte niet is meegenomen.

3.1.6. In het kader van de eerste hoofddoelstelling van het MER, het verbeteren van de bereikbaarheid, is een overzicht van de verbeteringen in reistijden gepresenteerd (§ 6.2.1. MER). Onduidelijk is evenwel of de doorstroom van het onderliggende wegennet bij het berekenen van deze reistijden is meegenomen; dit volgt niet uit de stukken. Voor zover de doorstroom van het onderliggende wegennet wel in de berekeningen is meegenomen, is de vraag welke gegevens daarbij als uitgangspunt hebben gediend, of deze representatief zijn en of in dit verband nog maatregelen nodig zijn (en welke effecten en kosten deze maatregelen met zich brengen). Een en ander sluit niet uit dat de nu gepresenteerde reistijden te gunstig zijn weergegeven.

3.1.7. Subdoelstelling in het kader van de verbetering van de bereikbaarheid is het creëren van een robuust netwerk. In de NRD wordt hieronder verstaan: *"Een verstoring als gevolg van file op een deel van het verkeersnetwerk of een calamiteit in de directe omgeving van de weg, zorgt ervoor dat het verkeersaanbod op alternatieve route toeneemt"* (p. 17). De Gemeente maakt uit het MER (p. 48) op dat slechts buiten de spits, in verband met het beperktere verkeer, mogelijkheden bestaan tot uitwijken, hetgeen (alleen dan) tot robuustheid leidt. In die zin wordt de ambitie in dit kader maar half vervuld, op een moment van de dag dat het niet het meest noodzakelijk is. De fly-over in het Heemskerkalternatief kan hier ook hier een positief effect vervullen (zie ook § 3.1.5 hiervoor en de opmerking van de Commissie m.e.r. over de noodzaak van onderzoek naar de toekomstbestendigheid / robuustheid van de te nemen maatregelen in § 2.5).

3.2. Technische uitgangspunten alternatieven

Noodzaak fly-over niet aangetoond

3.2.1. Voor de drie varianten zijn in maart 2017 door Bosch Slabbers Landschapsarchitecten zogenaamde ontwerpboeken opgesteld. Hierin zijn de voorkeursontwerpen voor de drie varianten op hoofdlijnen weergegeven. Deze ontwerpen hebben het uitgangspunt gevormd voor het opstellen van het MER. Na het afkomen van deze ontwerpboeken zijn nog twee belangrijke wijzigingen doorgevoerd in het Heemskerkalternatief en het Golfbaanalternatief. Voor het Golfbaanalternatief gaat het om een optimalisatie van de aansluiting middels een aantal ingrijpende maatregelen, in het Heemskerkalternatief wordt een fly-over geïntroduceerd. In verband met deze aanpassingen zijn twee rapporten opgesteld, de "Notitie A9 aansluitingen, Aanpassingen op de ontwerpen voor de Verbinding A8 - A9" Antea Group e.a. van mei 2017 ("**Notitie A9 aansluitingen**"), en het Rapport Effecten Fly-over.

- 3.2.2. In het rapport over de effecten van de fly-over is overwogen dat Rijkswaterstaat stelt dat de bestaande "Heemskerkafrut" is ontworpen op inmiddels verouderde richtlijnen en in de huidige norm (de "ROA") het toepassen van een hoofdrijbaan met krappe verbindingslussen (ontwerpsnelheid < 50 km/u) als verkeersonveilig wordt gezien (p. 28). In dit specifieke geval zou "de lus" in het Heemskerkontwerp zijn ontworpen op een maximumsnelheid van 30 km/u, terwijl dat volgens de genoemde, huidige norm 50 km/u moet bedragen. Daarnaast zou onvoldoende lengte aanwezig zijn om veilig de snelheid af te bouwen van 130 km/u op de hoofdrijbaan naar 30 km/u in de verbindingslus.
- 3.2.3. Opnieuw is de Gemeente in een zeer laat stadium van het proces geconfronteerd met een belangrijk nieuw aspect, namelijk de gestelde noodzaak van een fly-over. Dit enkele feit al acht zij onzorgvuldig. Te meer omdat het een ingrijpende en kostbare maatregel betreft, die bovendien relevant is voor de effectenbeoordeling, en waarover reeds is geconstateerd dat de gevolgen hiervan voor de bereikbaarheid en robuustheid niet in kaart zijn gebracht (§ 3.1.5). Tevens werpt het de vraag op of er niet een herbezinning ten aanzien van de gekozen alternatieven moet plaatsvinden (zie ook § 0). In elk geval acht de Gemeente het niet juist dat op basis van een zo summiere onderbouwing - de betreffende uitleg bevat nauwelijks een paar A4 - wordt geconcludeerd tot een dergelijke ingrijpende en kostbare maatregel. De aangehaalde richtlijnen zijn bij de Gemeente niet bekend, en zijn bovendien slechts "richtlijnen", waarmee in het verleden blijkbaar anders / flexibeler werd omgegaan. Dat Rijkswaterstaat pleit voor de "state of the art" wegmaatregel van een fly-over heeft wellicht ook te maken met de (externe) geldpot die daarvoor wordt aangeboord. De Gemeente is dan ook van mening dat naar de noodzaak van de fly-over en mogelijke alternatieven gedegen onderzoek moet worden verricht en de resultaten daarvan in een rapport moeten worden opgenomen, opdat deze verifieerbaar zijn en met de betrokken partijen kunnen worden besproken.
- 3.2.4. Over de gestelde noodzaak van de fly-over merkt de Gemeente alvast op dat in de Notitie A9 aansluitingen ten onrechte wordt uitgegaan van een "worst worst case" scenario. Wordt uitgegaan van 100% van de berekende intensiteiten, het scenario "Hoog" in het onderliggende verkeersrapport (gebaseerd op een hoge economische groei), dan gaat het goed met de doorstroming (bijlage 2 pagina 19). Pas wanneer wordt uitgegaan van het veel hogere percentage van 130 gaat het mis. Waarop deze extra 30% aan intensiteit op is gebaseerd wordt echter op geen enkele wijze inzichtelijk gemaakt, laat staan gemotiveerd. De Gemeente vraagt zich af waarom hier niet met een percentage van 100, of wellicht 105 of 110, kan worden volstaan. Ook alternatieve maatregelen zijn slechts beperkt onderzocht en uitgewerkt. Kan de verkeersveiligheid bij wijze van alternatief niet worden geborgd door met extra bebording de snelheidsafbouw van 130 naar 100 in te leiden, al dan niet in combinatie met een 100 (in plaats van 130) kilometerzone, mede in verband met de vele verkeersbewegingen die al op dit traject plaatsvinden.

- 3.2.5. Bij het bepalen van de verkeersintensiteiten hadden tevens recent onderzoek naar verkeersoplossingen in de regio, neergelegd in het "Rapport Oplossingsrichtingenfase", opgesteld door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu e.a., van juni 2017 (concept) ("**Rapport Oplossingsrichtingenfase**") en andere nationale en regionale mobiliteitsvisies moeten worden betrokken. Hieruit volgt dat - los van de keuze voor een aansluiting op de A9 - met bepaalde maatregelen, zoals het verlagen van de maximale snelheid naar 100 km/u op het traject Raasdorp en Uitgeest (p. 134 Rapport Oplossingsrichtingenfase) - andere uitgangspunten gelden. Reeds hierom kan het genomen percentage (§ 3.2.4) ter discussie worden gesteld.

Overige technische uitgangspunten

- 3.2.6. Op dezelfde wijze kan worden afgevraagd waarom in het Heemskerkalternatief alleen tunnels worden gerealiseerd en er in het Golfbaanalternatief niet voor is gekozen om bijvoorbeeld bij de Kilzone eveneens een onderdoorgang te creëren (en vice versa waarom er in de Golfbaanvariant bij de aansluiting op de A9 geen ondertunneling wordt gerealiseerd).
- 3.2.7. Overigens is onduidelijk wat in het Golfbaanalternatief met de huidige aansluiting op de A9 ter hoogte van Heemskerk zal gebeuren en of daar aanpassing nodig is. Dit laatste zal vanzelfsprekend van invloed zijn op de hoogte van de kosten voor dit alternatief (verder hierover § 3.9).

3.3. Leefbaarheid en gezondheid

- 3.3.1. In paragraaf 3.1.1 en verder werd al ingegaan op het niet bereiken van de hoofddoelstelling van leefbaarheid. Ter beoordeling van de leefbaarheid en gezondheid is het Achtergrondrapport Gezondheid opgesteld (zie ook § 6.3 MER). Voorts zijn in het kader van de effectenbeoordeling van gezondheid onder meer onderzoeken op het gebied van geluid en luchtkwaliteit beschikbaar, te weten het "Achtergrondrapport Geluid, Verbinding A8-A9, Planstudie, 2e fase" ("**Achtergrondrapport Geluid**") en het "Achtergrondrapport Lucht, Verbinding A8-A9, Planstudie, 2e fase" ("**Achtergrondrapport Lucht**"), beide van Antea Group van 9 juni 2017. In het hierna volgende gaat de Gemeente op deze rapporten in, onder verwijzing naar het memo van [deskundige] van [...] september 2017 ("**Memo [deskundige]**"), die de betreffende rapporten heeft beoordeeld (**Bijlage 8**). Verzocht wordt de inhoud van dit memo hier herhaald en ingelast te beschouwen. In verband met de toevoeging van de fly-over is in het Rapport Effecten Fly-over aanvullend onderzoek gedaan naar geluid, luchtkwaliteit en gezondheid. De hierna te maken opmerkingen gelden evenzeer voor dit in het Rapport Effecten Fly-over opgenomen aanvullend onderzoek.

Achtergrondrapport Gezondheid

- 3.3.2. Ten eerste is van belang dat het Achtergrondrapport Gezondheid geen detaillering bevat van wat de drie alternatieven voor de verschillende belangrijke deelgebieden, zoals As-sendelft, Krommenie en Broekpolder, betekenen; er zijn slechts totalen van DALY's ge-given (Memo [deskundige], punt 1). Dit is kwalijk, omdat met deze gegevens niet kan worden beoordeeld of de hoofddoelstelling(en) op het gebied van leefbaarheid kunnen worden bereikt (zie hiervoor § 3.1.1 e.v.). Meer gedetailleerde gegevens zullen bevesti-gen waar de Gemeente voor vreest: dat, met name in het Golfbaanalternatief, een ver-schuiving van de milieueffecten optreedt, van Krommenie en omgeving naar Broekpol-der. Eerdere rapporten die deze detaillering wel gaven, bevestigen deze verschuiving.
- 3.3.3. Naast deze meer gedetailleerde gegevens ontbreken in het Achtergrondrapport Ge-zondheid meer gegevens waardoor onvoldoende inzicht bestaat in de leefbaarheids- en gezondheidseffecten op de betrokken deelgebieden. Zo zijn ten onrechte de effecten van geluid voor minderjarigen niet meegenomen, is voor Broekpolder uitgegaan van een gemiddelde woningbezetting (2,2 personen⁴) terwijl hier veel gezinnen wonen⁵, is niet verder gegaan dan de beoordeling ter plaatse van eerstelijnsbebouwing (waardoor twee basisscholen buiten beschouwing zijn gelaten), zijn de effecten op levensduur en le-venskwaliteit niet berekend en ook het effect op ziekte en daarmee de kwaliteit van leven niet gekwantificeerd (punten 2 t/m 6 Memo [deskundige]).
- 3.3.4. Voorts is ook de gebruikte berekeningsmethodiek van DALY's slechts beperkt toegepast, essentiële onderdelen ontbreken daarin (punt 6 t/m 9 Memo [deskundige]). Belangrijk is dat bij de beoordeling van DALY's NO₂ in verband met de bijdrage van wegverkeer het meest onderscheidend is; deze stof is bij de berekening die ten grondslag ligt aan het Achtergrondrapport Gezondheid echter niet meegenomen, dat zijn slechts de concentra-ties PM₁₀ en PM_{2,5} geweest. Daarnaast is bij de berekening van DALY's voor lucht alleen gekeken naar mortaliteit en niet naar morbiditeit, terwijl er bijvoorbeeld wel degelijk een relatie is tussen een hogere totale concentratie fijnstof in de lucht en medicijngebruik / ziekte-last (welk verband wordt aangetoond in het rapport "Gezondheid in de IJmond, Monitoring medicijngebruik in relatie tot luchtkwaliteit", van de RIVM, uit 2013, p. 38 e.v.). Tot slot is van belang dat bij het bepalen van de DALY's is uitgegaan van berekeningen, die – anders dan metingen – vaak een onderschatting van de effecten geven. [deskundi-ge] adviseert daarom alsnog de werkelijke effecten van geluid in kaart te brengen.

Voorgaande maakt dat de conclusies op het gebied van leefbaarheid (en gezondheid) op onvolledige informatie zijn gebaseerd. Dat hier sprake is van "een helder - bondig - over-

⁴ De Gemeentelijke Basisadministratie geeft aan dat van de 4676 inwoners van Broekpolder, er 3185 minderjarig zijn (stand van zaken 23 augustus 2017).

⁵ Voor een goede vergelijking tussen de alternatieven dient te worden gekeken naar het daadwerkelijk aantal personen dat (extra) negatieve effecten ondervindt.

zicht" (p. 4) is op zichzelf prijzenswaardig, maar juist op een zo belangrijk onderwerp voor de omgeving als dit is bovenal van belang dat de informatie volledig en toetsbaar is. De Gemeente trekt zich het gezondheidsbelang buitengewoon aan, omwille van het welzijn van haar inwoners en omdat het haar wettelijke taak is, uit hoofde van de Wet publieke gezondheid. De Gemeente verwijst in dit verband tot slot nog naar de "Visie Luchtkwaliteit, Ruimte voor schone lucht", van de Omgevingsdienst IJmond, van 12 december 2016, met als doel een schonere luchtkwaliteit (PM₁₀) in 2021, en als belangrijke bron waar maatregelen moeten worden getroffen: verkeer (zie o.a. de samenvatting).

Achtergrondrapport Geluid

- 3.3.5. Ook in het Achtergrondrapport Geluid zijn de gezondheidseffecten onderschat (punt 10 t/m 12 Memo [deskundige]). Allereerst is bij het bepalen van het aantal (ernstig) geluidsgeïmponeerden in de dagperiode uitgegaan van een geluidsniveau van 55 dB Lden. Dit is een onderschatting van de omvang van het aantal geluidsgeïmponeerden, omdat het ook in de categorieën 0 - 49 dB Lden en 50 - 55 dB Lden om een aanzienlijk aantal blootgestelden gaat. Verder merkt [deskundige] in dit verband op dat de ernstig geïmponeerden nader in kaart moeten worden gebracht (aantal, effecten en behandeling), alsook Broekpolder meer gedetailleerd dient te worden beoordeeld (aantal inwoners, blootgestelden, geïmponeerden en slaapverstoorden). Door dit na te laten, zijn de gezondheidseffecten als gevolg van geluid onvoldoende in beeld gebracht.

Achtergrondrapport Luchtkwaliteit

- 3.3.6. Dit geldt evenzeer op het gebied van luchtkwaliteit. In het Memo [deskundige] (punt 13) wordt toegelicht dat ook in situaties dat luchtkwaliteitsnormen niet worden overschreden schade aan de gezondheid optreedt. [deskundige] vindt het daarom noodzakelijk dat op wijkniveau, eventueel via het inrichten van een tijdelijk meetpunt, de blootstelling aan luchtverontreinigde stoffen wordt gemonitord. Daarnaast merkt [deskundige] op dat juist ook verkeersopstoppen (piekblootstellingen) gezondheidseffecten met zich brengen. Met het berekenen van jaargemiddelde concentraties worden deze piekbelastingen ten onrechte niet meegenomen. Tot slot geldt, evenals bij geluid, dat ook onder de emissiegrenswaarde van PM₁₀ (van 40 µg/m³) schadelijke gezondheidseffecten kunnen optreden. Ter vergelijking, de World Health Organization houdt voor PM₁₀ een jaarconcentratie aan van 20 µg/m³ en voor PM_{2,5} van 10 µg/m³ als streefwaarde, waarbij ook daaronder kunnen gezondheidseffecten optreden. Er kan geen grenswaarde worden gegeven waarbij er geen gezondheidseffecten meer optreden. Ook de gezondheidseffecten veroorzaakt door luchtkwaliteit zijn dus onvoldoende in beeld.

3.4. Geluid

- 3.4.1. In het kader van gezondheid ging de Gemeente hiervoor al kort in op het Achtergrondrapport Geluid (§ 3.3.5). Bij dit rapport en de overwegingen in dit verband in het MER (§

7.2.1) heeft de Gemeente de volgende aanvullende kanttekeningen. Hierbij baseert zij zich mede op een notitie van de geluidsdeskundige van de Omgevingsdienst IJmond ("Omgevingsdienst") van 18 augustus 2017 ("Notitie OD Geluid", Bijlage 9).

- Ten onrechte geen detailanalyse Heemskerkalternatief → Onduidelijk en - mede gelet op het gestelde in het kader van leefbaarheid (§ 3.1.1 e.v.) - onzorgvuldig dat geen detailanalyse is gemaakt van (deelgebieden geconfronteerd met) het Heemskerkalternatief, zoals bij de verhoogde ligging in het Nul-plusalternatief en de aansluiting A9 bij het Golfbaanalternatief wel is gebeurd.
- Effectvergelijking deelgebieden ontbreekt → als gevolg hiervan is het derhalve ook niet goed mogelijk de effecten tussen de verschillende gebieden in de verschillende alternatieven te beoordelen (zie opnieuw ook § 3.1.1 e.v. over leefbaarheid).
- Geluidsanalyse Broekpolder onduidelijk → De analyse in het Golfbaanalternatief van Broekpolder is bovendien onduidelijk; de resultaten lopen uiteen (toename 3 - 4 dB, op p. 59 MER wordt zelfs gesproken over een toename van meer dan 5 dB in het buitengebied), bestrijkt slechts een beperkt deel van de wijk en geeft geen inzicht in het aantal meegenomen en gehinderde woningen. Ook vanwege eventuele mitigerende maatregelen is het cruciaal dat de situatie voldoende gedetailleerd in kaart wordt gebracht.
- Geen inzicht in eventuele reconstructie en geluidreductieplafonds → Het MER gaat niet in op de toepassing van de Wet geluidhinder en de situatie van reconstructie en/of het verhogen van de geluidsreductieplafonds. Omdat in deze gevallen maatregelen noodzakelijk zijn, had dat reeds nu moeten worden betrokken en vervolgens ook bij het afwegen van de effecten van de verschillende varianten (en in het bepalen van de kosten).
- Ten onrechte tweedelijs bebouwing niet beoordeeld → In het Achtergrondrapport Geluid wordt slechts de geluidsbelasting op de eerstelijsbebouwing beoordeeld (p. 6). Bij zeer grote geluidsbronnen - zoals hier het geval is - ligt het echter voor de hand om ook de effecten op de tweedelijsbebouwing te beoordelen.
- Keuze voor wegvakken arbitrair → Het aantal van 500 motorvoertuigen of meer of minder als uitgangspunt voor te beoordelen wegen komt willekeurig over (p. 8). De keuze voor dit getal had tenminste nader moeten worden onderbouwd.

Ook ten aanzien van het Achtergrondrapport Geluid komt de Gemeente, met de Omgevingsdienst, tot de conclusie dat dit onvoldoende informatie bevat om de effecten in de verschillende varianten te beoordelen en tegen elkaar af te wegen.

- 3.4.2. Een deel van de hiervoor door de Gemeente opgevoerde punten wordt in feite door uw College onderkend nu u in uw besluit van 11 juli 2017 hebt besloten tot het verrichten van extra akoestisch onderzoek ter plaatse van Broekpolder, waarbij uiteraard van belang zal zijn dat daarin voldoende met de verschillende uitgangs- en aandachtspunten

rekening wordt gehouden. **De Gemeente gaat ervan uit dat zij op de hoogte wordt gehouden omtrent de planning van dit akoestisch onderzoek over Broekpolder en in de gelegenheid wordt gesteld hierop een aanvullende zienswijze in te dienen voorafgaand aan een besluit van uw College over het te kiezen alternatief.**

3.5. Landschap en historisch kapitaal / De Stelling van Amsterdam

- 3.5.1. De Gemeente doet nader onderzoek naar de impact van de varianten op De Stelling van Amsterdam. In verband met de complexiteit van de materie kan zij daar in relatie hiertoe niet nu reeds een reactie geven. Zij behoudt zich daarom uitdrukkelijk het recht voor daar in een later stadium nog punten over in te brengen.

3.6. Natuur

- 3.6.1. In relatie tot natuur is aan het MER de "Oplegnotitie Natuur, Verbinding A8-A9, Planstudie, fase 2" ("**Oplegnotitie Natuur**") van Antea Group van 21 april 2017 (met een achterliggende notitie) ten grondslag gelegd. De Gemeente volstaat hier met de opmerking dat de beoordeling van het na de realisatie van het project resterende weidevogelgebied en de potentie in deze nieuwe situatie voor weidevogels, niet of nauwelijks heeft plaatsgevonden, alsook niet van de in dit verband noodzakelijke (mitigerende) maatregelen (en kosten daarvoor). Voor dit belangrijke onderwerp had tenminste een quickscan moeten worden verricht. De vervolgens aan het Heemskerkalternatief gegeven beoordeling van negatief (- -) is te gemakkelijk en had nader moeten worden onderzocht.
- 3.6.2. Verder valt op dat in de Oplegnotitie Natuur (opnieuw) slechts zeer summier over mogelijke (mitigerende) maatregelen wordt gesproken, terwijl zeer aannemelijk is dat (ingrijpende) maatregelen moeten worden getroffen, bijvoorbeeld op het gebied van stikstofdepositie. Een volledige afweging van de effecten van de alternatieven brengt met zich, zoals ook de Commissie m.e.r. heeft geadviseerd (§ 2.5), dat de maatregelen nader waren uitgewerkt en daarmee - ook in termen van kosten - rekening was gehouden.

3.7. Ruimtegebruik en recreatie

- 3.7.1. Het Golfbaanalternatief doorsnijdt de golfbaan van de Heemskerkse Golfclub over een afstand van ongeveer 830 meter. De golfbaan zal als gevolg hiervan moeten verplaatsen of opnieuw moeten worden ingericht. Het behoeft geen toelichting dat dit ingrijpende maatschappelijke effecten heeft; recreanten kunnen niet meer in de nabije omgeving voor hun sport terecht en de Gemeente verliest een belangrijke recreatieve functie (hierover nader § 3.7.2). In het MER (in § 7.6) en de "Notitie Ruimtegebruik, Verbinding A8-A9, Planstudie, 2e fase" van Antea Group van 9 juni 2017 ("**Notitie Ruimtegebruik**"), is hierover zeer beperkt iets gezegd. Het effect op recreatie in de Golfbaanvariant wordt terecht als negatief (- -) beoordeeld, maar het is onbegrijpelijk dat een dergelijke ingrijpende maatregel niet nader maatschappelijk (en financieel) is onderzocht. De Gemeente acht dit uitermate onzorgvuldig.

Overigens is tevens onduidelijk waarom tegelijkertijd, als gevolg van effect op beleving, van recreanten in het uitloopgebied ten zuiden van Saendelft-Assendelft, de effecten op recreatie in het Heemskerkalternatief licht negatief is gekwalificeerd (-). Dit lijkt een zware conclusie en rechtvaardigt in elk geval niet het verschil in ingrijpendheid met het Golfbaanalternatief. Voor een mogelijk onderschatting van de effecten van het Golfbaanalternatief op het onderdeel natuur wordt verwezen naar de paragraaf daarover (3.5.1).

- 3.7.2. Over de maatschappelijke impact van het eventueel verdwijnen van de golfbaan merkt de Gemeente het volgende op. De golfbaan bestaat al sinds 1995 en is, met een 18-holes en een 9-holes par3-baan, een grote golfbaan, en heeft als een van de golfbanen in Nederland met de langste holes bovendien aantrekkingskracht bij recreanten buiten de regio. De Heemskerkse Golfclub heeft met circa 1000 leden en abonneementhouders en ongeveer 1.750 - 2.000 spelers per week (circa 40.000 - 45.000 flights per jaar), een belangrijke lokale en regionale functie, met name voor 65plussers (70% van de leden). Bij het wegvallen van de golfbaan met bijbehorende horecavoorziening zou een van de belangrijkste recreatieve functies van de regio komen te vervallen en de belangrijkste sportfaciliteit voor 65plussers. Tevens zouden 25 werknemers moeten worden ontslagen. In het Rapport "Maatschappelijke kosten-baten analyse A8-A9, Een analyse van verkeer en omgevingsinvloeden" van RIGO Research en Advies (de "**MKBA**"), wordt hierover wel heel simpel, zonder nadere onderbouwing, opgemerkt dat de betreffende recreanten of zullen uitwijken naar een andere golfbaan, op minder dan 15 kilometer afstand (waarbij men gemakshalve vergeet dat sommige recreanten al moeten reizen om bij de Heemskerkse Golfclub te komen, het zal in veel gevallen dus 15 km extra zijn), of een andere sport zullen gaan beoefenen. Aan de specifieke doelgroep van de golfbaan wordt geen aandacht besteed. Van de werknemers wordt aangenomen dat, opnieuw zonder enige onderbouwing, de door de golfbaan gerealiseerde omzet binnen twee jaar elders terecht zal komen en dat - dat staat er niet met zoveel woorden, maar - de betreffende personen daar dan weer een baan zullen vinden. In het MER en de onderliggende stukken is volstrekt onvoldoende aandacht geschonken aan dit maatschappelijk belang van de golfbaan. Zoals ook al in de hieraan voorgaande paragraaf is geconcludeerd, had hier tenminste nader onderzoek naar moeten worden verricht.
- 3.7.3. Specifiek over de kosten in verband met verplaatsing of aanpassing van de golfbaan wordt hierna, in paragraaf 3.9, ingegaan.
- 3.8. Aanvullende effectbeschrijvingen aansluitingen A9
- 3.8.1. Na de effectenbeoordeling in het MER (hfd. 7) zijn zowel in het Heemskerkalternatief als in het Golfbaanalternatief wijzigingen doorgevoerd in de aansluiting op de A9. Hiertoe zijn de Notitie A9 aansluitingen en het Rapport Effecten Fly-over opgesteld. Over het Rapport Effecten Fly-over - dat slechts een aanvulling op de effectenbeschrijving van het Heemskerkalternatief en geen allesomvattende beoordeling geeft - merkt de Gemeente

in aanvulling op al het voorgaande over de (deel)effectenbeoordelingen twee dingen op. Ten eerste is het merkwaardig dat het doel waarmee de fly-over wordt geïntroduceerd volledig in het teken van optimale verkeersveiligheid staat, maar het effect daarvan slechts als marginaal positief wordt gekwalificeerd. Daarnaast onderstreept de Gemeente het belang van bedrijventerrein "De Trompet". Met een omvang van ongeveer 22 hectare, circa 144 bedrijven met circa 1116 werknemers (verkeersmodel IJmond) vervult bedrijventerrein De Trompet een belangrijke regionale functie. Het gegeven dat het bedrijventerrein met de fly-over kan blijven uitbreiden is daarom van cruciale economische en maatschappelijke betekenis, maar komt onvoldoende tot uitdrukking in de marginaal groter positieve kwalificatie die daaraan is toegekend (zie p. 24). Ook de geluidsbelasting zal ter hoogte van bedrijventerrein De Trompet afnemen bij de toepassing van het Heemskerkalternatief (p. 10).

- 3.8.2. Daarnaast geldt opmerkelijk genoeg dat - anders dan voor de toevoeging van de fly-over aan het Heemskerkalternatief - de maatregelen in het kader van de optimalisatie van het Golfbaanalternatief niet op hun effecten zijn onderzocht. Het MER veronderstelt dat de effecten vanwege geluid en luchtkwaliteit zijn onderzocht (en dat deze beperkt zouden zijn), maar het rapport dat hieraan ten grondslag ligt - de Notitie A9 aansluitingen - geeft slechts een min of meer kwalitatieve beoordeling van de effecten van de aanpassingen in het Golfbaanalternatief. Dit is onvoldoende; evenals bij de fly-over had een formele effectenbeoordeling moeten plaatsvinden, alleen zodoende is het mogelijk op het belangrijke onderwerp van leefbaarheid, nota bene een hoofddoelstelling, een juiste afweging te maken.

3.9. Financiën / kosten

Onduidelijkheid over kostenposten en onderbouwing hoogte

- 3.9.1. In de MKBA zijn de kosten en baten van de drie alternatieven opgenomen, alsmede een beoordeling van de verhouding daarvan per alternatief en tussen de verschillende alternatieven. In algemene zin merkt de Gemeente op dat het voor haar moeilijk te beoordelen is of - naast de hierna toe te lichten punten - alle aspecten die kosten met zich brengen in de verschillende varianten zijn meegenomen dan wel of niet te veel aspecten zijn verdisconteerd. Als voorbeeld noemt de Gemeente de aanpassingen aan het wegennet, het is onduidelijk welke aanpassingen reeds vanwege de autonome situatie noodzakelijk zijn, en nu in het kader van de genoemde alternatieven worden meegenomen, en welke aanpassingen echt alleen aan het project kunnen worden toegerekend. In dit verband had een koppeling moeten worden gelegd met de voorziene infrastructurele werkzaamheden en nationale en regionale mobiliteitsvisies. Ook wordt niet duidelijk waarom met "de aanpassingen van de A9", wat daaronder ook precies mag worden verstaan, niet reeds nu al in de kosten rekening wordt gehouden (p. 89 MER). Dat deze kosten waarschijnlijk niet gering zijn volgt uit het VVKA dat voor de verplaatsing van de verzorgings-

stations en de aanpassingen aan de A9 tezamen (onduidelijk is waarom dit nu ineens wel wordt meegenomen) een bandbreedte van 43 tot 79 miljoen euro raamt (p. 19). Minus de kosten voor verplaatsing van de verzorgingstations resulteert dit in een bedrag van circa 20 miljoen voor de aanpassingen aan de A9.

- 3.9.2. Van de kosten die zijn opgenomen is het voor de Gemeente vervolgens lastig om te beoordelen of de hoogte ervan juist is ingeschat. De Gemeente heeft uw College verzocht om inzage in de financiële onderbouwing van de genomen kostenposten, maar dit hebt u slechts toegestaan onder de voorwaarde van geheimhouding. U zult begrijpen dat het voor de Gemeente weinig zin heeft om hiervan kennis te nemen om er vervolgens niets over te mogen zeggen. **De Gemeente doet daarom een dringend beroep op uw College de onderbouwing van de financiële gegevens aan haar te verstrekken, desnoods waar dat nodig is met anonimisering van concurrentiegevoelige gegevens**. Verder behoudt de Gemeente zich uitdrukkelijk het recht voor alsnog de gegevens in te zien en/of op te vragen, een financieel deskundige in te schakelen om de juistheid van de gebruikte financiële gegevens en afweging daarin nader te beoordelen.

Bepaalde kostenposten ten onrechte niet meegenomen

- 3.9.3. Voorgaande daargelaten is de Gemeente van mening dat van een aantal kostenposten sowieso duidelijk is dat deze ten onrechte niet in de MKBA zijn meegenomen. Een eerste post waarvan de kosten onvoldoende zijn meegenomen zijn de mitigerende maatregelen, onder meer op het gebied van geluid, natuur en De Stelling van Amsterdam. Zoals de Commissie m.e.r. heeft geadviseerd (zie § 2.5) hadden in het MER en de onderliggende rapporten de mitigerende maatregelen nader moeten worden uitgewerkt. Dit is ten onrechte slechts zeer summier gebeurd. Op het gebied van geluid is in algemene bewoordingen een aantal maatregelen genoemd, onderzoek naar mitigerende maatregelen moet nota bene nog plaatsvinden. Deze maatregelen zijn in het bijzonder noodzakelijk in het Golfbaanalternatief. Voor natuur geldt dat de situatie allesbehalve volledig in beeld is. Dit op zichzelf maakt al dat het MER onvolledig is. Daarnaast betekent het dat de kosten voor mitigerende maatregelen slechts summier in het MER zijn meegenomen, terwijl het hier wel om aanzienlijke kostenposten kan gaan. Ook met de waardedaling van de woningen in de Broekpolder is geen rekening gehouden.
- 3.9.4. Een andere kostenpost die ten onrechte niet in de MKBA is meegenomen is de verplaatsing of aanpassing van de golfbaan. Op pagina 25 van de MKBA wordt in een zin opgemerkt dat de reden dat de effecten van de doorkruising van de golfbaan niet zijn meegenomen, is "omdat de overheid niet hoeft te compenseren voor grond die in gebruik is door de Heemskerkse Golfclub" (zie ook p. 103 MER). Iedere toelichting hierop ontbreekt. Vervolgens is, zoals de Gemeente hiervoor ook al heeft toegelicht (in § 3.7.1), ook de kosten-batenanalyse vanwege de maatschappelijk effecten als gevolg van het doorkruisen van de golfbaan nergens op gebaseerd. Evenals van de maatschappelijke

effecten had ook een gedegen kosten-batenanalyse moeten worden opgesteld. De ingrijpendheid en potentiële kosten van de maatregelen rechtvaardigen dat hiervoor een separaat onderzoek wordt opgesteld, vergelijkbaar met dat voor het verplaatsen van de verzorgingsplaatsen / tankstations. Het is evident dat de opname van deze kostenpost tot een veel hoger totaalbedrag in het Golfbaanalternatief, en daarmee een negatievere kosten-batenanalyse in die variant, leidt.

- 3.9.5. Voor de te verplaatsen verzorgingsplaatsen / tankstations is wel een separate studie verricht, de resultaten hiervan zijn opgetekend in de "Quickscan Verzorgingsplaatsen A9, Verbinding A8-A9, Planstudie, 2e fase" van Antea Group van 9 juni 2017 ("**Quickscan Verzorgingsplaatsen**"). In het MER wordt (op p. 99) voor het verplaatsen van de verzorgingslocaties een bedrag van tussen de 23 en 59 miljoen euro genoemd, welk bedrag uit de Quickscan Verzorgingsplaatsen kan worden afgeleid. Deze kosten zijn in de MKBA echter buiten beschouwing gebleven, samengevat omdat de verschillen tussen het Golfbaanalternatief en het Heemskerkalternatief niet onderscheidend zijn (p. 11). De Gemeente deelt deze conclusie niet. Naast dat deze kosten niet ten opzichte van het Nulplusalternatief zijn afgewogen, zijn bijvoorbeeld ook saneringskosten niet meegenomen. Deze kunnen per locatie significant verschillen. Voorts is de vraag of de verplaatsing van de verzorgingsplaatsen in het Heemskerkalternatief niet toch gunstiger, en daarmee goedkoper, uitpakt dan in het Golfbaanalternatief. Uit de Quickscan volgt namelijk dat in het Heemskerkalternatief eigenlijk alleen de (combinatie met) varianten "Akersloot B links" en "Akersloot B rechts" mogelijk is (p. 34). Volgens de ramingen in de Quickscan Verzorgingsplaatsen zijn dit, met kosten van tussen de 9 en 14/15 miljoen euro, de goedkoopste varianten. Het is de vraag of in het Golfbaanalternatief niet voor duurdere varianten moet worden gekozen. Een en ander voor zover de westelijke brandstofpunten al verplaatst moeten worden; in het ontwerpboek voor het Heemskerkalternatief was (in maart 2017) bij het afvallen van de fly-over als aansluiting op de A9 nog het volgende opgenomen: "*Westelijke brandstofverkooppunten en verzorgingsplaatsen kunnen behouden blijven*". Het is onduidelijk wat in krap drie maanden tijd is gewijzigd dat dit tot een tegenovergestelde conclusie leidt. Hoeven de westelijke brandstofpunten in de Heemskerkvariant niet te worden verplaatst dan zullen daar ook geen negatieve effecten van uitgaan (anders dan in het Golfbaanalternatief). Overigens vindt de Gemeente het opmerkelijk dat wel is gekeken naar het vanwege aanpassingen aan de A9 verplaatsen van de verzorgingsplaatsen, maar overige aanpassingen aan de A9 in het verkeersonderzoek (p. 45 MER) en het bepalen van de kosten buiten beschouwing is gebleven (zie § 3.9.1).

Kosten fly-over ten onrechte meegenomen

- 3.9.6. Voor de vermeende noodzaak van de fly-over in het Heemskerkalternatief (en het ontbreken van een onderdoorgang bij de Kilzone in het Golfbaanalternatief) verwijst de Gemeente naar hetgeen zij hierover heeft opgemerkt in paragraaf 0. Bij het ontbreken

van een noodzaak tot het realiseren van een fly-over betekent dat een reductie van een kostenpost van, naar uit het MER volgt, 148 miljoen euro. De Gemeente is overigens onduidelijk op welke gegevens de aanvullende kosten-batenanalyse in verband met de fly-over rust. Zij heeft geen kennis genomen van een aanvulling op het MKBA; op pagina 101 van het MER is slechts een aanpassing van de uiteindelijke getallen opgenomen, zonder dat een onderliggend rapport wordt vermeld.

- 3.9.7. Dit is te meer bezwaarlijk omdat bijvoorbeeld de fly-over nog belangrijk positief effect kan hebben op de belangrijke baten van "Reistijdbaten" (zie ook § 3.1.5). Voorts zet de Gemeente vraagtekens bij de positieve waardering van geluid. Een bedrag van € 1,- lijkt wel erg mager voor de doelstelling waarom het allemaal te doen is. Ook het ontbreken van een waardering vanwege de impact op De Stelling van Amsterdam is een omissie, en eerder constateerde de Gemeente al dat de kosten waarmee in het kader van de golfbaan rekening is gehouden, veel te optimistisch zijn ingeschat (zie § 3.9.4).

Financiering

- 3.9.8. Tot slot is van belang dat op grond van de SOK door partijen 111 miljoen euro is toegezegd, waarvan dus 7 miljoen door de IJmond-gemeenten, met een bijdrage van 2,1 miljoen voor de Gemeente. Zoals in het VVKA terecht wordt overwogen hebben partijen voorwaarden aan hun bijdragen gekoppeld (p. 19). De Gemeente zal mede in het licht van haar opmerkingen in deze zienswijze nader bezien hoe zij hiermee zal omgaan. Met de conclusies in het VVKA concludeert zij dat het resterend tekort aanzienlijk hoger is dan aanvankelijk was voorzien. De Gemeente constateert daarbij dat na de trechtering van de zeven alternatieven de conclusies op het gebied van financiën 180 graden zijn gedraaid. Waar eerst het Heemskerkalternatief het meest voordelig was en het Nul-plusalternatief het duurste, zijn die posities opmerkelijk genoeg nu precies omgedraaid.

3.10. Weging van effecten

- 3.10.1. Tot slot merkt de Gemeente nog op dat in het MER - tegen het advies van de Commissie m.e.r. in (§ 2.5) - geen weging van de verschillende effecten heeft plaatsgevonden. U bent van oordeel dat dit een politieke keuze is. De Gemeente stelt vast dat ook een politieke weging van de verschillende effecten niet heeft plaatsgevonden, terwijl - zoals ook de Commissie m.e.r. constateert - de verschillende effecten wel degelijk een hele verschillende waarde hebben. Ter illustratie, In het kader van leefbaarheid tellen het sluisverkeer en de barrièrewerking (oversteekbaarheid) nu even zwaar mee als gezondheid. Mede indachtig de hoofddoelstellingen kan dit toch niet de bedoeling zijn. De Gemeente is daarom van mening dat een weging van de verschillende effecten ten onrechte achterwege is gebleven. Dat dient bij voorkeur in het MER te gebeuren. Is dit een politieke afweging dan moet dit tenminste gemotiveerd gebeuren.

4. Conclusie

- 4.1. Op grond van het voorgaande concludeert de Gemeente dat voor de realisatie van een verbindingsweg tussen de A8 en A9 het Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief moet worden gekozen en er grote bezwaren tegen het Golfbaanalternatief zijn.
- 4.2. Tevens constateert de Gemeente dat er op veel punten onvolledige, onjuiste en innerlijke tegenstrijdige informatie bestaat. De Gemeente acht het, uit het oogpunt van betrouwbaarheid en zorgvuldigheid, van cruciaal belang dat deze informatie beschikbaar komt en zij en andere betrokkenen dit kunnen beoordelen, alvorens uw College een keuze maakt tussen een van de drie alternatieven. De Gemeente gaat ervan uit dat u haar nauwgezet op de hoogte blijft houden van het vervolgtraject, zowel bestuurlijk als ambtelijk, en alle nieuwe informatie tijdig met haar deelt.

Met vriendelijke groet,

Houthoff Buruma

M.C. Brans