

Het College van Gedeputeerde Staten
van Noord-Holland
p.a. dhr. T. van Eijk
Postbus 3007
2001DA Haarlem

Heemskerk, september 2017

Betreft: Zienswijze planstudie Verbinding A8-A9/referentienummer 969948

Geachte heer Van Eijk,

Hierbij ontvangt u mijn zienswijze.

Alternatief 7 als voorkeursalternatief

Ik ben van mening dat voor de realisatie van de verbindingsweg tussen de Rijksweg A8 en de Rijksweg A9 **Alternatief 7 (om Kreekwijk heen)** als voorkeursalternatief moet worden gekozen.

Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten:

- Geringe aantasting groene gebied tussen Assendelft en Heemskerk.
- Géén aantasting van de Stelling van Amsterdam.
- Geen extra filevorming bij Coenbrug.
- afname van het aantal DALY's in het gehele studiegebied, ook in Assendelft en Krommenieⁱ.
- Leefbaarheidsprobleem wordt niet van één woonkern verplaatst naar drie andere woonkernen in het plan/studiegebied.
- Kostentechnisch is dit een zeer interessante oplossing.

Stellingname

Daarbij ben ik tegen de keuze van het Golfbaanalternatief omdat in de uitgevoerde onderzoeken voor dit alternatief belangrijke en relevante factoren niet zijn meegewogen. Bovendien zijn belangrijke maatschappelijke kosten niet meegewogen in de MKBA voor dit alternatief. Dit heeft in een te positief beeld en in een te positieve MKBA van het Golfbaanalternatief geresulteerd.

Het Golfbaan alternatief zoals weergegeven in de planstudie zal namelijk negatieve gevolgen hebben op de leefbaarheid van vele bewoners in de wijk Broekpolder; zowel in Beverwijk als in Heemskerk. De chronische blootstelling aan geluid en fijnstof zal voor de wijk Broekpolder aanzienlijk toenemen en de gezondheid van de bewoners doen afnemen.

Ik ben zeer teleurgesteld in de wijze waarop de Provincie koste wat kost in een soort van trechter/tunnelvisie naar het Golfbaanalternatief lijkt toe te werken zonder hierbij de leefbaarheids-problemen in de Broekpolder serieus te nemen. Welke oplossing ook wordt gekozen, het kan niet zo zijn dat de leefbaarheidsproblemen van de ene woonkern in dezelfde mate (of erger) worden verplaatst naar twee of meer woonkernen

Argumentatie tegen het Golfbaanalternatief

Hieronder leest u mijn argumenten tegen het Golfbaanalternatief.

1. Verslechtering leefbaarheid studiegebied bij keuze Golfbaanalternatief

In de PlanMER worden alleen cijfers gegeven over de gevolgen voor de leefbaarheid (uitgedrukt in stijging of daling van het aantal DALY's) voor het gehele studiegebied én voor de woonkernen Krommenie/Assendelft. Er zijn geen DALY's opgenomen over de andere woonkernen, bijvoorbeeld Beverwijk en Heemskerk. De provincie Noord-Holland gaf desgevraagd in een eerdere reactie aan dat het veel te ver ging om het aantal DALY's voor alle woonkernen in het plan/studiegebied uit te rekenen. In een eerder rapport (achtergrondrapport gezondheid | d.d.19 januari 2016 | Kenmerk NH1077), opgesteld door Goudappel Coffeng, was het echter wel mogelijk om voor alle woonkernen in het studiegebied per planalternatief een opgave te doen van de toe- of afname van het aantal DALY's. Nieuwe cijfers zijn niet zijn opgenomen in de PlanMER maar op basis van het Goudappel Coffeng rapport concludeer ik dat het Golfbaanalternatief leidt tot de grootste toename van het aantal DALY's in het gehele studiegebied (zie hoofdstuk 3 Effectbeschouwing, tabel 3.2). Ook leidt het Golfbaanalternatief voor een hogere toename in het aantal DALY's in Heemskerk en Beverwijk dan de andere alternatieven.

Dit terwijl Alternatief 7 zou leiden tot een significante afname van het aantal DALY's in het gehele studiegebied alsook in de woonkernen Assendelft, Krommenie en Wormerveer.

De verbinding A8-A9 moet leiden tot een verbetering van de leefbaarheid voor de bewoners van het gehele studiegebied én dus ook tot een verbetering van de leefbaarheid voor de bewoners van Broekpolder (in Beverwijk en Heemskerk). Zo heeft de provincie Noord-Holland dit althans verwoord in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Verbinding A8 –A9:

“Een tweede hoofddoelstelling van de planstudie Verbinding A8-A9 is het streven de leefbaarheid voor de inwoners van de woonkernen in het plangebied te verbeteren.”

Mijn verwachting is echter dat correctie van de gemaakte fouten en onzorgvuldigheden in de berekeningen van de geluidsbelasting voor Broekpolder een grote invloed zal hebben op de kosten voor het Golfbaanalternatief, waardoor de MKBA voor het Golfbaanalternatief lager wordt.

Ik verzoek de provincie Noord-Holland daarom om de huidige rapporten en conclusies in de PlanMER te corrigeren en aan te vullen wat betreft toename/afname in het aantal DALY's ten opzichte van de referentiesituatie voor alle woonkernen in het plangebied bij alle drie de alternatieven. Dit voordat een besluit voor een definitieve voorkeursvariant wordt genomen. Daarbij verzoek ik om inzicht in de berekeningswijze, aannames en veronderstellingen die ten grondslag liggen aan de resultaten.

2. Geluidsberekeningen t.b.v. het Golfbaanalternatief zijn onvolledig en niet goed uitgevoerd

De geluidsberekeningen van de verbinding A8-A9 zoals weergegeven in de PlanMER (Achtergrondrapport Geluid) zijn wat betreft het Golfbaanalternatief onvolledig en niet goed uitgevoerd.

- **Geluidsberekeningen Broekpolder zijn onjuist en niet goed uitgevoerd**

Voor de maximale geluidsbelasting is ten onrechte **geen rekening** gehouden met de vastgestelde geluidsproductieplafonds, welke gelden rond de Rijksweg A9 ter hoogte van Beverwijk/Heemskerk.

Onder verwijzing naar de bijgevoegde NSG-rapportage 'NOTITIE ZIENSWIJZE Milieueffectrapportage Golfbaanvariant aansluiting A8-A9 te Heemskerk' menen wij dat de milieueffectrapportage op het punt van geluid onterecht voorbijgaat aan de vastgestelde Geluidproductieplafonds die beperkingen stelt aan de toelaatbare geluidemissie van de A8 en A9 in het belang van de toelaatbare geluidbelasting op en in de woningen (geluidsgevoelige objecten) in Broekpolder, waarvoor een bouwvergunning is afgegeven na 1 januari 1982 (art. 11.2 lid 3b).

Rekening houdend met de wettelijke bepalingen ten aanzien van geluidplafonds voor rijkswegen, gericht op geluidbeheersing, geluidreductie en geluidsanering, is de meest milieuvriendelijke milieuvariant uit het oogpunt van geluid, ook gelet op de doelmatigheidscriteria *Wet milieubeheer* met betrekking tot de geluidsplafonds, de variant die voorziet in een vast te stellen geluidplafond, waarbij overal ten westen van de A9 op elke afstand van 50 m uit de buitenste rijstrook om de 100 m op een hoogte van 4 m in een geluidwaarde van 55 dB geldt. De binnenwaarde van woningen als gevolg van de geluidbelasting van de nog niet geprojecteerde A8 en de nog niet geprojecteerde aansluitingen op de A9 dient tezamen met de bijdrage van geprojecteerde A9 en de nog niet geprojecteerde verbreding van de A9 niet meer te bedragen dan de 36 dB voor de 'na 1 januari 1982-woningen'. De nog vast te stellen geluidplafonds voor de A8 en de aansluitingen op de A9 dienen te worden afgestemd op deze wettelijk geldende binnenwaarde. Deze zienswijze dient te worden uitgewerkt en te worden gepresenteerd voordat definitief kan worden besloten over het voorkeursalternatief.

In andere MER-rapporten (met name: Milieueffectrapportage Structurele Verbreding A2 Het Vonderen – Kerensheide | 17 juni 2017 | Rijkswaterstaat) staat in dit kader het volgende:

“ In de Wet milieubeheer is vastgelegd dat het geluid van het hoofdwegennet met geluidproductieplafonds (GPPs) beheerst wordt. Het GPP is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten op circa 100 meter afstand van elkaar, en op circa 50 meter afstand van de buitenste rijstrook van de weg. Aan beide zijden van de weg liggen referentiepunten. De hoogte bedraagt 4 meter boven lokaal maaiveld. Hun posities liggen vast in het zogeheten geluidregister, net als de waarde van het geluidproductieplafond in elk referentiepunt. Bij een wijziging van bestaande rijkswegen, zoals de verbreding van de A2, wordt allereerst gekeken of als gevolg van het project de geldende geluidproductieplafonds worden overschreden en vervolgens, als er sprake is van overschrijding van de geluidproductieplafonds, of de

geluidbelasting op geluidgevoelige objecten toeneemt tot boven wettelijke toetswaarde; de waarde die zou heersen wanneer het (geldend) geluidproductieplafond geheel zou worden benut (Lden,GPP). Wanneer dit het geval is, moet voor die locaties een akoestisch onderzoek worden uitgevoerd.

Daarin wordt gekeken welke maatregelen nodig én doelmatig zijn volgens het zogenoemde doelmatigheidscriterium om de geluidbelasting terug te brengen tot de waarde die hoort bij het geluidplafond (Lden,GPP)."

Op basis van dit onderzoek worden de geluidmaatregelen bepaald.

Ik verzoek de provincie Noord-Holland om de geluidsberekeningen conform de geldende wetgeving laat uitvoeren en dat zij de consequenties voortvloeiend uit deze aangepaste berekeningen meeneemt in een geüpdatet PlanMER en MKBA.

- De rijksoverheid werkt op dit moment aan de nieuwe *Omgevingswet*. Verwacht wordt dat deze in het voorjaar 2019 van kracht wordt. Conform de planning voor de Verbinding A8-A9 is dit ongeveer gelijk aan de start van de werkzaamheden aan deze verbinding. In de *Omgevingswet* komen regels voor de 'optelling' van geluid en 'cumulatie' van geluid (van verschillende bronsoorten: autoverkeer, treinverkeer & vliegverkeer). De rijksoverheid vindt het dus belangrijk dat de geluidsoverlast van de verschillende geluidsbronnen bij elkaar wordt 'gecumuleerd'. Van de provincie Noord-Holland mag in het kader van haar zorgplicht jegens inwoners worden verwacht dat zij, vooruitlopend op deze wetgeving, deze cumulatie al toepast. **Dit is in de huidige berekeningen niet gedaan.**
- Doordat het plangebied ten onrechte te klein gekozen is, is de extra geluidsoverlast van de Rijksweg A9 voor een groot gedeelte van de Broekpolder in Beverwijk **niet meegerekend**.
- Er wordt ten onrechte **geen rekening** gehouden met 'lekkage' van geluid vanaf de Rijksweg A9. Dit is een gevolg van de van de Rijksweg A9 'weglopende' geluidswal ter hoogte van Heemskerk. Doordat deze wal deels op relatief grote afstand van de Rijksweg A9 ligt, is de geluiddempende werking van de wal onvoldoende. Onder andere is er hierdoor geen afdoende geluiddempende werking op de tweede en derde woonlaag van de woningen direct gelegen achter de wal.
- In de notitie A9 aansluitingen worden diverse ingrijpende aanpassingen gedaan op ontwerpen voor de verbinding A8-A9, waaronder het verbreden van de A9 van 2x4 naar 2x5-baans. De effecten van deze wijzigingen op het ontwerp zijn onterecht niet verwerkt in de verschillende onderzoeken, zoals het akoestisch onderzoek, onderzoek luchtkwaliteit en het achtergrondrapport gezondheid. De gepresenteerde resultaten (het aantal blootgestelden, grafieken, tabellen, grafische weergave, e.d.) in deze onderzoeken komen niet overeen met de plannen die nu op tafel liggen. Daarbij moet rekening worden gehouden met:
 - Uitvoeren berekening geluidbelasting per rijstrook.
 - Toename geluidbelasting als gevolg van verbreding van de A9 berekenen.

- De maximale wettelijke geluidsbelasting bedraagt 55dB op de gevel van de huizen. Berekeningen zijn ten onrechte uitgevoerd met een maximale hoogte van 7,5 meter.
- In het rapport is ten onrechte ervan uitgegaan dat voor een aantal woningen in Broekpolder de derde woonlaag geen slaapfunctie heeft. Dit is incorrect, alle woningen hebben zowel op de tweede als derde woonlaag een slaapfunctie.
- Er wordt ten onrechte geen rekening gehouden met de geluidsoverlast op woningen in de tweedelijns bebouwing in de wijk Broekpolder.
- De te nemen mitigerende maatregelen worden omschreven als 'state of the art' maar zijn nergens nader gespecificeerd. Aangezien deze ingrijpend zullen zijn om de belasting binnen de wettelijke kaders te houden, moeten deze worden gespecificeerd en de kosten daarvan worden geraamd. Bovendien is gebleken dat eerdere beloofde mitigerende maatregelen, niet of onvoldoende zijn uitgevoerd.

De hiervoor gemaakte fouten en omissies staan in schril contrast tot de tweede hoofddoelstelling van de planstudie Verbinding A8-A9:

“Een tweede hoofddoelstelling van de planstudie Verbinding A8-A9 is het streven de leefbaarheid voor de inwoners van de woonkernen in het plangebied te verbeteren.” (Notitie Reikwijdte en Detailniveau).

Het RIVM geeft voor de Broekpolder een 'slecht' (61 – 65 dBA) als indicatie voor de huidige geluidskwaliteit. Bij de aanleg van het Golfbaanalternatief zou hier dus ook rekening mee moeten worden gehouden. Het zal dus moeten leiden tot een verbetering van de leefbaarheid van de bewoners van Broekpolder in Beverwijk en Heemskerk.

Mijn verwachting is dat het corrigeren van de gemaakte fouten en omissies in de berekeningen van de geluidsbelasting voor Broekpolder een grote invloed zal hebben op de kosten voor het Golfbaanalternatief, waardoor de MKBA voor het Golfbaanalternatief negatief wordt beïnvloed. Ik verzoek de provincie Noord-Holland daarom om de berekeningen van geluidshinder in de Broekpolder te corrigeren en aan te vullen voordat er een besluit voor een definitieve voorkeursvariant wordt genomen. Hierbij wil ik inzicht in de berekeningen, aannames en veronderstellingen die te grondslag liggen aan de resultaten. Ook verzoek ik de provincie Noord-Holland dringend om bij de keuze voor mitigerende maatregelen rekening te houden met nieuwe inzichten (o.a. van het RIVM) zoals het ontstaan van laagfrequent geluid bij het gebruik van (dubbel) ZOAB. Laagfrequent geluid heeft grote invloed op het aantal slaapgestoorden.

NB. Voor de geluidsbelasting is in opdracht van Houd Broekpolder leefbaar door de Nederlandse Stichting Geluidshinder (NSG) een indicatief onderzoek gedaan. De onderbouwing van de in dit punt aangegeven onzorgvuldigheden en fouten is te vinden in het bijgevoegde rapport . . . van NSG.

3. Basisschool in Broekpolder binnen afstand van 300 meter van Rijksweg A9 bij aanleg van het Golfbaanalternatief

In de Broekpolder is de basisschool De Bareel gevestigd. Deze ligt binnen de afstand van 300 meter van het voor het Golfbaanalternatief benodigde kunstwerk op de Rijksweg A9. Het is een school met ruim 600 leerlingen. Niet een school die makkelijk zou kunnen worden verplaatst naar elders. In deze context is het Besluit gevoelige bestemmingen relevant. Dit Besluit is gebaseerd op art. 5.16a van de Wet milieubeheer. Het richt zich op bescherming van mensen die verhoogd gevoelig zijn voor fijnstof (PM10) en stikstofdioxide (NO2). Dit zijn bijvoorbeeld kinderen. Conform art. 2 van dit Besluit mag een school, indien de luchtkwaliteit niet voldoet aan de wettelijke eisen, niet gebouwd of uitgebreid worden indien gelegen binnen de 300 meter zone van een Rijksweg. Omgekeerd kan gesteld worden dat, alvorens wordt overgegaan tot een dergelijke uitbreiding van de Rijksweg als in het Golfbaanalternatief, een berekening wordt gemaakt van de toename in fijnstof en stikstofdioxide op de locatie van De Bareel, waaruit duidelijk wordt of de grenswaarden daarbij al dan niet worden overschreden. Ten onrechte is in de PlanMER echter geen berekening gemaakt van de gevolgen voor de luchtkwaliteit bij het Golfbaanalternatief voor basisschool De Bareel.

Ik verzoek de provincie Noord-Holland om het **Besluit gevoelige bestemmingen** in acht te nemen, alsnog de berekeningen te maken van de realisatie van het Golfbaanalternatief voor de Bareel en deze mee te wegen in de MKBA.

4. Onderzoek geluidhinder Broekpolder niet gereed: geen keuze mogelijk

De provincie Noord-Holland heeft opdracht gegeven om aanvullend onderzoek te laten plaatsvinden naar de mogelijkheden om de geluidshinder in de Broekpolder te beperken bij de keuze voor het Golfbaanalternatief. Het is daardoor onduidelijk wat de impact van het Golfbaanalternatief op het gebied van geluid is voor de bewoners van Broekpolder. Ook is het onduidelijk wat de implicaties van de additionele maatregelen (zoals die voor beperking van geluidhinder) zijn op de MKBA voor het Golfbaanalternatief.

Het aanvullende onderzoek dat de provincie Noord-Holland heeft aangekondigd t.a.v. het Golfbaan alternatief heeft alleen betrekking op geluidsoverlast, overige zaken die de leefbaarheid beïnvloeden worden hier niet in meegenomen. Wij zijn van mening dat alle aspecten van leefbaarheid moeten worden meegenomen in dit aanvullende onderzoek.

Ik verzoek de provincie Noord-Holland, voordat er een voorkeursvariant wordt gekozen, om alle voorgestelde aanpassingen aan het Golfbaanalternatief te verwerken in een volledige PlanMER en MKBA zodat een goed en afgewogen besluit kan worden gemaakt, mede op basis van alle majeure wijzigingen. Hierbij verzoek ik inzicht te krijgen in alle relevante data en veronderstellingen/aannames die aan de berekeningen ten grondslag liggen. Daarbij verzoek ik de provincie Noord-Holland, zodra de additionele/nieuwe gegevens bekend en verwerkt zijn in de PlanMER en de MKBA, opnieuw een periode van **zes** weken te reserveren om zienswijzen hierop in te kunnen dienen. Dit opdat GS eventuele additionele zienswijzen mee kunnen wegen in hun besluitvorming.

5. **Stelling van Amsterdam**

De reactie van UNESCO op het ontwerp van de provincie Noord-Holland van het Heemskerk-alternatief en het Golfbaanalternatief is duidelijk. Een keuze van een van beide wordt als **ongewenst** beschouwd. Als voor één van deze twee in de PlanMER gepresenteerde varianten wordt gekozen, wordt naar alle waarschijnlijkheid de Stelling van Amsterdam de status van werelderfgoed ontnomen. Ik verzoek de provincie Noord-Holland om de Stelling van Amsterdam de status van Werelderfgoed te laten behouden en niet te kiezen voor één van de gestrekte varianten, maar een andere keuze te maken.

Als de provincie Noord-Holland op basis van gesprekken met ICOMOS/UNESCO tot een ander ontwerp komt voor het Golfbaanalternatief, heeft dit uiteraard impact op de PlanMER en de MKBA. Als deze situatie zich voordoet verzoek ik de provincie Noord-Holland, zodra de additionele/nieuwe gegevens bekend en verwerkt zijn in een geüpdate PlanMER en MKBA, om opnieuw een periode van **zes** weken te reserveren waarin belanghebbenden zienswijzen kunnen indienen. Dit opdat deze additionele zienswijzen worden meegenomen in het besluit van de provincie Noord-Holland voor de definitieve voorkeursvariant.

6. **Beschadiging natuurhistorische & recreatieve waarde groene gebied**

Bij de aanleg van het Golfbaanalternatief of het Heemskerkalternatief zal een uniek groen gebied tussen Heemskerk en Assendelft onherstelbaar worden beschadigd. Daarnaast is het gebied een belangrijk recreatiegebied voor de bewoners uit Heemskerk, Beverwijk en omgeving. Er wordt door een grote groep mensen uit de regio op regelmatige basis golf gespeeld. Bij beide alternatieven wordt het OerIJ en het weidegebied voor weidevogels beschadigd. De provincie Noord-Holland zou dit groene gebied moeten beschermen en er voor moeten zorgen dat de bevolking uit Heemskerk/Beverwijk daar kan blijven recreëren. Het tegendeel lijkt het geval. Er komt geen recreatiegebied voor terug in Heemskerk & Beverwijk. Het compensatiegebied vindt plaats aan de andere kant van de verbinding; in Zaanstad. Deze gegevens komen niet duidelijk uit de PlanMER naar voren.

De huidige planstudie biedt ten onrechte geen serieus alternatief voor een verbindingsweg dwars door het groene gebied. Ook is er ten onrechte geen compenserend recreatiegebied in Heemskerk gecreëerd. Met de kennis van nu zou de provincie Noord-Holland **Alternatief 7** als serieus alternatief aan de planstudie moeten toevoegen. Dit zou een groot deel van de optredende problemen oplossen.

Ik verzoek de provincie Noord-Holland daarom om een serieus alternatief uit te werken, waarbij rekening te houden met de natuurhistorische & recreatieve waarde van het bedoelde groene gebied. Dit dient te worden verwerkt in een update van de PlanMER en de MKBA.

7. **Verschil in type oplossing voor Heemskerkalternatief & Golfbaanalternatief**

Voor zowel het Heemskerkalternatief als het Golfbaanalternatief zijn voor verschillende onderdelen van de verbinding oplossingen bedacht waarbij een aantal onderdelen als gevolg van een deels hetzelfde traject gelijk zijn. Eén

onderdeel : de rivier De Kil (zie pag. 24 ontwerpboek Golfbaanalternatief), komt bij beide alternatieven voor. Maar de passage van de Kil is in beide alternatieven on-begrijpelijk(er)wijs compleet verschillend opgelost.

Waar bij het Heemskerkalternatief gekozen is voor een verdiepte aanleg onder de Kil door; 'een investering met toekomstwaarde', is bij het Golfbaanalternatief onder de benaming van 'Kruising Groenedijk' gekozen voor een viaduct over de Kil en Groenedijk (een voormalige zeedijk). Daarbij wordt de Kil bij het Heemskerkalternatief verbreed ter behoeve van compensatie van natuur en het verlies aan waterbergend vermogen (zie pag. 34/35 ontwerpboek Heemskerkalternatief).

De vraag rijst waarom bij het Heemskerkalternatief wel een 'investering met toekomstwaarde' wordt gedaan, terwijl bij het Golfbaanalternatief voor een viaduct over de Kil wordt gekozen. Ook al is het een paar honderd meter verderop: het blijft dezelfde Kil. De oplossingen voor De Kil in het Heemskerkalternatief hadden ook bij het onderdeel Groenedijk/Kilzone in het Golfbaanalternatief kunnen worden gerealiseerd. Door gebruik te maken van de grondgebied van de Heemskerkse Golfclub kan ook hier de Kilzone in originele staat worden teruggebracht, waarbij het verkeer via de verdiepte aanleg onder de Groenedijk en de Kilzone door kan rijden. De vraag is of hier kosten-overwegingen een rol hebben gespeeld.

Voor een evenwichtige vergelijking tussen beide alternatieven en de daaruit volgende MKBA berekening is het noodzakelijk om voor beide alternatieven voor de passage van de Kil een gelijksoortige oplossing inclusief natuur-compenserende maatregelen te ontwerpen.

Ik verzoek de provincie Noord-Holland daarom om de huidige rapporten en conclusies voor het Golfbaanalternatief in de PlanMER aan te passen voor de Groenedijk/Kil met een passage van de Kil die gelijksoortig aan de oplossing voor de Kil die ontworpen is voor het Heemskerkalternatief. Dit dient te worden verwerkt in de PlanMER en de MKBA.

8. Golfbaanalternatief in de vorm van ondertunneling Rijksweg A9 ten onrechte afgewezen

Bewoners van de Broekpolder hebben er tijdens de ontwerpfasen op aangedrongen om een ondertunnelde versie van het Golfbaanalternatief in overweging te nemen. Dit zou betekenen dat de aansluiting van de Rijksweg A8 op de Rijksweg A9 wordt gerealiseerd via een tunnel in plaats van een viaduct. Een dergelijke aansluiting zou minder geluidsbelasting opleveren voor de Broekpolder en ter plaatse van de Stelling van Amsterdam dan een aansluiting in de vorm van een viaduct van ca. 600 meter lengte op 7,5 meter hoogte. Bovendien zou het minder ingrijpen in het landschap dan het viaduct. Het ontwerp bureau Bosch en Slabbers heeft van dit voorstel een ontwerp gemaakt, dat uitvoerbaar lijkt. De stuurgroep A8-A9 heeft dit voorstel afgewezen omdat de meerkosten van een tunnelvariant 75 miljoen euro zouden bedragen.

Voor Assendelft wordt in de vorm van een tunnel een goede oplossing gekozen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid. Hetzelfde geldt voor de

Heemskerk-variant in de vorm van de ondertunneling van de Kil. Dit alles tegen veel meerkosten. Waarom wordt voor de Broekpolder en de Stelling van Amsterdam een dergelijke concessie niet gedaan?

Ik verzoek de provincie Noord-Holland om het ontwerp van het Golfbaanalternatief aan te passen in de zin dat daarin de aansluiting van de Verbinding A8 – A9 op de Rijksweg A9 wordt uitgevoerd in een ondertunnelde variant.

Incorrecte PlanMER: diverse redenen

Naast deze voor het Golfbaanalternatief specifieke argumenten heb ik nog een aantal meer algemene argumenten bij de PlanMER op basis waarvan ik de provincie Noord-Holland verzoek, de keuze te maken om geen van de huidige drie alternatieven te kiezen. Dit betreft de volgende argumenten:

A. Aangepaste doelstellingen in eindrapport PlanMER

De doelstellingen van de PlanMER op het gebied van leefbaarheid corresponderen ten onrechte niet met de doelstellingen uit de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van 11 november 2014 (NRD).

In de NRD staat de doelstelling op het aspect leefbaarheid als volgt omschreven:

“Een tweede hoofddoelstelling van de planstudie Verbinding A8-A9 is het streven de leefbaarheid voor de inwoners van de woonkernen in het plangebied te verbeteren. Per saldo dient de leefbaarheid in en rondom de woonkernen in het plangebied te verbeteren.”

De woonkernen van Uitgeest, Heemskerk en Beverwijk vallen ook in het plangebiedⁱⁱ en daaruit volgt dat de doelstelling behelst om ook in deze woonkernen de leefbaarheid te verbeteren.

In de PlanMER (projectnummer 413605 |9 juni 2017 revisie 02) op blad drie (Samenvatting en Probleemstelling) is echter te lezen:

“De doelstelling van het project is daarom tweeledig:

- a. Het verbeteren van de bovenregionale, regionale en lokale bereikbaarheid, met als nevendoelelstelling het stimuleren van de ruimtelijk-economische ontwikkeling in het studiegebied;*
- b. Het verbeteren van de leefbaarheid in Krommenie, Assendelft en Wormerveer door het beperken van de verkeersdruk op de bestaande provinciale wegen N203 en N246.”*

Het is onzorgvuldig om de doelstellingen van het project in de PlanMER anders te verwoorden dan in de door de diverse betrokken politieke organen vastgestelde NRD.

Bovendien dient de vraag zich aan of de verenging van de doelstelling in de PlanMER voor de leefbaarheid tot andere resultaten leidt dan als alle woonkernen in

het plangebied worden meegenomen.

Ik verzoek de provincie Noord-Holland om alle leefbaarheidseffecten voor alle woonkernen in het plangebied serieus en volledig te onderzoeken en de resultaten hiervan te verwerken in een nieuwe PlanMER.

B. Berekening leefbaarheid is ten onrechte te beperkt uitgevoerd

De leefbaarheid uitgedrukt in DALY's dient te worden berekend op basis van de door het WHO gehanteerde formule: zowel voor Mortaliteit en Morbiditeit, waarbij rekening wordt gehouden met alle milieuvervuiling: fijnstof (PM 10, PM2,5 & PM0,1), stikstof en roet. De berekeningen voor luchtkwaliteit zijn niet op basis van deze definitie uitgevoerd.

Ik verzoek de provincie Noord-Holland voordat er een definitief besluit over de voorkeursvariant wordt genomen, om een juiste berekening te maken in een update van de PlanMER en MKBA zodat een goed en afgewogen besluit kan worden genomen op basis van alle wijzigingen. Hierbij verzoek ik inzicht te geven in alle relevante data en veronderstellingen/aannames aan de berekeningen ten grondslag liggen.

C. Leefbaarheidsprobleem Krommenie/Assendelft wordt alleen maar verplaatst

De huidige planstudie laat zien dat bij een keuze voor het Heemskerk- en Golfbaan alternatief de problemen op het gebied van leefbaarheid worden verplaatst van Krommenie/Assendelft naar andere woonkernen binnen het plangebied, maar ook daarbuiten. De huidige planstudie geeft onterecht geen volledig beeld van de effecten per woonkern binnen het onderzoeksgebied en de effecten voor de regio buiten het onderzoeksgebied.

Ik verzoek de provincie Noord-Holland om een oplossing te kiezen waarbij de leefbaarheidsproblemen niet in dezelfde (mate of erger) worden verplaatst naar **meerdere** andere woonkernen binnen en buiten het plangebied, maar –conform de doelstellingen qua leefbaarheid in de *Nota Reikwijdte en Detailniveau*- te streven naar een alternatief waarbij de leefbaarheid in alle woonkernen verbetert. berekeningen ten grondslag liggen.

D. Beoordeling criteria in de PlanMER incorrect

Wat betreft de toekenning van scores in de vorm van '+' en '-' in de PlanMER wil ik twee opmerkingen maken:

a. Beoordeling '-' voor Stelling van Amsterdam onjuist

De brief van ICOMOS d.d. 26 april 2017 is duidelijk in het standpunt dat ICOMOS het huidige ontwerp voor het Golfbaanalternatief niet acceptabel acht. Dit impliceert dat, bij het uitgangspunt dat de provincie Noord-Holland de status van werelderfgoed voor de Stelling van Amsterdam wil behouden, het Golfbaanalternatief een no-go is. Dit zou in feite moeten resulteren in de volgende kwalificatie '-' voor de Stelling van Amsterdam bij het Golfbaanalternatief. In de klankbordgroep Verbinding

A8-A9 is hier met de technicus van Antea over gediscussieerd. Zijn argument om slechts de kwalificatie ' - - ' te geven in plaats van de kwalificatie ' - - - ' was dat de brief van ICOMOS, d.d. 26-04-2017 nog niet beschikbaar was tijdens het opstellen van deze cijfers. Deze aanpassing is dus ten onrechte niet doorgevoerd in de waardebepaling van de MKBA.

b. Systematiek beoordeling effecten ondeugdelijk

In tabel 9.3 op bladzijde 93 van het rapport PlanMER zijn alle 39 subcriteria teruggebracht tot een zestal hoofdcriteria. De methode lijkt objectief maar is het niet en werkt zelfs misleidend. De 39 subcriteria zijn samengevoegd in zes hoofdcriteria, maar de subcriteria die samen een hoofdcriterium vormen zijn onderling niet gewogen. Niet duidelijk is hoe deze scores bij elkaar zijn opgeteld. Door de totaalscore verliest de lezer makkelijk het zicht op de onderliggende subcriteria, waarvan het ene subcriterium voor een politicus zwaarder zal wegen dan het andere. Een voorbeeld ter illustratie: ruimtegebruik bestaat onder meer uit de aspecten landbouw en recreatie, maar voor de ene politicus zal landbouw zwaarder wegen dan voor de andere politicus. Daarom is het niet zinnig om die criteria samen te nemen in een hoofdcriterium Ruimtegebruik. Met het oog op een evenwichtige besluitvorming dienen alle 39 subcriteria onder elkaar te worden vermeld in een tabel.

Voor het bepalen van hun oordeel zijn politici en bestuurders in grote mate afhankelijk van de samenvattende rapportages zoals de PlanMER en MKBA. De overstelpende hoeveelheid onderliggende rapporten noopt hen daartoe. In die situatie is het essentieel dat die samenvattende rapportages bestuurders en politici een goed en evenwichtig beeld geven van de uitkomsten in de onderliggende rapporten. De hier gehanteerde methode van samenvoegen van subcriteria maakt het voor de politici/bestuurders moeilijk om een goede en duidelijke afweging te maken op basis van de criteria welke zij belangrijk achten.

Ik verzoek de provincie Noord-Holland om, voordat er een voorkeursvariant wordt gekozen, alle effecten op de 39 subcriteria in één overzichtelijke tabel te vermelden. Zo krijgt de politiek een duidelijker overzicht van de scores op alle subcriteria die in het geding zijn en kan makkelijker bepalen wat voor hen het zwaarst weegt. Ik verzoek u de voorgestelde aanpassingen te verwerken in een volledige PlanMER en MKBA zodat een goed en afgewogen besluit kan worden gemaakt op basis van alle majeure wijzigingen. Hierbij wil ik inzicht krijgen in alle relevante data en veronderstellingen/aannames die onderliggend aan de berekeningen liggen.

E. Plan- & studiegebied is te klein gekozen

Het in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Verbinding A8-A9 (11 november 2014) gedefinieerde plan- & studiegebied is te klein gekozen. Dit geldt voor de volgende gebieden:

a. Gebied rondom Rijksweg A8 ter hoogte Coenbrug

De Rijksweg A8 ter hoogte van de Coenbrug zit niet in het studiegebied en is nu al een bottleneck op de verbinding A8 – A9, waar in de spits vrijwel geen additioneel verkeer meer mogelijk is, zonder dat dit zal leiden tot

filevorming. Bij een keuze voor het Golfbaanalternatief zal er per etmaal een toename zijn van ca. 30.000 vervoersbewegingen als gevolg van de aanzuigende werking op het verkeer van het Golfbaanalternatief. Dit zal zeker leiden tot:

- i. Toename milieuvervuiling en geluidsoverlast in het genoemde gebied.
- ii. Toename aantal files rondom Coenbrug waardoor veronderstelde tijdswinst mogelijk verdampt.

b. Gebied aan te leggen verzorgingsplaatsen in Uitgeest en/of Akersloot

Voor het Golfbaanalternatief dienen de beide verzorgingsplaatsen te worden verplaatst naar gebieden buiten het plangebied. Dit heeft invloed op de MKBA van het Golfbaanalternatief. Zeker ten opzicht van het MKBA van het Nul-plusalternatief.

De reden daarvan is dat in de PlanMER wel de directe kosten zijn meegenomen van verplaatsing van de verzorgingsplaatsen. Maar andere indirecte kosten zoals verlies van landsschappelijke waarde, historisch belang, geluid, milieu & recreatiegebied op de locaties waar de verzorgingsplaatsen worden gevestigd niet zijn meegewogen. Zij komen dus niet tot uitdrukking in de MKBA van het Golfbaanalternatief.

Rijksweg A9 langs de Broekpolder

De Rijksweg A9 wordt bij de keuze van het Golfbaanalternatief van Uitgeest tot aan de aansluiting van de Rijksweg A22 bij Beverwijk met twee rijstroken uitgebreid. Met de verbreding van de rijksweg A9 dient het plangebied te worden vergroot omdat deze uitbreiding ter hoogte van Beverwijk én Uitgeest gelegen is in een zone van één kilometer rondom infrastructurele wijzigingenⁱⁱⁱ.

Deze aanpassing leidt ertoe dat een grotere hoeveelheid bewoners in de Broekpolder te Beverwijk last krijgen van geluidsoverlast en milieuvervuiling als gevolg van de verbrede Rijksweg A9 en de toename van het aantal vervoersbewegingen per etmaal. Het aantal ernstig gehinderden, slaapgestoorden en blootgestelden is voor deze deelgebieden niet bepaald. De verschillende onderzoeken, zoals het akoestisch onderzoek, onderzoek luchtkwaliteit en het achtergrondrapport gezondheid dienen opnieuw te worden uitgewerkt en gepresenteerd op basis van het feitelijke plangebied voordat definitief kan worden besloten over het voorkeursalternatief.

c. Verkeersplein Kooimeer te Alkmaar

Op dit moment komen er al met grote regelmaat files voor rond het verkeersplein Kooimeer te Alkmaar. Zodra er meer verkeer over de Rijksweg A9 via het Golfbaanalternatief wordt geleid zal de filedruk hier toenemen. Dit zal leiden tot langere reistijden of tot keuze van weggebruikers voor de N244/N246 waardoor het verkeer via Krommenie weer toeneemt.

Het initiële plan- & studiegebied is bepaald door te kijken naar alle verwachte infrastructurele wijzigingen en hier omheen een straal van één kilometer te

trekken. Doordat er op meer plaatsen infrastructurele aanpassingen benodigd zijn en omdat er met name rondom de Coenbrug significante wijzigingen optreden voor het verkeer en de bewoners aldaar, is ten onrechte verzuimd om het plangebied aan te passen/te vergroten. Hierdoor zijn vele aspecten niet meegenomen in de PlanMER en de MKBA. Hierdoor is een vertekend beeld gepresenteerd.

Ik verzoek de provincie Noord-Holland om, voordat een voorkeursvariant wordt gekozen, alle voorgestelde aanpassingen te verwerken in een volledige PlanMER en MKBA zodat een goed en afgewogen besluit kan worden gemaakt op basis van alle wijzigingen. Hierbij wil ik inzicht krijgen in alle relevante data en veronderstellingen/aannames die ten grondslag liggen aan de berekeningen.

F. Procedure Besluitvormingsproces en trechteringsproces onzorgvuldig

Bij de eerste trechtering van alternatieven is de Stuurgroep van zeven naar twee alternatieven gegaan (Nul-plusalternatief en Heemskerkalternatief). Als gevolg van druk vanuit de LTO en op advies van de commissie MER is het Golfbaanalternatief daar naderhand aan toegevoegd. Voor alle drie de alternatieven gold dat deze tijdens dit keuzemoment aanzienlijk (lees tientallen miljoenen) goedkoper waren dan tijdens de uitwerking naar het voorkeursalternatief. Prijsverhogingen van meer dan 100% traden op. In de eerste trechtering was één alternatief, met name **Alternatief 7**, onder meer afgefallen om de prijs. Bij nadere bestudering door ingenieursbureau Witteveen & Bos bleek dat de prijs van dit alternatief lager kwam te liggen dan de twee gestrekte alternatieven (Heemskerkalternatief & Golfbaanalternatief). Meermaals is in de klankbordgroep Verbinding A8-A9 en op bestuurlijk niveau verzocht om dit alternatief opnieuw te onderzoeken omdat dit alternatief een aantal grote problemen niet heeft die de twee gestrekte varianten wel hebben. Dit voorstel is zonder inhoudelijke redenen door de provincie Noord-Holland afgewezen. Gezien de enorme toename van kosten van de onderzochte alternatieven is dit alternatief ten onrechte niet goed en zorgvuldig bestudeerd. Ik verzoek de provincie Noord-Holland daarom om nogmaals een zorgvuldig en compleet onderzoek in te stellen naar de mogelijkheid van het aanleggen van Alternatief 7.

NB. Ook in de klankbordgroep was er een voorkeur voor Alternatief 7.

G. Geen serieus alternatief voor een verbindingsweg door de polder

Al bij de introductie van de huidige oplossing voor het Nul-plusalternatief was duidelijk dat dit een alternatief was dat niet serieus werd genomen door eigenlijk alle betrokkenen bij de Verbinding A8 – A9; lokale & provinciale politici, bestuurders én de lokale bevolking. Dus formeel waren er drie alternatieven, maar feitelijk slechts twee; het Heemskerk- en het Golfbaanalternatief. Bij uitvoering van het Golfbaan- of Heemskerk alternatief zal een uniek groen gebied tussen Heemskerk en Assendelft onherstelbaar worden beschadigd. Los van de wereld erfgoed status heeft dit gebied voor onze regio een zeer belangrijke cultuur historische waarde. Daarnaast het gebied een belangrijk recreatiegebied voor de omgeving. De Provincie zou dit gebied moeten beschermen, zeker nu uit de planstudie blijkt dat de enorme investering die de

Provincie van plan is te maken nauwelijks iets oplevert.

De huidige planstudie bevat derhalve onterecht geen serieus alternatief voor een verbindingsweg dwars door het groen gebied tussen Heemskerk en Assendelft. Met de kennis van nu zou de Provincie Alternatief 7 (een randweg om Kreekwijk) als serieus alternatief aan de planstudie toe moeten voegen nog voordat definitief kan worden besloten over het voorkeursalternatief.

H. Aanpassingen in ontwerpen niet verwerkt in cijfers PlanMER & MKBA

In de *Notitie A9 Aansluitingen* worden diverse ingrijpende aanpassingen gedaan op ontwerpen voor de Verbinding A8-A9, waaronder het verbreden van de A9 van 2x4 naar 2x5 rijstroken. De effecten van al deze wijzigingen op het ontwerp zijn onterecht niet verwerkt in de verschillende onderzoeken, zoals het akoestisch onderzoek, onderzoek luchtkwaliteit en het achtergrondrapport gezondheid. De gepresenteerde resultaten (het aantal blootgestelden, grafieken, tabellen, grafische weergave, e.d.) in deze onderzoeken komen niet overeen met de plannen die nu op tafel liggen.

Ik verzoek de provincie Noord-Holland de aangepaste cijfers als gevolg van de ontwerpwijzigingen uit te werken en te berekenen dienen en te verwerken in een update van de PlanMER en de MKBA. Zodat op basis van de juiste cijfers kan worden besloten over het voorkeursalternatief.

I. Demografische ontwikkelingen Noord-Holland Noord t.o.v. groeiscenario's

De provincie Noord-Holland heeft in 2017 een demografisch rapport (Prognose 2017 – 2040 | Bevolking, huishoudens en woningbehoefte | 8-6-2017) opgesteld waarin de prognoses worden gegeven over de ontwikkeling van de bevolking in Noord-Holland. Volgens dit rapport zal de bevolking in Noord-Holland Noord tot 2040 toenemen met **slechts** 12.000 bewoners, die behoefte hebben aan ca. 23.000 nieuwe woningen. Daarbij trekt de meest ambulante leeftijdsgroep (15-65 jaar) steeds meer weg uit Noord-Holland Noord.

	x. 1.000	2017	2020	2030	2040	2017-2040
Noord-Holland						
Bevolking		2.810	2.882	3.049	3.188	+378
Huishoudens		1.346	1.391	1.493	1.559	+213
Woningbehoefte		1.322	1.367	1.470	1.534	+212
Noord-Holland Noord						
Bevolking		666	675	683	677	+12
Huishoudens		295	304	319	319	+24
Woningbehoefte		296	306	320	320	+23
Noord-Holland Zuid						
Bevolking		2.144	2.207	2.366	2.510	+366
Huishoudens		1.051	1.087	1.174	1.240	+189
Woningbehoefte		1.026	1.062	1.149	1.214	+189

Sterker dan in het verleden verandert in de toekomst de samenstelling van de bevolking. In de hele provincie neemt het aantal inwoners boven de 65+ sterk toe en in Noord-Holland Noord daalt het aantal jongeren. Ook de groep 15-65 jarigen neemt hier af, in Noord-Holland Zuid vlakkt de groei van deze groep af.

	x 1.000	2017	2020	2030	2040	2017-2040
Noord-Holland						
Jongeren < 15 jaar		456	456	487	516	+61
Bevolking 15-65 jaar		1.866	1.899	1.890	1.892	+25
Bevolking 65+ jaar		488	527	672	780	+292
Noord-Holland Noord						
Jongeren < 15 jaar		108	105	105	105	-3
Bevolking 15-65 jaar		422	423	395	369	-53
Bevolking 65+ jaar		135	147	183	204	+68
Noord-Holland Zuid						
Jongeren < 15 jaar		348	351	382	412	+64
Bevolking 15-65 jaar		1.444	1.476	1.495	1.523	+79
Bevolking 65+ jaar		352	380	489	576	+223

In het Achtergrondrapport Verkeer staat vermeld:

“In de referentiesituatie fungeert de N203 als een belangrijke schakel voor doorgaand verkeer tussen Alkmaar en Amsterdam (de relatie noordwest - zuidoost). Voor de relatie IJmond – Purmerend (zuidwest - noordoost) is de N203 minder van belang.”

In het onderzoek binnen het achtergrondrapport verkeer wordt voor de groeiscenario's verwezen naar de WLO-scenario's. In dat specifieke WLO-rapport wordt voor de regio Alkmaar duidelijk aangegeven dat er geen groei meer optreedt in deze regio, zowel bij een laag als hoog groeiscenario^{iv}. Dit correspondeert met de gegevens van het demografisch rapport van de provincie Noord-Holland.

Gezien bovenstaande cijfers is het onterecht om in de PlanMER uit te gaan van een hoog groeiscenario in 2030. Sterker nog: in de beide WLO-scenario's (laag én hoog) is alleen sprake van een stabiel aantal huishoudens en een krimpend aantal bewoners en banen in de regio Alkmaar en de Noordkop. Daarbij geeft het Planbureau voor de Leefomgeving expliciet aan dat er bij MKBA's niet te snel moet worden gekozen voor scenario's met een te grote bandbreedte. Dergelijke scenario's leiden ertoe dat investeringen veel te gunstig uitvallen. De baten worden daardoor kunstmatig opgeblazen.

“Door ‘rustige’ scenario's te ontwikkelen, ontstaat een bandbreedte die bruikbaar is voor het ontwikkelen van visies, het in kaart brengen van de beleidsopgave en voor het uitvoeren van MKBA's. Deze MKBA's geven informatie over de mate waarin bepaalde projecten of beleidsvoorstellen de welvaart verhogen.”

De juiste bandbreedte is belangrijk. Een (te) grote bandbreedte maakt de scenario's minder geschikt om beleidsmaatregelen te beoordelen. In een scenario met extreem hoge groei zouden veel projecten positief uitpakken (er is een groot probleem en oplossen leidt waarschijnlijk tot welvaartswinst).“

Ik verzoek de provincie Noord-Holland daarom om in de MKBA uit te gaan van een laag groeiscenario voor wat betreft verkeer.

J. Actuele verkeerssituatie Krommenie en op Rijkswegen niet in kaart gebracht.

Tijdens het onderzoekstraject om tot een PlanMER en een MKBA te komen is in april 2017 de omlegging van de Rijksweg A9 om Badhoevedorp gerealiseerd. Door deze omlegging rijdt het verkeer nu veel beter door op de Rijksweg A9. De resultaten van deze majeure aanpassing van de Rijksweg A9 hebben vrijwel zeker effect op de doorstroming van het autoverkeer in het plan- & studiegebied. Hierdoor bestaat de mogelijkheid dat er nu al automobilisten zijn die geen gebruik meer maken van de N203 of de N244/246, en gewoon via de A9/A5/A10 naar hun bestemming gaan. De verkeerstellingen op de N203 en de Rijksweg A9 zijn uitgevoerd, welke zijn opgenomen in het *Achtergrondrapport Verkeer* voordat de aanpassing bij Badhoevedorp is gerealiseerd. Er zijn nu al regelmatig signalen dat er veel minder verkeersoverlast is op de Rijksweg A9 (Wijkertunnel), de Rijksweg A22 (Velsertunnel) en op de N203 (in Krommenie). Mogelijk komen er andere cijfers uit de nieuwe verkeerstelling. Het kan dus zijn dat de noodzaak van een nieuwe verbinding tussen de Rijkswegen A8 & A9 is afgenomen.

Ik verzoek de provincie Noord-Holland om te onderzoeken wat de effecten van deze aanpassing zijn voor het (boven)regionale verkeer op de betreffende provinciale wegen voordat er een keuze wordt gemaakt voor een voorkeursalternatief. Ook verzoek ik u deze geüpdatet cijfers op te nemen in de geüpdatet PlanMER en de MKBA.

K. Planning tweede tussentijds toetsingsadvies MER onzorgvuldig

Er is veel beroering en discussie over welk alternatief het voorkeursalternatief voor de Verbinding A8 - A9 wordt. Dit speelt binnen het lokale bestuur, de provinciale én lokale volksvertegenwoordigers én bij de lokale bevolking. Er zijn vele meningen én discussies over de juistheid en volledigheid van de uitgevoerde rapporten voor de Verbinding A8 – A9. De meningen hierover die dienen conform het door de provincie Noord-Holland omschreven proces te worden ingebracht middels zienswijzen. De projectgroep Verbinding A8 – A9 neemt al de ingebrachte zienswijzen, inclusief haar antwoorden, mee in een nota van beantwoording. Gezien de vele commotie die rondom het project Verbinding A8 – A9 zou het moreel juist zijn als alle ingebrachte zienswijzen ook zouden worden gepresenteerd aan de commissie MER. Niet is minder waar; De provincie Noord-Holland, heeft vooruitlopend op de periode waarin de zienswijzen kunnen worden ingediend (adviesaanvraag 13 juni 2017) al een tweede tussentijds toetsingsadvies bij de aangevraagd. De commissie MER heeft haar oordeel daarom alleen kunnen staven op de door de Provincie Noord-Holland

gepresenteerde rapporten. Door deze wijze van werken wordt ten onrechte de indruk gewekt dat het onderzoek goed is uitgevoerd en derhalve ook de resultaten van het onderzoek correct zijn. Vanuit een juridisch standpunt gezien is er correct gehandeld, maar moreel en maatschappelijk gezien is dit een gênante vertoning en zeer onzorgvuldig. Zeker gezien de vele commotie die er is rondom de Verbinding A8 – A9.

Ik verzoek de provincie Noord-Holland om het opgeleverde Tweede Tussentijds toetsingsadvies als niet uitgevoerd te beschouwen en een nieuwe Tweede Tussentijds toetsingsadvies bij de MER aan te vragen, waarbij ook alle ingediende zienswijzen aan de commissie MER ter behandeling worden aangeboden, zodat de commissie MER een toetsingsadvies kan opstellen waarin alle argumentatie voor én tegen de verschillende potentiële voorkeursalternatieven is meegenomen.

Bij de keuze van het Golfbaanalternatief wordt het merendeel van de doelstellingen niet of nauwelijks gerealiseerd. Tevens constateer ik dat er op veel punten onvolledige, onjuiste en innerlijk tegenstrijdige informatie bestaat.

Ik acht het, uit het oogpunt van betrouwbaarheid en zorgvuldigheid, van cruciaal belang dat nieuwe informatie beschikbaar wordt gesteld aan alle betrokkenen, zodat allen deze informatie kunnen beoordelen, alvorens uw College een keuze maakt voor een voorkeursalternatief. Ik ga er vanuit dat u mij op de hoogte blijft houden van het vervolgtraject en dat alle informatie tijdig aan mij beschikbaar wordt gesteld.

Met vriendelijke groet,

Naam

Adres

Woonplaats

ⁱ Achtergrondrapport gezondheid | d.d.19 januari 2016 | Kenmerk NH1077), opgesteld door Goudappel Coffeng

ⁱⁱ Zie figuur 1.1 "Locatie plangebied" op pag. 9 van de PlanMER

ⁱⁱⁱ **Notitie Reikwijdte en Detailniveau :** *"Ten behoeve van planstudie wordt de geluidbelasting van de infrastructuur op omliggende woningen binnen 1000 meter van het hoofdwegennet en onderliggend wegennet in de referentiesituatie en in de verschillende alternatieven bepaald. Op basis van deze geluidbelasting wordt het aantal ernstig gehinderden en ernstig slaapgestoorden per deelgebied bepaald."*

Achtergrondrapport Geluid: *"Het primaire onderzoeksgebied is bepaald door per alternatief en ook voor de referentiesituatie rondom de projectwegen een zone van 1 kilometer te vervaardigen. Projectwegen zijn die wegen waarop in die variant fysieke wijzigingen plaatsvinden. Door de verkregen vier zones over elkaar te leggen ontstaat het primaire onderzoeksgebied."*

^{iv} Centraal Planbureau | Planbureau voor de Leefomgeving | [Nederland in 2030 en 2050: twee referentiescenario's](#)
[Figuur 3.2 Verandering van bevolkingsomvang, aantal huishoudens en aantal banen per COROP-gebied volgens WLO-scenario Hoog en Laag, 2012 – 2050](#)