

Spitsstrook A9 Alkmaar-Uitgeest

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport

16 augustus 2007 / rapportnummer 1932-29

INHOUDSOPGAVE

1. HOOFDPUNTEN VOOR HET MER SPITSSTROKEN A9.....	1
2. LEESWIJZER.....	1
3. PROBLEEM- EN DOELSTELLING	1
4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT, BELEID EN ALTERNATIEVEN	2
4.1 Algemeen	2
4.2 Beleid.....	2
4.3 Alternatieven	2
4.4 Referentie	3
4.5 Meest milieuvriendelijk alternatief.....	3
5. BESTAANDE MILIEUTOESTAND EN MILIEUEFFECTEN	3
5.1 Algemeen	3
5.2 Verkeer	4
5.3 Lucht	5
5.4 Geluid.....	6
5.5 Natuur	6
5.6 Landschap	7
6. OVERIGE	7

1. HOOFDPUNTEN VOOR HET MER SPITSSTROKEN A9

Om de doorstroming van het verkeer op de A9 tussen Alkmaar en Diemen te verbeteren worden verschillende projecten uitgevoerd. Eén daarvan is het vergroten van de wegcapaciteit tussen Alkmaar en Uitgeest. Dit hangt tevens samen met de mogelijke aanleg van een nieuwe aansluiting op de A9 bij Heiloo, ten behoeve van de geplande uitbreidingslocatie 'wonen in het groen' van de gemeenten Castricum en Heiloo en de ontwikkeling van het bedrijventerrein Boekelermeer van de gemeente Alkmaar.

Voor de aanleg van de spitsstroken en de nieuwe aansluiting is een Tracébesluit nodig. Ten behoeve van dit Tracébesluit wordt een milieueffectrapport (MER) opgesteld. Bij brief van 22 mei 2007¹ heeft het bevoegd gezag, de Minister van Verkeer en Waterstaat, de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld advies uit te brengen over de richtlijnen voor het MER.

De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport. Dat wil zeggen dat het MER onvoldoende basis biedt voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming, als de volgende informatie ontbreekt:

- een beschouwing van de verschillende mogelijke oplossingsrichtingen met een gedegen motivering voor de geselecteerde alternatieven en varianten in het MER;
- inzicht in de gevolgen van de alternatieven voor verkeersstromen en de kwaliteit van de verkeersafwikkeling in het studiegebied, inclusief het onderliggende wegennet;
- de effecten van het voornemen op de aspecten geluid, luchtkwaliteit, natuur en landschap;
- een heldere en volledige samenvatting.

2. LEESWIJZER

In de volgende hoofdstukken geeft de Commissie in meer detail weer welke informatie in het MER moet worden opgenomen. De Commissie bouwt in haar advies voort op de startnotitie. Dat wil zeggen dat dit advies niet zelfstandig leesbaar is maar in combinatie met de startnotitie moet worden gelezen. Aanvullend op de startnotitie doet de Commissie in hoofdstuk 3 aanbevelingen over de doelstellingen van dit project. In hoofdstuk 4 zet de Commissie uiteen welke alternatieven en varianten in het MER onderzocht moeten worden. Hoofdstuk 5 behandelt de milieueffecten.

3. PROBLEEM- EN DOELSTELLING

Geef in het MER een (zoveel mogelijk kwantitatieve) opsomming van de problemen die met het voornemen (zowel spitsstroken als nieuwe aansluiting) opgelost of verminderd moeten worden. Maak in het MER de doelstellingen

¹ Voor informatie over de m.e.r.-procedure en de rol van de Commissie wordt verwezen naar Bijlage 1.

concreet en geef aan op basis van welke, zoveel mogelijk kwantitatieve, criteria het probleemoplossend vermogen van de alternatieven wordt getoetst. Ga hierbij ook in op de vraag, hoe deze doelstelling zich verhoudt tot doelstellingen en plannen voor het onderliggend wegennet en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in de regio.

4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT, BELEID EN ALTERNATIEVEN

4.1 Algemeen

De voorgenomen activiteit is de aanleg van spitsstroken langs de A9, alsmede aanleg van een nieuwe aansluiting ter hoogte van de Lagelaan bij Heiloo. Geef in het MER aan op welke tijden de spitsstroken geopend zullen zijn.

4.2 Beleid

In de startnotitie staat een beschrijving van het beleid. Geef aanvullend hierop in het MER aan:

- welk beleidskader van toepassing is op (extra) verstoring van weidevogels. Geef aan of in geval van een toename van verstoring compensatiemaatregelen vereist zijn;
- wat het beleid is met betrekking tot 'anders betalen voor mobiliteit'. Geef aan wat hiervan de consequenties zijn voor de probleemstelling en oplossingsrichtingen.

Geef aan of er voornemens zijn tot het saneren van overschrijdingslocaties (tengevolge van de A9) op het gebied van geluid of luchtkwaliteit bij de Sluisbuurt in Uitgeest of bij Dorregeest.

4.3 Alternatieven

In paragraaf 3.5. van de startnotitie worden twee alternatieven en een viertal overige oplossingen gepresenteerd, die niet in het MER zullen worden beschouwd. De Commissie kan de redeneringen volgen, maar is van mening dat in het MER uitgebreider moet worden toegelicht waarom deze en de andere oplossingsrichtingen uit de verkennende studie² niet worden onderzocht in de m.e.r. Ook voor het alternatief dat door de BBSH naar voren is gebracht³ geldt dat, indien dit wordt afgewezen, dit gemotiveerd moet gebeuren. Beschouw in het MER de alternatieven in het licht van het hoofddoel van het initiatief, vertaald in concrete onderliggende doelen.

De Commissie adviseert om in het MER de volgende alternatieven en varianten te beschouwen:

- nulalternatief;
- alternatief spitsstroken;

² Verkenningenrapport A9 Alkmaar-Uitgeest, januari 2007.

³ De Vereniging bewonersbelangen Stationsweg Heiloo (BBSH) beschrijft in haar inspraakreactie (Bijlage 3, nr. 7) een alternatief met een parallelweg ten westen van de A9, van Motel Akersloot tot aan de Kooimeer.

- alternatief spitsstroken met aansluiting Heiloo;
- het meest milieuvriendelijke alternatief (mma).

Voor het alternatief met de aansluiting ziet de Commissie twee varianten:

1. een aansluiting op de Lagelaan en de oostelijke parallelweg naar de Kanaalweg richting het bedrijventerrein Boekelermeer (conform startnotitie);
2. dezelfde structuur met toegevoegd een adequate koppeling van de Kanaalweg richting het centrum van Heiloo/Kennemerstraatweg. In een dergelijke variant kan de oostelijke parallelweg een grotere ontlasting inhouden van de route Kennemerstraatweg-Stationstraat.

Voorafgaand aan het onderzoeken van de milieueffecten zal door het bevoegd gezag in overleg met andere overheden uit verschillende mogelijkheden voor de aansluiting er één gekozen worden. Deze wordt vervolgens gebruikt voor het bepalen van de milieueffecten van spitsstroken met en zonder aansluiting. Beschrijf duidelijk in het MER hoe de aansluiting eruit komt te zien (zie ook paragraaf 5.5).

4.4 Referentie

De referentiesituatie is de huidige situatie met de autonome ontwikkelingen (autonome toename verkeer). Neem hierin tevens de invulling van het bedrijventerrein Boekelermeer en ontwikkeling 'wonen in het groen' mee.

4.5 Meest milieuvriendelijk alternatief

De startnotitie bevat een goede aanzet voor een meest milieuvriendelijk alternatief (mma). De Commissie adviseert om bij de ontwikkeling van het mma vooral aandacht te besteden aan:

- voor de aansluiting: een goede landschappelijke inpassing en op de lange termijn meest duurzame oplossing ten aanzien van minimalisering van doorsnijdingen, beperking ruimtebeslag en minimale aantasting openheid;
- minimale geluidbelasting van omliggend gebied, met name door de vormgevingsvarianten voor de geplande aansluiting bij Heiloo.

Het verwachte draagvlak, de ligging van de gemeentegrens, tijdsdruk of een eerder vastgelegd budget mogen geen argumenten zijn om oplossingsrichtingen met belangrijke milieuvoordelen buiten beschouwing te laten bij de ontwikkeling van een mma.

5. BESTAANDE MILIEUTOESTAND EN MILIEUEFFECTEN

5.1 Algemeen

Beschrijf in het MER de bestaande toestand van het milieu (in de brede zin) in het studiegebied, inclusief de autonome ontwikkeling hiervan als referentie voor de te verwachten milieueffecten van de alternatieven.

Geef op kaart het studiegebied aan. Per aspect (verkeer, lucht, bodem, water, enz.) kan de omvang van het studiegebied verschillen. Geef tevens op kaart

een overzicht van de in het studiegebied gelegen (geluids- en anderszins) gevoelige gebieden en objecten.

De milieugevolgen van de referentiesituatie, de verschillende alternatieven en de te treffen mitigerende maatregelen dienen zoveel mogelijk kwantitatief onderbouwd te worden. Over tabel 5.5 (te onderzoeken aspecten) heeft de Commissie de volgende opmerkingen:

- (Verbetering van de) bereikbaarheid is geen milieueffect maar een doel van het voornemen. Het moet dan ook niet als milieueffect in vergelijkingstabellen met effecten worden opgenomen daar dit vertekenend kan werken;
- Verkeersveiligheid: het criterium 'wegbeeld' lijkt de Commissie niet relevant; het criterium 'kans op ongeval' is naar de mening van de Commissie al vervat in het eerste toetsingscriterium voor verkeersveiligheid;
- Externe veiligheid: het plaatsgebonden risico en groepsrisico kunnen kwantitatief bepaald worden;
- Cultuurhistorie: de aantasting van archeologische waarden kan kwantitatief (in aantallen vindplaatsen of aantallen ha met archeologische waarden) bepaald worden;
- Natuur: de criteria 'vernietiging', 'verstoring' en 'compensatie' kunnen kwantitatief bepaald worden;
- Bodem: het criterium 'aanwezigheid saneringslocaties' kan kwantitatief bepaald worden.

Onzekerheden in de voorspellingsmethoden en in gebruikte gegevens moeten worden vermeld. Beschrijf met name die effecten die per alternatief verschillen of die welke de gestelde normen (bijna) overschrijden. De effecten op verkeers- en verkeersgerelateerde effecten verdienen in het MER de meeste aandacht. Neem de effecten op in een overzichtelijke effectvergelijkingstabel.

5.2 Verkeer

In de startnotitie is globaal aangegeven welke verkeers- en vervoersaspecten in het MER zullen worden onderzocht. Toetsingscriteria met daarbij behorende normstelling worden daarbij niet genoemd.

Als begrenzing van het studiegebied voor het aspect verkeer ziet de Commissie minimaal het gebied tussen Alkmaar, Heiloo, Castricum, Uitgeest en het Alkmaardermeer, derhalve overeenkomend met het studiegebied uit het Verkenningenrapport A9 Alkmaar-Uitgeest.

Bereikbaarheid

Beschrijf in het MER de functionele indeling van het wegennet en de wegencategorisering in en om het studiegebied. Bereken vervolgens het verkeersaanbod voor de referentiesituatie en voor de verschillende alternatieven met behulp van een actueel verkeersmodel. Geef aan op welke wijze de verkeersprognoses tot stand zijn gekomen en welke uitgangspunten hierbij zijn gehanteerd.

Dit onderzoek maakt de verschillen duidelijk tussen de effecten van de alternatieven en dient betrekking te hebben op de volgende onderdelen:

- de verkeersintensiteiten voor het autoverkeer, onderscheiden naar personenautoverkeer en vrachtverkeer;
- de herkomst- en bestemmingspatronen van het autoverkeer op de A9, op de N203 en in de variant met de aansluiting Heiloo het gebruik van die

aansluiting bezien vanuit de verschillende herkomsten en bestemmingen. Daardoor kan de vraag beantwoord worden of het wegennet wordt gebruikt waarvoor het in het beleid is bedoeld;

- de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op het lokale en bovenlokale wegennet, uit te drukken in I/C-verhoudingen voor de wegvakken en in reistijden tussen de belangrijkste herkomsten en bestemmingen in de regio
- de effecten op de reistijd tussen Alkmaar en Uitgeest.

Verkeersveiligheid

Beschrijf in het MER de effecten op de verkeers(on)veiligheid in het studiegebied. Het gaat hierbij niet om de verhouding tussen het aantal voertuigkilometers op hoofdwegennet en onderliggend wegennet, maar om de aantallen voertuigkilometers en de verschuiving van verkeerstromen tussen hoofdwegennet en onderliggend wegennet bij de alternatieven

5.3 Lucht

Beschrijf de gevolgen van het voornemen voor de luchtkwaliteit, onafhankelijk of sprake zal zijn van overschrijding van de grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit 2005 (Blk 2005) of de nieuwe wet Luchtkwaliteit. Maak gebruik van modelberekeningen die voldoen aan het Meet- en rekenvoorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit. Houd daarbij rekening met de gevolgen van congestie op de luchtkwaliteit.

Geef in het MER voor fijn stof (PM₁₀) en NO_x inzicht in de concentratieniveaus en overschrijdingen van grenswaarden zowel bij autonome ontwikkelingen als bij uitvoering van de voorgenomen activiteiten. Beschrijf:

- de ligging en grootte van eventuele overschrijdingsgebieden;
- de hoogste concentraties binnen de overschrijdingsgebieden;
- de hoeveelheid woningen en andere gevoelige bestemmingen gelegen binnen de verschillende overschrijdingsgebieden;
- de mate van overschrijding van grenswaarden.

Geef in het MER tevens aan wat de (positieve of negatieve) gevolgen zijn voor de luchtkwaliteit langs de relevante⁴ wegen buiten het plangebied. Houd hierbij rekening met de positieve en negatieve gevolgen van alleen de bijdrage van het verkeer. Alleen dit is immers gekoppeld aan de voorgenomen activiteit en daardoor ook beïnvloedbaar. Een integrale benadering van de concentraties gekoppeld aan de blootgestelden is wenselijk, ook indien voldaan wordt aan grenswaarden.

De verwachting is dat binnen afzienbare termijn de Europese Unie grens- dan wel streefwaarden zal vaststellen voor PM_{2,5}. Indien deze naar verwachting van kracht zijn op het moment dat het ontwerp-Tracébesluit wordt vastgesteld moet in het MER een indicatie worden gegeven van de gevolgen van de voorgenomen activiteit voor de PM_{2,5}-concentraties. Deze indicatie kan gebruikt worden als eerste risico-inschatting of de toekomstige grenswaarde een probleem zal gaan opleveren. De Commissie adviseert om, indien maatregelen moeten worden genomen om de PM₁₀-concentraties te reduceren, aan te geven hoe deze maatregelen uitwerken voor de PM_{2,5}-concentraties.

⁴ Gezien de recente jurisprudentie op het gebied van luchtkwaliteit adviseert de Commissie de effecten van het voornemen op de luchtkwaliteit inzichtelijk te maken voor alle wegen waar effecten van het voornemen optreden in het studiegebied.

5.4 Geluid

Houd bij de berekening en beschrijving van geluidsbelastingen rekening met de gewijzigde Wet geluidhinder waarbij de geluidsbelasting vanwege verkeer moet worden weergegeven in de Europese eenheidsmaat L_{den} . Maak gebruik van modelberekeningen die voldoen aan het Meet- en rekenvoorschrift geluidhinder 2006.

Besteed in het MER aandacht aan de toename of afname van aantallen geluidbelaste woningen en oppervlak geluidbelast natuurgebied door de verschillende alternatieven. Geef in het MER aan wat de gevolgen zijn voor de geluidniveaus langs de A9 bij geopende en bij afgesloten spitsstroken. Geef in het MER tevens aan wat de (positieve of negatieve) gevolgen zijn voor de geluidniveaus langs de relevante wegen⁵ buiten het plangebied. Betrek hierbij alleen de bijdrage van toename of afname van verkeer.

Geef in het MER aan

- of er volgens de definitie uit de Wet geluidhinder sprake is van reconstructie van een weg en zo ja welke geluidsreducerende maatregelen (bijvoorbeeld in de vorm van geluidsschermen of 'stil asfalt') getroffen zullen worden;
- of bij de bestaande woningen sprake is van een saneringssituatie en zo ja, geef aan of geluidsreducerende maatregelen de geluidsbelasting kunnen terugdringen tot de saneringsdoelstelling.

Besteed aandacht aan de geluidniveaus tijdens de 'randen van de nacht'.

5.5 Natuur

Geef aan welke beschermde natuurgebieden en/of gebieden met hoge weidevogeldichtheden langs het tracé aanwezig zijn. Bepaal of en in welke mate het verstoorde areaal binnen deze gebieden verandert⁶.

Beschrijf de gevolgen voor populaties van beschermde en / of Rode Lijst soorten.

Geef aan wat de gevolgen van het voornemen zijn voor de geplande robuuste verbindingzone 'Van kust tot kust' (conform het opgestelde gebiedsplan) en voor het project 'Rietzanger' van Landschap Noord-Holland⁷.

Indien voor extra verstoring van weidevogels compensatiemaatregelen vereist zijn, geef dan in het MER aan hoe in deze compensatie voorzien zal worden. Geef aan of er koppelingen mogelijk zijn met andere groene ontwikkelingen in de regio, zoals bovengenoemde ontwikkelingen.

⁵ Met relevant wordt hier bedoeld die wegen waar de geluidsbelasting met ca. 1 dB of meer toeneemt.

⁶ Gebruik hiervoor bij voorkeur de methode Reijnen-Foppen.

⁷ Ook in inspraakreactie nr. 17 wordt op deze projecten gewezen.

5.6 Landschap

De nieuwe aansluiting zal een grootschalig nieuw element in de open strandvlakte worden. Geef in het MER in een landschapsplan aan welke landschappelijke inpassingsmaatregelen genomen worden.

Presenteer in het MER visualisaties van de nieuwe aansluiting, gezien vanaf de Lagelaan en vanaf de nieuwe ontsluitingsweg voor bedrijventerrein Boekelermeer. Beschrijf en visualiseer tevens de gevolgen van eventuele geluidsschermen, bijvoorbeeld bij de golfbaan. Indien elders op het tracé, bijvoorbeeld bij Uitgeest / Dorregeest geluidsschermen nodig zijn, presenteer dan ook hiervan een visualisatie in het MER.

6. OVERIGE

Voor de onderdelen 'vergelijking van alternatieven', 'leemten in milieu-informatie' en 'samenvatting van het MER' heeft de Commissie geen aanbevelingen naast de wettelijke voorschriften.

BIJLAGE 1: Projectgegevens

Initiatiefnemer: Rijkswaterstaat Noord-Holland

Bevoegd gezag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Besluit: Tracébesluit

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C1.4

Activiteit: Aanleg van spitsstroken, alsmede van een nieuwe aansluiting.

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advisering:

- Verkenningenrapport A9 Alkmaar-Uitgeest, januari 2007;
- 'Aansluiting A9 nabij Heiloo' (hoofdrapport Vervolgonderzoek en bijlagenrapport Vervolgonderzoek) februari 2005.

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieumomstandigheden of te onderzoeken alternatieven. Een lijst van inspraakreacties wordt gegeven in bijlage 2.

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure in de Staatscourant: 25 mei 2007

advies aanvraag: 22 mei 2007

ter inzage legging: 29 mei 2007

richtlijnenadvies uitgebracht: 16 augustus 2007

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

ir. H.G. van der Aa

drs. G. Korf (secretaris)

ing. J.J.A. van Leeuwen

drs. H.G. Ouwerkerk (voorzitter)

ing. B. Peters

BIJLAGE 2: Lijst van inspraakreacties en adviezen

1. A.W. Reukers, Heiloo
2. M. Bakker, Den Helder
3. R. van Lier, Alkmaar
4. Milieufederatie Noord-Holland, Zaandam
5. J.M. Deijkers, Heiloo
6. P.R. Kok, Schoorl
7. Vereniging Bewonersbelangen Stationsweg Heiloo
8. B.M. van Beijma-van Dam, Castricum
9. A.V.B.U, Uitgeest
10. J.G.M. Kaandorp, Heiloo
11. P. Zonneveld, Uitgeest
12. Gedeputeerde Staten provincie Noord-Holland mede namens gemeenten Heiloo, Castricum en Alkmaar, Haarlem
13. Kamer van Koophandel Noordwest-Holland mede namens EVO, KvK Amsterdam, MKB Randstad-Noord, ORAM, Transport en Logistiek, VNO-NCW West en Federatie Bedrijvenvereniging HAL, Alkmaar
14. Milieudedefensie, Amsterdam
15. H.A. Hansen, Heiloo
16. J.C.S. van der Kolk, Uitgeest
17. H. Groot-Schermer, Akersloot
18. B.M. Kemna, Heiloo

**Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport
Spitsstrook A9 Alkmaar-Uitgeest**

Rijkswaterstaat wil de doorstroming van het verkeer op de A9 tussen Alkmaar en Diemen verbeteren. Daarvoor wordt onder andere de wegcapaciteit tussen Alkmaar en Uitgeest vergroot. Dit project hangt samen met de mogelijke aanleg van een nieuwe aansluiting op de A9 bij Heiloo. Voor de aanleg van de spitsstroken en de nieuwe aansluiting is een Tracébesluit nodig. Ten behoeve van dit besluit wordt de m.e.r.-Tracéwetprocedure doorlopen.

ISBN: 978-90-421-2152-2