

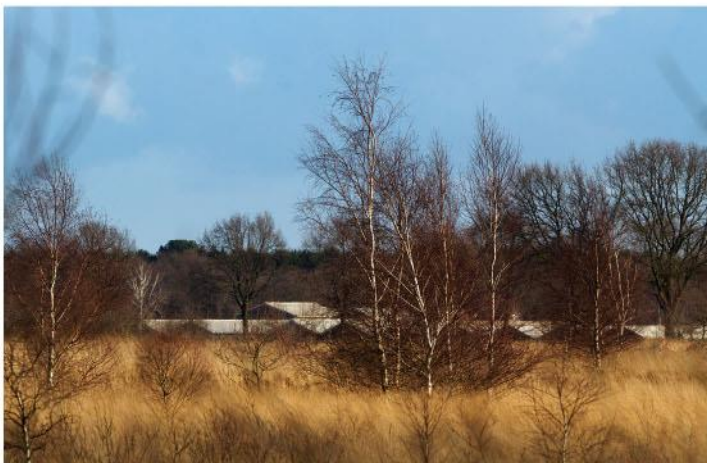


Commissie voor de
milieueffectrapportage

MIRT-verkenning Corridorstudie Amsterdam-Hoorn

Tussentijds toetsingsadvies over het milieueffectrapport

12 september 2019 / projectnummer: 3352



1 Advies over het MER

De minister van Infrastructuur en Waterstaat¹ wil de bereikbaarheid in het gebied tussen Amsterdam en Hoorn verbeteren (figuur 1). De bereikbaarheid staat onder druk en door toekomstige ontwikkelingen zoals woningbouw neemt die druk toe. Voor het onderzoek naar het voorkeursalternatief is een milieueffectrapport (MER) opgesteld. De minister heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage gevraagd het rapport te toetsen.

Wat blijkt uit het MER?

Het MER onderzoekt zes 'combipakketten' met maatregelen om de bereikbaarheid te verbeteren (zie figuur 2). Een deel van de maatregelen gaat in op het onderliggend wegennetwerk en op oplossingen voor langzaam verkeer en spoor. De maatregelen voor de (snel)weginfrastructuur gaan grotendeels uit van het optimaliseren van de bestaande structuren. Combipakket 5a is als voorkeursalternatief aangewezen.

Alle pakketten zorgen voor minder geluidgehinderden, hoewel lokaal de geluidshinder toeneemt. De meeste pakketten zorgen voor een (zeer) lichte verbetering van de gezondheid, omdat het onderliggend wegennetwerk wordt ontlast. Pakketten 3, 4 en 5 hebben negatieve effecten op werelderfgoed, zoals de Beemster, en beschermde natuurgebieden als Zeevang. Uit het rapport blijkt dat bij hoge economische groei maar in één pakket (6) de gewenste reistijdfactor wordt bereikt.

Wat is het advies van de Commissie?

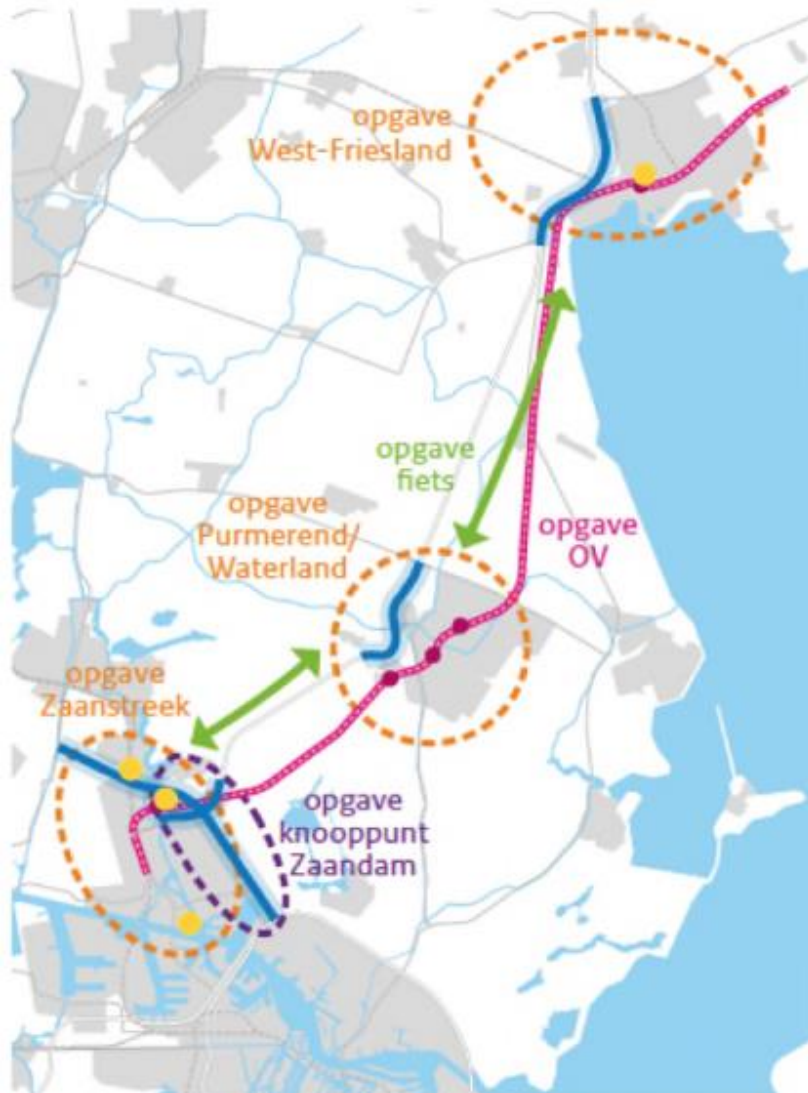
Het MER is inzichtelijk opgebouwd en maakt een grote hoeveelheid informatie beschikbaar. De Commissie waardeert het dat bij de verkenning van de kansrijke oplossingen niet alleen is gekeken naar het hoofdwegennet, maar ook naar het onderliggend wegennetwerk, openbaar vervoer en langzaam verkeer.

De Commissie constateert dat de regio een scheve woon-werkverdeling en weinig ruimte kent, zodat negatieve effecten bij alle oplossingen bijna niet te voorkomen zijn. **Er ontbreekt echter in het MER informatie die essentieel is om een voorkeursbeslissing te kunnen nemen waarbij het milieubelang volwaardig wordt meegenomen.** Het gaat om de volgende informatie:

- **Inzicht in het probleemoplossend vermogen van het voorkeursalternatief voor de langere termijn:** als dat onvoldoende (zeker) is, werk dan andere alternatieven uit, bijvoorbeeld op basis van de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen.
- **Beschrijving van de maatregelen om de ambities te bereiken:** laat zien welke maatregelen een aantrekkelijke leefomgeving en versterking van natuur en landschap binnen bereik kunnen brengen.
- **Effecten van de oplossingen op landschap:** maak dit ook duidelijk voor gebieden die niet onder Unesco werelderfgoed vallen.
- **Effecten van stikstofdepositie op natuur:** beschrijf een alternatief waarbij aantasting van natuurlijke kenmerken van Natura2000-gebieden voorkomen wordt.

De Commissie beveelt aan om een aanvulling op het MER te maken en pas daarna te besluiten over de structuurvisie. In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar advies toe en geeft adviezen voor de op te stellen aanvulling en geeft ze aandachtspunten voor het vervolgtraject.

¹ In een samenwerkingsverband met de provincie, gemeenten, waterschap, ProRail, NS en de Vervoerregio Amsterdam.



Figuur 1 –Opgaven in de Corridor Amsterdam–Hoorn (bron: MER, pagina 13)

Achtergrond

Voor besluiten over nieuwe hoofdinfrastructuur gebruikt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de aanpak van het Meerjarenprogramma van Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Zij werkt voor de Corridor Amsterdam–Hoorn samen met de provincie, gemeenten, waterschap, ProRail, NS en de Vervoerregio Amsterdam in een samenwerkingsverband. Onderdeel hiervan is een verkenning van de mogelijkheden om de bereikbaarheidsproblemen op te lossen. De verkenning mondt uit in een structuurvisie waarin het voorkeursalternatief wordt opgenomen.

Na de startbeslissing van de minister is de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen opgesteld. De Notitie schetst de problemen en mogelijke oplossingen per deelgebied en voor heel de corridor.

De 'long list' van kansrijke maatregelen is op basis van kosteneffectiviteit ingeperkt tot een shortlist (zeef 1). Daarna zijn de combipakketten samengesteld (zeef 1,5). Een selectie van combipakketten is onderzocht in het MER (zeef 2).

Op basis van de (ontwerp)structuurvisie en onderliggende documenten neemt de minister de voorkeursbeslissing. Als het voorkeursalternatief aanpassing of uitbreiding van de A7/A8 inhoudt, zal dit verder worden uitgewerkt in een Tracébesluit, waarin bijvoorbeeld de lokale inpassingsvarianten worden

afgewogen. De structuurvisie stelt kaders voor m.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteiten en heeft mogelijke effecten op Natura 2000-gebieden². Daarom moet hiervoor een plan-MER worden opgesteld.

Waarom een advies?

De onafhankelijke Commissie m.e.r. is bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. De Commissie schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag – in dit geval de minister van Infrastructuur en Waterstaat – besluit over de Structuurvisie. Zij heeft de Commissie m.e.r. gevraagd om een advies. In dit advies spreekt de Commissie zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER.

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt door nummer [3352](#) op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak.

Deelgebied	Combi-pakket 1	Combi-pakket 2	Combi-pakket 3 Laag	Combi-pakket 4 Midden A en 4a	Combi-pakket 5 Midden B en 5a	Combi-pakket 6 Hoog
Corridor	Quick wins	Mobiliteits management lange termijn	Quick wins			
Hoorn	-		Spitsstrook			
Purmerend	-		Verbreden A7 naar 2x3			
Zaanstreek	-		Openstellen alle rijstroken in de Coentunnel			Openstellen alle rijstroken in de Coentunnel, inclusief aanpassingen Coenplein
	-		Verlengen spits-strook	Verbreden A8 naar 2x5		Verbreden A8 naar 2x6
	-				Ombouw knooppunt Zaandam inclusief aanpassen aansluitingen 2 en 3 op de A8	Ombouw knooppunt Zaandam (met behoud van alle rijrichtingen)
	-		Afwaarderen A7 Zaanstad			
	-		Ombouw van de spitsstrook A7 tussen knooppunt Zaandam en de aansluiting Purmerend Zuid naar een 3 ^e rijstrook			

Figuur 2 Overzicht combipakketten per deelgebied (MER)

² Natura 2000-gebieden IJperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske en Wormer- & Jisperveld.

2 Toelichting op het advies

In dit hoofdstuk licht de Commissie haar advies toe en geeft zij adviezen voor de op te stellen aanvulling, deze zijn opgenomen in een tekstkader. Naar de beoordeling van de Commissie is het uitvoeren ervan essentieel om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de voorkeursbeslissing voor de corridor Amsterdam–Hoorn. In de tekst wordt ook een aantal aanbevelingen gedaan, die niet in een tekstkader staan. Deze zijn bedoeld om de kwaliteit van de besluitvorming, nu en in de toekomst, te verbeteren.

2.1 Doelbereik

Het samenwerkingsverband van ministerie, provincie, waterschap, gemeenten en openbaar vervoer streeft in de studie naar de corridor Amsterdam–Hoorn het volgende na:

“Verbeteren van de bereikbaarheid in de corridor Amsterdam–Hoorn om daarmee een bijdrage te leveren aan de ambities van rijk en regio, zoals het versterken van de economische concurrentiepositie en het zorgen voor een aantrekkelijke leefomgeving. Deze hoofddoelstelling is aangevuld met een drietal ambities:

- 1. Er is nadrukkelijk aandacht voor maatregelen op het onderliggend wegennet, het fietsnetwerk en het openbaar vervoer-netwerk (spoor en buslijnen).*
- 2. Er wordt rekening gehouden met – en waar mogelijk versterken van – landschappelijke, natuurlijke en cultuurhistorische waarden.*
- 3. Er wordt rekenschap gegeven van ruimtelijke ontwikkelingen en projecten in het zoeken naar oplossingen voor de bereikbaarheidsopgave (bron: MER, p. 7).”*

De gekozen combipakketten verbeteren weliswaar de bereikbaarheid ten opzichte van ‘niets doen’, maar garanderen deze niet in de toekomst. Uit het MER blijkt duidelijk dat niet één modaliteit de volledige oplossing kan bieden. De Commissie merkt op dat met het voorkeursalternatief in het WLO-scenario³ Hoog op het traject Hoorn–Coenplein de NoMo-streefwaarde⁴ voor de reistijd niet gehaald wordt in de ochtendspits en dat toekomstige ontwikkelingen dit doelbereik verder onder druk kunnen zetten. Hoe de ambities voor landschap en natuur zich verhouden tot de negatieve effectscores in het MER, is niet helder (zie paragraaf 2.2). Dit, in combinatie met de constatering dat de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen ambitieuzere oplossingen gaf voor OV en ook oplossingen als wisselstroken behandelde⁵, maakt dat de Commissie adviseert om te onderzoeken of de voorgestelde combipakketten na 2030 ook bijdragen aan het bereiken van de doelstelling, zowel voor de bereikbaarheid als voor de leefbaarheid.

Verkeerskundige criteria

Uit de toets aan doelbereik blijkt dat de meeste combipakketten in het WLO-scenario Hoog (net) niet voldoen aan de NoMo-streefwaarde voor de reistijdfactor. De presentatie van het totaaloverzicht van de resultaten in tabel 5.6 en 5.7 van het MER is daarbij ‘gekleurd’ omdat

³ Toekomstverkenning Welvaart en leefomgeving van PBL/CBS met twee referentiescenario's: 'Hoog' en 'Laag'.

⁴ Een reistijdfactor van 1,5 betekent dat de reistijd in de spits anderhalf maal de reistijd van buiten de spits mag zijn (SVIR, 2012). Dit komt uit de Nota Mobiliteit van 2004 (NoMO-norm) die streefwaarden voor reistijden op snelwegen aangeeft.

⁵ Juist op deze corridor – waar de bereikbaarheidsproblematiek in sterke mate wordt veroorzaakt door de scheve woon-werkverdeling – lijkt dit een zeer kansrijke oplossing.

de resultaten hier als waardeoordeel worden gepresenteerd in plaats van hier de feitelijke (kwantitatieve) resultaten op te nemen. De Commissie behandelt de vijf verkeerskundige criteria hieronder:

- De streefwaarde voor de **reistijdfactor** is op 1,5 gesteld. In het voorkeursalternatief wordt deze reistijdfactor op één traject na niet gehaald: het traject Hoorn–Coenplein leidt in de ochtendspits tot een waarde van 1,56 (WLO–Hoog scenario). Combipakket 6 is het enige pakket dat in dit scenario (net) voldoet aan de reistijdfactor met een waarde van 1,49. In WLO–scenario Laag voldoen ook 4 en 5 aan de streefwaarde op dit traject.
- De **Deur–tot–deur reistijd** verbetert op bijna op alle trajecten, variërend van circa 0,5 tot 4,5 minuut.
- De **Restcapaciteit** van het hoofdwegennet verschilt sterk per traject. Uit de toelichting blijkt dat in geen enkel combipakket voor het gehele hoofdwegennet wordt voldaan aan het streven naar 8 respectievelijk 20% restcapaciteit bij het WLO–scenario Laag en Hoog.
- Wat betreft **Voertuigverliesuren** treedt overal een verbetering op.
- De **Drukke op het onderliggende wegennetwerk** neemt in alle combipakketten beperkt af (ca. 1% in 5a, in zowel WLO–scenario Laag als Hoog).

Toekomstige ontwikkelingen

De gevoeligheidsanalyses laten zien dat de onderzochte ‘raakvlakontwikkelingen’⁶ op zichzelf vooral leiden tot een afname van het doelbereik (met uitzondering van Haven–Stad Amsterdam, dat op de verkeersintensiteit en doorstroming op de A7–A8 een beperkt positief effect heeft). Deze overwegend negatieve invloeden worden naar verwachting groter als de raakvlakontwikkelingen in samenhang worden beschouwd. Mede in relatie tot het feit dat op diverse wegvakken de restcapaciteit beperkt is, is daarom niet duidelijk of de voorgestelde combipakketten na 2030 ook bijdragen aan het bereiken van de doelstelling, zowel voor de bereikbaarheid als voor de leefbaarheid.

Kansrijke oplossingen

Om de bereikbaarheid in de Metropoolregio Amsterdam voor de lange termijn te borgen, is niet alleen gekeken naar het hoofdwegennet, maar ook naar het onderliggend wegennet, het openbaar vervoer, de fiets en ketenmobiliteit⁷. Ondanks de brede blik die in het planproces is aangehouden, zijn sommige oplossingen naar het oordeel van de Commissie onderbelicht gebleven. De Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen benoemt onder andere ambitieuze openbaarvervoer–oplossingen^{8,9} en voor de A8 ook de wisselstrook als oplossing. Deze oplossingen zijn wel in de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen opgenomen, maar niet op milieueffecten onderzocht.¹⁰

⁶ Ontwikkelingen waarvan wordt ingeschat dat deze invloed hebben op de bereikbaarheidsopgave in de corridor maar waar nog geen besluit over is genomen zoals: Haven–Stad Amsterdam, verbinding A8–A9, MAAK–Zaandam.

⁷ Pagina 6, MER.

⁸ In het Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen staat ook dat de reistijd met het openbaar vervoer 1,8–2,1 maal langer duurt dan met de auto, dit geeft voldoende aanleiding om ook deze modaliteit volwaardig te onderzoeken.

⁹ In Combipakket 1 is voorgesteld om de spits te verlengen en de snelheid rondom Zaandam te verhogen. In de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen wordt echter ook gesproken over ander materieel of een hogere frequentie.

¹⁰ Zie voor een overzicht structuurvisie paragraaf 3.2 ‘totstandkomingsproces’ en specifiek 3.2.3 ‘beoordelingsfase’.

De Commissie adviseert om voorafgaand aan de voorkeursbeslissing in een aanvulling op het MER aan te geven of het voorkeursalternatief ook voldoende oplossend vermogen heeft voor de langere termijn. Indien dit niet het geval (of onzeker) is, geef dan alternatieven aan waarmee de bereikbaarheid voor de langere termijn wél is gegarandeerd. Betrek hierbij in ieder geval de hiervoor genoemde –maar zo nodig ook andere– oplossingen uit de Notitie Kansrijke oplossingen.

2.2 Aantrekkelijke leefomgeving en ambities

Het MER maakt voor de verkeerskundige criteria helder wat het streven is, voor de aantrekkelijke leefomgeving en ambities doet ze dit niet. Deze zijn in het MER niet gekwantificeerd of beoordeeld op doelbereik. Als gevolg daarvan wordt ook niet duidelijk welke maatregelen nodig zijn om de ambities te bereiken.

Aantrekkelijke leefomgeving

Het MER noemt een ‘aantrekkelijke leefomgeving’ als onderdeel van het doel. Het MER beoordeelt de aantrekkelijke leefomgeving alleen positief vanwege de (gemiddelde) afname van het verkeer op het onderliggend wegennet, waardoor de verkeersveiligheid toeneemt. De Commissie vindt dit een te beperkte invulling om te kunnen spreken van een aantrekkelijke leefomgeving. Naast verkeersveiligheid zijn ook de fysische factoren die de gezondheid beïnvloeden van belang (geluid, luchtkwaliteit) voor een aantrekkelijke leefomgeving en de mogelijkheden voor onder andere recreatie en landschappelijke beleving.

Specifiek voor geluid blijkt dat de gemiddelde geluidsbelasting in alle alternatieven (beperkt) wordt verlaagd. Bepalend hiervoor is dat over het onderliggend wegennet minder verkeer gaat rijden. Er zijn echter lokaal wel significante toenames.¹¹ Het MER maakt niet duidelijk of aanvullende mitigerende maatregelen mogelijk zijn om deze lokale geluidstoenames te verzachten. Denk aan stillere wegdekverhardingen, snelheidsbeperkingen en/of verkeerskundige maatregelen om te voorkomen dat bepaalde wegen een hogere intensiteit krijgen. Kortom, het is niet duidelijk of een aantrekkelijke leefomgeving kan worden gerealiseerd.

Ambities landschap, natuur en ruimtelijke kwaliteit

Hoewel het milieueffectrapport landschap, natuur, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit als ambities benoemt, laat de effectentabel zien dat de combipakketten 3, 4, 5 en 6 negatief scoren voor de thema's natuur, landschap en ruimtelijke kwaliteit. In het MER is niet verder toegelicht waarom –ondanks de hoge ambities– de effecten van de voorgestelde combipakketten negatief uitpakken. Ook is niet duidelijk of er maatregelen mogelijk zijn om de ambities wel te kunnen bereiken.

Gezien de beperkte ruimte en de grote bereikbaarheidsopgave is het moeilijk om de ambities te bereiken. Het MER moet duidelijk maken met welke maatregelen de aantrekkelijke leefomgeving en ambities behaald kunnen worden. Dit moet voorafgaand aan de keuze van het voorkeursalternatief. In de vervolgfase moeten deze maatregelen nog geoptimaliseerd worden om lokale negatieve effecten te beperken.

¹¹ Bijvoorbeeld langs de Zuidervaart en de Weer in Zaanstad, waar een kleine toename van verkeer voor een grote toename van geluidsbelasting zorgt omdat er in de huidige situatie weinig verkeer is.

De Commissie adviseert om voorafgaand aan de voorkeursbeslissing in een aanvulling op het MER voor de aantrekkelijke leefomgeving, natuur, ruimtelijke kwaliteit en landschap aan te geven wat het doel is, of dit bereikt wordt en –indien van toepassing– welke maatregelen er nodig zijn om de ambities te bereiken.

2.3 Effecten op landschap niet voldoende beschreven

De Inpassingsvisie geeft een groot aantal concrete suggesties voor een betere afstemming van het snelweglandschap op het polder- en droogmakerijenlandschap dat het doorsnijdt. Een voorbeeld is om zoveel mogelijk wegattributen en beplantingen langs de weg door de Wijdewormer te verwijderen om het landschapsbeeld weer rustig te krijgen en de snelweg minder in het oog te laten springen. Ondanks de goede Inpassingsvisie ontbreekt het in de MIRT-verkenning aan een goed inpassingskader. Dit kader moet de mogelijke mitigerende maatregelen samenbrengen om de effecten van de veranderingen in het kwetsbare landschap zoveel mogelijk te voorkomen.¹² Dit is belangrijk omdat nu mogelijk een combipakket wordt gekozen waarvan de effecten niet te mitigeren zijn, terwijl een andere variant juist op het onderwerp mitigatie beter zou kunnen scoren.

Voor de deelgebieden zijn de effecten op beschermde landschappen zoals de Beemster¹³ (Unesco Werelderfgoed) in het MER beschreven. De effecten op landschappen die niet beschermd zijn, zijn in het MER niet opgenomen.¹⁴ Dit zijn bijvoorbeeld effecten die optreden door de aanleg van carpoolplekken.

De Commissie adviseert om voorafgaand aan de voorkeursbeslissing in een aanvulling op het MER de effecten van het voornemen op landschappen met en zonder beschermde status te onderzoeken en de effecten van mogelijke mitigerende maatregelen te onderzoeken.

2.4 Stikstofdepositie op natuur

Het MER beschrijft de gevolgen van de toename van stikstofdepositie goed. De combipakketten kunnen een toename van stikstofdepositie op reeds overbelaste Natura 2000-gebieden zoals polder Westzaan en het Oostzanerveld veroorzaken wat kan leiden tot aantasting van natuurlijke kenmerken van deze gebieden. Het MER en het achtergrondrapport 'natuur en passende beoordeling' geven aan dat deze effecten kunnen worden opgevangen door het Programma Aanpak Stikstof (PAS). De uitspraak van de Raad van State op 29 mei 2019 betekent dat de huidige uitwerking van het PAS niet voldoet voor dit laatste.

¹² Ook moet het kader invulling geven aan de landschappelijke ambities van het MIRT, zie ook paragraaf 2.2.

¹³ Voor de effecten op de Beemster (blz. 194) is de tekst van het MER onvolledig. Hier is een gering effect op de Outstanding Universal Value Ingenieur Watermanagement Systeem. In de Heritage Impact Assessment zijn suggesties gedaan om die te mitigeren. Enkele daarvan keren terug in het MER, andere niet, zoals het vervangen van de turborotondes (deze tasten de Omringdijk significant aan) door gewone kruisingen. Voor UNESCO zijn ook relatief geringe effecten een probleem als ze eenvoudig voorkomen hadden kunnen worden. Ook ontbreken de effecten van sommige maatregelen op beschermde landschappen, zoals de (fiets)bruggen in de Beemster.

¹⁴ Relateer deze informatie aan de Leidraad landschap en cultuurhistorie 2018 van de provincie Noord-Holland.

De alternatieven met een toenemende stikstofdepositie zouden daardoor onuitvoerbaar kunnen worden. Het MER anticipeert op de uitspraak van de Raad van State door op het schutblad aan te geven dat men een (nieuwe) Passende beoordeling en ADC-toets¹⁵ wil opstellen als dat nodig blijkt.

De Commissie merkt daarbij op dat bij de Passende beoordeling mitigerende maatregelen meegenomen kunnen worden. Denk hierbij vooral aan maatregelen aan de bron, zoals het verlagen van de NO_x-uitstoot van een wegvak (snelheid), of externe saldering door het verlagen van de ammoniakuitstoot van een bedrijf. Voor bronmaatregelen kan namelijk met wetenschappelijke zekerheid worden beschreven hoeveel stikstofdepositie de maatregel wegneemt.

Het nemen van gebiedsgerichte maatregelen als mitigerende maatregelen is waarschijnlijk niet toegestaan. Denk hierbij aan maatregelen zoals plaggen voor het herstel of de vergroting van mede door stikstofdepositie aangetaste veenmosrietlanden. Het is in de praktijk namelijk lastig om met wetenschappelijke zekerheid aan te tonen dat de maatregel een effect voorkomt, ook al gaat het om een maatregel die bewezen effectief is. Dan nog is de vraag of de positieve effecten van de maatregel tijdig, voldoende en op de gewenste plek optreden.

Daarnaast blijkt uit de uitspraak dat maatregelen alleen als mitigerende maatregelen kunnen worden meegenomen, als deze niet al nodig zijn voor het behoud of het voorkomen van verslechtering of verstoring van het gebied.¹⁶

Uit de wetgeving volgt dat een project of plan alleen doorgang kan vinden als de zekerheid wordt verkregen dat de natuurlijke kenmerken niet worden aangetast of nadat de ADC-toets met succes is doorlopen.

De Commissie adviseert een alternatief te beschrijven dat uitvoerbaar is onder de Wet Natuurbescherming.

2.5 Natuur-weidevogelleefgebieden

Het MER beschrijft de effecten op weidevogelleefgebieden en het Nationaal Natuurnetwerk (NNN) nu op een inzichtelijke manier, aan de hand van detailkaarten waarop de ligging van deze gebieden ten opzichte van de verkeersoplossingen is weergegeven. Deze effectbeschrijving maakt duidelijk dat het vaak om heel lokale effecten gaat en ook dat deze effecten in sommige gevallen tot natuurcompensatie leiden.

Om meer inzicht te verkrijgen in de daadwerkelijke effecten op natuur, waaronder de weidevogelpopulaties, beveelt de Commissie aan om daadwerkelijke inventarisatie-informatie in de analyse te betrekken. Deze analyse kan worden toegespitst op de plekken waar ook effecten verwacht worden. Met name voor de weidevogelleefgebieden is de situatie in het veld soms sterk veranderd ten opzichte van het moment van aanwijzing. Behalve de

¹⁵ Wanneer de Passende beoordeling niet voldoet, kan een ADC-toets doorlopen worden: 1) Er zijn geen alternatieven voor het project, 2) Er is een dwingende reden van openbaar belang, 3) Er worden voldoende compenserende maatregelen getroffen.

¹⁶ Hoe een maatregel kan worden aangemerkt, zal moeten blijken in een nadere gebiedsanalyse per Natura 2000-gebied waarin de benodigde instandhoudings- en passende maatregelen worden benoemd. Zolang deze gebiedsanalyses niet beschikbaar zijn, is niet duidelijk welke maatregelen nog beschikbaar zijn als mitigerende maatregel.

daadwerkelijke recente aanwezigheid van weidevogels kan het nuttig zijn ook een indruk op te bouwen van het reproductiesucces van deze dieren. Verhoging hiervan, bijvoorbeeld door reservaatvorming of functieverandering naar natuur, kan immers ook een belangrijke sleutel zijn voor een effectieve natuurcompensatie.

2.6 Combipakket 2 ook onderdeel van de pakketten 3, 4, 5 en 6

Uit de tabellen en figuren blijkt dat combipakket 1 onderdeel is van alle overige combipakketten. De effectbepaling is hier ook op gebaseerd. Uit een toelichting blijkt echter dat in een bestuursakkoord¹⁷ is overeengekomen dat combipakket 1 en 2 worden uitgevoerd in samenhang met het voorkeursalternatief.

In de effectberekening van het MER is met dit besluit nog geen rekening gehouden. In de effecttabellen is combipakket 1 wel onderdeel van de andere pakketten, maar combipakket 2 niet. De effecten van pakketten 1 en 2 zijn moeilijk kwantitatief te maken omdat het vooral maatregelen voor langzaam verkeer betreft en multimodale vervoersknooppunten. De effectbepaling zal daarom niet sterk wijzigen.

De Commissie beveelt aan om in het vervolgtraject duidelijk te maken dat combipakket 2 onderdeel is van de combipakketten 3, 4, 5 en 6.

¹⁷ <https://www.corridoramsterdamhoorn.nl/bibliotheek/besluitvormingsfase+documenten/default.aspx#folder=1388949>

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing

Toetsing door de Commissie

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep beoordeelt of het MER de benodigde milieu-informatie bevat en of deze juist is. Als er informatie ontbreekt of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij die essentieel vindt. Dat is het geval als aanvullende informatie in haar ogen kan leiden tot andere afwegingen. Dan adviseert de Commissie de ontbrekende of gecorrigeerde informatie alsnog beschikbaar te stellen, voordat het besluit wordt genomen. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de werkgroep het gebied bezocht waar milieugevolgen kunnen optreden. Meer informatie over de [Commissie](#) en over haar [werkwijze](#) vindt u op onze website.

Samenstelling van de werkgroep

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

dr. Roeland During

ir. Hans Huizer

ing. Peter Kroeze

drs. Allard van Leerdam

Marianne Schuerhoff MSc (secretaris)

mr. Tom Smit (voorzitter)

Besluit waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld

Structuurvisie Corridor Amsterdam–Hoorn.

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een MER vereist zijn. De bijlagen C en D bij het Besluit milieueffectrapportage geven aan om welke [activiteiten](#) het gaat. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om de activiteit C01.2, "De aanleg van een autosnelweg of autoweg". Een MER is ook nodig omdat effecten op Natura 2000-gebieden optreden die in een Passende beoordeling moeten worden beschreven. Daarom is een plan-MER opgesteld.

Bevoegd gezag besluit

Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Initiatiefnemer besluit

Rijkswaterstaat.

Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?

Het bevoegd gezag heeft de Commissie niet in de gelegenheid gesteld om zienswijzen en adviezen bij haar advies te betrekken.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiemer.nl projectnummer [3352](#) in te vullen in het zoekvak.

Commissie voor de milieueffectrapportage
A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

t 030-2347666
e mer@eia.nl
w commissiemer.nl

