



Commissie voor de
milieueffectrapportage

MIRT–planuitwerking A7/A8 Amsterdam–Hoorn

Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport

5 januari 2021 / projectnummer: 3521



1 Advies voor de inhoud van het MER

De minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) wil samen met gemeenten, de provincie Noord-Holland en de vervoerregio Amsterdam met een breed pakket aan maatregelen de bereikbaarheid van de regio Amsterdam-Hoorn te verbeteren. Onderdeel daarvan is het wegnemen en/of verkleinen van de doorstromingsknelpunten op het traject A7/A8 Amsterdam-Hoorn. Daarvoor wil de minister onder andere reserverijstroken in de Coentunnel openstellen, het knooppunt Zaandam aanpassen en de A8 tussen knooppunt Coenplein en knooppunt Zaandam verbreden naar 2x5 rijstroken. Eerder heeft de minister hiervoor een voorkeursoplossing vastgelegd in een structuurvisie. Nu ze deze oplossing in meer detail laat uitwerken, wordt hiervoor een milieueffectrapport (MER) opgesteld. De minister heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage gevraagd te adviseren over het op te stellen MER.

Essentiële informatie voor het MER

Voor het meewegen van het milieubelang in het besluit over de planuitwerking A7/A8 moet het MER in ieder geval onderstaande informatie bevatten:

- Toetsbare en zoveel mogelijk meetbare ambities en meekoppelkansen.
- Een integraal overzicht van de maatregelen en effecten van hetgeen tussen de minister en de andere partijen in de Bestuurlijke Overeenkomst (BOK) is afgesproken, waarbij aan de eigen doelen en ambities voldaan wordt en dat kansen (maximaal) verzilverd worden.
- Een studiegebied dat bepaald is door de doelen, ambities, meekoppelkansen en milieueffecten.
- Een analyse van de robuustheid van het project en de maatregelen, waarbij de grote ontwikkelingen die invloed kunnen hebben op het verkeer worden betrokken, zoals woningbouw in de regio Amsterdam-Hoorn en smart mobility.
- De (milieu)effecten van de maatregelen uit de eerder opgestelde landschappelijke inpassingsmaatregelen.
- Inzicht in de wijzigingen in de effecten op de gezondheid, ook in beïnvloede gebieden waar aan de wettelijke normen wordt voldaan.

Besluitvormers en insprekers lezen in de eerste plaats de samenvatting van het MER. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.

In de volgende hoofdstukken beschrijft de Commissie in meer detail welke informatie het MER moet bevatten. De Commissie bouwt in haar advies voort op de 'Notitie Reikwijdte en Detailniveau milieueffectrapportage planuitwerking A7/A8 Amsterdam-Hoorn'. Dat wil zeggen dat ze in dit advies niet ingaat op de punten die naar haar mening in de NRD voldoende aan de orde komen.



Figuur 1: Maatregelen op het hoofdwegennet in het voorkeursalternatief (bron: NRD)

Achtergrond

Voordat de minister besluit over de maatregelen aan de A7/A8 moeten de gevolgen voor het milieu onderzocht worden in een MER. In de MIRT- verkenning (Meerjarenprogramma infrastructuur, ruimte en transport: de fase voorafgaand aan de planuitwerking) is ook een MER opgesteld voor de structuurvisie. De Commissie gaf hierbij het advies (adviesnummer 3352) om te laten zien of het voorkeursalternatief de bereikbaarheidsproblemen ook voor de lange termijn oplost. Dit is van belang omdat sommige ontwikkelingen zoals de verbinding tussen de A8 en de A9 en Maak-Zaanstad onzeker waren. Deze ontwikkelingen kunnen ervoor zorgen dat het moeilijker wordt om de gesignaleerde problemen op te lossen.

Rol van de Commissie

De Commissie is bij wet ingesteld en adviseert onafhankelijk over de inhoud en de kwaliteit van het MER. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. Zij schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag – in dit geval de Minister van Infrastructuur en Waterstaat – besluit over de MIRT-planuitwerking A7/A8.

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. De projectstukken, die bij het advies zijn gebruikt, zijn te vinden door nummer [3521](#) op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak.

2 Doelen, kansen, projectscope en besluitvorming

Kenmerkend voor de vervoerscorridor tussen Amsterdam en Hoorn is de drukke ochtendspits richting Amsterdam en de drukke avondspits richting het noorden. De maatregelen uit dit MIRT-besluit – en daarmee de milieu-informatie- zijn van groot belang voor alle partners, die de Bestuurlijke Overeenkomst (BOK)¹ hebben getekend. De doelstelling van het project is het wegnemen en/of verkleinen van doorstromingsknelpunten op dit traject van de A7/A8. De ambities die in de MIRT-verkenning van de Corridorstudie van belang waren, gelden ook voor de planuitwerking:

- Aandacht geven aan maatregelen op het onderliggend wegennet, het fietsnetwerk en het openbaar vervoernetwerk (spoor- en buslijnen);
- Rekening houden met – en waar mogelijk versterken van – landschappelijke en cultuurhistorische waarden;
- Rekenschap geven van ruimtelijke ontwikkelingen en projecten in het zoeken naar oplossingen voor de bereikbaarheidsopgave.

2.1 Doel, ambities en projectscope

Doelbereik en ambities

De Commissie adviseert om het doelbereik te kwantificeren. Vertaal daarnaast de ambities uit de BOK naar doelen, en maak die zo ‘smart’ mogelijk. Dit is nodig om te kunnen beoordelen of de minister met de alternatieven ook de doelen bereikt en de ambities op dit punt waar maakt. Met name de ambitie om rekening te houden met – en waar mogelijk versterken van – landschappelijke en cultuurhistorische waarden is in de planuitwerking van belang. Wat is bijvoorbeeld de ambitie als het gaat om het beperken van de voertuigverliesuren en de betrouwbaarheid van reistijden? Geef aan of doelen verschillen voor de deeltrajecten.

Projectscope

De BOK geeft een integraal beeld van de opgaven, benoemt verschillende ambities en biedt de nodige aanknopingspunten om breder te kijken dan alleen naar de aanpassingen aan de A7 en A8. De Commissie waardeert deze gebiedsgerichte aanpak in de voorgaande fase en in de BOK. Ze adviseert om deze integrale blik ook bij de verdere planuitwerking aan te houden. Hierdoor komen cumulatieve effecten in beeld, wordt het duidelijk hoe de ambities ingevuld kunnen worden en of werk-met-werk gemaakt kan worden.

De aanpak die de NRD voorstelt, is hoofdzakelijk gericht op het hoofdwegennet en de strook waar directe effecten te verwachten zijn. De Commissie benadrukt dat dit project kansen biedt, vooral voor landschap en adviseert om de maatregelen uit het Stoplichtenoverzicht² te

¹ Bestuurlijke Overeenkomst MIRT-Verkenning Corridor Amsterdam – Hoorn, 20 november 2010: <https://www.corridoramsterdamhoorn.nl/bibliotheek/besluitvormingsfase+documenten/HandlerDownloadFiles.ashx?idnv=1505097> en bijlagen:

<https://www.corridoramsterdamhoorn.nl/bibliotheek/besluitvormingsfase+documenten/HandlerDownloadFiles.ashx?idnv=1505096>

² Stoplichtenoverzicht met daarin een beoordeling van inpassingmaatregelen op wenselijkheid en budget: <https://www.corridoramsterdamhoorn.nl/bibliotheek/besluitvormingsfase+documenten/HandlerDownloadFiles.ashx?idnv=1447747>. De maatregelen zijn gebaseerd op een eerdere studie: de Gebiedsgerichte Inpassingsvisie MIRT-verkenning Corridorstudie Amsterdam-Hoorn, Bosch-Slabbers, nov. 2018: <https://www.corridoramsterdamhoorn.nl/bibliotheek/besluitvormingsfase+documenten/HandlerDownloadFiles.ashx?idnv=1447746>.

heroverwegen. Zo is in dit overzicht het merendeel van de maatregelen op rood gezet (lees: dat ze niet doorgaan), zonder dat de effecten van de bereikbaarheidsmaatregelen zijn onderzocht en zonder dat de effecten van de landschappelijke inpassing daarop duidelijk zijn. Dat betekent dat de effecten van overkoepelende maatregelen langs de A7 niet in beeld zijn, waardoor de relatie van de weg met het landschap kan verslechteren in plaats van verbeteren. Het risico bestaat dat maatregelen om de ambities te realiseren uiteindelijk buiten de scope van het MER en daarmee ook buiten het project vallen. De milieueffecten ervan worden dan niet integraal onderzocht waardoor ontwerp oplossingen over het hoofd gezien worden of mitigerende/compenserende maatregelen ten onrechte in de categorie meekoppelkansen terechtkomen.

De Commissie adviseert daarom om de effecten van de landschappelijke maatregelen uit het Stoplichtenoverzicht in beeld te brengen. Maak in het MER duidelijk welke criteria bepalen of het gaat om een maatregel die binnen de projectscope past of om een meekoppelkans.

2.2 Beleidskader

Geef een overzicht van het (eigen) beleid en plannen die relevant zijn voor de planuitwerking A7/A8 en of het voornemen kan voldoen aan de randvoorwaarden die hieruit voortkomen. Ga daarbij in ieder geval in op:

- NOVI en Omgevingswet;
- Wet natuurbescherming, Wet natuurcompensatiebank (indien straks van kracht en relevant) en actuele stikstofregelingen;
- Omgevingsvisies en –plannen van de provincie Noord-Holland en gemeenten;
- Gezondheid breed op de agenda (2020);
- Schone Lucht Akkoord (2020);
- Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030;
- NMCA (Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse, 2017);
- Handreiking verduurzaming MIRT;
- Green Deal Duurzaam GWW (grond-, water- en wegenbouw);
- Regionale Energie Strategie Noord-Holland Noord;
- UNESCO Beemster en Stelling van Amsterdam;
- Nationaal Landschap Laag Holland.

2.3 Te nemen besluit(en)

De procedure wordt doorlopen voor het tracébesluit planuitwerking A7/A8, of het projectbesluit onder de Omgevingswet. Daarnaast zullen andere besluiten genomen worden voor de realisatie van het voornemen en het verbeteren van de doorstroming in de regio Amsterdam-Hoorn. Geef aan welke besluiten dit zijn, wie daarvoor het bevoegde gezag is en wat globaal de planning is.

3 Alternatieven en referentie

3.1 Alternatieven

De NRD onderscheidt geen alternatieven en richt zich op de uitwerking van het voorkeursalternatief voor de A7/A8. Geef in het MER aan op welke manier het doel en de ambities terugkomen in het ontwerp.

De openstelling van de reserverijstroken in de Coentunnels heeft als doel om de doorstroming van de A10 te verbeteren en congestievorming voor de Coentunnels te voorkomen. In de BOK is afgesproken dat het ministerie van IenW en de gemeente Amsterdam onderzoeken of deze doelen ook met andere openingstijden voor de reserverijstroken gehaald kunnen worden en wat hiervan de technische en financiële consequenties zijn.

Ook hebben het ministerie van IenW en de gemeente Amsterdam afgesproken om de effecten van het snelheidsregime³ op de A8 en de ring A10 te onderzoeken op doorstroming, leefbaarheid en luchtkwaliteit.

De Commissie adviseert de effecten van deze maatregelen inzichtelijk te maken in het MER.

3.2 Referentie

Beschrijf de bestaande toestand van het milieu in het studiegebied en de te verwachten milieutoestand als gevolg van de autonome ontwikkeling, als referentie voor de te verwachten milieueffecten. Daarbij wordt onder de 'autonome ontwikkeling' verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat de voorgenomen activiteit wordt gerealiseerd.

Over sommige maatregelen is in de BOK besloten, zoals de kortetermijnmaatregelen, AVANT en project Guisweg. Laat dit in het MER duidelijk zien, zodat helder is welke ontwikkelingen onderdeel zijn van de referentie en welke niet. De consequenties van ontwikkelingen waarover nog geen besluit is genomen en die onzeker zijn, kunnen worden onderzocht in een robuustheidsanalyse.

De Commissie beveelt aan om niet alleen een vergelijking met de referentiesituatie op te nemen, maar ook een vergelijking met de huidige situatie⁴. De laatste vergelijking maakt het voor omwonenden en gebruikers beter mogelijk om de veranderingen in te schatten. Dit is van belang omdat de bereikbaarheid op de A7/A8 naar verwachting onder druk blijft staan, ondanks maatregelen.

³ Voor het programma Samen bouwen aan bereikbaarheid is dergelijk informatie al (deels) beschikbaar [samenbouwaanbereikbaarheid.nl](https://www.samenbouwaanbereikbaarheid.nl).

⁴ De Commissie doelt hiermee op de situatie vóór de maatregelen om de COVID-19-besmettingen tegen te gaan. Bijvoorbeeld 2019.

Robuustheidsanalyse

Daarnaast adviseert de Commissie om de robuustheid van de (mitigerende) maatregelen in beeld te brengen, bijvoorbeeld met behulp van scenario's voor de ontwikkelingen op het gebied van woningbouw en grootschalige energieopwekking. Besteed bij deze analyse in ieder geval aandacht aan het volgende:

- In de omgeving Amsterdam–Hoorn spelen diverse grootschalige woningbouwprojecten,⁵ waarover nog niet formeel is besloten. Om die reden zijn deze ontwikkelingen nu geen onderdeel van de referentiesituatie. Wanneer ze evenwel doorgaan, veroorzaken ze meer verkeer dan nu verwacht en kunnen verdergaande aanpassingen aan de weg nodig zijn. Analyseer wat de cumulatie van deze ontwikkelingen zou betekenen voor het verkeersaanbod en de –afwikkeling op de A7/A8.
- Daarnaast vragen de maatregelen uit de Regionale Energiestrategie Noord–Holland Noord (RES NHN) ook ruimte. Laat in het MER zien wat de effecten zijn van die maatregelen en het voornemen voor het gebied waar cumulatie aan de orde is.
- In het verlengde hiervan zou voor landschappelijke inpassingsmaatregelen kunnen worden nagegaan hoe met dergelijke plausibele ontwikkelingen rekening gehouden kan worden. Het MER kan laten zien wat de meerwaarde is van het anticiperen op de ruimtelijke dynamiek van bijvoorbeeld het RES–landschap of op de uitbreiding van veel nieuwe laadstations voor elektrisch rijden, boven het strak inpassen met geluidsschermen en groenstructuren.
- Ontwikkelingen zoals smart mobility kunnen in de toekomst gevolgen hebben voor de wijze, de frequentie, de omvang en het tijdstip van reizen en daarmee op de modal split, de verkeersgroei en de doorstroming.
- De COVID–19–pandemie heeft momenteel veel invloed op het verkeer. Hoe dit in de toekomst uitwerkt, moet nog blijken. Deze ontwikkelingen zijn geen onderdeel van groeiscenario's die in de NMCA–analyse zijn gebruikt. Maak inzichtelijk hoe met deze ontwikkelingen rekening wordt gehouden en wat de consequenties (kunnen) zijn op (de milieueffecten van) de voorgenomen activiteit. Maak daarbij bijvoorbeeld gebruik van studies naar smart mobility⁶ en de recente scenariostudie van het KiM⁷ (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid).

Onderzoek in het MER de mogelijke gevolgen voor de verkeersintensiteiten op de A7/A8 en geef aan of 'no–regret' verkeersmaatregelen⁸ te onderscheiden zijn van andere maatregelen. Maak daarbij bijvoorbeeld gebruik van studies naar smart mobility de recente scenariostudie van het KiM.

⁵ Waaronder Haven–Stad Amsterdam met 40.000–70.000 woningen.

⁶ Zoals de Praktijkproefamsterdam: <https://www.praktijkproefamsterdam.nl>

⁷ Het KiM verwacht dat het in 2022 of in 2023 weer net zo druk op de Nederlandse wegen is als in 2019. Hier staat tegenover dat het reistijdverlies naar verwachting niet zal groeien – of minder dan gebruikelijk – en dan zullen vooral in de spits de positieve effecten worden ervaren van thuiswerken en online vergaderen, omdat de kans op files bij minder verkeer exponentieel afneemt: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/11/05/bijlage-1-kim-rapport-kerncijfers-2020>

⁸ Dat zijn maatregelen die ongeacht regionale ontwikkelingen en aangepaste groeiscenario's nodig zijn.

4 Milieugevolgen

4.1 Effectbepaling

Onderbouw de keuze van de rekenregels/-modellen en van de gegevens waarmee de gevolgen van het voornemen voor verkeer, natuur, lucht en geluid worden bepaald. Ga ook in op de onzekerheden in deze bepaling. Onderscheid daarbij onzekerheden in de kwaliteit van de gegevens (bron, ouderdom, betrouwbaarheid) en in de gehanteerde rekenregels/-modellen (afleiding en bandbreedte van kritische parameterwaarden, modelkalibratie). Vertaal dit zoveel mogelijk in een bandbreedte voor de genoemde gevolgen en geef aan wat dit betekent voor de vergelijking van de alternatieven. Streep positieve effecten niet weg tegen negatieve effecten.

Studiegebied

In de NRD is het studiegebied per thema nog niet gedefinieerd. De brede integrale analyse heeft ook effect op de omvang van het studiegebied. Laat het studiegebied niet alleen bepalen door effecten van maatregelen aan de weg, maar vooral ook door secundaire effecten en de meekoppelkansen.

4.2 Verkeer

De thema's en criteria zoals die in de NRD onder verkeer en verkeersveiligheid zijn benoemd, zijn compleet. Het gaat bij de beoordeling van het alternatief vooral om de vraag of doelen voor bereikbaarheid en betrouwbaarheid van het netwerk worden gehaald.

In de NRD wordt aangegeven dat het bij het beoordelen van de effecten van het alternatief A7/A8 en eventuele varianten, zowel om effecten in de aanleg- als in de gebruiksfase gaat. Waar het gaat om de aanlegfase wijst de Commissie expliciet op het risico van oneigenlijk gebruik van het onderliggende wegennet. Geef in het MER aan welke risico's en (mitigerende) maatregelen er zijn tijdens de aanlegfase.

4.3 Landschap en cultuurhistorie

De corridor Amsterdam-Hoorn doorsnijdt diverse cultuurhistorische landschappen van uitzonderlijke kwaliteit. Er is een afwisseling tussen eeuwenoude veenweidelandschappen, droogmakerijen met hun dijken zoals het Unesco-werelderfgoed De Beemster, en ook het zeekleilandschap van de vroegere Zuiderzee. Sinds de aanleg van de weg zijn er veel landschappelijke elementen aan toegevoegd. Het beeld van het landschap vanaf de snelweg is daardoor rommelig, bijvoorbeeld langs de Wijde Wormer. En het beeld van de snelweg vanuit het landschap verstoort de beleving.

In de NRD zijn de onderzoeken voor landschap en cultuurhistorie goed beschreven. Gelet op de hoge kwaliteiten die in het geding zijn, wordt geadviseerd om specifiek aandacht te besteden aan:

- Het effect op het Nationaal Landschap Laag Holland.

- Effecten op de kenmerken van de verschillende landschappen en het effect op de beleving ervan vanaf de weg en andersom, ook vanuit het perspectief van de UNESCO-toerist.
- Effecten van alle mitigerende en compenserende maatregelen en de meekoppelkansen uit de BOK.

4.4 Natuur

In de MIRT-verkenning zijn al verschillende natuuronderzoeken beschikbaar gemaakt, waaruit de algemene natuurwaarden blijken. De Commissie geeft in onderstaande paragrafen een compleet overzicht van de adviezen voor het natuuronderzoek, veel hiervan staat al in de NRD.

4.4.1 Gebiedsbescherming

Beschrijf de mogelijke invloed van het voornemen op beschermde natuurgebieden, zoals Natura 2000-gebieden en het Natuur Netwerk Nederland (NNN). Maak onderscheid tussen de verschillende gebieden en geef hiervan de status aan. Ook als het voornemen niet in of direct naast een beschermd gebied ligt, kan het gevolgen hebben op een beschermd gebied (via zogenoemde externe werking) die in het MER moeten worden beschreven. Mogelijke effecten van stikstofdepositie op natuur worden apart belicht in paragraaf 4.6.

Geef een duidelijk beeld van de ligging van het plangebied ten opzichte van de beschermde gebieden.

Natura 2000-gebieden

Geef voor Natura 2000-(deel)gebied(en) zoals het Oostzanerveld en – bij beïnvloeding – ook iets verder gelegen gebieden als de Zeevang, Kalverpolder, het Wormer en Jisperveld:

- de instandhoudingsdoelstellingen voor de verschillende soorten en habitats en of sprake is van een behoud- of verbeterdoelstelling;
- de actuele en verwachte oppervlakte en kwaliteit van habitattypen en leefgebieden voor soorten;
- de actuele en verwachte populatieomvang van soorten aan de hand van meerjarige trends.

Onderzoek of er gevolgen voor Natura 2000-doelen zijn. Doe dit zowel voor de huidige habitats en leefgebieden maar ga ook na wat de gevolgen kunnen zijn voor eventuele uitbreidingsdoelen: worden er ecologische potenties voor de gestelde doelen afgesneden of juist benut? Als op grond van objectieve gegevens niet kan worden uitgesloten dat het voornemen afzonderlijk dan wel in combinatie met andere plannen of projecten, significante gevolgen kan hebben voor een of meer Natura 2000-gebieden, geldt dat een Passende beoordeling opgesteld moet worden, waarbij rekening wordt gehouden met de instandhoudingsdoelstellingen van die gebieden.

Natuur Netwerk Nederland (NNN)

Voor het NNN geldt naast rijksbeleid ook provinciaal beleid dat is uitgewerkt in het Natuurbeheerplan. Beschrijf voor de gebieden uit het NNN in en rond het plangebied de wezenlijke kenmerken en waarden en hun huidige ontwikkelingstoestand⁹. Onderzoek welke gevolgen het initiatief op deze actuele en potentiële kenmerken en waarden heeft. Houd daarbij rekening met externe werking. Beschrijf mogelijke en/of nodige mitigerende en/of compenserende maatregelen om negatieve effecten te voorkomen of te verminderen.

Bijzondere provinciale natuurgebieden, met name weidevogelgebieden

Beschrijf voor bijzondere provinciale natuurgebieden in en rond het plangebied de natuurwaarden of landschappelijke waarden en cultuurhistorische kenmerken. In dit studiegebied gaat het hierbij waarschijnlijk om door de provincie aangewezen 'weidevogelgebieden'. Deze kunnen overlappen met NNN en Natura 2000, maar strekken zich ook daarbuiten uit. Beschrijf de doelen voor deze gebieden en onderzoek welke gevolgen het initiatief op hun actuele en potentiële kenmerken en waarden heeft. Houd daarbij rekening met externe werking. Beschrijf mogelijke en/of nodige mitigerende en/of compenserende maatregelen zoals een geluidwal om negatieve effecten te voorkomen of te verminderen.

4.4.2 Beschermden soorten

Beschrijf welke door de Wet natuurbescherming beschermde soorten te verwachten zijn in het plangebied, waar zij voorkomen en welk beschermingsregime voor de betreffende soort geldt. Ga in op de mogelijke gevolgen van het voornemen voor deze beschermde soorten en bepaal of verbodsbepalingen overtreden kunnen worden, zoals het verbod op het verstoren van een vaste rust- of verblijfplaats. Geef indien verbodsbepalingen overtreden kunnen worden aan of en in hoeverre de staat van instandhouding van de betreffende soort verslechtert. Beschrijf per type gebied mogelijke en/of nodige mitigerende en/of compenserende maatregelen om negatieve effecten te voorkomen of te verminderen.

4.4.3 Verzuring en vermesting in beschermde gebieden

Stikstofdepositie is een belangrijke oorzaak voor de achteruitgang van de biodiversiteit in Nederland. Dit geldt ook voor het studiegebied. Het voornemen kan mogelijk een toename van stikstofdepositie¹⁰ op al overbelaste Natura 2000-gebieden en NNN-gebieden veroorzaken. Dit kan leiden tot aantasting van natuurlijke kenmerken van deze gebieden.

Beschrijf in het MER de gevolgen van de vermestende en verzurende deposities op de Natura 2000-gebieden en de NNN-gebieden. Geef daarvoor:

- de achtergrondconcentraties van verzurende en vermestende stoffen (NH₃, NO_x, SO₂);

⁹ Het Nationaal Natuurnetwerk (NNN) ontstaat op vrijwillige basis, waardoor nog niet alle gronden een natuurfunctie hebben en/of een natuurinrichting hebben ondergaan. Dit onderscheid kan leiden tot grote verschillen in de ontwikkelingstoestand van de natuur, die relevant zijn voor de effectbeoordeling. Echter, ook voor nog niet gerealiseerde natuur binnen het NNN zijn negatieve effecten denkbaar in de vorm van een inperking van de ecologische potenties van de plek

¹⁰ De Commissie Hordijk heeft in juni 2020 een advies uitgebracht waaruit blijkt dat de onzekerheden in AERIUS Calculator hoger zijn dan de beoordelingsdrempel. Daarnaast beveelt het rapport aan om de afkapgrens voor het berekenen van stikstofeffecten van 5 km voor wegen te laten vervallen, omdat niet verdedigbaar is waarom voor stallen geen afstandscriterium geldt en voor wegen wel.

- de voor verzuring gevoelige habitattypen en leefgebieden met kritische depositiewaarden. Geef ook aan of er al dan niet een uitbreidingsdoelstelling geldt;
- de toename aan stikstofdepositie door het voornemen afzonderlijk en in cumulatie;
- de mogelijke (verdere) overschrijding van de kritische depositiewaarden.

Bepaal dan of – in cumulatie met andere activiteiten – aantasting van de ‘wezenlijke kenmerken en waarden’ van de NNN-gebieden kan optreden als gevolg van het voornemen.

Onderzoek in een Passende beoordeling of de zekerheid kan worden verkregen dat het project – in cumulatie met andere activiteiten – de natuurlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden niet aantast. In de Passende beoordeling mogen bij deze beoordeling mitigerende maatregelen worden meegenomen. Het voornemen en de alternatieven moeten uitvoerbaar zijn binnen de kaders van de Wet natuurbescherming (Wnb). Beschrijf daarom in ieder geval één alternatief waarbij aantasting van natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden wordt voorkomen.

Uit de wetgeving volgt dat een project alleen doorgang kan vinden als de zekerheid wordt verkregen dat de natuurlijke kenmerken niet worden aangetast, of de zogenaamde ADC-toets¹¹ met succes wordt doorlopen.

4.5 Gezondheid en leefomgeving

In de NRD staat dat geluid wordt beoordeeld aan de hand van de verandering van het aantal blootgestelde personen. Breng de effecten in beeld tot de gezondheidskundige advieswaarden van de WHO.¹² Doe dit ook voor de advieswaarden voor luchtkwaliteit. Geef aan met welke maatregelen de geluidbelasting en luchtverontreiniging kunnen verminderen, mogelijk tot aan de gezondheidskundige advieswaarden van de WHO. Toets bij geluid – naast aan het aantal (ernstig) gehinderden en slaapgestoorden – ook of de geluidproductieplafonds (GPP's) niet worden overschreden. Mogelijk dat voor de toetsing van de gevolgen voor de externe veiligheid kan worden volstaan met een kwalitatief onderzoek, bijvoorbeeld door gebruik te maken van de jaarlijkse realisatiecijfers van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg en de toetsing aan de risicoplafonds van het Basisnet.

Beschrijf daarnaast de maatregelen die een gezonde leefomgeving kunnen bevorderen. Denk daarbij aan de mogelijkheden om onnodig autogebruik te voorkomen door de aanleg van aantrekkelijke fietsroutes, en aan mogelijkheden voor het verminderen van de barrièrewerking van de A7/A8 via de aanleg van bruggen of tunnels. De Commissie adviseert om de gezondheidseffecten in beeld te brengen door gebruik te maken van de MGR-indicator.¹³

¹¹ 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.

¹² Voor wegverkeerslawaai bedragen deze 53 dB L_{den} en 45 dB L_{night}.

¹³ MGR staat voor milieugezondheidsrisico. Met deze indicator is het mogelijk het milieugezondheidsrisico weer te geven op een specifiek woonadres. Groepen die op basis van de gecumuleerde milieubelasting in hun woonomgeving een hoog risico lopen, kunnen daarmee geïdentificeerd worden. De informatie kan ook geaggregeerd worden naar een groter gebied, bijvoorbeeld een wijk, gemeente of regio. Lokale verschillen in milieugezondheidseffecten kunnen zo onderling, op verschillende aggregatieniveaus, worden vergeleken. De MGR-score kan uitgesplitst worden naar milieufactor (luchtverontreiniging, geluid, etc.), maar ook naar bron (bijvoorbeeld wegverkeer en industrie) of naar de aard van het gezondheidseffect. RIVM is voornemens in 2021 ook het effect van 'groen' en 'bewegen' te verdisconteren in de indicator.

4.6 Duurzaamheid en circulariteit

Energie

Geef aan wat de gevolgen zijn voor de CO₂-uitstoot. Beschrijf wat mogelijk is om de CO₂-uitstoot verder te verminderen. Denk daarbij aan, het voorkomen of verminderen van materiaalgebruik in de aanleg- en gebruiksfase, en het verminderen van het energieverbruik in de beheerfase en een verdere modal shift.

Geef aan hoe het project kan bijdragen aan de Regionale Energie Strategie (RES), bijvoorbeeld door de bouw van windturbines en zonnepanelen langs de A7/A8.

Klimaat

Geef aan wat de risico's en kwetsbaarheden van het gebied zijn voor klimaatverandering. Maak daarbij gebruik van de kennis uit de stresstesten die door de verschillende overheden in 2019 zijn uitgevoerd. Beschrijf wat het voornemen kan bijdragen aan het verminderen van deze risico's en kwetsbaarheden. Beschrijf hoe invulling gegeven kan worden aan klimaatbestendig en waterrobuust bouwen.

Circulariteit

Ga in het MER na in hoeverre circulaire toepassingen het materiaal- en materieelgebruik en de footprint kunnen verkleinen. Ga ook in op meekoppelkansen en kansen om werk-met-werk te maken (zoals hergebruik van wegelementen). Beschrijf hoe dit initiatief zich verhoudt tot nationaal beleid met betrekking tot de circulariteit¹⁴ en/of de doelen voor de GWW-sector¹⁵. Geef aan hoe uw initiatief past in de verschillende voorkeursconcepten voor de circulariteit, vaak aangeduid met de R-ladder¹⁶. Ga in het project-MER in op:

- het (her)gebruik van grondstoffen (bijvoorbeeld asfalt of geluidschermen), energie, materialen en afvalstoffen. Neem een materialen-, grondstoffen- en energiebalans op;
- hoe dit gebruik kan worden voorkomen, welke mogelijkheden er zijn voor hergebruik, recycling of terugwinning;
- of en zo ja op welke wijze het hergebruik van grondstoffen en materialen bij realisatie wordt geregistreerd¹⁷;
- maak daarbij onderscheid tussen de aanleg- en gebruiksfase. In de aanlegfase gaat het om bijvoorbeeld het beperken van de energie-inhoud van het te gebruiken materiaal en het energieverbruik van het in te zetten materieel. In de gebruiksfase gaat het bijvoorbeeld om de energievraag van de wegsystemen zoals verlichting en verkeersgeleiding en -informatie.

Ga daarnaast in CO₂-reductie voor grondverzet, asfalt en beton (bij kunstwerken).

¹⁴ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2016/09/14/bijlage-1-nederland-circulair-in-2050>

¹⁵ <https://www.greendeals.nl/sites/default/files/downloads/GD209-dealtekst-Duurzaam-GWW-2.0.pdf>

¹⁶ Cramer, J. (2014), Milieu, Elementaire Deeltjes 16, Amsterdam: Amsterdam University Press.

¹⁷ Belangrijk onderdeel in de GWW-sector is het registreren van gebruikte grondstoffen en materialen. Deze materialen kunnen worden hergebruikt in een volgende fase. Dit kan bijvoorbeeld met het gebruik van een grondstoffenpaspoort.

4.7 Bodem en water

Geef in het MER aan of het voornemen tot extra waterbergingsopgaven leidt en wat in de gebruiksfase de effecten voor de waterhuishouding zijn.

Het project doorkruist verschillende gebiedstypen, zoals droogmakerijen, zeeleipolders maar ook veenpolders. In het Klimaatakkoord is afgesproken de CO₂-productie door veenafbraak met 1 megaton terug te dringen. Deze veenafbraak ontstaat vooral door ontwatering en peilverlaging maar in mindere mate ook door grondverzet. Geef in het MER aan hoe met veenpakketten wordt omgegaan, welke keuzen hierin mogelijk zijn en welke milieueffecten dat met zich meebrengt in de aanleg- en gebruiksfase.

5 Overige aspecten

Voor het onderdeel 'leemten in milieu-informatie' heeft de Commissie geen aanbevelingen naast de wettelijke voorschriften.

5.1 Onzekerheden en evaluatieprogramma

Houd bij de beoordeling van milieueffecten aan (project-) doelen, ambities en (wettelijke) grenswaarden expliciet rekening met de onzekerheden in effectbepalingen. Geef daarvoor in het MER inzicht in:

- de waarschijnlijkheid dat effecten optreden, d.w.z. het realiteitsgehalte van de verschillende effectscenario's (best-case en worst-case);
- het belang van de onzekerheden in effectbepalingen voor de significantie van verschillen tussen alternatieven, en daarmee voor de vergelijking van alternatieven;
- monitor de overige projecten uit de BOK, met name of de feitelijke ontwikkelingen volgens plan gaan, inclusief de mogelijke aanpassingen aan het OV-netwerk¹⁸;
- monitor niet enkel de ontwikkelingen rondom de weg, maar ook de leefomgeving, het landschap en de natuur, voor zover de aanpassingen aan de weg daar invloed op hebben;
- hoe en wanneer de daadwerkelijke effecten van het initiatief geëvalueerd worden, bijvoorbeeld via een oplevertoets, en welke maatregelen 'achter de hand' beschikbaar zijn als (project-)doelen en grenswaarden in de praktijk niet gehaald worden.

¹⁸ De NS wil een actieve bijdragen leveren aan de ontwikkelagenda voor het multimodaal mobiliteitspakket voor de corridor Amsterdam-Hoorn (brief van de NS van 30 oktober 2019).

5.2 Vorm en presentatie

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de varianten, mitigerende/compenserende maatregelen en meekoppelkansen). Presenteer de vergelijking bij voorkeur met behulp van tabellen, figuren en kaarten. Zorg voor:

- een beknopt MER, onder andere door achtergrondgegevens niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst;
- illustraties van relevant (inpassings)maatregelen met behulp van visualisaties;
- recent, goed leesbaar kaartmateriaal met een duidelijke legenda.

5.3 Samenvatting van het MER

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en het verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de argumenten voor de selectie van het voorkeursalternatief;
- de belangrijkste effecten voor het milieu en de bijbehorende onzekerheden;
- de effecten van mitigerende en compenserende maatregelen en meekoppelkansen;
- de vindplaats van de overige informatie van het project (en de planfase).

BIJLAGE 1: Projectgegevens

Advies van de Commissie over het op te stellen MER

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep geeft aan welke onderwerpen naar zijn mening moeten worden behandeld in het MER en met welke diepgang. 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)

ir. Harry Webers (voorzitter)

Besluit waarvoor dit milieueffectrapport wordt opgesteld

Tracébesluit planuitwerking A7/A8, of het projectbesluit onder de Omgevingswet.

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 D1.1, "De wijziging of uitbreiding 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 wordt een project-MER opgesteld.

Bevoegd gezag besluit

Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Initiatiefnemer besluit

Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

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 gebruikt?

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiemer.nl projectnummer [3521](#) 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

