



Notitie Ruimtegebruik

Verbinding A8-A9
Planstudie, 2e fase

projectnummer 413605
definitief
9 juni 2017

Notitie Ruimtegebruik

Verbinding A8-A9

Planstudie, 2e fase

projectnummer 413605

definitief
9 juni 2017

Opdrachtgever

Provincie Noord-Holland
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

datum vrijgave
09 juni 2017

beschrijving revisie
definitief

goedkeuring
drs. M. Visser-Poldervaart



vrijgave
drs. T. Artz



Inhoudsopgave

Blz.

1	Inleiding	1
1.1	Kader	1
1.2	Doelstelling	2
1.3	Uitwerking kansrijke alternatieven	2
1.4	Methodiek	4
1.5	Leeswijzer	4
2	Toelichting alternatieven	5
2.1	Inleiding	5
2.2	Nul-plusalternatief	5
2.3	Heemskerkalternatief	7
2.4	Golfbaanalternatief	9
3	Effectbeoordeling ruimtegebruik	11
3.1	Sociale veiligheid	11
3.2	Recreatie	12
3.3	Landbouw	13
3.4	Overig ruimtegebruik	15
4	Conclusies ruimtegebruik	21

Bijlage 1: Oplegnotitie LER

1 Inleiding

Voor u ligt de notitie Ruimtegebruik bij het PlanMER¹ Verbinding A8-A9. Voor het aspect ruimtegebruik is in de eerste fase van het PlanMER onderzoek verricht naar zeven alternatieven. Dat onderzoek is de basis voor de afweging van de drie alternatieven die in deze fase onderzocht worden. In deze notitie wordt de essentie van dat onderzoek weergegeven en waar nodig aangevuld en voorzien van een nadere duiding ten behoeve van de verdere afweging tussen de nu voorliggende drie alternatieven.

1.1 Kader

Uit verschillende verkeersstudies op landelijk en regionaal niveau is geconstateerd dat er een bereikbaarheidsprobleem optreedt binnen het gebied ten oosten van de A9 en ten westen van de A7-A8. De bestaande hoofdverbindingen hebben een sterke noord-zuidoriëntatie. In de oost-westrichting maakt het verkeer gebruik van het onderliggende wegennet, dat bestaat uit een gedeelte van de N246 en een gedeelte van de N203. Beide provinciale wegen gaan door de woongebieden van Krommenie, Wormerveer, en Assendelft, wat vanwege de grote verkeersdrukke voor leefbaarheidsproblemen zorgt (zie figuur 1.1). Daarom hebben de provincie Noord-Holland, de vijf betrokken gemeenten (Heemskerk, Zaanstad, Beverwijk, Uitgeest en Velsen) en de Vervoerregio (voorheen: stadsregio Amsterdam) het voornemen om de verbinding tussen de A8 en de A9 te verbeteren.



Figuur 1.1: Locatie van het plangebied

¹ PlanMER = plan milieueffectrapport

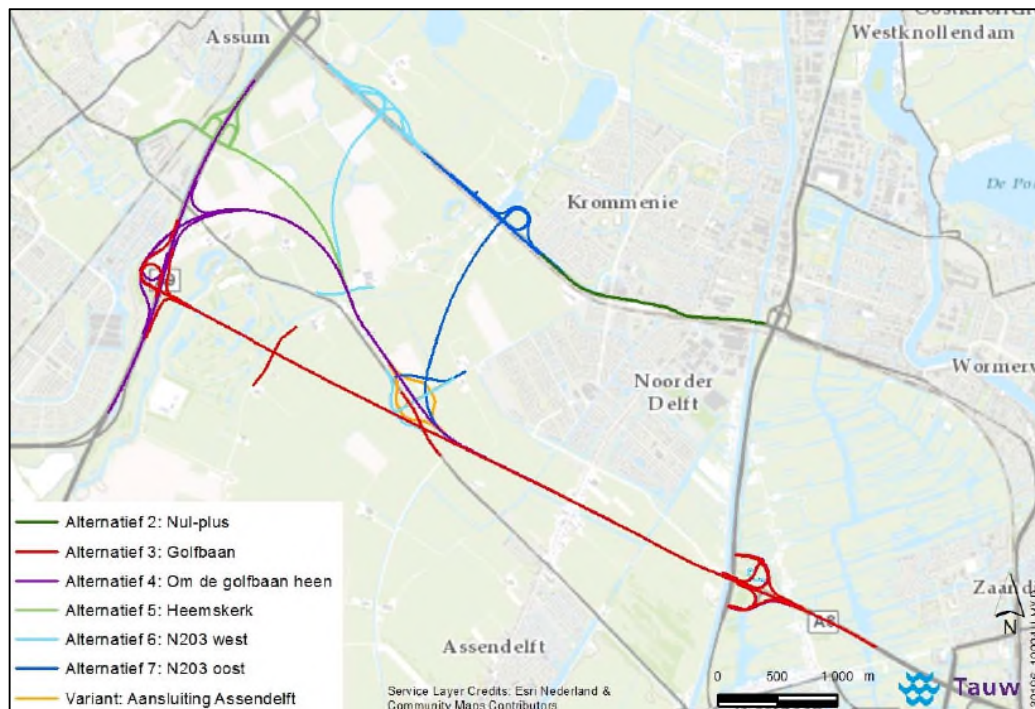
1.2 Doelstelling

Een verbeterde verbinding tussen de A8 en de A9 moet resulteren in:

- Het verbeteren van de bovenregionale, regionale en lokale bereikbaarheid, met als neven doelstelling het stimuleren van de ruimtelijke- economische ontwikkeling in het studiegebied;
- Het verbeteren van de leefbaarheid in Krommenie, Assendelft en Wormerveer door het beperken van de verkeersdruk op de bestaande provinciale wegen N203 en N246.

1.3 Uitwerking kansrijke alternatieven

In het kader van de planstudie naar de Verbinding A8-A9 zijn in een planMER zeven alternatieven onderzocht [Tauw, maart 2016]. Deze zijn weergegeven in *figuur 1.2*.



Figuur 1.2: Alternatieven zoals onderzocht in de planstudie verbinding A9-A9 [Tauw, 2016]

Op basis van de vorige fase van de planstudie en het advies van de commissie-m.e.r. heeft Gedeputeerde Staten (GS) van de provincie Noord-Holland in de eerste helft van 2016 besloten om drie alternatieven nader uit te werken. Dit zijn:

- Alternatief 2: Nul-plusalternatief.
- Alternatief 3: Golfbaanalternatief.
- Alternatief 5: Heemskerkalternatief.

Vervolgens zijn voor elk van deze alternatieven verschillende varianten onderzocht. Dit is gedaan middels een uitgebreid ontwerpproces waarbij de omgeving intensief betrokken is. Mogelijke varianten hadden betrekking op bijvoorbeeld de wijze van aansluiting op de A9, de afwikkeling

van lokaal verkeer en verhoogde of verdiepte ligging. Tevens heeft er een externe toetsing van alle varianten plaatsgevonden op ruimtelijke kwaliteit, verkeerskundige en milieukundige doorwerking en kosten efficiëntie. In de ontwerpboeken [Bosch-Slabbers, 2017] is gemotiveerd waarom bepaalde varianten zijn afgefallen. Dit ontwerpproces heeft uiteindelijk geleid tot drie gedetailleerdere alternatieven. De alternatieven komen qua situering overeen met de alternatieven zoals eerder beschouwd in het planMER [Tauw, 2016], al zijn ze op onderdelen verder uitgewerkt. Deze alternatieven zijn op 17 januari 2017 door GS vastgelegd (zie figuur 1.3).



Figuur 1.3: Drie kansrijke alternatieven nader uitgewerkt [Vraagstukkennotitie, 2016]

In de vorige fase is een nul-alternatief waarin minimale maatregelen getroffen worden onderzocht. In die fase is geconcludeerd dat niets doen geen optie is. Om die reden wordt in deze fase uitgegaan van het Nul-plusalternatief met een verhoogde ligging in Krommenie. Voor de effecten van 'niets doen' wordt verwezen naar de vorige fase van de planstudie.

1.4 Methodiek

Bij de beoordeling van ruimtegebruik is onderscheid gemaakt in effecten op sociale veiligheid, recreatie, landbouw en overig ruimtegebruik. Als tussenstop is een oplegnotitie Landbouweffectrapport (LER) opgesteld (zie bijlage 1). Ten opzichte van de eerdere fase van het planMER en de oplegnotitie LER zijn de effecten op landbouw in dit rapport samengevoegd tot drie criteria. Dit om de leesbaarheid te bevorderen. Daarnaast zijn er twee criteria toegevoegd: effect op de woonfunctie en effect op de werkfunctie. Het beoordelingskader is weergegeven in tabel 1.1.

Tabel 1.1: Beoordelingskader ruimtegebruik

Aspect	Beoordelingscriteria
Sociale veiligheid	Effect op sociale veiligheid
Recreatie	Effect op recreatie
Landbouw	Effect op bestaande agrarische bedrijven
	Effect op bereikbaarheid bedrijven en percelen
Overig ruimtegebruik	Effect op de woonfunctie
	Effect op de werkfunctie

De effecten zijn beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie. Dit is de huidige situatie plus autonome ontwikkelingen. Voor een beschrijving van de referentiesituatie wordt verwezen naar het planMER.

Er is een 7-puntsbeoordelingsschaal gehanteerd in plaats van een 5-puntsbeoordelingsschaal om meer inzicht te krijgen in de verschillen tussen de alternatieven (zie tabel 1.2). Een sterk negatief effect ten opzichte van de referentie wordt beschouwd als een 'showstopper' voor het project vanuit milieuwetgeving.

Tabel 1.2: 7-puntsbeoordelingsschaal

Score	Toelichting
+++	Sterk positief effect ten opzichte van de referentie
++	Positief effect ten opzichte van de referentie
+	Licht positief effect ten opzichte van de referentie
0	Neutraal (geen) effect ten opzichte van de referentie
-	Licht negatief effect ten opzichte van de referentie
--	Negatief effect ten opzichte van de referentie
---	Sterk negatief effect ten opzichte van de referentie

1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 geeft een korte toelichting van de drie nader uitgewerkte alternatieven. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 ingegaan op de effecten van deze alternatieven. De notitie sluit af met de belangrijkste conclusies voor ruimtegebruik in hoofdstuk 4.

2 Toelichting alternatieven

2.1 Inleiding

Om de huidige (en autonome) aandachtspunten op te lossen is een hoogwaardige oost-west verbinding tussen de A8 en de A9 nodig. Van de zeven reeds onderzochte alternatieven zijn er drie kansrijk gebleken. Die worden in dit rapport nader onderzocht.

De nadere uitwerking van de alternatieven heeft integraal plaatsgevonden, waarbij de technische/verkeerskundige vereisten tezamen met de inpassingsvraagstukken zijn ontworpen en beter op elkaar zijn afgestemd. Voor de inpassing is gekeken naar een historisch en ruimtelijk perspectief van het plangebied en de ligging bij Amsterdam.

Hieronder wordt nader ingegaan op de drie alternatieven; Nul-plus, Heemskerk en Golfbaan. Na de beschrijving van de alternatieven worden de belangrijkste veranderingen benoemd ten opzichte van de alternatieven die in 2016 door Tauw zijn onderzocht.

2.2 Nul-plusalternatief

Het Nul-plusalternatief treft maatregelen langs de bestaande route met als doel de bestaande bereikbaarheid-, en leefbaarheidsproblemen op te lossen zonder een nieuwe weg aan te leggen. Ten westen van Krommenie richting de A9 en ten zuiden van de afrit N246/N203 richting de A8 blijft het tracé gelijk aan de huidige inrichting. Hiertussen wordt het verkeer ontvlochten in doorgaand (regionaal) verkeer en lokaal verkeer, middels een verhoogde oplossing (zie figuur 2.1).



Figuur 2.1: Uitgewerkt Nul-plusalternatief in Krommenie [Bosch en Slabbers, 2017]

Bij de verhoogde oplossing wordt de doorgaande route op een talud/op palen strak langs het spoor afgewikkeld. Ook de Jan Brassertunnel en de stationsomgeving worden ongelijkvloers gekruist. Hierdoor kan de maximum snelheid voor het doorgaande verkeer naar 70 km/uur. Bij de verhoogde ligging ontstaat bij het station een goede inpassing en mogelijkheden voor het creëren van ruimtelijke kwaliteit.

Lokaal verkeer blijft gebruik maken van de bestaande weg op Maaiveld. Deze wordt afgewaardeerd tot één rijstrook per rijrichting en komt ten noorden van verhoogde doorgaande weg te liggen. Bij de Nauernasche vaart en ten westen van de Seandelverlaan komen de verkeersstromen weer bijeen.



Figuur 2.2: Impressie van het Nul-plusalternatief [Bosch en Slabbers, 2017]



Figuur 2.3: Impressie van het Nul-plusalternatief [Bosch en Slabbers, 2017]

Belangrijkste wijzigingen en detailleringen t.o.v. planMER Tauw, 2016:

- Het alternatief met verhoogde ligging was eerder niet in beeld;
- Omdat met een verhoogde ligging met 2x2 rijstroken een betrouwbare route voor het doorgaande verkeer wordt geboden wordt, anders dan in voorgaande fase, niet meer op voorhand uitgegaan van spitsafsluiting van o.a. de Communicatieweg.
- Ter hoogte van de aansluiting A8/N246 wordt een extra rijstrook voor rechtsaf gerealiseerd.

2.3 Heemskerkalternatief

In dit alternatief loopt de verbinding A8-A9 naar de bestaande aansluiting op de A9 ter hoogte van Heemskerk. Het tracé ten zuiden van Noorderdelft komt overeen met het Golfbaanalternatief (zie paragraaf 2.4). Het alternatief is op onderdelen nader uitgewerkt ten opzichte van het Heemskerkalternatief zoals beschouwd in het planMER (zie figuur 2.4).



Figuur 2.4: Het Heemskerkalternatief nader uitgewerkt

- 1) **Aansluiting op A9:** De verbinding wordt aangesloten op de A9 middels een aansluiting met kruisingen en verkeerslichten (klaverbladachtige aansluiting). Als gevolg hiervan moeten de brandstofverkoopplaatsen en verzorgingsplaatsen ten zuiden van de aansluiting Heemskerk worden verplaatst of uitgekocht. Er wordt een separate studie verricht naar een alternatieve locatie en de effecten daarvan.
- 2) **Wegprofiel in open gebied:** Het tracé is hier, in vergelijking met het eerder getekende tracé, iets verschoven naar het noorden. Aan weersijden van de weg zijn lage dijken voorzien. Als gevolg hiervan worden de auto's, de geleidenrail en de lage verlichting vanuit de omgeving (deels) aan het zicht onttrokken.
- 3) **Kruising met Liniedijk en de Kil (Kilzone):** De nieuwe verbindingsweg kruist de Kilzone middels een onderdoorgang. Er hoeven hierdoor geen geluidswerende maatregelen getroffen te worden, het open landschap blijft beter gewaarborgd, de liniedijk wordt als onderdeel van de UNESCO Stelling van Amsterdam geaccentueerd en het biedt kansen voor natuur, recreatie en waterberging.
- 4) **Tracéligging en parallelweg:** Het tracé is hier iets verschoven (meer afstand tot Communicatieweg) en er is sprake van een smaller profiel. Er wordt een parallelweg aangelegd voor fiets en landbouwverkeer.
- 5) **Nieuwe aansluiting Saendelft:** Er wordt een nieuwe aansluiting gerealiseerd. Hierdoor vervalt de aansluiting via de Noorderveenweg. Het lokale verkeer wordt deels van de Communicatieweg afgeleid, waarbij de Communicatieweg als fietspad en ontsluiting voor agrarisch verkeer wordt voorgezet, met een brug voor fietsers en landbouwverkeer over de verbinding A8-A9.
- 6) **Kruising Dorpsstraat:** Tunnel van de A8-A9 verbinding onder de Dorpsstraat door. De lengte van de onderdoorgang is gebaseerd op de kaveldiepte van het bebouwingslint waarbij de hoogwatersloten aan beide zijden van het lint over het tunneldak ingepast kunnen worden.
- 7) **De Kaaik en Binnendelft:** Aanleg van overkluizingen ter hoogte van De Kaaik en Binnendelft, waardoor deze waterlopen doorvaarbaar blijven en ecologisch blijven verbonden.

- 8) **Aansluiting A8:** Het tracé kruist hoog over de Nauernasche vaart, om vervolgens in één lijn af te dalen naar het maaiveldniveau bij Binnendelft en de verdiepte ligging bij de Dorpsstraat. De bestaande brug wordt gebruikt voor één rijrichting. Daarnaast wordt een tweede brug en een fietsbrug aangelegd. Er vinden verder geen aanpassingen plaats aan de bestaande aansluiting. Wel wordt de Noorderveenweg teruggebracht van een weg voor autoverkeer naar een fietsverbinding.

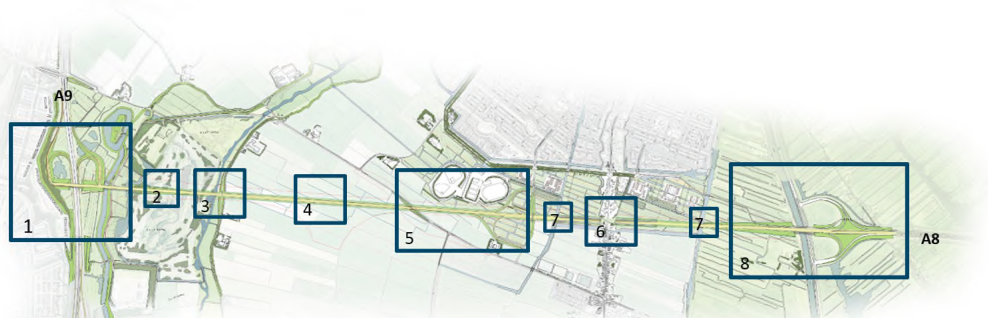
In dit alternatief wordt de bestaande N203 met twee rijstroken per richting binnen de bebouwde kom van Krommenie afgewaardeerd tot weg met één rijstrook per richting op de bestaande zuidelijke rijbaan.

Samengevat zijn de belangrijkste wijzigingen en detailleringen t.o.v. planMER Tauw, 2016 (zie figuur 2.4 voor locatie nummers):

- A. Eenvoudige aansluiting Heemskerk wordt vanwege de benodigde capaciteit een klaverbladachtige aansluiting met iets meer ruimtebeslag;
- B. Het tracé is verschoven (rechter) en het wegprofiel is smaller met een geleiderail en lage dijkjes aan weerszijden;
- C. De kruising ter hoogte van de Kilzone is verder uitgewerkt met een tunnel (in plaats van op maaiveld). Voor de weg Busch en dam wordt een viaduct aangelegd;
- D. Aansluiting Noorderweg op Communicatieweg met viaduct vervalt vanwege de aansluiting Saendelft. Aanleg parallelweg voor fiets- en landbouwverkeer en beperkte verlegging tracé.

2.4 Golfbaanalternatief

Het tracé van het Golfbaanalternatief loopt vanaf de bestaande A8 in een rechte lijn naar de A9 (zie). Het alternatief is op diverse punten nader uitgewerkt ten opzichte van het Golfbaanalternatief zoals beschouwd in de vorige fase van de planstudie. Onderstaand wordt per nummer een korte toelichting gegeven.



Figuur 2.5: Het Golfbaanalternatief nader uitgewerkt

- 1) **Aansluiting op de A9:** Om de nieuwe verbinding aan te sluiten op de A9 is gekozen voor een aansluiting met een hoge ligging en relatief korte kunstwerken. Er is dan sprake van kruisingen met verkeerslichten. Als gevolg van de aanleg van de aansluiting moeten de huidige brandstofverkooppunten en verzorgingsplaatsen verdwijnen. Er wordt een separate studie verricht naar een alternatieve locatie en de effecten daarvan.
- 2) **Golfbaan Heemskerk:** Als gevolg van de aanleg van het tracé wordt de golfbaan doorsneden, waardoor deze mogelijk niet meer functioneel is. Voorgesteld wordt om

een apart ontwerptraject te starten naar mogelijke verplaatsing of uitbereiding. Dit maakt geen onderdeel uit van deze studie. Het tracé door de golfbaan ligt grotendeels op maaiveld. Daarnaast is de ligging van de wegas iets aangepast.

- 3) **Kruising Groenedijk:** Het tracé kruist met de Groenedijk op maaiveld, waarbij de Groenedijk met een slank vormgegeven viaduct over de weg gaat.
- 4) **Wegprofiel in open gebied:** Het wegprofiel is iets versmald. Aan weersijden van de weg zijn lage dijken voorzien. Als gevolg hiervan worden de auto's, de geleiderail en de lage verlichting vanuit de omgeving (deels) aan het zicht onttrokken.

Zie de beschrijving bij het Heemskerkalternatief voor de toelichting bij punt 5 tot en met 8.

In dit alternatief wordt de bestaande N203 met twee rijstroken per richting binnen de bebouwde kom van Krommenie afgewaardeerd tot weg met één rijstrook per richting op de bestaande zuidelijke rijbaan.

Samengevat zijn de belangrijkste wijzigingen en detailleringen t.o.v. planMER Tauw, 2016 (zie 2.5 voor locatie nummers):

- A. De knoop met de A9 is vervangen door een aansluiting;
- B. De ligging van de weg-as is iets aangepast;
- C. De kruising Groenedijk is verder uitgewerkt met een viaduct;
- D. Het wegprofiel is smaller gemaakt met een geleiderail in de middenberm en lage dijkes aan weerszijden;
- E. Er is hier sprake van een nieuwe aansluiting Saendelft. Ter hoogte van de Communicatieweg komt geen verkeerstunnel onder de verbinding A8-A9, maar een viaduct voor fietsers en landbouwverkeer;
- F. De totale tunnelbak ter hoogte van de Dorpsstraat wordt iets korter (iets ander verticaal alignement), maar het tunneldak wordt langer (naar 140m);
- G. Aanleg overkluizingen De Kaaik en Binnendelft met voldoende doorvaarthoogte en faunapasseerbaarheid;
- H. Aanleg tweede brug en fietsbrug over Nauernasche vaart en reduceren Noorderveenweg van (auto)weg naar fietsverbinding.

3 Effectbeoordeling ruimtegebruik

In dit hoofdstuk volgt een analyse van de effecten van de drie alternatieven zoals beschreven in hoofdstuk 2. Het planMER [Tauw, maart 2016] is als basis gehanteerd. Daar waar effecten zijn gewijzigd als gevolg van de nadere detaillering/uitwerking van de alternatieven is dat toegelicht. Voor een nadere onderbouwing van de effecten op landbouw wordt verwezen naar de oplegnotitie LER en het achtergrondrapport Landbouw [Tauw, 2016]. Er is onderscheid gemaakt in effecten op sociale veiligheid, recreatie, landbouw en overig ruimtegebruik.

3.1 Sociale veiligheid

In het planMER is ten aanzien van sociale veiligheid gekeken naar het aantal onderdoorgangen voor alleen langzaam verkeer, omdat dergelijke tunnels potentieel als sociaal onveilig kunnen worden ervaren.

Als gevolg van de nadere uitwerking van de alternatieven Heemskerk en Golfbaan zijn ter hoogte van de Communicatieweg geen dergelijke onderdoorgangen meer voorzien. De oorspronkelijke onderdoorgang ter hoogte van de Communicatieweg in het Golfbaanalternatief is gewijzigd in een fietsbrug. Door het verplaatsen van de fietsbrug (ten opzichte van het ontwerp in het planMER) naar het zuiden van de bestaande brug over de Nauernasche vaart (zie figuur 3.1) zijn ter hoogte van de verbinding met de A8 nu echter wel diverse fietstunnels voorzien. Ten opzichte van de huidige situatie is er hier nu sprake van meer fietstunnels die bovendien minder overzichtelijk zijn en vrij afgelegen zijn gesitueerd. Dit is licht negatief beoordeeld. Ingeschat wordt dat het effect van de afwaardering van de N8/N203 (waardoor er sprake is van minder verkeer daar) beperkt negatieve effecten heeft op de sociale veiligheid van het fietsverkeer.



Figuur 3.1: Locatie fietstunnels alternatief Heemskerk en Golfbaan

Ook in het Nul-plusalternatief leidt de aanleg van een verhoogd tracé tot potentieel sociaal onveilige locaties ter hoogte van het viaduct in Krommenie. Dit is een aandachtspunt voor het nadere uitwerking van het ontwerp. De effecten op sociale veiligheid zijn niet onderscheidend tussen de alternatieven en zeer beperkt en lokaal van aard. Het effect is licht negatief beoordeeld (-) (zie tabel 3.1).

Tabel 3.1: Effectbeoordeling sociale veiligheid

	Nul-plus-alternatief	Heemskerk-alternatief	Golfbaan-alternatief
Effect op sociale veiligheid	-	-	-

3.2 Recreatie

Uitgangspunt is dat de bestaande recreatieve verbindingen (fiets-, wandel-, kano- en vaarroutes) in het gebied behouden blijven als gevolg van de aanleg van de verbinding A8/A9. Een voorbeeld hiervan is de aanleg van de overkluizingen ter hoogte van De Kaaik en Binnendelft, waardoor de wateren doorvaarbaar blijven voor kanoërs en kleine bootjes. Dit is niet onderscheidend tussen de alternatieven.

Als gevolg van de verbinding A8/A9 worden bij geen van de alternatieven effecten verwacht op het sportpark De Omzoom. Het park blijft goed bereikbaar en wordt niet fysiek aangetast. De bereikbaarheid van het luchtoorlogmuseum in Fort Veldhuis, voor wat betreft autoverkeer, verbetert licht in de alternatieven Golfbaan en Heemskerk. Dit wordt echter niet als substantieel beschouwd.

Als gevolg van de doorsnijding van de golfbaan in alternatief Golfbaan kan de golfbaan niet meer functioneren in de huidige vorm. De golfbaan moet mogelijk verplaatst worden of uitbereid. Dit is een negatief effect op de recreatie. Daarnaast doorsnijden zowel alternatief Heemskerk als het alternatief Golfbaan het recreatief uitloopegebied rondom Saendelft-Assendelft (het gebied tussen Busch en Dam en de A8). Ondanks dat de recreatieve fiets- en wandelroutes behouden blijven kan dit een negatief effect hebben op de recreatieve beleving van het gebied. Ook de omgeving van de golfbaan wordt recreatief gebruikt en doorsneden in alternatief Golfbaan. Ook hier is sprake van een negatief effect op de recreatieve beleving. Het Nul-plusalternatief heeft geen effect op recreatie omdat de infrastructuur niet leidt tot effecten in recreatief gebied of op recreatieve voorzieningen. Het effect is neutraal beoordeeld (0). Alternatief Heemskerk is licht negatief beoordeeld (-), het Golfbaan alternatief negatief (- -) (zie tabel 3.2).

Tabel 3.2: Effectbeoordeling recreatie

	Nul-plus-alternatief	Heemskerk-alternatief	Golfbaan-alternatief
Effect op recreatie	0	-	- -

3.3 Landbouw

Effect op bestaande bedrijven

Bij alternatief Nul-plus is er geen noodzaak tot het slopen van *bestaande agrarische bedrijfsgebouwen of opstallen*. Dit alternatief volgt bestaande wegen.

Alternatieven Heemskerk en Golfbaan volgen ten oosten van sportpark De Omzoom hetzelfde tracé. Ter hoogte van het agrarisch bedrijf aan de Communicatieweg West 22 wordt de aansluiting Saendelft aangelegd. Deze aansluiting komt gedeeltelijk over de bestaande huiskavel van het genoemde bedrijf te liggen, met het gevolg dat deze agrariër zijn bedrijf moeten beëindigen (zie figuur 3.2). Een van de opstallen moet verwijderd worden en door de ligging van de gronden en de nieuwe verbinding is het niet mogelijk het bedrijf op deze plaats voort te zetten. Bij alternatief Heemskerk moet daarnaast ook een bedrijfsgebouw worden geamoveerd ten westen van Krommenie, behorende bij het bedrijf met adres Communicatieweg West 23 (zie figuur 3.3).



Figuur 3.2: Beëindigen agrarisch bedrijf aan de Communicatieweg West 22



Figuur 3.3: Veeteeltbedrijf aan de Communicatieweg West 23

Het Nul-plusalternatief leidt niet tot de *doorsnijding van huis(bedrijfs)kavels*² omdat er geen nieuw tracé wordt gerealiseerd. Het gezamenlijke oostelijke tracédeel van de andere alternatieven doorsnijdt het huiskavel van het bedrijf ter hoogte van de aansluiting Saendelft. Ook is dit tracédeel geprojecteerd over de randen van diverse huiskavels waardoor de perceelsomvang afneemt. Alternatief Golfbaan doorsnijdt daarnaast het huiskavel van een bedrijf aan de Groenedijk. Het

² Een huiskavel is een kavel met daarop de opstallen voor bedrijfsvoering en wonen. Een huisbedrijfskavel is een kavel dat door een verharde of onverharde weg wordt gescheiden van een huiskavel.

doorsnijden van twee huiskavels is licht negatief beoordeeld. Voor alternatief Heemskerk geldt dat het westelijke tracédeel een drietal huiskavels doorsnijdt. Voor deze bedrijven wordt de mogelijkheid van weidegang beperkt³. Het doorsnijden van vier huiskavels is negatief beoordeeld.

De huidige *verkavelingsstructuur* wordt niet aangetast door het Nul-plusalternatief, omdat het tracé de bestaande wegen volgt. Bij het Golfbaan- en Heemskerkalternatief volgt het tracé deels de noordwest-zuidoostelijke richting van het verkavelingspatroon en voegt het zich deels langs perceelsranden. Ter hoogte van de aansluiting Saendelft wordt de verkavelingsstructuur aangetast doordat een groot aantal percelen sterk worden doorsneden en/of verkleind. Het verkavelingspatroon (uitwaaiierend met rechtlijnig slotenpatroon) is hier echter niet sterk aanwezig in de referentiesituatie. Beide alternatieven hebben een licht negatief effect.

Samengevat worden de effecten op bestaande bedrijven voor het Heemskerkalternatief negatief beoordeeld (-) en voor het Golfbaanalternatief licht negatief (-). Dit verschil komt voort uit het aantal huiskavels dat wordt doorsneden. Het Nul-plusalternatief heeft geen effecten op bestaande bedrijven (0).



Figuur 3.4: Aansluiting Saendelft (links) en strook Communicatieweg (rechts)

Effect op perspectief van bedrijven

Het Nul-plusalternatief heeft geen effecten op de *mogelijkheid tot uitbereiding van bestaande bedrijven* (mogelijkheden om bestaande bedrijven samen te voegen en/of gebouwen op de huiskavels), omdat binnen 50 meter van de dit alternatief geen agrarische bedrijven gelegen zijn. Dit is wel het geval bij het Heemskerk- en het Golfbaanalternatief als gevolg van de aansluiting Saendelft. Dit is voor het golfbaanalternatief licht negatief beoordeeld.

Het alternatief Heemskerk beperkt tevens de uitbreidingsruimte van twee andere bedrijven, die binnen 25 meter van het geprojecteerde tracé zijn gelegen. Dit is negatief beoordeeld. Voor deze bedrijven is het van belang de mogelijkheden voor herverkaveling te beschouwen.

Tot slot neemt het *landbouwareaal* niet af bij het Nul-plusalternatief. Het verlies is het grootst bij het Heemskerkalternatief, gevolgd door het Golfbaanalternatief. Ten opzichte van de vorige fase van de planstudie neemt het ruimtebeslag ter hoogte van de aansluiting Saendelft toe (zie figuur 3.4) met 6 ha door het verlies van landbouwareaal ten zuiden van het tracé. In totaal is het verlies aan landbouwareaal ca. 32 ha bij alternatief Golfbaan en ca. 46 ha bij alternatief Heemskerk. In deze berekening is nog geen rekening gehouden met de gronden voor compensatie voor water en extra maatregelen voor natuur. Deze extra maatregelen zijn nog niet precies bekend, maar indicatief

³ In de toekomst heeft het aansnijden van huiskavels naar verwachting nog grotere gevolgen voor de bedrijfsvoering als gevolg van het verplichten tot uitloop van melkvee.

ingetekend in de ontwerpboeken. Overblijvende gronden zijn minder goed bruikbaar, mede door de doorsnijding als gevolg van een verbindingsweg tussen de aansluiting Saendelft en de Communicatieweg. Bij het Heemskerkalternatief ontstaat ook een smalle zone tussen de Communicatieweg en het nieuwe tracé dat niet goed meer bruikbaar is voor landbouw (zie figuur 3.4).

Samengevat worden de effecten op perspectief van bedrijven voor het Heemskerkalternatief negatief beoordeeld (-) en voor het Golfbaanalternatief licht negatief (-). Dit verschil komt voort uit de omvang van het landbouwareaal dat verloren gaat en een verschil in effecten op uitbreidingsmogelijkheden. Het Nul-plusalternatief heeft geen effecten op perspectief van bedrijven (0).

Effect op bereikbaarheid van bedrijven en percelen

Als gevolg van de opwaardering van de N203 (Nul-plusalternatief) treedt er geen verandering op in de manier hoe agrariërs hun kavels de agrarische bedrijven kunnen bereiken. Dit is neutraal beoordeeld. De Communicatieweg is voor meerdere agrariërs van belang om kavels te kunnen bereiken. In alternatief Golfbaan wordt deze voor landbouwverkeer bereikbaar gemaakt door middel van een brug over de nieuwe Verbinding A8/A9. Door de doorsnijding van huiskavels is wel sprake van enige omrijtijd. Daarom is een licht negatieve beoordeling gegeven.

In alternatief Heemskerk moet het landbouwverkeer middels een parallelweg omrijden om diverse doorsneden huiskavels te kunnen bereiken. Ook moet het landbouwverkeer meer gebruik gaan maken van drukke wegen. Dit is negatief beoordeeld.

De Dorpsstraat en weg Busch en Dam en Groenedijk blijven in alle alternatieven in gebruik voor landbouwverkeer.

Het Nul-plusalternatief heeft geen effecten op de manier waarop toeleveranciers agrarische bedrijven kunnen bereiken. Dit is neutraal beoordeeld.

Met de aansluiting Saendelft wordt een nieuwe ontsluitingsroute gecreëerd voor toeleveranciers voor de Communicatieweg en de aanliggende bedrijven. Er treedt echter ook enige barrièrewerking op, waardoor de beoordeling voor de alternatieven Heemskerk en Golfbaan neutraal is.

De effecten op bereikbaarheid van bedrijven en percelen als gevolg van barrièrewerking werken door in een negatieve (-), respectievelijk licht negatieve (-) beoordeling voor de alternatieven Heemskerk en Golfbaan.

Tabel 3.3: Effectbeoordeling landbouw

	Nul-plus- alternatief	Heemskerk- alternatief	Golfbaan- alternatief
Effecten op bestaande bedrijven	0	- -	-
Effecten op perspectief van bedrijven	0	- -	-
Effecten op bereikbaarheid van bedrijven en percelen	0	- -	-
Totaal	0	- -	-

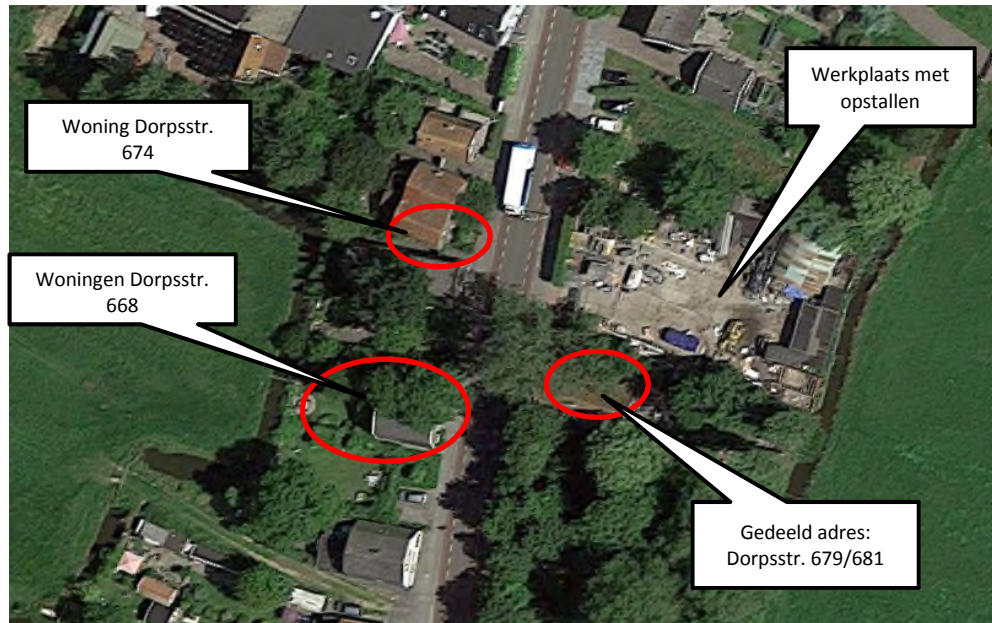
3.4 Overig ruimtegebruik

Wonen

In het Nul-plusalternatief worden geen woningen fysiek aangetast en/of moeten worden gesloopt. Door de aanleg van de verhoogde weg is er wel een groot negatief effect te verwachten op het zicht, de beleving (en de privacy) van de bestaande woningen aan de N203. Mogelijk ontstaat er schaduwwerking op is er sprake van schade door trillingen. Daarnaast treedt naar

verwachting tijdelijke hinder op (als gevolg van bouwverkeer, tijdelijke afsluitingen, geluidshinder, ed). De verbinding heeft daarnaast ook effect op de bereikbaarheid van woningen. Hier wordt in de notitie 'Verkeer' nader op ingegaan. Daar staat tegenover dat de dagelijkse files ter hoogte van de woningen af nemen. Samengevat is het effect licht negatief beoordeeld (-).

Als gevolg van de aanleg van de verbinding A8/A9 moeten er bij alternatief Heemskerk en Golfbaan vier woningen (waarvan één gedeeld adres) aan de Dorpsstraat worden gesloopt. De woningen bevinden zich ter hoogte van de voorziene tunnelbak (zie figuren 3.5 t/m 3.8).



Figuur 3.5: De locatie van woningen en opstallen aan de Dorpsstraat



Figuur 3.6: Woningen aan de Dorpsstraat 674 (links) en 668 (rechts)



Figuur 3.7: Te amoveren bebouwing (in rood)

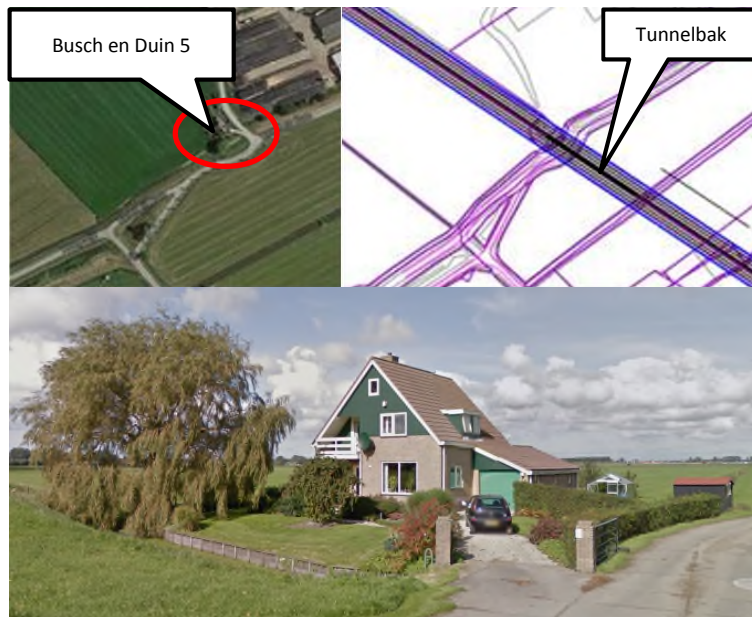


Figuur 3.8: Woningen Dorpsstraat 679/681

In alternatief Heemskerk dient daarnaast de woning aan Busch en Dam 5 geamoveerd te worden als gevolg van de aanleg van de tunnel ter hoogte van de Kilzone.

Daarnaast is er bij zowel het Heemskerk als Golfbaan alternatief sprake van visuele hinder voor bestaande woningen door de aanleg van de nieuwe verbindingsweg. De nieuwe weg is een nieuw element in het landschap. Dit geldt bijvoorbeeld voor de woningen en school in de Broekpolder in het Golfbaanalternatief. Door de aanleg van de verbindingsweg in dit alternatief is er sprake van visuele hinder vanuit de achterliggende woonwijk. Als gevolg van inpassingsmaatregelen (bijvoorbeeld de aanleg van aarden grondwallen) wordt het zicht op de weg groener en rustiger en neemt het zicht op bewegende objecten en wegmeubilair af. De nieuwe verbindingsweg bevindt zich op grotere afstand van de woningen dan bij het Nul-plusalternatief. Daarnaast profiteert de woonfunctie langs de bestaande N203 van het veel minder drukke verkeer. Tot slot is er bij zowel Heemskerk als Golfbaanalternatief ook tijdelijke hinder als gevolg van de aanleg van de nieuwe verbindingsweg (bouwverkeer, omleidingen, geluidshinder, ed).

Samengevat is het effect op de woonfunctie bij alternatief Nul-plus licht negatief beoordeeld (-). De effecten op de alternatieven Golfbaan en Heemskerk is, met name als gevolg van het moeten amoveren van bestaande woningen (hiervan is geen sprake in het Nul-plusalternatief), negatief beoordeeld (- -).



Figuur 3.9: Te amoveren woning Busch en Dam

Werken

Als gevolg van de opwaardering van de N203 (alternatief Nul-plus) moet het eetcafé de Remise worden geamoveerd (zie figuur 3.10). Dit is negatief beoordeeld. Langs de huidige N203 bevinden zich momenteel drie tankstations. Het zuidelijk gelegen tankstation (ter hoogte van de Forbo) dient geamoveerd te worden. Voor de overige tankstations moet nog onderzocht worden of deze kunnen blijven staan. Als gevolg van de opwaardering van het Nul-plusalternatief neemt de klandizie naar verwachting toe bij het tankstation ter hoogte van de weg Busch en Dam (indien deze blijft staan). Ook het wegrestaurant dat hier gelegen is zal naar verwachting meer klanten ontvangen. Als gevolg de afname van doorgaand verkeer ter hoogte van het tankstation in Krommenie neemt hier de klandizie naar verwachting hier juist weer af. Samengevat is het effect op de werkfunctie neutraal (0) voor het Nul-plusalternatief.



Figuur 3.10: Eetcafé De Remise

Bij de alternatieven Golfbaan en Heemskerk wordt het bedrijfskavel ter hoogte van de Dorpsstraat doorsneden. De opstallen moeten worden geamoveerd (zie figuur 3.3). Dit is licht

negatief beoordeeld. Ook zijn er effecten te verwachten met betrekking tot de klandizie van de wegresterants: deze nemen af als gevolg van de afname van verkeer. Ook neemt in het Golfbaanalternatief mogelijk de werkgelegenheid van de golfbaan af indien deze niet meer kan blijven functioneren.

Daarnaast is er een effect te verwachten op het bedrijventerrein de Trompet. De nieuwe verbinding met de A9 in het Heemskerkalternatief is gelegen ter hoogte van een mogelijke uitbereidingslocatie van het terrein. Uitbereiding wordt als gevolg van de aanleg van de Verbinding hier niet meer mogelijk.

In alternatief Heemskerk moet tot slot de windturbine ter hoogte van de A9 verdwijnen.

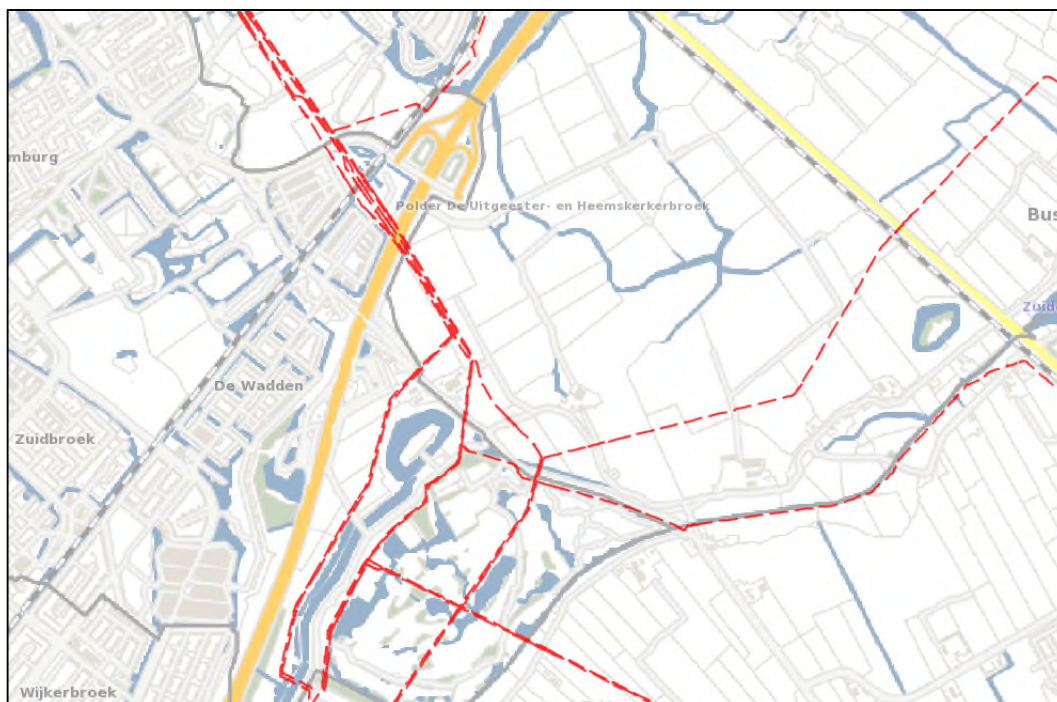


Figuur 3.11: Windturbine ter hoogte van A9 en bedrijventerrein de Trompet op de achtergrond

Tot slot moet bij zowel het Heemskerk als het Golfbaanalternatief (mogelijk alleen aan de westkant) de bestaande verzorgingsplaatsen aan de A9 worden verplaatst. Hier loopt momenteel onderzoek naar. Per saldo heeft dit geen effect op de werkgelegenheid.

Kabels en leidingen

Zowel alternatief Heemskerk als Golfbaan doorsnijden op meerdere locaties aardgastransportleidingen, waaronder een hoofdtransportleiding (zie rode lijnen in figuur 3.12). Om schade te voorkomen aan de leidingen dienen constructies te worden aangelegd en dient afstemming plaats te vinden met Gasunie. Tevens kan dan worden nagegaan of leidingen wellicht niet meer in gebruik zijn. Ook bevindt er zich boven de grond een hoogspanningsleiding (lopend vanaf de A9 in noord oostelijke richting, over het golfbaan terrein, richting de N8. In het Nul-plusalternatief vinden geen nieuwe doorsnijdingen plaats. De alternatieven Heemskerk en Golfbaan zijn licht negatief beoordeeld (-), alternatief Nul-plus is neutraal beoordeeld (0).



Figuur 3.12: Aardgasleidingen in het plangebied [www.risicokaart.nl]

Samengevat zijn de effecten op de werkfunctie voor alternatieven Heemskerk en Golfbaan licht negatief (-).

Samengevat

De effecten op ruimtegebruik zijn samengevat weergegeven in tabel 3.4. Daarnaast zijn er ook veel kansen voor ruimtegebruik als gevolg van bijvoorbeeld vrijkomende ruimte langs de bestaande N203. Betreffende kansen zijn beschreven in de rapportage Landschap en Historisch Kapitaal.

Tabel 3.4: Effectbeoordeling overig ruimtegebruik

	Nul-plus-alternatief	Heemskerk-alternatief	Golfbaan-alternatief
Effect op wonen	-	--	--
Effect op werken	0	-	-
Kabels en leidingen	0	-	-
Totaal	-	--	--

4 Conclusies ruimtegebruik

De effecten op ruimtegebruik zijn samengevat weergegeven in tabel 4.1.

Tabel 4.1: Effecten ruimtegebruik samengevat

	Nul-plusalternatief	Heemskerkalternatief	Golfbaanalternatief
Effecten op sociale veiligheid	-	-	-
Effecten op recreatie	0	-	--
Effecten op landbouw	0	--	-
Overig ruimtegebruik	-	--	--

Er zijn door de nadere uitwerking van de alternatieven tunnels voor langzaam verkeer voorzien ter hoogte van de A8 in alternatief Heemskerk en Golfbaan. Deze kunnen potentieel als sociaal onveilig kunnen worden ervaren (effect -). Daarnaast leidt de aanleg van een verhoogd tracé tot potentieel onveilige locaties ter hoogte van het viaduct. Alternatief Nul-plus is ook licht negatief beoordeeld (-). De effecten op sociale veiligheid van het Nul-plusalternatief wijken af van de beoordeling in de vorige fase van de planstudie als gevolg van de aanleg van een verhoogd tracé (in plaats van één op maaiveld).

Het Nul-plusalternatief heeft geen effect op recreatie (0). In alternatief Golfbaan wordt de golfbaan doorsneden door het tracé. Daarnaast hebben de alternatieven Golfbaan en Heemskerk effecten op de beleving van recreanten in het recreatief uitlooph gebied ten zuiden van Saendelft-Assendelft. Er is sprake van een negatief (-) en licht negatief (-) effect op recreatie voor respectievelijk alternatief Golfbaan en alternatief Heemskerk.

In het Nul-plusalternatief zijn geen effecten op landbouw voorzien (0). Omdat er bij alternatief Heemskerk twee agrarische opstallen moeten worden geamoveerd, meerdere huiskavels worden doorsneden, de mogelijkheid tot uitbereiding van enkele bestaande bedrijven wordt beperkt, bestaand landbouwareaal afneemt, de huidige verkavelingsstructuur beperkt wordt aangetast en in beperkte mate de bereikbaarheid van de bedrijven en percelen afneemt is er sprake van een negatief effect op landbouw (-).

Bij alternatief Golfbaan dient één agrarisch bedrijf te worden geamoveerd en wordt één huiskavel doorsneden. Omdat er daarnaast ook sprake is van een kleinere afname van landbouwareaal is het effect op landbouw samengevat minder negatief beoordeeld dan alternatief Heemskerk: licht negatief (-).

Het effect op overig ruimtegebruik is nieuw ten opzichte van het planMER fase 1. In het Nul-plusalternatief worden geen woningen fysiek aangetast en/of moeten worden gesloopt. Aan de andere kant ontstaat door de verhoogde ligging wel een groot negatief effect op het zicht en de beleving van bestaande woningen in Krommenie. Mogelijk ontstaat er schaduwwerking en is er sprake van schade door trillingen. Daarnaast treedt naar verwachting tijdelijke hinder op (als gevolg van bouwverkeer, tijdelijke afsluitingen, geluidshinder, ed). De woonfunctie langs de bestaande N203 profiteert echter van het veel minder drukke verkeer. Verder wordt het eetcafé de Remise geamoveerd. Aan de andere kant is het de verwachting dat de opwaardering

resulteert in meer bezoekers voor het wegrestaurant en het benzinestation ter hoogte van de weg Busch en Dam. Samengevat scoort overig ruimtegebruik licht negatief (-) voor het Nul-plusalternatief.

Als gevolg van de aanleg van de verbinding A8-A9 moeten er bij alternatief Heemskerk en Golfbaan vier woningen aan de Dorpsstraat worden gesloopt. Daarnaast moet in alternatief Heemskerk de woning aan Busch en Dam 5 geamoveerd worden. Bij zowel het Heemskerk als Golfbaanalternatief is ook sprake van tijdelijke hinder als gevolg van de aanleg van de nieuwe verbindingsweg (bouwverkeer, omleidingen, geluidshinder, ed). Bij de alternatieven Golfbaan en Heemskerk wordt daarnaast het werkterrein ter hoogte van de Dorpsstraat doorsneden, waardoor opstellen moeten worden geamoveerd. In alternatief Heemskerk is daarnaast een effect op het bedrijventerrein de Trompet als gevolg van het beperken van uitbereidingsmogelijkheden. Verder neemt mogelijk de werkgelegenheid van de golfbaan af indien deze niet meer kan blijven functioneren. Tot slot doorsnijden zowel alternatief Heemskerk als alternatief Golfbaan op meerdere locaties aardgastransportleidingen en naar verwachting een hoofdtransportleiding. Hier moeten maatregelen getroffen worden bij verdere uitwerking van de plannen. Samengevat zijn alternatief Heemskerk en Golfbaan negatief beoordeeld (-) voor ruimtegebruik.

Bijlage 1 Oplegnotitie LER

De bijlage Oplegnotitie LER is als afzonderlijk product te raadplegen.

Over Antea Group

Van stad tot land, van water tot lucht; de adviseurs en ingenieurs van Antea Group dragen in Nederland sinds jaar en dag bij aan onze leefomgeving. We ontwerpen bruggen en wegen, realiseren woonwijken en waterwerken. Maar we zijn ook betrokken bij thema's zoals milieu, veiligheid, assetmanagement en energie. Onder de naam Oranjewoud groeiden we uit tot een allround en onafhankelijk partner voor bedrijfsleven en overheden. Als Antea Group zetten we deze expertise ook mondiaal in. Door hoogwaardige kennis te combineren met een pragmatische aanpak maken we oplossingen haalbaar én uitvoerbaar. Doelgericht, met oog voor duurzaamheid. Op deze manier anticiperen we op de vragen van vandaag en de oplossingen van de toekomst. Al meer dan 60 jaar.

Contactgegevens

Monitorweg 29
1322 BK ALMERE
Postbus 10044
1301 AA ALMERE
T. 0622790422
E. marijke.visser@anteagroup.com

www.anteagroup.nl

Copyright © 2017

Niets uit deze uitgave mag worden
verveelvoudigd en/of openbaar worden
gemaakt door middel van druk, fotokopie,
elektronisch of op welke wijze dan ook,
zonder schriftelijke toestemming van de
auteurs.