



Nota van Antwoord

Ontwerpstructuurvisie Corridor Amsterdam – Hoorn

PlanMER MIRT-verkenning Corridorstudie Amsterdam – Hoorn



Datum	December 2019
Versie	1.0
Status	Definitief

Colofon

Uitgegeven door	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Auteur	Projectorganisatie MIRT-verkenning Corridorstudie Amsterdam - Hoorn
Datum	December 2019
Versie	1.0
Status	Definitief

Inhoud

1	INLEIDING.....	5
1.1	WAT KUNT U VAN DEZE NOTA VERWACHTEN?	5
1.2	OPZET VAN DEZE NOTA VAN ANTWOORD.....	5
1.3	AFRONDING MIRT-VERKENNING	6
2	TOELICHTING MIRT-VERKENNING.....	7
2.1	STARTBESLISSING	7
2.2	KENNISGEVING VOORNEMEN STRUCTUURVISIE EN PLANMER.....	7
2.3	(ONTWERP)STRUCTUURVISIE EN PLANMER	7
2.4	HET VERVOLG: DE PLANUITWERKING	8
3	VEEL GESTELDE VRAGEN.....	10
3.1	VERSCHIL DETAILNIVEAU VERKENNING EN PLANUITWERKING	10
3.2	STIKSTOFDEPOSITIE / DE GEVOLGEN VAN DE PAS-UITSPRAAK	10
3.3	LUCHTKWALITEIT EN GELUID	11
3.4	OPENBAAR VERVOER EN FIETSVERKEER	14
3.5	NADEELCOMPENSATIE EN GRONDVERWERVING.....	15
3.6	RUIIMTEBESLAG EN INPASSING	16
3.7	COMMUNICATIE EN PARTICIPATIE.....	16
4	SAMENVATTING EN BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN.....	17
4.1	ZIENSWIJZE 1.....	17
4.2	ZIENSWIJZE 2.....	19
4.3	ZIENSWIJZE 3.....	23
4.4	ZIENSWIJZE 4.....	23
4.5	ZIENSWIJZE 5.....	24
4.6	ZIENSWIJZE 6.....	24
4.7	ZIENSWIJZE 7.....	25
4.8	ZIENSWIJZE 8.....	25
4.9	ZIENSWIJZE 9.....	26
4.10	ZIENSWIJZE 10 – WORMERVEERSE ROEIVERENIGING DE ZAAK	27
4.11	ZIENSWIJZE 11.....	28
4.12	ZIENSWIJZE 12.....	28
4.13	ZIENSWIJZE 13.....	29
4.14	ZIENSWIJZE 14.....	29
4.15	ZIENSWIJZE 15.....	30
4.16	ZIENSWIJZE 16.....	30
4.17	ZIENSWIJZE 17.....	31
4.18	ZIENSWIJZE 18.....	31
4.19	ZIENSWIJZE 19.....	33
4.20	ZIENSWIJZE 20.....	36
4.21	ZIENSWIJZE 21.....	37
4.22	ZIENSWIJZE 22.....	37
4.23	ZIENSWIJZE 23.....	38
4.24	ZIENSWIJZE 24.....	39
4.25	ZIENSWIJZE 25 – STICHTING PLATFORM KEELBOS	39
4.26	ZIENSWIJZE 26 – GEMEENTE WORMERLAND.....	41
4.27	ZIENSWIJZE 27 – PROVINCIE NOORD-HOLLAND	43
4.28	ZIENSWIJZE 28.....	44

4.29	ZIENSWIJZE 29 – VNO-NCW MEDE NAMENS TLN EN EVOFENEDEX	45
4.30	ZIENSWIJZE 30.....	46
4.31	ZIENSWIJZE 31.....	47
4.32	ZIENSWIJZE 32.....	48
4.33	ZIENSWIJZE 33.....	50
4.34	ZIENSWIJZE 34.....	50
4.35	ZIENSWIJZE 35 – BEEMSTER POLDER PARTIJ.....	50
4.36	ZIENSWIJZE 36.....	54
4.37	ZIENSWIJZE 37.....	58
4.38	ZIENSWIJZE 38.....	62
4.39	ZIENSWIJZE 39 – LTO NOORD AFDELING GROOT WATERLAND	63
4.40	ZIENSWIJZE 40 – BELANGENGROEP STOP GELUIDOVERLAST A7 GROTE WAAL	64
4.41	ZIENSWIJZE 41 – VOGELBESCHERMINGSWACHT ZAA NSTREEK	69
4.42	ZIENSWIJZE 42.....	70
4.43	ZIENSWIJZE 43.....	74
4.44	ZIENSWIJZE 44.....	75
4.45	ZIENSWIJZE 45 – GEMEENTE PURMEREND.....	78
4.46	ZIENSWIJZE 46.....	79
4.47	ZIENSWIJZE 47 – GEMEENTE EDAM-VOLENDAM	81
4.48	ZIENSWIJZE 48 – GEMEENTE BEEMSTER.....	81
4.49	ZIENSWIJZE 49.....	83
4.50	ZIENSWIJZE 50 – NEDERLANDSE MELKVEEHOUDERS VAKBOND NOORD-HOLLAND.....	83
4.51	ZIENSWIJZE 51.....	84
4.52	ZIENSWIJZE 52.....	85
4.53	ZIENSWIJZE 53.....	85
4.54	ZIENSWIJZE 54.....	88
4.55	ZIENSWIJZE 55 – DORPSRAAD ZUIDOOSTBEEMSTER	89
4.56	ZIENSWIJZE 56 – GEMEENTE HOORN	91
4.57	ZIENSWIJZE 57 – TENNET	93
4.58	ZIENSWIJZE 58 – HOOGHEEMRAADSCHAP HOLLANDS NOORDERKWARTIER (HHNK).....	95
4.59	ZIENSWIJZE 59 – GEMEENTE KOGGENLAND	97
4.60	ZIENSWIJZE 60.....	99
4.61	ZIENSWIJZE 61.....	100
4.62	ZIENSWIJZE 62 – STICHTING NEKKERZOOM EN STICHTING BEEMSTERGROEN	101
4.63	ZIENSWIJZE 63 – GEMEENTE OOSTZAAN	104
5	REACTIE OP HET ADVIES VAN DE COMMISSIE VOOR DE M.E.R.	109
	BIJLAGE 1 – ADVIES VAN DE COMMISSIE VOOR DE M.E.R.	114

1 Inleiding

Voor u ligt de Nota van Antwoord op de ontvangen zienswijzen op de ontwerpstructuurvisie en het milieueffectrapport voor de Corridor Amsterdam-Hoorn (MIRT Verkenning Corridor Amsterdam-Hoorn).

In de (ontwerp)structuurvisie zijn de resultaten van de MIRT Verkenning vastgelegd. Ten behoeve van de structuurvisie is een plan-m.e.r-procedure doorlopen.

Op basis van de algemene wet bestuursrecht heeft het planMER tegelijkertijd met de ontwerpstructuurvisie van 20 juni tot en met 31 juli 2019 ter inzage gelegen. Gedurende deze periode kon door eenieder worden gereageerd op de inhoud van de ontwerpstructuurvisie en het milieueffectrapport.

Zienswijzen konden zowel schriftelijk, digitaal als mondeling worden ingediend bij Platform Participatie¹.

Daarnaast was het mogelijk om een mondelinge zienswijze in te dienen gedurende één van de georganiseerde inloopavonden op 2,3, en 4 juli 2019.

Tevens zijn de betrokken bestuursorganen en wettelijke adviseurs geraadpleegd. Van enkelen is een reactie ontvangen.

In totaal zijn 63 individuele zienswijzen ingediend:

- 40 particulieren;
- 6 maatschappelijke organisaties;
- 5 buurt- en/of bewonersorganisaties;
- 2 bedrijven;
- 1 politieke partij;
- 9 overheden.

Ook heeft de Commissie voor de m.e.r. het PlanMER op volledigheid en juistheid getoetst.

1.1 Wat kunt u van deze nota verwachten?

In voorliggende Nota van Antwoord geeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat antwoord op de zienswijzen op de ontwerpstructuurvisie en het milieueffectrapport. Daarnaast is de reactie op het advies van de Commissie voor de m.e.r. onderdeel van voorliggende nota.

1.2 Opzet van deze Nota van Antwoord

Hoofdstuk 2 geeft een beschrijving van het project tot nu toe. Aangezien een deel van de zienswijzen gelijklopend is en sommige (of een deel) een algemeen karakter hebben, is ervoor gekozen deze onder te brengen in een algemeen deel van de beantwoording in hoofdstuk 3.

¹ Helaas is gebleken dat er korte tijd (nog geen dag) een storing is geweest op de website voor het digitaal indienen van zienswijzen.

Alle individuele zienswijzen en de reactie hierop zijn opgenomen in hoofdstuk 4. Alle ontvangen zienswijzen hebben van het Platform Participatie een uniek nummer gekregen. Hierbij correspondeert het nummer in de paragraaftitel met het nummer dat de indiener heeft verkregen van het Platform Participatie.

De reactie op het advies van de Commissie voor de m.e.r. is opgenomen in hoofdstuk 5. Het advies zelf is opgenomen in bijlage 1.

1.3 Afronding MIRT-verkenning

Deze Nota van Antwoord vormt een bijlage bij de definitieve structuurvisie. De binnengekomen zienswijzen geven geen aanleiding tot aanpassingen in deze structuurvisie. Wel zijn er verschillende bruikbare aandachtspunten meegegeven die worden betrokken in de planuitwerking. Indien van toepassing is dit in de beantwoording ook expliciet aangegeven.

De structuurvisie is wel ambtshalve aangepast, dit naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State d.d. 29 mei 2019 over het Programma Aanpak Stikstof (zie hoofdstuk 3).

Met de publicatie van de definitieve structuurvisie ligt de keuze van het voorkeursalternatief vast en is de MIRT-verkenning formeel afgesloten. Het project gaat hiermee over in de volgende fase, de planuitwerking (zie hoofdstuk 2). Op de structuurvisie is geen inspraak mogelijk.

2 Toelichting MIRT-verkenning

In dit hoofdstuk worden de procedurele stappen beschreven.

2.1 Startbeslissing

Voor de MIRT Verkenning Corridor Hoorn Amsterdam is een startbeslissing genomen in de zin van de Tracéwet (d.d. februari 2015). Deze wet bevat regels voor de besluitvorming met betrekking tot de aanleg of wijziging van hoofdwegen. De MIRT Verkenning betreft een 'breed sectorale verkenning met structuurvisie en PlanMER'. Deze is gebaseerd op het doel van de studie: de bereikbaarheid en doorstroming na 2020 staan centraal, andere (ruimtelijke) opgaven behoren niet tot de hoofddoelstelling. Dit betekent dat de Corridor in essentie een sectorale bereikbaarheidsopgave betreft – en dus geen integrale studie waarin voor vraagstukken op het gebied van ruimtelijke ordening, natuurontwikkeling of recreatie naar afzonderlijke oplossingen wordt gezocht. Wel staat het bereikbaarheidsvraagstuk ten dienste van de doelstellingen van het versterken van de economische concurrentiepositie en het leveren van een bijdrage aan een aantrekkelijke leefomgeving.

Ten behoeve van de besluitvorming over de (ontwerp) Structuurvisie is de procedure van een milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen. Hierbij is een milieueffectrapport (MER) opgesteld.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat is verantwoordelijk voor de m.e.r.-procedure en alle besluiten, adviesvragen en kennisgeving in deze procedure.

2.2 Kennisgeving voornemen structuurvisie en PlanMER

Van 16 mei tot en met 26 juni 2017 heeft het voornemen tot het opstellen van een PlanMER en de structuurvisie MIRT Verkenning Corridorstudie Amsterdam Hoorn, ter inzage gelegen.

Eenieder kon een zienswijze indienen op het voornemen structuurvisie en voornemen PlanMER. In april 2018 is de Nota van Antwoord op deze zienswijzen uitgebracht.

2.3 (Ontwerp)Structuurvisie en PlanMER

De (ontwerp)structuurvisie bevat de resultaten van de MIRT Verkenning Corridor Amsterdam –Hoorn, het voorkeursalternatief, de Voorkeursbeslissing voor het hoofdwegenet en de motivering daarvan. Naast de inhoud beschrijft de (ontwerp)structuurvisie het gevolgde proces waaronder de participatie.

De (ontwerp)structuurvisie is formeel alleen direct bindend voor de opstellende partij, in dit geval het Rijk. De structuurvisie bevat het voorkeursalternatief en de motivering daarvan. Het Rijk gaat in de structuurvisie ook in op de uitvoerbaarheid van de maatregelen. Het voorkeursalternatief bevat naast maatregelen aan het hoofdwegenet ook andere maatregelen, die mede onder de verantwoordelijkheid van andere betrokken overheden vallen. Het Rijk en de medeoverheden zullen hun

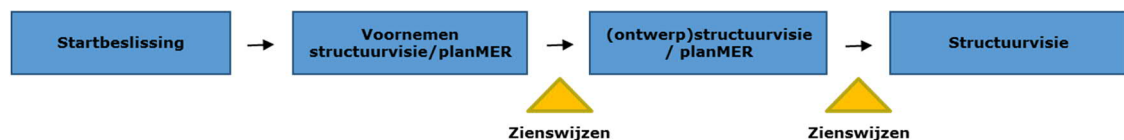
aandeel in de gezamenlijke afspraken borgen via het ondertekenen van een bestuursovereenkomst tussen Rijk en regio, bij het vaststellen van de structuurvisie.

Ten behoeve van de structuurvisie moet een plan-m.e.r-procedure doorlopen worden. Het instrument milieueffectrapportage (m.e.r) heeft als doel het milieu een volwaardige plaats te geven in de bestuurlijke besluitvorming. Het milieueffectrapport (PlanMER) bevat daarvoor de relevante milieu-informatie. Het PlanMER en achtergrondrapporten zijn ter inzage gelegd, tegelijk met de ontwerpstructuurvisie.

In de fase van een MIRT-verkenning is het gebruikelijk dat de verschillende maatregelen op een strategisch niveau worden uitgewerkt en geanalyseerd. Hierbij worden ook alleen die effecten in beeld gebracht die onderscheidend kunnen zijn in de vergelijking van alternatieven, in dit geval de combipakketten, maar ook de situatie bij 'niets doen' (de autonome ontwikkeling).

Deze vergelijking wordt meegewogen in het bepalen van het voorkeursalternatief. Het PlanMER dient hierbij ter onderbouwing van de afweging en locatie van de activiteiten en maatregelen. De diepgang van de effectbeschrijving is hierbij gericht op:

- het inzichtelijk maken van de verschillen in de effecten;
- het maken van een keuze tussen de alternatieven en varianten;
- het in kaart brengen van aandachtspunten bij de verdere uitwerking;
- het in beeld brengen van het nut en de noodzaak van mitigerende (verzachtende) maatregelen of compenserende maatregelen



Figuur 2.1: Schematische weergave MIRT Verkenning

2.4 Het vervolg: de planuitwerking

In de volgende fase, de planuitwerking (ook wel genoemd planstudie), wordt het voorkeursalternatief verder uitgewerkt.

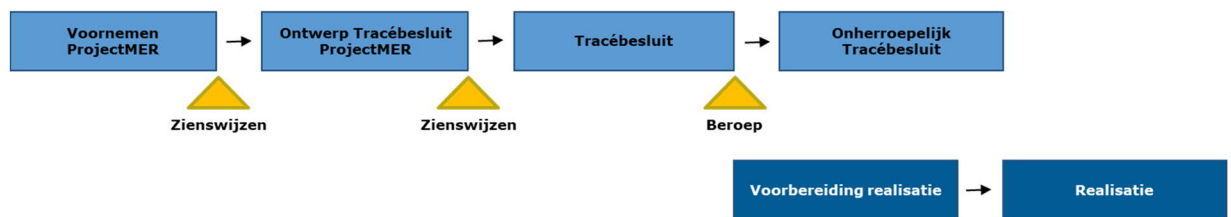
Het voorkeursalternatief bestaat uit verschillende onderdelen waar ook verschillende partijen bevoegd en/of verantwoordelijk voor zijn. Afspraken over de uitwerking van het voorkeursalternatief en de rolverdeling tussen de partijen in de volgende fase zijn vastgelegd in het door betrokken partijen ondertekende "Bestuursovereenkomst MIRT Verkenning Corridor Amsterdam-Hoorn". Zie voor de Bestuursovereenkomst de site: www.corridoramsterdamhoorn.nl

Voor de onderdelen waarvoor de minister van Infrastructuur en Waterstaat Bevoegd Gezag is, (hoofdwegennet en de bijkomende infrastructuur), wordt de fase van MIRT Planuitwerking met een tracéwetprocedure doorlopen.

Aanpassingen aan het onderliggende wegennet die niet direct volgen uit de reconstructie van het hoofdwegennet vallen onder de planologische verantwoordelijkheid van de betrokken bevoegde gezagen.

In de MIRT Planuitwerking worden de maatregelen op het hoofdwegennet verder uitgewerkt. Hier wordt een Tracébesluit voor opgesteld, in het kader van dit besluit zal wederom de procedure van de milieueffectrapportage doorlopen worden (ProjectMER). Zowel op voornemen tot het opstellen van het ProjectMER alsook op het ProjectMER en het ontwerp Tracébesluit is inspraak mogelijk. Op het vastgestelde Tracébesluit is beroep mogelijk.

De onderstaande figuur geeft een schematisch weergave van het vervolgproces tot aan de realisatiefase.



Figuur 2.2: Schematische weergave MIRT-Planuitwerking – realisatie

3 Veel gestelde vragen

In totaal zijn 63 individuele zienswijzen ingediend op de ontwerpstructuurvisie en het milieuraapport (planMER). Tevens zijn de betrokken bestuursorganen en wettelijke adviseurs geraadpleegd en heeft de Commissie m.e.r. het planMER op volledigheid en juistheid getoetst.

Naar aanleiding van de zienswijzen is er geen reden om de ontwerpstructuurvisie aan te passen. Wel is sprake van een ambtshalve wijziging vanwege de PAS-uitspraak van de Raad van State op 29 mei 2019. Dit betekent dat bij de structuurvisie een verantwoording over stikstofdepositie gevoegd is en de onderbouwing van dit deel van de structuurvisie, incl. de achtergrondrapportage Natuur, is aangepast middels een projectspecifieke passende beoordeling.

Enkele thema's komen in meerdere zienswijzen aan bod. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op deze thema's.

3.1 Verschil detailniveau verkenning en planuitwerking

In een deel van de ingediende zienswijzen wordt aandacht gevraagd voor gedetailleerde kwesties die op dit moment in het proces (lees: in de verkenning) nog niet zijn uitgewerkt. Er zijn bijvoorbeeld vragen gesteld over de bouw hinder tijdens de realisatie, of bomen kunnen blijven staan en hoe hoog geluidschermen precies worden. Dat zijn vragen of kwesties die uiteraard niet terzijde worden gelegd, maar voor een goede concrete beantwoording nog nader uitgewerkt moeten worden. In de volgende fase van het project – de planuitwerkingsfase – wordt één en ander verder uitgewerkt. Dit geldt onder meer voor het wegontwerp, de inpassing, inzicht in mitigerende en compenserende maatregelen, etc. Resultaat van de planuitwerking is een tracébesluit, waarin gedetailleerd is vastgelegd welke maatregelen worden gerealiseerd, op welke plek, met welke financiële middelen, etc. Onderdeel van het tracébesluit is onder meer gedetailleerd geluidonderzoek, flora en faunaonderzoek en onderzoek naar stikstofdepositie. In de beantwoording van de zienswijzen is daarom regelmatig terug te lezen dat bepaalde zaken in de volgende fase van het project nader worden uitgewerkt. Dit komt ook terug in de hierna volgende paragrafen.

3.2 Stikstofdepositie / de gevolgen van de PAS-uitspraak

Een groot aantal ingediende zienswijzen haalt de recente uitspraak over het Programma Aanpak Stikstof (PAS) van de Raad van State aan (29 mei 2019). Deze uitspraak heeft tot gevolg dat de PAS-werkwijze niet langer als onderbouwing kan worden gebruikt. Dit is reeds bij de terinzagelegging duidelijk gemaakt met een 'Noot bij dit rapport'. Deze noot is opgenomen in de ontwerpstructuurvisie, de samenvatting Milieueffectrapport, het hoofdrapport Milieueffectrapport en het achtergrondrapport Natuur/Passende beoordeling.

Bij het opstellen van het PlanMER voor de Corridor Amsterdam-Hoorn is uitgegaan van het toen vigerende Programma Aanpak Stikstofdepositie (PAS). Sinds de uitspraak van de Raad van State moet voor ieder project afzonderlijk een onderbouwing van de haalbaarheid zijn opgenomen met betrekking tot de effecten

op Natura 2000-gebieden die het gevolg zijn van de depositie van stikstof. Omdat het voornemen leidt tot een toename van de depositie van stikstof in stikstofgevoelig Natura 2000-gebied, is voorafgaand aan de vaststelling van de Structuurvisie nader onderzoek verricht naar de haalbaarheid van het voornemen in de situatie dat geen gebruik meer kan worden gemaakt van het PAS. Vanwege de depositietoename moet in de navolgende planuitwerking een ADC-toets doorlopen worden, waarin de alternatievenafweging (A), de dwingende reden van groot openbaar belang (D) en de haalbaarheid van de compensatieopgave (C), beoordeeld worden (zie kader hieronder). Bij vaststelling van de Structuurvisie moet zicht zijn op de haalbaarheid van deze toets.

In de ten behoeve van de Structuurvisie opgestelde toets van de haalbaarheid van de uiteindelijke ADC-toets (Anteagroup, November 2019) is gemotiveerd dat er geen reële alternatieven zijn met een kleinere depositiebijdrage dan het voorkeursalternatief. Er is een dwingende reden van groot openbaar belang, met betrekking tot de bereikbaarheid van de regio, met als afgeleide doelen de economische concurrentiepositie en een aantrekkelijke leefomgeving. De compensatieopgave is complex, maar relatief beperkt en haalbaar. Realisatie van het project kan derhalve, ondanks een toename van depositie, doorgang vinden. In de planuitwerking wordt de definitieve ADC-toets opgesteld, waarin met name de Compensatieopgave verder wordt uitgewerkt. Diverse maatregelen, zoals een snelheidsverlaging op het hoofdwegenet, worden onderzocht.

ADC-toets

A: Alternatieven

Is het Voorkeursalternatief het alternatief dat invulling geeft aan de doelstelling én is het de juiste keuze vanuit de kaders van de Natuurbeschermingswet .

D: Dwingende reden (is er een dwingende reden)

Indien de reden niet de veiligheid of volksgezondheid is, maar er wel effecten zijn op prioritair habitats, dan dient een ontwerptractébesluit t.z.t. ook aan de Europese commissie te worden voorgelegd.

C: Compensatie

Hoe groot is de compensatieopgave en is deze haalbaar? De uitwerking is onderdeel van het Ontwerp Tracébesluit (zie par. 2.4). Er dient zicht te zijn op een haalbare compensatieopgave.

3.3 Luchtkwaliteit en geluid

Een groot aantal ingediende zienswijzen gaat over geluidsoverlast en luchtkwaliteit door het wegverkeer op de A7 en A8.

In sommige gevallen wordt in de huidige situatie al hinder ervaren door omwonenden. Veel insprekers verwachten extra overlast door de voorgenomen wegaanpassingen en vragen om adequate maatregelen om de overlast tegen te gaan, passend in het landschap.

Algemeen

Tijdens de verkenning is onderzoek gedaan naar de effecten op geluidsbelasting en luchtkwaliteit als gevolg van de beschouwde alternatieven, ten opzichte van de autonome situatie in 2030 waarin geen wijzigingen worden aangebracht aan het hoofdwegenet. Het onderzoek in het PlanMER is gericht op het mogelijk maken van het kiezen van een voorkeursalternatief.

In de volgende fase, de planuitwerking, wordt meer gedetailleerd onderzoek gedaan naar de effecten van wegaanpassingen en mogelijke mitigerende maatregelen. De uitvoering van dit onderzoek is daarbij gebonden aan het vigerend wettelijk kader en ook specifieke rekenvoorschriften.

Luchtkwaliteit

In Nederland en Europa worden maatregelen getroffen om de luchtkwaliteit te verbeteren. In Nederland gebeurt dat onder andere via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL is een programma als bedoeld in artikel 5.12 van de Wet milieubeheer. Binnen het NSL werken het rijk, de provincies en gemeenten samen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Het doel is om de naleving van de Europese eisen voor luchtkwaliteit te realiseren, en projecten mogelijk te maken.

Voor wat betreft luchtkwaliteit is uitgangspunt dat het project (in ieder geval voor de maatregelen op het hoofdwegennet) onder de werking van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) wordt gebracht. Door monitoring en indien nodig het treffen van maatregelen borgt het NSL dat in heel Nederland wordt voldaan aan de Europese grenswaarden voor de luchtkwaliteit.

In de modellen voor de berekening van de luchtkwaliteit worden zowel de bijdragen van verkeer als van andere bronnen, zoals industrie en huishoudens meegenomen.

In de MIRT Verkenning Amsterdam-Hoorn is onderzoek gedaan naar luchtkwaliteit. De concentraties fijnstof en stikstofdioxide voldoen in de projectsituatie in het gehele onderzoeksgebied aan de wettelijke grenswaarden.

Geluid

Veel vragen over geluid zijn op dit moment nog niet te beantwoorden, omdat het gedetailleerde onderzoek in de volgende fase plaatsvindt.

In deze verkenning heeft vooral een vergelijking plaats gevonden tussen de verschillende alternatieven. In de planuitwerkingsfase zal uiteindelijk voor de gekozen variant een complete doorrekening voor geluid plaatsvinden.

Toelichting akoestisch onderzoek planuitwerking

In de planuitwerking wordt getoetst op geluidproductieplafonds (GPP's). Zie onderstaand kader.

Geluidproductieplafonds

Hoe hoog het geluidniveau langs een rijksweg mag zijn, hangt af van de locatie. Aan beide kanten van de rijkswegen zijn ongeveer 60.000 referentiepunten ingesteld. Dat zijn geen fysieke punten waar we geluid meten, maar virtuele punten in een digitaal rekenmodel. Voor ieder punt is een maximaal toegestane geluidproductie berekend. Dit maximum noemen we het geluidproductieplafond of GPP. De referentiepunten liggen steeds op 50m afstand van de weg, op 4m hoogte en 100m uit elkaar.

Ieder referentiepunt heeft zijn eigen geluidproductieplafond. Factoren die van invloed zijn op de hoogte van het geluidproductieplafond zijn verkeersdrukke, of er wel of niet geluidschermen- of wallen staan en hoe hard het verkeer er rijdt. De hoogte van alle geluidproductieplafonds is te zien in het Geluidregister.

Toets aan GPP's

De computer berekent de hoeveelheid geluid op een referentiepunt met behulp van een wettelijk rekenmodel. Hierbij wordt rekening gehouden met allerlei factoren die van invloed zijn op het geluid. Bijvoorbeeld het type wegdek, het aantal voertuigen op de weg, de rijnsnelheid en of er geluidschermen aanwezig zijn. Ook wordt gekeken naar verkeersvoorspellingen en –modellen.

Het onafhankelijke Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) doet ieder jaar steekproefsgewijs metingen bij referentiepunten ter controle van het rekenmodel. Op enkele referentiepunten voeren zij permanent metingen uit. Wanneer een meting dusdanig afwijkt van de berekeningen van Rijkswaterstaat, wordt gekeken of het rekenmodel moet worden aangepast.

Wanneer de GPP's niet worden overschreden, zijn geen maatregelen nodig en kan het geluidsonderzoek beperkt blijven tot een akoestisch onderzoek op zogenoemde referentiepunten.

Indien de toename van het geluid niet past binnen de GPP's, wordt de geluidsbelasting op woningniveau bepaald. Op basis daarvan wordt bij overschrijding van de zogenoemde toetswaarde onderzoek gedaan naar (doelmatige) geluidbeperkende maatregelen.

In eerste instantie worden bronmaatregelen onderzocht (stiller asfalt).

Indien blijkt dat het toepassen van bronmaatregelen onvoldoende is om te voldoen aan de GPP's, wordt verder onderzoek gedaan naar 'overdrachtsmaatregelen': geluidschermen, geluidwallen en/of gevelisolatie.

Wanneer schermen of wallen moeten worden geplaatst, zal een visie ontwikkeld worden met betrekking tot de vormgeving van de geluidwerende voorzieningen. De hoogte en breedte zullen bepaald worden op grond van het akoestisch onderzoek. De effectiviteit van een geluidwerende voorziening is mede afhankelijk van de afstand tussen de geluidbron en de geluidwerende voorziening. Hoe dichter de geluidbron bij de geluidwerende voorziening rijdt, hoe beter de geluidwerende voorziening het geluid afschermt. Om deze reden plaatst Rijkswaterstaat de geluidschermen het liefst zo dicht mogelijk tegen de weg aan.

Het kan echter voorkomen dat de maatregelen onvoldoende zijn om onder het geluidproductieplafond te blijven of dat deze in verhouding te veel geld kosten in relatie tot het effect dat wordt bereikt. In dat geval zit er niets anders op dan het geluidproductieplafond te verhogen. Dit kan echter pas als uit onderzoek blijkt dat alle andere opties zorgvuldig zijn overwogen. In het geval dat er sprake is van een verhoging, dan heeft de bewoner voor wie dit besluit nadelige gevolg heeft recht op een gevelisolatieonderzoek op basis waarvan moet blijken of de woning in aanmerking kan komen voor gevelisolatie.

Voor meer informatie over geluid:

<https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wetten-regels-en-vergunningen/geluid-langs-rijkswegen>

3.4 Openbaar vervoer en fietsverkeer

Een deel van de zienswijzen gaat in op openbaar vervoer en fiets.

Openbaar vervoer

Uit de probleemanalyse van het openbaar vervoer van deze MIRT Verkenning blijkt vooral een vervolgpoging op de Hoornse lijn (Enkhuizen – Amsterdam-Centraal). Dit komt ook in de zienswijzen duidelijk naar voren. Er zijn onder andere vragen gesteld over de dienstregeling (wel of niet stoppen) en de gevolgen van de voorgenomen snelheidsverhoging.

Hoornse lijn

In de ontwerpstructuurvisie is een aantal maatregelen opgenomen ter verdere verbetering van de Hoornse lijn die met dienstregeling 2017 is ingezet. Daarnaast hebben Rijk en regio middels de bestuurlijke overeenkomst een werkgroep Hoornse Lijn belast met het opstellen van een ontwikkelagenda voor de Hoornse lijn die tot doel heeft om het gebruik van de Hoornse lijn verder te intensiveren. In deze werkgroep zijn het ministerie van I&W (DGMo-OVS), NS, ProRail, de gemeenten Purmerend, Hoorn en Zaanstad, alsmede de Vervoerregio Amsterdam en de provincie Noord-Holland vertegenwoordigd. Deze werkgroep moet in 2020 met een lijst van maatregelen komen. In dit kader zal onder meer aandacht worden besteed aan de woon-werkverkeer balans en het verminderen van de eenzijdige spits, flankerend beleid en de uitwerking van de 'First and last mile' (het eerste en laatste deel van een reis, deze zijn vaak tijdrovend).

Noord/Zuidlijn

Een aantal keer wordt gesuggereerd om de Noord/Zuidlijn naar het noorden door te trekken richting Zaandam, Purmerend en Hoorn. Over nut en noodzaak van het doortrekking van de Noord/Zuidlijn richting Purmerend en/of Zaanstad zijn de afgelopen jaren reeds in andere gremia discussies gevoerd. Uit deze discussies is gebleken dat voor deze oplossingsrichting onvoldoende bestuurlijk draagvlak bestaat. Zowel bij de betreffende gemeenten als bij de Vervoerregio Amsterdam (VRA). Daarom is in het startdocument vastgelegd dat het onderzoeken van een eventuele doortrekking van de Noord/Zuidlijn niet als opgave of als oplossingsrichting in deze MIRT Verkenning wordt meegenomen.

Alternatieve en/of aanvullende voorstellen

Een aantal insprekers doet alternatieve en/of aanvullende voorstellen voor verbetering in het openbaar vervoer; in het bijzonder het spoor. Alhoewel er in het kader van de MIRT-verkenning aan de hand van uitgebreide participatie reeds diverse maatregelen zijn opgehaald en samen met de NS en ProRail ook is gekeken naar de mogelijkheden, kan niet worden uitgesloten dat tussen de nu ingediende voorstellen alsnog zinvolle maatregelen zitten. Deze maatregelen worden voorgelegd aan de eerder genoemde werkgroep Hoornse Lijn, voor zover de maatregelen binnen het onderzoeksgebied vallen van deze werkgroep. Als dat laatste niet het geval is, vallen de maatregelen buiten de scope en zijn andere gremia, waaronder de zogenoemde spoortafels, aan zet.

Fiets

Meerdere insprekers gaan in op de fietsmaatregelen. De insprekers zijn positief over het nemen van maatregelen om fietsgebruik te stimuleren. Wel wordt meerdere keren ingegaan op de keuze van de Zuiderweg als fietsroute.

De Vervoerregio Amsterdam (VRA), indertijd nog de Stadsregio Amsterdam, heeft in haar Investeringsagenda Fiets opgenomen om tussen Purmerend en Amsterdam-Noord een zogenoemde fietscorridor aan te leggen. Het Ministerie van IenW en VRA hebben daarom met elkaar geconstateerd, dat de aanleg van de fietsvoorzieningen tussen Purmerend en Amsterdam en die tussen Edam/Volendam en Amsterdam door VRA zullen worden opgepakt en dat vanuit het project Corridor Amsterdam-Hoorn gefocust wordt op goede fietsverbindingen tussen Hoorn en Purmerend en tussen Purmerend en Zaanstad.

Samen met vertegenwoordigers van de gemeenten Wormerland, Purmerend, Oostzaan en Zaanstad, de Vervoerregio Amsterdam, Provincie Noord-Holland, het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en de Fietzersbond is onder leiding van een deskundige gezocht naar de meest voor de hand liggende (kort en snel te realiseren) route tussen Purmerend en Zaanstad. Een andere route dan de Zuiderweg die is onderzocht, voerde langs het spoor door het Natura 2000-gebied. Deze route kende grote juridische haken en ogen en de financiële haalbaarheid ervan werd laag ingeschat. De Zuiderweg bleef daarom als enige alternatief over.

Het is aan de partijen om in de uitwerking van deze maatregelen de weg zodanig in te richten dat enerzijds zoveel mogelijk wordt voldaan aan de inrichtingseisen voor een snelfietsroute. Anderzijds moet rekening worden gehouden met het bestemmingsverkeer, zodanig dat de fietsende woon-werk forens een veilige, snelle en comfortabele fietsroute wordt aangeboden en ook het gebruik van de weg als ontsluitingsweg voor omwonenden en bedrijven gegarandeerd blijft. In overleg met partners wordt een participatie- en communicatietraject opgezet, het nader uitwerken van de fietsmaatregelen is hier een onderdeel van (zie figuur 2.2).

3.5 Nadeelcompensatie en grondverwerving

Een deel van de zienswijzen gaat over aantasting van het woongenot en de daarmee samenhangende verwachte waardevermindering van de woningen. Ook worden vragen gesteld over mogelijke aankoop van grond of woningen.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft voor situaties waarbij maatregelen en besluiten die in het algemene belang en rechtmatig genomen zijn en er sprake is van schade, de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Waterstaat 2019 vastgesteld. In die beleidsregel staan de voorwaarden om in aanmerking te komen voor vergoeding van schade en de bijbehorende procedure voor het indienen van een vergoedingsverzoek.

De eigenaar kan hiervoor een schadeclaim indienen bij Rijkswaterstaat, in ieder geval vanaf het moment dat de planwijziging die nodig is voor de maatregel, vastgesteld is (in dit geval Tracébesluit). Aan het indienen van een verzoek voor compensatie van planschade/ nadeelcompensatie zijn kosten verbonden (leges).

Meer informatie over nadeelcompensatie kunt u vinden op de website van Rijkswaterstaat: <https://www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/contact/schade-en-compensatie/nadeelcompensatie.aspx>.

Indien het vaststaat dat er grond nodig is van derden, dan zal Rijkswaterstaat met de eigenaar in gesprek gaan om allereerst op minnelijke wijze de grond aan te kopen. Indien om welke reden dan ook geen minnelijke overeenstemming kan worden bereikt, dan zal worden overgegaan tot onteigening.

Meer informatie over de wijze waarop Rijkswaterstaat overgaat tot grondverwerving of onteigening kunt u vinden op de website <https://www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/contact/schade-en-compensatie/onteigening/documenten.aspx>

Voor nadeelcompensatie als gevolg van aanpassingen aan het spoor heeft ProRail een eigen regeling. De folder met betrekking tot dit onderwerp is te vinden op de website van ProRail.

3.6 Ruimtebeslag en inpassing

In veel van de zienswijzen wordt gevraagd naar exacte grenzen en het precieze ruimtebeslag van de voorgenomen maatregelen. Insprekers willen helderheid over de grenzen in verband met geluidschermen, bomen en eigendommen. Hierop is in deze fase nog geen antwoord te geven.

In de planuitwerkingsfase wordt het wegontwerp nader uitgewerkt en wordt het definitieve ruimtebeslag bekend. Bij het definitieve ruimtebeslag hoort ook de ruimte die nodig is voor bijvoorbeeld watercompensatie of geluidschermen. Dan wordt ook duidelijk welke woningen en percelen geraakt worden (voor nadeelcompensatie en grondverwerving wordt verwezen naar paragraaf 3.5). Tevens wordt duidelijk waar bomen moeten worden gekapt.

In de verkenning is samen met de bestuurlijke partners en met participatie van verschillende stakeholders en betrokkenen een Gebiedsgerichte Inpassingsvisie opgesteld. Deze brede visie geeft richting aan de wijze waarop de weg in relatie tot zijn omgeving kan worden ingepast, rekening houdende met de grote diversiteit aan natuurlijke, landschappelijke en cultuurhistorische waarden. In de planuitwerking zal een meer gedetailleerd landschapsplan opgesteld worden. Dit plan is sec gericht op de inpassing van de weg. Elementen uit de Gebiedsgerichte Inpassingsvisie kunnen hiervoor worden gebruikt. Het Rijk gaat hierbij uit van zowel de wettelijke verplichtingen op het gebied van onder meer lucht, geluid, natuur en water alsook het geldende rijksbeleid ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit, landschap en cultuurhistorie.

3.7 Communicatie en participatie

Een aantal maal wordt verzocht om een participatie en communicatietraject op te starten voor het vervolg (planuitwerkingsfase).

Net als tijdens de uitvoering van de MIRT-verkenning zal Rijkswaterstaat ook voor de planuitwerkingsfase een participatie- en communicatietraject opstellen. Dit om te borgen dat betrokkenen en belangstellenden tijdig en ook op verschillende momenten in het proces in de gelegenheid worden gesteld zowel informeel als formeel te participeren. De wijze waarop deze participatie vormt krijgt zal tijdig worden gecommuniceerd, waaronder ook met degenen die in dit kader een zienswijze hebben ingediend op de ontwerpstructuurvisie.

4 Samenvatting en beantwoording zienswijzen

4.1 Zienswijze 1

Samenvatting	Reactie
1.1 Geluidsschermb Insprekers hebben meer geluidsoverlast gekregen na plaatsing van het geluidsschermb ten tijde van de vorige verbreding van de A8. De geluidswal weerkaatst het verkeerslawaaib van de Kerkstraat. Zij zouden graag zien dat het geluidsschermb van de A8 naar binnen buigt.	Het oostelijke viaduct in de A8 over de Kerkstraat blijft intact, het westelijk viaduct moet echter worden verbreed. Hierdoor zal ook het geluidsschermb worden verplaatst. Het is in deze fase nog niet bekend of het bestaande scherm kan worden hergebruikt of dat deze op basis van de nog uit te voeren geluidsberekeningen in de planstudie moet worden vervangen. Bij de plaatsing van nieuwe schermen zal worden bekeken in hoeverre met materiaalgebruik en vormgeving reflecties kunnen worden beperkt.
1.2 Fietspad langs de A8 Insprekers vragen aandacht voor geluidsoverlast als gevolg van eventuele verplaatsing van het fietspad parallel aan de A8. Als oplossing stellen zij een gemetselde muur naast het fietspad voor.	De A8 wordt op de bedoelde locatie verbreed. Dit wordt in de planuitwerking nader uitgewerkt. Uitgangspunt is dat kruisende en parallel gelegen (fiets)verbindingen zoveel mogelijk functioneel worden hersteld, dat wil zeggen zoals in de staat vóór aanvang van de werkzaamheden. Bij de verbreding van de A8 wordt daarom ook rekening gehouden met het verleggen van dit parallel gelegen (fiets)pad zonder aanvullende voorzieningen. Hiervoor zijn in principe nog twee varianten in beeld: ▪ een variant waarbij sprake is van het met de wegverbreding mee schuiven van het talud. Deze oplossing kent het meeste ruimtebeslag en heeft ook directe gevolgen voor de aangrenzende bebouwing (sloop). ▪ een variant waarbij het talud wordt vervangen door een verticale (dam)wand. Dit scheelt in ruimtebeslag waardoor mogelijk de aangrenzende bebouwing kan worden gespaard. In overleg met de direct betrokkenen zal in de planuitwerking een definitieve oplossing moeten worden gevonden. Voor geluidsoverlast als gevolg van fietsverkeer bestaat echter geen wettelijk kader. Indien er sprake is van ervaren geluidsoverlast dan kunnen klachten hieromtrent wel worden gericht aan de gemeente. Mocht de gemeente aan deze klachten tegemoet willen komen – door bijvoorbeeld een gemetselde muur te plaatsen - dan is Rijkswaterstaat uiteraard altijd bereid te

Samenvatting	Reactie
	beoordelen of deze ook in het ontwerp kan worden meegenomen.
1.3 Fundering woning Insprekers verwachten schade aan de woning bij werkzaamheden voor de verbreding. Met name funderingsproblemen, trillingen als gevolg van werkverkeer en scheuren in het huis bij heiwerkzaamheden. Insprekers stellen voor om vooraf funderingsherstel uit te laten voeren om schade te voorkomen.	De uitvoeringswerkzaamheden zullen met de grootst mogelijke zorg worden voorbereid en uitgevoerd. Desondanks kan hinder en schade helaas niet worden uitgesloten. Rijkswaterstaat zet zich samen met de uitvoerder van het werk in om hinder en schade zoveel mogelijk te voorkomen. Zo zal de aannemer voorafgaand aan de uitvoering van het werk ook een plan maken op welke zij het werk met minimale hinder en schade voor de omgeving kan realiseren. Als er door de aard en de locatie van de werkzaamheden een reële kans bestaat op schade aan objecten en/of gronden, dan moet er door een gecertificeerde en onafhankelijke deskundigen onderzoek worden gedaan naar de bouwkundige staat en de risico's op schade. Per woning (of ander gebouw) wordt de situatie bekeken en beoordeeld en zal in de meeste gevallen een bouwkundige vooropname van de opstallen worden uitgevoerd. Hier wordt dan ook bepaald of er maatregelen worden genomen bij de woning en/of schade verder wordt gemonitord. In de MIRT-verkenning is nog niet gekeken naar de wijze waarop de bouw wordt uitgevoerd, zodat ook nog niet kan worden vooruitgelopen op eventuele hinder- en schade beperkende maatregelen. In de planuitwerking zal de uitvoering nader worden uitgewerkt tot op het niveau dat nodig is voor de besluitvorming. Concreet betekent dit dat het maximale ruimtebeslag wordt bepaald. De aannemer kan vervolgens bepalen welke bouwwijze meest passend is om schade en hinder tot een minimum te beperken. Mocht u van mening zijn dat u schade ondervindt, dan kunt u hiervoor bij het vaststellen van het definitieve besluit een verzoek tot nadeelcompensatie indienen. Meer informatie over het indienen van een verzoek tot nadeelcompensatie kunt u vinden op de website van Rijkswaterstaat:

Samenvatting	Reactie
	https://www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/contact/schade-en-compensatie/nadeelcompensatie.aspx
1.4 Uitzicht op het viaduct vanuit woning en waardevermindering van woning Insprekers verwachten een verslechtering van het uitzicht vanuit de woning, wat volgens de insprekers tot een vermindering van woongenot leidt. Daarnaast verwachten de insprekers een waardevermindering van hun woning doordat deze dichterbij de snelweg (het talud) komt te liggen. Hiervoor zien de insprekers graag een financiële tegemoetkoming.	Voor de beantwoording zie paragraaf 3.5.
1.5 Ontsluiting (recht van overpad) In de toekomstige plannen verwachten de insprekers dat het recht van overpad van hun woning blijft bestaan.	In de uitwerking van het ontwerp en de wijze van uitvoering zal zoveel mogelijk rekening worden gehouden met het recht van overpad. Het streven is altijd om zoveel mogelijk de bestaande situatie en bereikbaarheid te handhaven. Zie ook paragraaf 3.5.

4.2 Zienswijze 2

Samenvatting	Reactie
2.1 Geluidsscherm Insprekers hebben meer geluidsoverlast gekregen na plaatsing van het geluidsscherm ten tijde van de vorige verbreding van de A8. De geluidswal weerkaatst het verkeerslawaaï van de Kerkstraat. Zij zouden zien dat het geluidsscherm van de A8 naar binnen buigt.	Het oostelijke viaduct in de A8 over de Kerkstraat blijft intact, het westelijk viaduct moet echter worden verbreed. Hierdoor zal ook het geluidsscherm worden verplaatst. Het is in deze fase nog niet bekend of het bestaande scherm kan worden hergebruikt of dat deze op basis van de nog uit te voeren geluidsberekeningen in de planstudie moet worden vervangen. Bij de plaatsing van nieuwe schermen zal worden bekeken in hoeverre met materiaalgebruik en vormgeving reflecties kunnen worden beperkt.
2.2 Fietspad langs de A8 Inspreker vragen aandacht voor geluidsoverlast als gevolg van eventuele verplaatsing van het fietspad parallel aan de A8	De A8 wordt op de bedoelde locatie verbreed. Dit wordt in de planuitwerking nader uitgewerkt. Uitgangspunt is dat kruisende en parallel gelegen (fiets)verbindingen zoveel mogelijk functioneel worden hersteld, dat wil zeggen zoals in de staat vóór aanvang van de werkzaamheden. Bij de verbreding van de A8 wordt daarom ook rekening

Samenvatting	Reactie
	gehouden met het verleggen van dit parallel gelegen (fiets)pad zonder aanvullende voorzieningen. Hiervoor zijn in principe nog twee varianten in beeld: ▪ een variant waarbij sprake is van het met de wegverbreding mee schuiven van het talud. Deze oplossing kent het meeste ruimtebeslag en heeft ook directe gevolgen voor de aangrenzende bebouwing (sloop). ▪ een variant waarbij het talud wordt vervangen door een verticale (dam)wand. Dit scheelt in ruimtebeslag waardoor mogelijk de aangrenzende bebouwing kan worden gespaard. In overleg met de direct betrokkenen zal in de planuitwerking een definitieve oplossing moeten worden gevonden. Voor geluidsoverlast als gevolg van fietsverkeer bestaat echter geen wettelijk kader. Indien er sprake is van ervaren geluidsoverlast dan kunnen klachten hieromtrent wel worden gericht aan de gemeente. Mocht de gemeente aan deze klachten tegemoet willen komen – door bijvoorbeeld een gemetselde muur te plaatsen - dan is Rijkswaterstaat uiteraard altijd bereid te beoordelen of deze ook in het ontwerp kan worden meegenomen.
2.3 Ontsluiting (recht van overpad) In de toekomstige plannen verwachten de insprekers dat het recht van overpad van hun woning blijft bestaan.	In de uitwerking van het ontwerp en de wijze van uitvoering zal zoveel mogelijk rekening worden gehouden met het recht van overpad. Het streven is altijd om zoveel mogelijk de bestaande situatie en bereikbaarheid te handhaven. Zie ook paragraaf 3.5.
2.4 Bedrijfsvoering In verband met het bouwbedrijf van de insprekers is belangrijk dat, ook tijdens de werkzaamheden, de toegang naar achter toe gedurende de dag toegankelijk blijft voor auto's en vrachtwagens.	Dit is zeker een belangrijk aandachtspunt voor de uitvoering. Uitgangspunt is dat kruisende en parallel gelegen (fiets)verbindingen zoveel mogelijk functioneel worden hersteld, dat wil zeggen zoals in de staat vóór aanvang van de werkzaamheden. Op dit moment zijn er echter nog 2 varianten in beeld voor de wijze waarop het fietspad c.q. de ontsluiting wordt verlegd: ▪ een variant waarbij sprake is van het met de wegverbreding mee schuiven van het talud.

Samenvatting	Reactie
	Deze oplossing kent het meeste ruimtebeslag en heeft ook directe gevolgen voor de aangrenzende bebouwing (sloop). ▪ een variant waarbij het talud wordt vervangen door een verticale (dam)wand. Dit scheelt in ruimtebeslag waardoor mogelijk de aangrenzende bebouwing kan worden gespaard. In overleg met de direct betrokkenen zal in de planuitwerking nog een definitieve oplossing moeten worden gevonden. Deze gekozen oplossing bepaalt in belangrijke mate ook de wijze waarop tijdens de uitvoering de toegankelijkheid van uw perceel kan worden geborgd.
2.5 Afwatering Langs het fietspad ligt een duiker om overtollig water af te voeren, deze zit regelmatig verstopt, waardoor tuinen onderlopen bij zware regenval. Het lijkt de insprekers een goed idee om de sloot eerst goed uit te baggeren(verbreden) en door te trekken naar de bredere doorvaart, zodat het water goed wegloopt en overlast in tuinen wordt voorkomen.	De klacht is doorgegeven aan Rijkswaterstaat en wordt nader onderzocht. In de volgende fase van het project wordt het wegontwerp nader uitgewerkt en wordt ook de toekomstige situatie m.b.t. afwatering en de sloten duidelijk. Hierbij wordt rekening gehouden met een toename van verhard oppervlak en klimaatwijzigingen met zeer waarschijnlijke gevolgen voor de breedte van de huidige sloot. In deze planuitwerking zal ook uw idee voor het doortrekken worden beoordeeld op effectiviteit en haalbaarheid.
2.6 Uitzicht op het viaduct vanuit woning en waardevermindering van woning Insprekers verwachten een verslechtering van het uitzicht vanuit de woning, dit zorgt volgens de insprekers tot een vermindering van woongenot. Daarnaast verwachten de insprekers een waardevermindering van hun woning doordat deze dichterbij de snelweg (het talud) komt te liggen. Hiervoor zien de insprekers graag een financiële tegemoetkoming.	Voor de beantwoording zie paragraaf 3.5.
2.7 Fundering De insprekers verwachten een financiële vergoeding bij eventuele schade of problemen aan de woning door werkzaamheden.	De uitvoeringswerkzaamheden zullen met de grootst mogelijke zorg worden voorbereid en uitgevoerd. Desondanks kan hinder en schade helaas niet worden uitgesloten. Rijkswaterstaat zet zich samen met de uitvoerder van het werk in om hinder en schade zoveel mogelijk te voorkomen. Zo zal de aannemer voorafgaand aan de uitvoering van het werk ook

Samenvatting	Reactie
	een plan maken op welke zij het werk met minimale hinder en schade voor de omgeving kan realiseren. Als er door de aard en de locatie van de werkzaamheden een reële kans bestaat op schade aan objecten en/of gronden, dan moet er door een gecertificeerde en onafhankelijke deskundigen onderzoek worden gedaan naar de bouwkundige staat en de risico's op schade. Per woning (of ander gebouw) wordt de situatie bekeken en beoordeeld en zal in de meeste gevallen een bouwkundige vooropname van de opstallen worden uitgevoerd. Hier wordt dan ook bepaald of er maatregelen worden genomen bij de woning en/of schade verder wordt gemonitord. In de MIRT-verkenning is nog niet gekeken naar de wijze waarop de bouw wordt uitgevoerd, zodat ook nog niet kan worden vooruitgelopen op eventuele hinder- en schade beperkende maatregelen. In de planuitwerking zal de uitvoering nader worden uitgewerkt tot op het niveau dat nodig is voor de besluitvorming. Concreet betekent dit dat het maximale ruimtebeslag wordt bepaald. De aannemer kan vervolgens bepalen welke bouwwijze meest passend is om schade en hinder tot een minimum te beperken. Mocht u van mening zijn dat u schade ondervindt, dan kunt u hiervoor bij het vaststellen van het definitieve besluit een verzoek tot nadeelcompensatie indienen. Meer informatie over het indienen van een verzoek tot nadeelcompensatie kunt u vinden op de website van Rijkswaterstaat: https://www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/contact/schade-en-compensatie/nadeelcompensatie.aspx
2.8 Talud Tijdens de uitnodiging die de insprekers als belanghebbenden ontvingen, was er ook sprake van een damwand. Een damwand is volgens de insprekers geen optie. De insprekers verwachten bij een damwand getto- vorming, graffiti en hangjongeren. De insprekers zijn van mening dat het talud terug moet, omdat dat het landelijke gevoel	Zoals bij 2.4 aangegeven zijn er nog 2 varianten in beeld voor de wijze waarop de wegverbreding en het naastgelegen (fiets)pad kan worden uitgevoerd. In overleg met de direct betrokkenen zal in de planuitwerking een definitieve oplossing moeten worden gevonden. Daarbij kunnen overwegingen ten aanzien van eventueel toekomstige overlast in worden meegenomen.

Samenvatting	Reactie
en het gevoel van 'bij het dorp horen' versterkt wordt.	

4.3 Zienswijze 3

Samenvatting	Reactie
De inspreker wil graag weten of de bomenrij gehandhaafd blijft. Noot van de redactie: inspreker heeft in haar/zijn zienswijze een afbeelding toegevoegd, waarin is aangegeven om welke bomenrij het gaat.	Uitgangspunt en streven is dat er sprake blijft van een groene inpassing. In het geval er sprake is van het moeten kappen van bomen zal worden bekeken of deze zoveel mogelijke op dezelfde locatie kunnen worden gecompenseerd. Dit ook zoals is geschetst in de Gebiedsgerichte Inpassingsvisie. In het achtergrondrapport "Natuur/Passende beoordeling" is aangegeven welke houtopstanden sowieso moeten worden gekapt als gevolg van de wegwitbreiding. Uit dit rapport blijkt dat de door inspreker aangeduide bomen mogelijk zouden kunnen blijven staan. Echter in deze fase is dit nog niet te garanderen. Zie verder ook paragraaf 3.6.

4.4 Zienswijze 4

Samenvatting	Reactie
De inspreker vindt het positief dat er maatregelen worden genomen om de bereikbaarheid van de regio goed te houden.	Hartelijk dank, dit wordt voor kennisgeving aangenomen.
De inspreker vraagt zich af waarom er tussen Purmerend-Noord en Avenhorn in noordelijke richting niet ook een spitsstrook wordt aangelegd. Hier staat vaak file.	In de MIRT-verkenning is onderzocht of maatregelen op het bedoelde deel van de A7 noodzakelijk zijn. Alhoewel uit de verkeersberekeningen wel blijkt dat er sprake is van een hoge verkeersbelasting, bleek hieruit nog geen directe aanleiding ook dit traject te voorzien van een spitsstrook. De intensiteiten liggen hier ook aanzienlijk lager dan tussen Hoorn-Noord en Avenhorn (op dat stuk van de A7 is ook sprake van veel oost-verkeer van en naar de N23 Westfrisiaweg). Veel van de nu voorkomende files op het traject Avenhorn – Purmerend worden ook veroorzaakt door fileterugslag als gevolg van stilstaand

Samenvatting	Reactie
	verkeer bij Purmerend of Hoorn. Met het oplossen van de verkeersknelpunten bij Purmerend en Hoorn is de verwachting dat het verkeer op het traject Avenhorn – Purmerend ook een betere doorstroming zal kennen. Desalniettemin zal in het kader van de planuitwerking op basis van recente verkeersmodellen opnieuw worden gekeken naar de verkeersafwikkeling. Indien hier aanleiding toe is, zal een nieuwe afweging plaatsvinden.

4.5 Zienswijze 5

Samenvatting	Reactie
De inspreker verzoekt een snelfietspad van Purmerend naar Amsterdam-Noord aan te leggen. Dit is veiliger dan de huidige situatie.	De Vervoerregio Amsterdam (VRA) heeft in de Investeringsagenda Fiets de aanleg van een fietscorridor tussen Purmerend en Amsterdam-Noord opgenomen. Deze route is onderdeel van de zogenoemde metropolitane fietsroutes: de langeafstand fietsroutes tussen en door gemeenten van de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Er zijn al maatregelen getroffen om deze route te verbeteren. Zo is het fietspad op de Kanaalweg tot de Melkwegbrug enkele jaren terug verbreed en zijn er aparte voorzieningen voor de voetganger aangelegd.

4.6 Zienswijze 6

Samenvatting	Reactie
De inspreker vraagt in het ontwerp rekening te houden met geluidwerende maatregelen. De voorkeur gaat uit naar geluidwerende maatregelen door middel van een wand of wal. De inspreker heeft geen vertrouwen in ander asfalt als geluidwerende maatregel.	In het PlanMER is voor ieder alternatief onderzocht welke milieueffecten er zijn te verwachten. Hierbij is nog geen rekening gehouden met eventuele geluidsmaatregelen. Wel is aangeduid waar mogelijke knelpunten zijn te verwachten. Deze aanpak heeft tot doel een zo objectief mogelijke vergelijking te kunnen maken van de effecten van de verschillende alternatieven. In de planuitwerking wordt voor het gekozen voorkeursalternatief een meer gedetailleerd geluidsonderzoek uitgevoerd, inclusief geluidmaatregelen.

Samenvatting	Reactie
	Wanneer maatregelen dienen te worden genomen, starten we bij de bron, een zogenoemde bronmaatregel is bijvoorbeeld stiller asfalt. Alhoewel inspreker twijfels uit omtrent de toepassing van stiller asfalt, zijn hier landelijke goede ervaringen mee. Pas daarna wordt gekeken naar zogenoemde 'overdrachtsmaatregelen' zoals een geluidscherm of geluidswal. Zie verder ook paragraaf 3.3.

4.7 Zienswijze 7

Samenvatting	Reactie
De inspreker is het er niet mee eens dat de trein van Amsterdam naar Enkhuizen niet meer in Zaandam stopt.	Dit is een eerder besluit van de NS geweest en valt buiten de opdracht van dit project. In deze verkenning is wel een aantal maatregelen onderzocht om de service op de Hoornse lijn voor reizigers aantrekkelijker te maken en extra reizigersaanbod te creëren. Eén van deze maatregelen is geweest om de intercity tussen Enkhuizen/Hoorn en Amsterdam en verder te laten stoppen op station Zaandam. Dit bleek nog niet mogelijk omdat rekening gehouden moest worden met de treindienstregeling op de Zaanlijn (richting Alkmaar). Ook maakten een aantal zogenoemde fysieke dwangpunten (opening Zaanspoorbrug voor scheepvaartverkeer, Hemspoortunnel en het enkelsporige baanvak tussen Hoorn-Kersenboogerd en Enkhuizen) een flexibele inpassing van een stop in Zaandam onmogelijk. Dus enerzijds pakt een extra IC stop nadelig uit voor de IC reizigers naar Hoorn en vice versa, omdat de reistijd toeneemt. Anderzijds is in de huidige dienstregeling een extra IC stop niet maakbaar. In het kader van deze MIRT Verkenning is evenwel een aantal maatregelen aan het spoor beoogd, die zullen leiden tot reistijdwinst op de Hoornse lijn en een robuuster gebruik van de lijn.

4.8 Zienswijze 8

Samenvatting	Reactie
De inspreker is het er niet mee eens dat de trein van Amsterdam naar Enkhuizen niet meer in Zaandam stopt. Hierdoor ontstaat vanuit Purmerend naar bijvoorbeeld Heerlen een lange overstaptijd.	Dit is een eerder besluit van de NS geweest en valt buiten de opdracht van dit project. In deze verkenning is wel een aantal maatregelen onderzocht om de service op de Hoornse lijn voor reizigers aantrekkelijker te maken en extra

Samenvatting	Reactie
	reizigersaanbod te creëren. Eén van deze maatregelen is geweest om de intercity tussen Enkhuizen/Hoorn en Amsterdam en verder te laten stoppen op station Zaandam. Dit bleek nog niet mogelijk omdat rekening gehouden moest worden met de treindienstregeling op de Zaanlijn (richting Alkmaar). Ook maakten een aantal zogenoemde fysieke dwangpunten (opening Zaanpoortbrug voor scheepvaartverkeer, Hemspoortunnel en het enkelsporige baanvak tussen Hoorn-Kersenboogerd en Enkhuizen) een flexibele inpassing van een stop in Zaandam onmogelijk. Dus enerzijds pakt een extra IC stop nadelig uit voor de IC reizigers naar Hoorn en vice versa, omdat de reistijd toeneemt. Anderzijds is in de huidige dienstregeling een extra IC stop niet maakbaar. In het kader van deze MIRT Verkenning is evenwel een aantal maatregelen aan het spoor beoogd, die zullen leiden tot reistijdwinst op de Hoornse lijn en een robuuster gebruik van de lijn.

4.9

Zienswijze 9

Samenvatting	Reactie
De inspreker is eigenaar van percelen met woningen er op, en heeft het voornemen om deze te verkopen. De inspreker is geïnformeerd door Rijkswaterstaat over het feit dat er voor de uitbreiding van de A7 (verlengde A8) een stuk van het land van de inspreker nodig is. De inspreker is benieuwd naar de procedure en gevolgen van de wegbreiding voor de waarde en verkoopbaarheid van de eigendommen. Volgens inspreker is er sprake van waardevermindering en inspreker vreest dat het land in de nieuwe situatie niet meer verkoopbaar is.	Voor een meer algemene uitleg over de procedure van de planuitwerking wordt verwezen naar paragraaf 2.4. In het kort komt deze procedure er op neer dat in de komende planuitwerking het gekozen voorkeursalternatief tot in detail wordt uitgewerkt. In deze fase wordt ook het definitieve ruimtebeslag bepaald en hiermee dus ook de omvang van benodigde gronden (zie ook paragraaf 3.6). Dit wordt vastgelegd in een ontwerp Tracébesluit waar zienswijzen op mogelijk zijn. Vervolgens is beroep mogelijk op het definitieve Tracébesluit. Wanneer duidelijk is welke gronden nodig zijn zal allereerst geprobeerd worden deze gronden minnelijk te verwerven. Mocht dit om welke reden dan ook niet lukken, dan wordt overgegaan tot onteigening. Zie ook paragraaf 3.5. Mocht u van mening zijn dat u schade ondervindt, dan kunt u een verzoek tot nadeelcompensatie indienen. Meer informatie hieromtrent is ook te vinden in paragraaf 3.5. Tot slot, in de situatie dat er nog geen sprake is van een (Ontwerp) Tracébesluit kan het

Samenvatting	Reactie
	voorkomen dat de planvorming letterlijk haar 'schaduw' vooruit werpt. Er wordt dan gesproken over 'schaduwschade'. Dit is de schade die kan ontstaan in het geval een onroerende zaak in het zicht van een mogelijk nadelige wijziging van het planologische regime (waaronder een Ontwerp Tracébesluit) wordt overgedragen. Deze 'schaduwschade' komt echter niet in aanmerking voor compensatie.
De inspreker vreest een toename van geluidsoverlast en overlast van uitlaatgassen.	Zie voor beantwoording paragraaf 3.3.

4.10 Zienswijze 10 – Wormerveerse Roeivereniging De Zaan

Samenvatting	Reactie
De inspreker maakt zich zorgen over eventuele aanpassingen van twee onderdoorgangen, als gevolg van aanpassingen aan ecologische verbindingen, waardoor het niet meer mogelijk is om hier met de roeiboot gebruik van te maken.	Uitgangspunt in zowel de afgeronde MIRT-verkenning als de planuitwerking is dat de functionaliteit van alle bestaande kruisende en parallelle verbindingen gehandhaafd blijven. Dit geldt derhalve ook voor de huidige natte onderdoorgangen.
De inspreker doelt op de huidige doorgang halverwege de Zuidelijke Ringdijk en de spoorlijn. De andere locatie betreft een duiker ten zuiden van het klaverblad Zaandam.	In de planuitwerking wordt het voorkeursalternatief nader uitgewerkt en wordt onderzocht in welke mate de huidige recreatieve functie kan worden gecombineerd met een ecologische functie of dat er aanpassingen aan de onderdoorgangen nodig zijn om dit alsnog mogelijk te maken

4.11 Zienswijze 11

Samenvatting	Reactie
De inspreker is het er niet mee eens dat de bocht in de A7 vanaf Beemster naar Purmerend gehandhaafd blijft. De inspreker vindt dat de snelweg recht moet worden gelegd vanwege een betere doorstroming. Volgens de inspreker is onvoldoende onderzoek gedaan naar mogelijke oplossingen.	Het rechte trekken van de bocht heeft geen significant effect op de doorstroming. Om de verkeersknelpunten op te lossen is een uitbreiding van 2x2 naar 2x3 rijstroken noodzakelijk. En alhoewel de capaciteit van 2x3 rijstroken in een rechtstand iets gunstiger is dan in een bocht, zijn dergelijke verschillen te gering om tot uiting te komen in de verkeerseffecten. Daarnaast is het rechte trekken van de A7 niet alleen een zeer kostbare maatregel, het leidt ook tot aanzienlijke landschappelijke en cultuurhistorische negatieve effecten. Naast het verleggen van de A7 moeten ook alle nabijgelegen aansluitingen mee worden verlegd. Dit betreft dan de aansluiting Purmerend Zuid en de aansluiting Zuidoostbeemster/Purmerend. Met name de verlegging van deze laatste heeft ook negatieve effecten op de beide UNESCO-werelderfgoederen Droogmakerij Beemster en Stelling van Amsterdam. Gezien het geringe voordeel op de doorstroming, de aanzienlijke kosten en de ruimtelijke effecten op het landschap en cultuurhistorie is besloten een rechte trekking van de A7 niet verder te onderzoeken en de oplossing te concentreren op de bestaande ligging van de A7. Hiertoe zijn, op verzoek van de gemeente Purmerend, ook meerdere varianten onderzocht. Zie hiervoor ook het document "Advies- & afwegingsnotitie variantenstudie Purmerend".

4.12 Zienswijze 12

Samenvatting	Reactie
De inspreker vraagt om rekening te houden met digitale bebording om (recreatief) verkeer naar parkeerplaatsen te verwijzen in Hoorn.	Het is niet gebruikelijk dat weggebruikers op snelwegen en bij afritten van snelwegen worden geïnformeerd over beschikbare parkeerplekken in het stedelijk gebied. Doorgaans, ook in Hoorn, is het ruim voldoende om deze informatie op de lokale wegen te plaatsen. De gemeente is verantwoordelijk voor een zogenaamde P-route. Deze kan bestaan uit alleen bebording of ook informatieverstrekking over de beschikbaarheid van parkeerplaatsen. Dergelijke routes starten doorgaans als de weggebruiker de stad in rijdt. Ze leiden de weggebruiker langs de diverse beschikbare parkeervoorzieningen.

Samenvatting	Reactie
	De gemeente Hoorn stelt op dit moment nieuw parkeerbeleid op: het Integraal Parkeerkader. Het wel of niet invoeren van een digitaal parkeerverwijssysteem is hier onderdeel van. De inspreker kan de inbreng over het verwijzen van recreatief verkeer bij de gemeente indienen.

4.13 Zienswijze 13

Samenvatting	Reactie
De inspreker geeft aan dat er eerder een voorstel is geweest om een fietsverbinding (brug) te maken tussen de Kerkstraat en het snelfietspad in Zaandam/Oostzaan. Dit voorstel is in de voorliggende plannen verdwenen.	Dit voorstel is geen onderdeel van de MIRT Verkenning en het regionale project verkeersaanpak Thorbeckeweg, voorheen bekend als AVANT. Het voorstel sluit wel aan op dat project. De Vervoerregio Amsterdam (VRA) is hiervoor verantwoordelijk. Dit is onder de aandacht gebracht van de VRA.

4.14 Zienswijze 14

Samenvatting	Reactie
De inspreker reageert op de maatregel om een snelfietsroute aan te leggen tussen Zaandam en Purmerend. Inspreker wijst erop dat de huidige Zuiderweg beslist geen fietspad is, en vreest dat de veiligheid ernstig in het geding komt wanneer deze gebruikt zal worden als snelfietsroute. De Zuiderweg is een openbare ontsluitingsweg waar een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers gebruik van maakt, waar veel uitritten van agrarische bedrijven, landerijen en woningen aan liggen en tevens een groot internationaal transportbedrijf gevestigd is. De inspreker stelt als alternatief voor om aan te haken bij een plan van een tiental jaar geleden om windturbines te plaatsen ten westen van de A7. Er zou overwogen kunnen worden om een betonnen serviceweg, die noodzakelijk is bij plaatsing en onderhoud van windturbines, nu reeds aan te leggen en te gebruiken als snelfietsweg tussen Purmerend en Zaanstad.	Voor de beantwoording zie paragraaf 3.4. Er zijn vooralsnog geen concrete plannen bekend voor de plaatsing van windturbines langs (ten westen) de A7.

4.15 Zienswijze 15

Samenvatting	Reactie
Ontwerp De inspreker is het niet eens met de verplaatsing van de A7 naar de oostzijde richting De Nieuwe Tuinderij, aangezien de inspreker nu al veel geluidsoverlast van de A7 heeft, in een situatie met geluidswal. Voor de inspreker is geen geluidswal geen optie.	Er is sprake van een zogenaamde symmetrische verbreding. Dat betekent dat er aan weerszijden van de bestaande weg een extra rijstrook bijkomt, dus zowel een verbreding naar de west- als oostzijde. In het PlanMER is onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting. Hierbij is uitgegaan van het verplaatsen van de bestaande geluidsschermen. Uit dit onderzoek blijkt per saldo een gering effect. Dit is met name het gevolg van de snelheidsverlaging van 120 km/uur naar 100 km/uur. Deze verlaging van snelheid compenseert grotendeels de verkeerstoename. In de planuitwerking wordt meer in detail geluidsonderzoek gedaan. In deze fase wordt ook definitief bepaald welke geluidsmaatregelen nodig zijn. Zie verder ook paragraaf 3.3.

4.16 Zienswijze 16

Samenvatting	Reactie
De inspreker is het niet eens met de verplaatsing van de A7 naar de oostzijde richting De Nieuwe Tuinderij, aangezien de inspreker nu al veel geluidsoverlast van de A7 heeft in een situatie met geluidswal. Voor de inspreker is geen geluidswal geen optie.	Er is sprake van een zogenaamde symmetrische verbreding. Dat betekent dat er aan weerszijden van de bestaande weg een extra rijstrook bijkomt, dus zowel een verbreding naar de west- als oostzijde. In het PlanMER is onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting. Hierbij is uitgegaan van het verplaatsen van de bestaande geluidsschermen. Uit dit onderzoek blijkt per saldo een gering effect. Dit is met name het gevolg van de snelheidsverlaging van 120 km/uur naar 100 km/uur. Deze verlaging van snelheid compenseert grotendeels de verkeerstoename. In de planuitwerking wordt meer in detail geluidsonderzoek gedaan. In deze fase wordt ook definitief bepaald welke geluidsmaatregelen nodig zijn. Zie verder ook paragraaf 3.3.

4.17 Zienswijze 17

Samenvatting	Reactie
De inspreker is het niet eens met de verplaatsing van de A7 naar de oostzijde richting De Nieuwe Tuinderij, aangezien de inspreker nu al veel geluidsoverlast van de A7 heeft in een situatie met geluidswal. Voor de inspreker is geen geluidswal geen optie.	Er is sprake van een zogenaamde symmetrische verbreding. Dat betekent dat er aan weerszijden van de bestaande weg een extra rijstrook bijkomt, dus zowel een verbreding naar de west- als oostzijde. In het PlanMER is onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting. Hierbij is uitgegaan van het verplaatsen van de bestaande geluidsschermen. Uit dit onderzoek blijkt per saldo een gering effect. Dit is met name het gevolg van de snelheidsverlaging van 120 km/uur naar 100 km/uur. Deze verlaging van snelheid compenseert grotendeels de verkeerstoename. In de planuitwerking wordt meer in detail geluidsonderzoek gedaan. In deze fase wordt ook definitief bepaald welke geluidsmaatregelen nodig zijn. Zie verder ook paragraaf 3.3.

4.18 Zienswijze 18

Samenvatting	Reactie
18.1 Snelheidsverhoging trein De inspreker onderschrijft de algemene doelstellingen van de structuurvisie, maar acht de te verwachten baten van het opheffen van de snelheidsbeperking op het baanvak Zaandam-Kogerveld niet opwegen tegen de lasten die het meebrengt voor de direct omwonenden. Inspreker verzoekt af te zien van deze maatregel. Het voornemen tot opheffing van de snelheidsbeperking, en daarmee tot verhoging van de maximum toegestane snelheid van 40 km/h naar 80 km/h is volgens de inspreker onzorgvuldig voorbereid, onvoldoende gemotiveerd en disproportioneel. Uit de stukken blijkt volgens de inspreker niet dat de verhoging van de snelheid inderdaad zal leiden tot een robuustere dienstregeling.	Aanleiding voor de twee snelheidsverhogingen op de Hoornse lijn vormt de jarenlang tegenvallende betrouwbaarheid van de treindienst via de Hoornse Lijn. Het opheffen van de snelheidsbeperking op het traject tussen Zaandam en Zaandam-Kogerveld, maakt het mogelijk om vertragingen in de uitvoering van de treindienst in te voorkomen en reistijden conform dienstregeling aan te bieden. Voor het baanvak Zaandam - Zaandam Kogerveld geldt dat in beide richtingen 1 minuut te winnen is. In combinatie met de maatregel om de snelheid te verhogen op het baanvak Hoogkarspel-Hoorn Kersenboogerd, wordt een reistijdwinst gerealiseerd van 2 minuten. Het klopt dat het probleem van de te volle treinen hier niet mee wordt opgelost. De NS blijft zoeken naar verbeteringen op dit punt. Deze maatregelen dragen bij - zij het in geringe mate - aan de doelstellingen van het project.

Samenvatting	Reactie
Gesignaleerde problemen van te volle treinen worden hier niet mee opgelost. Inspreker geeft aan dat combipakket 1 geen relevante bijdrage levert aan het halen van de doelstelling (p. 85 planMER).	
18.2 Geluidsoverlast Inspreker geeft aan dat blijkens de MER- de geluidsbelasting zal toenemen. Inspreker geeft aan dat is gesteld dat de maatregel vooral is opgenomen om vertraging in te lopen, maar dat dit niet betekent dat niet alle treinen harder zullen rijden. Dit zorgt voor meer verstoring van de nachtrust en vermindering van het leefgenot van omwonenden. Maatregelen om de geluidsbelasting te beperken zijn volgens de inspreker niet onderzocht of meegewogen De inspreker noemt dat de ter plaatse liggende wissels en het gebruikte materiaal een sterke invloed hebben op de mate van geluidsbelasting en acht het plaatsen van geluidsabsorberende begroeiing als maatregel denkbaar.	Uitgangspunt in het MER is dat alle treinen harder zullen gaan rijden op dit traject. Met het opheffen van de snelheidsbeperking is er, bij gelijkblijvende intensiteiten van het treinverkeer, naar verwachting geen sprake van overschrijding van de vastgestelde GeluidsProductiePlafonds (GPP's). In de nadere uitwerking van de snelheidsverhoging (door ProRail) wordt een meer gedetailleerd geluidsonderzoek uitgevoerd, met aandacht voor maatregelen om de geluidbelasting te beperken.
18.3 Veiligheid Inspreker geeft aan dat uit de stukken niet blijkt dat onderzoek is gedaan naar de effecten op de veiligheid van het voornemen tot snelheidsverhoging. ▪ Leidt het verhogen van de snelheid tot grotere risico's op het spoor (ontsporing + ongelukken bij de overweg)? ▪ Welke gevolgen zal het verhogen van de snelheid hebben voor de overweg? ▪ Welke gevolgen zijn er van het voornemen op de gelijkvloerse overweg op de provinciale weg met dit baanvak? ▪ Welke effecten heeft de verhoging van de snelheid op de stabiliteit van de nabije omgeving (fundering)?	ProRail heeft onderzoek gedaan naar de veiligheid en geconcludeerd dat een aantal aanvullende maatregelen gerealiseerd moeten worden. De beoogde maatregelen zijn: ▪ voor de trein: betonnen geleideblokken rond de kolommen van het viaduct (zgn. duikboten) en de ontsporingseleiderail (in het spoor ten oosten van de overweg); ▪ voor de auto: extra signalering op de Provinciale Weg, zowel optisch als fysiek. Voor de Provinciale Weg verbetert de verkeersdoorstroming voor het wegverkeer door koppeling van de verkeersregelininstallaties van de spoorwegovergang en de even verderop gelegen wegwakruising met de Van Goghweg. En door verkorting van de sluitingstijden van de spoorbomen ontstaan kortere wachttijden en kortere wachtrijlengten voor het wegverkeer. Dat uitgangspunt is gehanteerd bij het ramen van de kosten van de maatregel. Verdere optimalisatie van de Hoornse lijn is wenselijk als mogelijke oplossing voor de groeiende

Samenvatting	Reactie
	bereikbaarheidsproblemen in het corridorgebied. De voorgenen maatregelen zijn een opmaat daarvoor.
18.4 Compensatie De inspreker verzoekt in contact te treden over eventuele compensatie (al dan niet in natura) van de te verwachten schade en de verwachte waardedaling van de woning. De inspreker verzoekt verder dat de minister inspreker op de hoogte houdt van verdere relevante ontwikkelingen, in ieder geval ten aanzien van dit onderdeel van het corridor plan.	ProRail hanteert haar eigen beleid voor nadeelcompensatie bij aanpassingen aan spoorwegen. De folder met betrekking tot dit onderwerp is te vinden op de website van ProRail. Over het vervolg worden belanghebbenden op de hoogte gehouden.

4.19 Zienswijze 19

Samenvatting	Reactie
19.1 Geluidwerende voorziening Insprekers hebben meer geluidsoverlast gekregen na plaatsing van het geluidsscherm ten tijde van de vorige verbreding van de A8. De geluidswal weerkaatst het verkeerslawaaï van de Kerkstraat. Zij zouden zien dat het geluidsscherm van de A8 naar binnen buigt.	Het oostelijke viaduct in de A8 over de Kerkstraat blijft intact, het westelijk viaduct moet echter worden verbreed. Hierdoor zal ook het geluidsscherm worden verplaatst. Het is in deze fase nog niet bekend of het bestaande scherm kan worden hergebruikt of dat deze op basis van de nog uit te voeren geluidsberekeningen in de planstudie moet worden vervangen. Bij de plaatsing van nieuwe schermen zal worden bekeken in hoeverre met materiaalgebruik en vormgeving reflecties kunnen worden beperkt.
19.2 Fundering woning De insprekers maken zich zorgen om de fundering van hun woning als de werkzaamheden gaan plaatsvinden. De woning van de insprekers stamt uit 1906 en bij de vorige verbreding en bij zwaar verkeer ervaren de insprekers veel trillingen van de grond. Graag zien de insprekers dat hier rekening mee wordt gehouden met de uit te voeren werkzaamheden. De insprekers nemen aan dat er ook een schouwing van de woningen plaatsvindt voor aanvang van de werkzaamheden.	De uitvoeringswerkzaamheden zullen met de grootst mogelijke zorg worden voorbereid en uitgevoerd. Desondanks kan hinder en schade helaas niet worden uitgesloten. Rijkswaterstaat zet zich samen met de uitvoerder van het werk in om hinder en schade zoveel mogelijk te voorkomen. Zo zal de aannemer vooraf aan de uitvoering van het werk ook een plan moet maken op welke zij het werk met minimale hinder en schade voor de omgeving kan realiseren. Als er door de aard en de locatie van de werkzaamheden een reële kans bestaat op schade aan objecten en/of gronden dan moet er door een gecertificeerde en onafhankelijke

Samenvatting	Reactie
	deskundigen onderzoek worden gedaan naar de bouwkundige staat en de risico's op schade. Per woning (of ander gebouw) wordt de situatie bekeken en beoordeeld en zal in de meeste gevallen een bouwkundige vooropname van de opstallen worden uitgevoerd. Hier wordt dan ook bepaald of er maatregelen worden genomen bij de woning en/of schade verder wordt gemonitord. In de MIRT-verkenning is nog niet gekeken naar de wijze waarop de bouw wordt uitgevoerd, zodat ook nog niet kan worden vooruitgelopen op eventuele hinder- en schade beperkende maatregelen. In de planuitwerking zal de uitvoering nader worden uitgewerkt tot op het niveau dat nodig is voor de besluitvorming dat wil zeggen het bepalen van het maximaal ruimtebeslag. De aannemer kan vervolgens bepalen welke bouwwijze meest passend is om schade en hinder tot een minimum te beperken. Mocht u van mening zijn dat u schade ondervindt, dan kunt u hiervoor bij het vaststellen van het definitief besluit een verzoek tot nadeelcompensatie indienen. Meer informatie over het indienen van een verzoek tot nadeelcompensatie kunt u vinden op de website van Rijkswaterstaat: https://www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/contact/schade-en-compensatie/nadeelcompensatie.aspx
19.3 Talud De insprekers zien graag een talud in plaats van een damwand om de volgende redenen: 1. Het uitzicht van de insprekers. Zij kijken liever tegen een groen talud aan dan tegen een damwand. De insprekers zijn van mening dat dit zo'n sterke invloed heeft op de leef/woon omgeving dat hun huis niet meer in een landelijke omgeving staat en het gevoel versterkt wordt dat de insprekers worden afgezonderd van het dorp. 2. In verband met de schuinte (1:2) van het huidige talud wordt dit nooit onderhouden. Daarom zien de insprekers graag een talud van 1:3 terug na de verbreding. Dit is wel te	Op dit moment zijn er nog 2 varianten in beeld voor de wijze waarop de A8 wordt verbreed: ▪ een variant waarbij sprake is van het met de wegverbreding mee schuiven van het talud. Deze oplossing kent het meeste ruimtebeslag en heeft ook directe gevolgen voor de aangrenzende bebouwing (sloop). ▪ een variant waarbij het talud wordt vervangen door een verticale (dam)wand. Dit scheelt in ruimtebeslag waardoor mogelijk de aangrenzende bebouwing kan worden gespaard. In overleg met de direct betrokkenen zal in de planuitwerking nog een definitieve oplossing moeten worden gevonden. Daarbij zal ook

Samenvatting	Reactie
onderhouden en geeft nog enigszins het gevoel dat de insprekers landelijk wonen. Hierbij willen de insprekers ook graag de voorkeur aangeven dat er veel beplanting op het talud komt, zoals bomen. Ook met het oog op geluidsreductie en opname fijnstof. 3. Het uitzicht van de woning van de insprekers wordt aanzienlijk minder door het vergroten van het viaduct. Dit uitzicht wordt dan nog meer beperkt als er ook nog een damwand komt te staan wat tot gevolg heeft dat er waardevermindering de woning van de insprekers ontstaat. 4. Het slaan/pulsen van een damwand heeft ook weer behoorlijke trillingen van de grond tot gevolg. Dit heeft gevolgen voor de fundering van de woning van de insprekers en schade aan hun woning. Tevens wordt daar het slaan van een grondkerende constructie het grondwaterpeil verlaagd, wat ook zeer ernstige gevolgen heeft voor woningen die er staan mbo de funderingspalen. De woning van de insprekers staat grotendeels op houten palen. Dit heeft dus verstrekkende gevolgen voor de insprekers.	aandacht zijn voor de schuinite van een eventueel talud en de huidige grondwater- en funderingssituatie ter plaatse.
19.4 Afwatering Graag zien de insprekers dat de sloot, die achter woning van de insprekers en parallel aan de A8 loopt, behouden blijft door middel van verlegging. Op deze sloot komt de afwatering van de snelweg uit. Graag zien de insprekers ook dat de sloot uitgediept en verbreed wordt, aangezien de huidige sloot na hevige regenval dit niet goed kan verwerken, er veel stank uit de sloot komt (ondiep) en het oppervlak toeneemt dat water moet verwerken (verbreding naar 2x5 rijstroken).	Er is geen aanleiding tot het dempen van sloten, integendeel deze sloten vormen zoals inspreker ook al aangeeft een wezenlijk onderdeel van de afwatering van de snelweg. In de volgende fase van het project wordt het wegontwerp nader uitgewerkt en wordt ook de toekomstige situatie m.b.t. afwatering en de sloten duidelijk. Hierbij wordt ook rekening gehouden met een toename van verhard oppervlak en klimaatwijzigingen met zeer waarschijnlijke gevolgen voor de breedte en mogelijk ook diepte van de huidige sloot. In deze uitwerking zal ook rekening worden gehouden met uw klachten.
19.5 Grondstrook De inspreker vraag of er, indien na de definitieve plannen duidelijk is dat een woning niet kan blijven staan, er dan de mogelijkheid is dat insprekers een	Uw belangstelling wordt genoteerd, op dit moment kunnen hier nog geen verdere uitspraken over worden gedaan.

Samenvatting	Reactie
overgebleven grondstrook kunnen kopen of pachten.	
19.6 Toegankelijkheid tijdens werkzaamheden Graag zien de insprekers tijdens de werkzaamheden een goede toegankelijkheid tot de dorpskern van Oostzaan. De insprekers zien graag dat de hinder tot een minimum wordt beperkt.	Het streven is altijd om zoveel mogelijk de bestaande situatie en bereikbaarheid te handhaven. Zie ook paragraaf 3.5.

4.20

Zienswijze 20

Samenvatting	Reactie
Maximum snelheid 80 km/uur Gemeente Zaanstad en Oostzaan hebben zich gecommitteerd om de maximumsnelheid op de A8 terug te brengen tot 80 km/uur. Inspreker betreurt het dat er in deze studie geen 80 km/uur variant is opgenomen en doorgerekend. Inspreker doet het verzoek om de rapportage van de effecten van aanpassingen op het snelheidsregime op A10 en A8, mee te nemen in de ontwerpstructuurvisie (uitkomsten uit het programma Netwerken Ringen en de Stad, n.a.v. de afsprakenlijst Bestuurlijk Overleggen MIRT d.d. 21 en 22 november 2018). Inspreker vindt dat de 80 km/uur variant als één van de mitigerende maatregelen voor de Natura 2000-gebieden moet worden meegenomen.	Het onderzoek naar deze maatregel is belegd binnen het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid in de MRA; specifiek binnen de programmalijn Netwerken, Ringen en de Stad (NRS). Om die reden is er geen variant met 80 km/uur meegenomen in deze verkenning. Op termijn wordt uit dit NRS-onderzoek duidelijk of de snelheidsverlaging een zinvolle en haalbare maatregel is. Indien dit het geval is, en hierover positief wordt besloten, zal dit worden meegenomen in de volgende fase van dit project (planuitwerking). Op dit moment zijn deze resultaten nog niet beschikbaar, en dus niet meegenomen in de ontwerpstructuurvisie. In de planuitwerking zal afstemming blijven plaatsvinden met het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid. Eventuele relevante resultaten worden meegenomen. Eventuele mitigerende maatregelen worden in de volgende fase van dit project onderzocht. Een snelheidsverlaging kan hiervan een onderdeel zijn. Zie ook paragraaf 3.2.

4.21 Zienswijze 21

Samenvatting	Reactie
Gemeente Zaanstad en Oostzaan hebben zich gecommitteerd om de maximum snelheid op de A8 terug te brengen tot 80 km/uur. Inspreker betreurt het dat er in deze studie geen 80 km/uur variant is opgenomen en doorgerekend. Inspreker doet het verzoek om de rapportage van de effecten van aanpassingen op het snelheidsregime op A10 en A8, mee te nemen in de ontwerpstructuurvisie (uitkomsten uit het programma Netwerken Ringen en de Stad, n.a.v. de afsprakenlijst Bestuurlijk Overleggen MIRT d.d. 21 en 22 november 2018). Inspreker vindt dat de 80 km/uur variant als één van de mitigerende maatregelen voor de Natura2000 gebieden moet worden meegenomen.	Het onderzoek naar deze maatregel is belegd binnen het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid in de MRA; specifiek binnen de programmalijn Netwerken, Ringen en de Stad (NRS). Om die reden is er geen variant met 80 km/uur meegenomen in deze verkenning. Op termijn wordt uit dit NRS-onderzoek duidelijk of de snelheidsverlaging een zinvolle en haalbare maatregel is. Indien dit het geval is, en hierover positief wordt besloten, zal dit worden meegenomen in de volgende fase van dit project (planuitwerking). Op dit moment zijn deze resultaten nog niet beschikbaar, en dus niet meegenomen in de ontwerpstructuurvisie. In de planuitwerking zal afstemming blijven plaatsvinden met het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid. Eventuele relevante resultaten worden meegenomen. Eventuele mitigerende maatregelen worden in de volgende fase van dit project onderzocht. Een snelheidsverlaging kan hiervan een onderdeel zijn. Zie ook paragraaf 3.2.

4.22 Zienswijze 22

Samenvatting	Reactie
Gemeente Zaanstad en Oostzaan hebben zich gecommitteerd om de maximum snelheid op de A8 terug te brengen tot 80 km/uur. Inspreker betreurt het dat er in deze studie geen 80 km/uur variant is opgenomen en doorgerekend. Inspreker doet het verzoek om de rapportage van de effecten van aanpassingen op het snelheidsregime op	Het onderzoek naar deze maatregel is belegd binnen het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid in de MRA; specifiek binnen de programmalijn Netwerken, Ringen en de Stad (NRS). Om die reden is er geen variant met 80 km/uur meegenomen in deze verkenning. Op termijn wordt uit dit NRS-onderzoek duidelijk of de snelheidsverlaging een zinvolle en haalbare maatregel is. Indien dit het geval is, en hierover positief wordt besloten, zal dit worden meegenomen in de volgende fase van dit project (planuitwerking). Op dit moment zijn deze resultaten nog niet beschikbaar, en dus niet meegenomen in de ontwerpstructuurvisie.

Samenvatting	Reactie
A10 en A8, mee te nemen in de ontwerpstructuurvisie (uitkomsten uit het programma Netwerken Ringen en de Stad, n.a.v. de afsprakenlijst Bestuurlijk Overleggen MIRT d.d. 21 en 22 november 2018). Inspreker vindt dat de 80 km/uur variant als één van de mitigerende maatregelen voor de Natura2000 gebieden moet worden meegenomen.	In de planuitwerking zal afstemming blijven plaatsvinden met het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid. Eventuele relevante resultaten worden meegenomen. Eventuele mitigerende maatregelen worden in de volgende fase van dit project onderzocht. Een snelheidsverlaging kan hiervan een onderdeel zijn. Zie ook paragraaf 3.2.

4.23

Zienswijze 23

Samenvatting	Reactie
Gemeente Zaanstad en Oostzaan hebben zich gecommitteerd om de maximum snelheid op de A8 terug te brengen tot 80 km/uur. Inspreker betreurt het dat er in deze studie geen 80 km/uur variant is opgenomen en doorgerekend. Inspreker doet het verzoek om de rapportage van de effecten van aanpassingen op het snelheidsregime op A10 en A8, mee te nemen in de ontwerpstructuurvisie (uitkomsten uit het programma Netwerken Ringen en de Stad, n.a.v. de afsprakenlijst Bestuurlijk Overleggen MIRT d.d. 21 en 22 november 2018). Inspreker vindt dat de 80 km/uur variant als één van de mitigerende maatregelen voor de Natura2000 gebieden moet worden meegenomen.	Het onderzoek naar deze maatregel is belegd binnen het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid in de MRA; specifiek binnen de programmalijn Netwerken, Ringen en de Stad (NRS). Om die reden is er geen variant met 80 km/uur meegenomen in deze verkenning. Op termijn wordt uit dit NRS-onderzoek duidelijk of de snelheidsverlaging een zinvolle en haalbare maatregel is. Indien dit het geval is, en hierover positief wordt besloten, zal dit worden meegenomen in de volgende fase van dit project (planuitwerking). Op dit moment zijn deze resultaten nog niet beschikbaar, en dus niet meegenomen in de ontwerpstructuurvisie. In de planuitwerking zal afstemming blijven plaatsvinden met het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid. Eventuele relevante resultaten worden meegenomen. Eventuele mitigerende maatregelen worden in de volgende fase van dit project onderzocht. Een snelheidsverlaging kan hiervan een onderdeel zijn. Zie ook paragraaf 3.2.

4.24

Zienswijze 24

Samenvatting	Reactie
Gemeente Zaanstad en Oostzaan hebben zich gecommitteerd om de maximum snelheid op de A8 terug te brengen tot 80 km/uur. Inspreker betreurt het dat er in deze studie geen 80 km/uur variant is opgenomen en doorgerekend. Inspreker doet het verzoek om de rapportage van de effecten van aanpassingen op het snelheidsregime op A10 en A8, mee te nemen in de ontwerpstructuurvisie (uitkomsten uit het programma Netwerken Ringen en de Stad, n.a.v. de afsprakenlijst Bestuurlijk Overleggen MIRT d.d. 21 en 22 november 2018). Inspreker vindt dat de 80 km/uur variant als één van de mitigerende maatregelen voor de Natura2000 gebieden moet worden meegenomen.	Het onderzoek naar deze maatregel is belegd binnen het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid in de MRA; specifiek binnen de programmalijn Netwerken, Ringen en de Stad (NRS). Om die reden is er geen variant met 80 km/uur meegenomen in deze verkenning. Op termijn wordt uit dit NRS-onderzoek duidelijk of de snelheidsverlaging een zinvolle en haalbare maatregel is. Indien dit het geval is, en hierover positief wordt besloten, zal dit worden meegenomen in de volgende fase van dit project (planuitwerking). Op dit moment zijn deze resultaten nog niet beschikbaar, en dus niet meegenomen in de ontwerpstructuurvisie. In de planuitwerking zal afstemming blijven plaatsvinden met het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid. Eventuele relevante resultaten worden meegenomen. Eventuele mitigerende maatregelen worden in de volgende fase van dit project onderzocht. Een snelheidsverlaging kan hiervan een onderdeel zijn. Zie ook paragraaf 3.2.

4.25

Zienswijze 25 – Stichting Platform Keelbos

Samenvatting	Reactie
De insprekers zijn het niet eens met het verdwijnen van verzorgingsplaats De Koggen. Insprekers voeren een aantal argumenten aan waarom de verzorgingsplaats moet blijven en waarom het besluit tot opheffen volgens insprekers niet goed is onderbouwd. ▪ Er zijn geen mechanische tellingen gebruikt die aantonen dat er nauwelijks van verzorgingsplaats De Koggen gebruik wordt gemaakt; ▪ Er is volgens de insprekers voldoende plaats om de snelweg te verbreden én de verzorgingsplaats De Koggen te behouden, er is plaats in de	Het besluit tot het vervallen van De Koggen komt, zoals inspreker suggereert, niet voort uit het gebruik. Dit besluit is gebaseerd op technische en inpassingstechnische overwegingen die een gevolg zijn van de aanleg van de spitsstrook. Door de ombouw van de bestaande vluchtstrook tot een spitsstrook moet de bestaande toe- en afrit van De Koggen naar buiten toe worden verlegd. Hier is onvoldoende ruimte voor. Met het naar buiten toe verleggen van de toe- en afrit moeten namelijk ook de bermen, taluds, grondwallen (die tevens dienen als geluidswering), bomenrijen en watergangen mee

Samenvatting	Reactie
middenberm én er is plaats tussen de geluidswal en hetgeen nu de vluchtstrook is, zie figuur 4.2; ▪ Met het verwijderen van de verzorgingsplaats ontstaat volgens de insprekers een te grote afstand tussenverzorgingsplaatsen, dit is niet goed voor de verkeersveiligheid; ▪ Er is géén onderzoek gedaan naar een tracé waarbij verzorgingsplaats De Koggen is ingepast; ▪ Het aanwezig medegebruik zal naar elders verplaatsen (mogelijk verzorgingsplaats Broerdijk) met nog meer maatschappelijke onrust tot gevolg; ▪ Het argument, dat de op- en afritten te kort op elkaar gelegen zijn, wordt volgens de insprekers willekeurig gebruikt. Insprekers verwijzen naar het verkeersbesluit van Bosserhof (223,4 Li) aan de A2 te Echt waarvan de afrit aansluit op de oprit vanaf Echt en de oprit naar de A2 meteen aansluit op de afrit naar de A73; ▪ Insprekers vinden dat de lage houtopstanden aan de randen van deze verzorgingsplaatsen gehandhaafd moeten worden vanwege het behoud van de sociale veiligheid; ▪ Het besluit is strijdig met het gelijkheidsbeginsel, een bijlage met toelichting hierop was bijgevoegd.	worden verlegd. Daarnaast dient rekening te worden gehouden met extra ruimtebeslag als gevolg van verbreding van de watergangen i.v.m. gestelde eisen aan watercompensatie. Dit alles is niet mogelijk zonder ook de direct aan De Kogge grenzende Venneweg op te schuiven. Aan de noordkant van de Koggen kan dit echter niet vanwege de krappe ligging van de Venneweg t.o.v. het spoor. De mogelijkheden voor het gebruik van de middenberm zijn ook beperkt. Hoewel er ter hoogte van De Koggen zelf een brede middenberm ligt, is dit kort na De Koggen niet meer het geval, zodat dit maar een beperkte winst oplevert. Er is al met al sprake van een complexe opeenvolging van verschillende infrastructurele aanpassingen. Mogelijkheden om ruimtebeslag te minimaliseren zijn er alleen wanneer wordt afgeweken van de eisen aan het ontwerp of watercompensatie en/of wanneer bestaande voorzieningen, zoals de grondwallen en bomenrijen, komen te vervallen. Dit alles is in het kader van (verkeers)veiligheid en het behoud van ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid ongewenst. Voor de volledigheid is de ontwerpnota – bijlage bij het PlanMER – hierop aangevuld. Dit laatste is met name ook relevant voor de langs de A7 gelegen woonwijk Grote Waal. In de huidige situatie ervaart deze wijk - naast geluid van de A7 zelf - geluidsoverlast van De Koggen, als gevolg van stilstaande vrachtwagens met stationair draaiende koeling. In de afweging voor het sluiten van De Koggen is ook gekeken naar de beschikbaarheid van verzorgingsplaatsen / parkeervoorzieningen in de nabijheid. Formeel gezien is De Koggen geen verzorgingsplaats, maar een parkeervoorziening. Er is geen wettelijke regeling die verplicht om opgeheven parkeervoorzieningen te compenseren. Wel bestaat er een kennisgeving omtrent dit onderwerp, die door de rechtspraak is gelijkgesteld aan een beleidsregel (Kennisgeving Voorzieningen op verzorgingsplaatsen langs rijkswegen' van 22 maart 2004 , Staatscourant, 2004, nr. 56). Hierin staat dat verzorgingsplaatsen circa elke 20 kilometer

Samenvatting	Reactie
	beschikbaar moeten zijn. De bestaande verzorgingsplaatsen Broerdijk ten noorden van De Koggen en Middelsloot ten zuiden van De Koggen, voldoen aan deze beleidsregel. Voor parkeervoorzieningen, zoals de Koggen, geldt deze eis niet. Uit de kennisgeving volgt echter wel dat parkeervoorzieningen een nuttige functie vervullen om parkeerdruk langs rijkswegen op te vangen. Uit gesprekken met onder meer TLN/EVO is duidelijk geworden dat er problemen worden voorzien t.a.v. de parkeerdruk op de nabij gelegen verzorgingsplaatsen. Om dit te voorkomen is besloten het aantal parkeervoorzieningen op de bestaande verzorgingsplaatsen Broerdijk en Middelsloot uit te breiden. Dit wordt in de vervolgfase verder uitgewerkt. Tot slot, met het vervallen van De Koggen is ook sprake van aantoonbaar positieve effecten. Omdat er niet langer sprake is van in- en uitvoegend verkeer geeft dit op de A7 minder verstoring wat gunstig is voor de verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid. En ook de omgeving – in het bijzonder woonwijk de Grote Waal - profiteert omdat er minder geluidsoverlast zal worden ervaren. Al met al zijn er diverse technische en inpassingstechnische bezwaren aan het kunnen instandhouden van De Koggen. Dit ligt ook aan de basis van het besluit De Koggen te laten vervallen. Dat er ook sprake is van positieve effecten zoals het minimaliseren van hinder naar de omgeving wordt als een belangrijke pre beschouwd. Deze overwegingen zijn 12 november 2018 ook gedeeld en besproken met insprekers.

4.26 Zienswijze 26 – Gemeente Wormerland

Samenvatting	Reactie
De gemeente Wormerland onderschrijft het belang van een goede bereikbaarheid van haar gemeente in de Metropoolregio Amsterdam.	Hartelijk dank, dit wordt voor kennisgeving aangenomen.

Samenvatting	Reactie
Inspreker is positief over de keuze van de Corridorstudie om ook de andere modaliteiten dan de auto te stimuleren.	
26.1 Participatie Inspreker verzoekt de verdere uitwerking van de verbreding van de A7 naar 2x3 ter hoogte van Wijdewormer in goed overleg met burgers, ondernemers en de gemeente af te stemmen voor een goede inpassing, en hiervoor in overleg met de gemeente een participatie- en communicatietraject op te zetten.	Uiteraard zal ook in de planuitwerking overleg en afstemming plaatsvinden met de gemeenten en belanghebbenden. Zie ook paragraaf 3.7.
26.2 Sluipverkeer Inspreker verwacht de komende jaren een toename van sluipverkeer op de Zuiderweg, zoals ook in het PlanMER staat. De inspreker verzoekt om in overleg met de gemeente Wormerland verkeers- en snelheidsbeperkende maatregelen te nemen om de overlast voor de bewoners en ondernemers langs deze wegen te voorkomen.	Anders dan inspreker suggereert staat in het PlanMER, als ook in het achtergrondrapport "Doelbereik", dat er sprake is van slechts een zeer beperkt effect op de Zuiderweg. Tevens is er een spitsafsluiting op de Munnikdijkweg richting Zuiderweg, zodat er per saldo ook geen effect resteert. Los van het feit dat de gemeente zelf verantwoordelijk is voor een vlotte en veilige doorstroming op haar wegen, geeft het onderzoek ook geen aanleiding voor aanvullende maatregelen.
26.3 Snelfietsroute De inspreker spreekt zijn zorg uit over het gebruik van de Zuiderweg als snelfietsroute. Dit lijkt de inspreker onveilig gezien de vele erfontsluitingen in combinatie met landbouwverkeer en schoolgaande kinderen. De inspreker verzoekt om de snelfietsroute bijvoorbeeld parallel langs de A7 of de Zuiderringdijk aan te leggen. Daarnaast verzoekt de inspreker om in overleg met de gemeente Wormerland te bepalen hoe de snelfietsroute naadloos kan aansluiten op de fietsroutes in Wormer.	Zie voor beantwoording paragraaf 3.4.
26.4 Agrarisch verkeer Inspreker vraagt de parallelweg aan de oostzijde van het Noordhollandsch Kanaal toegankelijk te houden voor agrarisch verkeer.	De parallelweg is primair een maatregel bedoeld om een verbinding te leggen tussen de twee halve aansluitingen. Net als in de huidige situatie is het niet toegestaan dat agrarisch verkeer gebruik maakt van de aansluitingen op het hoofdwegennet. Dit uitgangspunt is ook van toepassing op de toekomstige parallelweg die de halve aansluitingen met elkaar verbind.

Samenvatting	Reactie
26.5 Leefmilieu, geluid, luchtkwaliteit Inspreker geeft aan dat in het plangebied in totaal een afname is van het aantal geluidgehinderden en slaapgestoorden. Op de Zuiderweg en in de kern van Neck wordt een toename van verkeer verwacht. De inspreker verzoekt om inzichtelijk te maken met welke waarde het aantal geluidgehinderden zal toenemen. De inspreker verzoekt om vanuit regionaal verband te kijken naar de verschillende activiteiten die ook een effect hebben op de luchtkwaliteit.	In het PlanMER is voor ieder alternatief onderzocht welke milieueffecten er zijn te verwachten. Hierbij is nog geen rekening gehouden met eventuele geluidsmaatregelen. Wel is aangeduid waar mogelijke knelpunten zijn te verwachten. Deze aanpak heeft tot doel een zo objectief mogelijke vergelijking te kunnen maken van de effecten van de verschillende alternatieven. In de planuitwerking wordt voor het gekozen voorkeursalternatief een meer gedetailleerd geluidsonderzoek uitgevoerd, inclusief geluidmaatregelen. Er is daarmee geen sprake meer van 'geluidgehinderden', maar van effecten op adresniveau. Zie ook paragraaf 3.3.
26.6 Natura-2000 en stikstofdepositie De inspreker mist de effecten van het project op het Natura 2000-gebied Wormer- en Jisperveld. De inspreker verzoekt voor het bepalen van passende projectspecifieke maatregelen intensief met de gemeente Wormerland samen te werken.	De effecten op het Natura 2000-gebied Wormer- en Jisperveld zijn beschreven en beoordeeld bij deelgebied Zaanstreek (zie hoofdstuk 9 van het milieueffectrapport). Deze effectbeschrijving en –beoordeling volstaat ook voor deelgebied Purmerend/Waterland. Voor de beoordeling van de projectbijdrage van stikstof ligt een nadere opgave die in het vervolgfase van het onderzoek opgepakt wordt. De gemeente Wormerland zal in deze fase van onderzoek betrokken worden.
26.7 Distelverordening De inspreker verzoekt om bij het onderhoud van de A7 uitvoering te geven aan de distelverordening van gemeente Wormerland die is vastgesteld voor het hele grondgebied van Wormerland.	Dit verzoek is doorgegeven aan Rijkswaterstaat.

4.27 Zienswijze 27 – Provincie Noord-Holland

Samenvatting	Reactie
Inspreker geeft aan de ontwerpstructuurvisie als een goede uitwerking van de afspraken die Rijk en regio hebben gemaakt in het bestuurlijk overleg MIRT van 22 november 2018 om te komen tot een gezamenlijk multimodaal mobiliteitspakket.	Hartelijk dank, dit wordt voor kennisgeving aangenomen.

Inspreker hoopt in het najaar van dit jaar een bestuursovereenkomst aan te gaan om het pakket verder uit te werken en te realiseren. De inspreker ziet, naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State over het PAS, een projectspecifieke passende beoordeling graag tegemoet.	Voor de beoordeling van de projectbijdrage van stikstofdepositie zal een nieuwe beoordeling bij de stukken worden gevoegd. Zie ook paragraaf 3.2.
---	---

4.28

Zienswijze 28

Samenvatting	Reactie
De insprekers hebben ernstig bezwaar tegen de voorgenomen verbreding van de A7 in de richting van de woonwijk De Nieuwe Tuinderij vanwege de verwachte extra overlast en verarming van het uitzicht. De inspreker maakt zich ernstig zorgen of er voldoende oog is voor de hoofddoelstelling 'aantrekkelijke leefomgeving' en ambitie 'rekening houden met, en waar mogelijk versterken van landschappelijke, natuurlijke en cultuurhistorische waarden'. Insprekers vragen: ▪ Een adequate en optimale geluidsdemping (zowel qua wegdek als fysieke geluidafscherming) als onlosmakelijk onderdeel van de verbreding van de A7; ▪ Geluidswering die tevens een substantiële bijdrage levert aan de vermindering van de verspreiding van fijnstof. Hierin wegen we mee dat in de nabijheid een basisschool gevestigd is; ▪ Een geluidscherm dat past bij de status van Werelderfgoed; ▪ Het in stand houden van de huidige hoge bomenrijen; ▪ Indien kap van (een gedeelte) van deze bomenrij noodzakelijk is dient men zich te houden aan de herplantingsplicht.	Met het toevoegen van extra capaciteit aan de A7 wordt meer gebruik gemaakt van de hoofdweg. Dit is niet alleen bedoeld om de huidige files op te lossen, maar ook om het sluipverkeer dat als gevolg van deze files gebruik maakt van het onderliggende wegennet weer terug te krijgen op de A7. Per saldo levert dit in het projectgebied ook een afname van het aantal gehinderden waarmee ook wordt bijgedragen aan de projectdoelstelling zorg te dragen voor een aantrekkelijke leefomgeving. Dit laat onverlet dat er lokaal meer hinder en overlast kan worden ervaren, mits dit binnen de wettelijke kaders blijft. Uit de geluidsberekeningen in het PlanMER volgt dat er per saldo sprake is van een gering effect en dat er geen geluidproductieplafonds lijken te worden overschreden. Een soortgelijk effect is terug te zien als het gaat om luchtverontreiniging. Dit is met name ook het gevolg van de snelheidsverlaging van 120 km/uur naar 100 km/uur. Deze verlaging van snelheid compenseert grotendeels de verkeerstoename. Tijdens de planuitwerking wordt een meer gedetailleerd akoestisch onderzoek uitgevoerd. Uit dit vervolgonderzoek zal moeten blijken of de effecten binnen de wettelijke kaders blijven. Zo niet, dan wordt op basis van de vigerende wet- en regelgeving gekeken of mitigerende maatregelen noodzakelijk zijn. In de Gebiedsgerichte Inpassingsvisie worden verschillende suggesties gedaan voor de toepassing van geluidsschermen die rekening houden met het groene karakter en de status van

Samenvatting	Reactie
	het gebied. In de planuitwerking zal meer in detail worden ingegaan op de vormgeving van de schermen en het materiaalgebruik. De door inspreker ingebrachte suggestie zal hierin worden betrokken. Voor wat betreft de uitstoot van fijnstof is in het PlanMER berekend dat er per saldo sprake zou zijn van een marginaal effect (een lichte afname van de uitstoot). De reden hiervoor ligt in de snelheidsverlaging van 120 km/uur naar 100 km/uur. Deze compenseert grotendeels de toename van het wegverkeer. Overigens voldoet de concentratie fijnstof na de wegaanpassingen in het gehele onderzoeksgebied aan de wettelijke grenswaarden. Tot slot, wat betreft de door inspreker genoemde bomenrij is het streven deze opnieuw aan te planten. Zie hiervoor ook de "Gebiedsgerichte Inpassingsvisie". De uitwerking hiervan zal plaatsvinden in de planuitwerking. Zie verder ook paragraaf 3.3.

4.29 Zienswijze 29 – VNO-NCW mede namens TLN en Evofenedex

Samenvatting	Reactie
De insprekers zijn blij dat er een mooi pakket aan multimodale maatregelen ligt waarin de insprekers veel oplossingen zien voor de knelpunten in de Corridor. Ook zijn de insprekers verheugd dat ook voor de regio buiten de Metropoolregio Amsterdam een start wordt gemaakt met een werkgeversaanpak. Ook wordt staand beleid als bouwen bij OV knooppunten toegejuicht. Insprekers verzoeken om het infra-netwerk aan de Noordwestkant Amsterdam af en robuust te maken. Om OV een volwaardig alternatief voor de auto te laten zijn, bevelen de insprekers aan om investeringen in het OV niet alleen te baseren op de huidige reizigersvraag, maar eerst nieuw aanbod te creëren, dan volgt de vraag vanzelf.	Hartelijk dank, dit wordt voor kennisgeving aangenomen De minister is van mening dat met de keuze voor het voorkeursalternatief wordt voldaan aan het verzoek van insprekers. Daarbij zal in de planuitwerking blijvend aandacht zijn voor nieuwe ontwikkelingen in het gebied en wordt waar nodig opnieuw afgewogen of en welke impact deze ontwikkelingen hebben op het infra-netwerk. In het kader van de verkenning is overeengekomen een werkgroep te starten die

Samenvatting	Reactie
	tot doel heeft een ontwikkelpad uit te werken op het vlak van ruimtelijke ordening, wonen, economie, bereikbaarheid op en rond stationslocaties langs de Hoornse Lijn, in goede afstemming met de dienstregeling op de Hoornse Lijn. In dit kader zal onder meer aandacht worden besteed aan de woon-werkverkeer balans en het verminderen van de eenzijdige spits, flankerend beleid en de uitwerking van de 'First and last mile'. Op deze wijze moet het ook mogelijk worden gemaakt een zo sluitend mogelijke business case voor vervoerders te creëren. Voor meer informatie wordt verwezen naar de Bestuursovereenkomst CAH.

4.30

Zienswijze 30

Samenvatting	Reactie
Insprekers onderschrijven de hoofddoelstelling en ambities. De insprekers zijn (nog) niet volledig gerust op behoud van een aantrekkelijke leefomgeving bij uitvoering van een verbreding van de A7 volgens voorgenomen variant A. Deze variant zou volgens inspreker een zeer ingrijpende impact op de landschappelijke en natuurlijke waarden hebben, en komt dicht bij de woningen te liggen. Dit is volgens insprekers onverenigbaar met de hoofddoelstelling. Daarnaast zijn er een paar onduidelijkheden voor de insprekers: - De insprekers vinden het onduidelijk of de geluidswanden, zoals nu aanwezig langs de A7, in het nieuwe ontwerp terugkomen. Aangezien de A7 dichterbij komt te liggen, achten insprekers het minimaal op hetzelfde niveau houden van het geluidsniveau op zijn plaats. - De insprekers vinden het onduidelijk of de nu aanwezige (hoge) bomen die de A7 afschermen, in het nieuwe ontwerp terugkomen. Aangezien de A7 dichterbij komt te liggen, zien insprekers graag	In het PlanMER is specifiek gekeken naar de impact op het natuur en landschap. Op grond hiervan is geconcludeerd dat deze effecten beperkt zijn. Dat wil niet zeggen dat er geen verder aandachtspunten zijn. Zie ook paragraaf 3.2. Ook zullen er in de planuitwerking nog nadere uitwerkingen volgen ten aanzien van maatregelen op het gebied van bijvoorbeeld geluid en inpassing. Dat de weg dicht bij de woningen komt te liggen is naar oordeel van de minister niet onverenigbaar met de projectdoelstelling. Per saldo blijkt uit het PlanMER een winst ten aanzien van bereikbaarheid en milieu. Hierbij is in het PlanMER ook nog geen rekening gehouden met (wettelijke) mitigerende en/of compenserende maatregelen. Dit laat onverlet dat er lokaal meer hinder en overlast kan worden ervaren, mits dit binnen de wettelijke kaders blijft. Voor wat betreft de door inspreker aangegeven onduidelijkheden, het volgende:

Samenvatting	Reactie
een minimale vergelijkbare hoeveelheid en kwaliteit van bomen terug.	Het huidige scherm moet als gevolg van de wegbreiding worden verplaatst. In de geluidsberekeningen in het PlanMER is vooralsnog uitgegaan van een gelijkwaardig scherm. Op basis van de geluidsberekeningen uit het PlanMER blijkt vooralsnog dat er geen geluidproductieplafonds worden overschreden. Dit is grotendeels te verklaren uit het feit op dit traject sprake is van een snelheidsverlaging van nu nog 120 km/uur naar 100 km/uur. Dit compenseert grotendeels de verkeerstoename. Zie ook het achtergrondrapport “Milieu”, paragraaf 3.7. Tijdens de planstudie wordt een meer gedetailleerd geluidsonderzoek uitgevoerd, dit onderzoek zal definitief uitsluitsel moeten geven over het wel of niet overschrijden van de geluidproductieplafonds. Indien het geval dan zal worden bekeken welke aanvullende geluidsmaatregelen moeten worden genomen om aan de wettelijke vereisten te voldoen. Voor wat betreft de door inspreker genoemde bomenrij is het streven deze opnieuw aan te planten. Zie hiervoor ook de “Gebiedsgerichte Inpassingsvisie”. Deze uitwerking zal tijdens de planstudie plaatsvinden middels een op te stellen Landschapsplan. Bomencompensatie heeft echter wel ontwikkeltijd nodig. Het is onmogelijk om volgroeide bomen terug te planten, maar op termijn zal de jongere aanplant zich ook ontwikkelen tot volwaardige houtopstanden. Als onderdeel van de planuitwerking wordt een compensatieplan opgesteld. Hierin wordt er op gelet dat de terug te planten bomen van dezelfde kwaliteit zijn als de bomen die gekapt worden en worden ook eisen gesteld aan stamdiktes. Daarnaast moet herbeplanting die niet is aangeslagen weer vervangen worden. Zo moet worden gegarandeerd dat het te kappen areaal wordt terug geplant met een goede kwaliteit.

4.31

Zienswijze 31

Samenvatting	Reactie
De insprekers zijn over het algemeen overtuigd van het nut van een aanpassing	Hartelijk dank, dit wordt voor kennisgeving aangenomen

Samenvatting	Reactie
van de Corridor Amsterdam-Hoorn. Ook is er begrip voor de keuze voor alternatief 5a, zoals deze wordt uitgelegd in de Ontwerpstructuurvisie (117-394186).	
Insprekers stellen een alternatief ontwerp voor de verbreding van de A7 bij afrit 5, zodat het bestaande viaduct en het talud in stand kunnen worden gehouden en aanwezige woningen gespaard kunnen blijven. De insprekers geven aan geen voorstander te zijn van een eventuele damwand. Insprekers vinden het niet verstandig om een ontsluitingsweg tussen de Zuiderweg en de Zuidoostijk verder te onderzoeken als optimalisatie. Dit is één van de optimalisaties uit de Ontwerpnoot Purmerend. Insprekers vragen deze uit te sluiten van de scope.	De bestaande brug over het Noordhollandsch Kanaal kan gehandhaafd worden indien de vluchtstrook op de brug, zoals in de bestaande situatie, achterwege blijft. Door het vervallen van de weefvakken is er op de brug ruimte om de 3^e rijstrook te realiseren. Het is ook hierdoor dat er geen sprake is van de sloop van woningen. Hier is op dit moment geen sprake van. De genoemde aansluiting van het Kolkpad op de Zuidoostijk is een initiatief van de gemeente Beemster. Indien de gemeente deze verbinding daadwerkelijk gaat realiseren, is het voor dit project een uitgangspunt. Op dit moment is dit nog niet duidelijk.

4.32

Zienswijze 32

Samenvatting	Reactie
32.1 A7 aansluiting 5 De inspreker maakt zich zorgen over de effecten van het verplaatsen/verwijderen van de aansluiting 5 richting Amsterdam. De inspreker voorziet dat dit geluidsoverlast gaat geven omdat deze parallelweg buiten de geluidschermen gaat vallen. Ook verwacht de inspreker dat er problemen met de doorstroming zullen ontstaan op het onderliggend wegnnet.	De eerste effecten op de geluidbelasting door het realiseren van de parallelweg zijn inzichtelijk gemaakt. De locatie van het geluidscherm in de toekomstige situatie is op dit moment nog niet bekend. Dit wordt nader uitgewerkt in de volgende fase van het project (de planuitwerking). Ook de effecten op het onderliggend wegnnet zijn onderzocht. Er zijn geen knelpunten in de doorstroming op het onderliggend wegnnet voorzien. Voor meer informatie wordt verwezen naar de achtergrondrapportage Doelbereik.
32.2 Geluid Inspreker maakt zich zorgen over de toename van geluidsoverlast als gevolg van de verbreding van de A7, met name ter hoogte van het viaduct over het Noordhollandsch Kanaal en toeleidende wegen.	Voor beantwoording zie paragraaf 3.3.

Samenvatting	Reactie
De inspreker is van mening dat dit een aanpassing van de geluidschermen vraagt in hoogte en mogelijk ook in vorm/materiaal. De inspreker vraagt zich af of de A7 van Purmerend-Noord tot net voorbij Purmerend-Zuid niet ondergronds gerealiseerd zou kunnen worden.	Het ondertunnelen van de A7 ter hoogte van Purmerend heeft geen aantoonbaar effect op de bereikbaarheid en is zeer kostbaar. Door Rijk en regio is daarom besloten om deze niet verder uit te werken in deze studie.
32.3 Fiets/loopbrug Inspreker vindt dat met het verdwijnen van de fiets/loopbrug van de Volgerweg een goede fiets- en wandelverbinding verloren gaat. De inspreker hoopt dat hiervoor een passende oplossing komt.	Uitgangspunt is dat bestaande verbindingen zoveel mogelijk worden gehandhaafd, zo dus ook de fiets- en wandelverbinding waar inspreker naar verwijst. Deze verbinding gaat dus niet verloren. De bestaande fiets/loopbrug zal als gevolg van de wegverbreding wel moeten worden gesloopt. De reden hiervoor is dat de steunpunten van het viaduct na verbreding van de A7 letterlijk in de weg komen te staan. In de Gebiedsgerichte Inpassingsvisie is als suggestie opgenomen een nieuw fiets- en wandelviaduct. Op verzoek van de gemeenten Beemster en Purmerend zal in de planstudie echter ook worden gekeken naar alternatieve wijzen waarop deze verbinding kan worden hersteld.
32.4 Aanpassingen openbaar vervoer Inspreker verwacht geen verbeteringen als gevolg van nu voorgestelde openbaar vervoer aanpassingen, en problemen in de toekomst. Inspreker denkt dat het busvervoer tussen Purmerend en Amsterdam de aantallen reizigers niet optimaal kan verwerken en constateert dat geen verbetering plaatsvindt in intensiteit op opstapmogelijkheid bij de treinverbinding Purmerend - Amsterdam. De inspreker is van mening dat een hogere frequentie van de treinverbinding nodig is. Of zelfs het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Hoorn.	De in deze corridorstudie onderzochte OV maatregelen hebben voornamelijk betrekking op het door NS aangeboden treinproduct op de Hoornse lijn. Het regionale busnetwerk, uitgevoerd door EBS en Connexxion, functioneert volgens de meeste stakeholders, erg goed. Wel is er een mogelijke vervoervraag tussen Purmerend en Zaanstad (Noord). Aan de Vervoerregio Amsterdam, verantwoordelijk voor het busvervoer in het VRA gebied, is gevraagd nadere studie hiernaar te verrichten. Voor de Noord/Zuidlijn zie paragraaf 3.4.

4.33 Zienswijze 33

Samenvatting	Reactie
Inspreker heeft als tip voor een betere verbinding met Zaanstad een beter fietspad. Het valt de inspreker op dat, fietsend van Krommenie naar Amsterdam, vrijwel overal een mooi geasfalteerd fietspad ligt, behalve bij Zaandam zelf.	De fietsroute die wordt geschetst is geen onderdeel van de scope van deze verkenning. Wel is het zo dat maatregelen die nodig zijn om de kwaliteit van fietsroutes te verhogen binnen de bebouwde kom in het algemeen meer voorbereidingstijd vergen en ook moeilijk realiseerbaar zijn. We hebben de tip doorgegeven aan gemeente Zaanstad.

4.34 Zienswijze 34

Samenvatting	Reactie
De inspreker geeft aan dat een deel van de oplossing zou kunnen liggen bij de inwoners van Zaanstad, die ook in Zaanstad werken. Inspreker geeft aan zelf vaak met de auto te gaan omdat hij mobiel moet zijn voor werk. Terwijl met de fiets het kantoor bijna even snel of sneller bereikt kan worden. Een Zaans eBike plan (lease, huurkoop o.i.d.) zou wellicht een oplossing kunnen zijn om meer mensen binnen Zaanstad (en wellicht naar werkplekken daarbuiten) op de fiets te krijgen en zo de verkeersdruk tussen de A9 en de A8 te verminderen	Deze suggestie past binnen de zogenoemde werkgeversaankpak. Dit zijn maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement. Ze zijn onderdeel van de bestuursovereenkomst: er is budget gereserveerd voor maatregelen, zoals bijvoorbeeld spitsmijden en fietsstimulering.

4.35 Zienswijze 35 – Beemster Polder Partij

Samenvatting	Reactie
35.1 Algemeen Naar het inzicht van de inspreker is een volledige herdefinitie van de huidige MIRT Verkenning noodzakelijk om niet weer binnen de kortste keren met een overbelast wegennet te zitten. Inspreker stelt dat alleen met onderstaande aanbevelingen ook de overige doelen op het onderliggende wegennet, leefbaarheid en veiligheid worden gehaald.	De MIRT-verkenning Corridorstudie Amsterdam - Hoorn kenmerkt zich door een brede aanpak. Zo is voor het oplossen van verkeersknelpunten niet alleen gekeken naar maatregelen op en aan de weg, maar zijn samen met de betrokken overheden, NS en ProRail ook de mogelijkheden verkend voor slimme combinaties met openbaar vervoer, fiets en mobiliteitsmanagement. De Minister is samen met de betrokken partners van mening dat het gekozen voorkeursalternatief recht doet aan de gestelde projectdoelstellingen.

Samenvatting	Reactie
	Over de corridor als totaal is sprake van een verbetering van de bereikbaarheid en wordt per saldo ook winst behaald als het gaat om de leefbaarheid en veiligheid. Dit laat onverlet dat er lokaal sprake kan zijn negatieve effecten. Voor zover daarbij sprake is overschrijding van wettelijke normen worden deze gemitigeerd dan wel gecompenseerd. Op welke wijze wordt nader uitgewerkt in de planstudie.
35.2 PAS Inspreker geeft aan dat de recente uitspraak van de Raad van State omtrent de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) en de gevolgen voor de woningbouwopgave door de Woon-deal tussen de minister Binnenlandse zaken en de Metropoolregio Amsterdam niet of onvoldoende meegewogen bij het toetsen van alle doelstellingen van de MIRT Verkenning en de daar uit voortkomende maatregelen	Voor de wijze waarop in de MIRT-verkenning rekening is gehouden met de recente uitspraak van de Raad van State omtrent het PAS, wordt verwezen naar paragraaf 3.2. In iedere MIRT Verkenning wordt geanticipeerd op toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. Dit gebeurt op verschillende wijzen. Voor zover er sprake is van vastgestelde planologische plannen (zoals bijvoorbeeld bestemmingsplannen met nieuwe woon- en werklocaties) zijn deze verwerkt in de verkeersmodellen, ook al zijn deze planologische plannen nog niet gerealiseerd. Deze verkeersmodellen zijn ook gebruikt voor het bepalen van de milieueffecten. In andere gevallen is wel sprake van duidelijke opgaven - maar zijn deze nog niet altijd voldoende uitgewerkt in planologische plannen of besluiten of is nog onduidelijk waar deze opgaven gerealiseerd gaan worden. In MIRT-verkenningen wordt dan vaak gebruik gemaakt van gevoeligheidsanalyses om zo het effect in te schatten op de bereikbaarheid en het milieu. Enkele voorbeelden van deze in het PlanMER opgenomen gevoeligheidsanalyses hebben betrekking op Havenstad Amsterdam en Maak.Zaanstad. Op deze wijze is grotendeels geanticipeerd op de afspraken in het kader van de door inspreker aangehaalde Woondeal. In deze Woondeal is overeengekomen dat het Rijk en de Metropoolregio Amsterdam (MRA) een langjarige samenwerking aangaan om het woningtekort terug te dringen en te zorgen voor structureel voldoende betaalbaar woningaanbod. Tot 2025 kan de regio er met de inzet van het Rijk ruim 100.000 woningen bijbouwen. Door de minister van Binnenlandse Zaken wordt € 2 miljoen wordt

Samenvatting	Reactie
	bijgedragen aan het maatregelenpakket Corridor Amsterdam-Hoorn (CAH) specifiek bedoeld om de ontwikkeling en versnelling van de woningbouwlocaties langs de Hoornse Lijn, te weten de stationsgebieden Zaandam, Zaandam Kogerveld en Purmerend te versnellen. De borging en nadere uitwerking van deze afspraken is ook opgenomen in de Bestuursovereenkomst CAH. In de afweging en besluitvorming is dus wel degelijk ook de Woondeal betrokken. De praktijk is dat veel ruimtelijke opgaven of steeds concreter worden of aan bijstelling onderhevig zijn. Het is ook daarom dat in de komende planuitwerking gebruikt wordt gemaakt van de op dat moment meest actuele verkeersmodellen met daarin verwerkt de meest recente inzichten op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling. Indien hier aanleiding voor is zal ook opnieuw gebruik worden gemaakt van gevoeligheidsanalyses.
35.3 Metroverbinding Inspreker geeft aan dat een uitbreiding van het OV net met metroverbindingen tussen Amsterdam-Purmerend (-Hoorn), Amsterdam- Zaandam ook onderdeel zou moeten zijn van de studie.	Zie paragraaf 3.4.
35.4 Geluid Inspreker maakt zich zorgen over de toename van verkeersbewegingen en het nu reeds overschrijden van wettelijke geluidsnormen. Inspreker stelt in dat kader specifiek het kunstwerk over het Noordhollandsch Kanaal aan de orde. Inspreker vraagt om het aanbrengen van aarden wallen of geluidswallen aan weerszijde van de A7.	Zie paragraaf 3.3. Voor wat betreft het kunstwerk over het Noordhollandsch Kanaal geldt dat deze integraal onderdeel uitmaakt van de planuitwerking en dat in die fase een nauwkeurig geluidsonderzoek wordt uitgevoerd op basis waarvan passende maatregelen worden getroffen. Dit geldt ook voor overige eventuele maatregelen langs de A7 om de geluidbelasting te beperken.
35.5 Werelderfgoed Inspreker vraagt om te zoeken naar de oorspronkelijke verbindingen in de droogmakerij en eerder aangerichte schade te herstellen. Bijvoorbeeld door het tracé dieper aan te leggen en door de bocht bij Purmerend recht te trekken.	Bij de vaststelling van de beide werelderfgoederen in de jaren negentig was er reeds sprake van een bestaande A7. Met de toekenning van de status van werelderfgoed is dus ook rekening gehouden met de ligging van de A7. Het is niet zo dat met de toekenning van de status is beoogd de situatie zoals deze in de 17^e

Samenvatting	Reactie
	eeuw was ten tijde van de aanleg van de Droogmakerij Beemster dan wel de Stelling van Amsterdam in de 19^e eeuw, te reconstrueren. Wel is beoogd dat de kernkwaliteiten op basis waarvan de status is toegekend, worden behouden. De betrokken overheden dienen bij plannen die mogelijke consequenties kunnen hebben op deze kernkwaliteiten, hier ook rekening mee te houden. Het is ook daarom dat er een Heritage Impact Assessment (HIA) is uitgevoerd. Deze methodiek is ontwikkeld door de aan UNESCO gelieerde adviesorganisatie ICOMOS. De insteek van deze methodiek is te komen tot een objectieve beoordeling van de mate van aantasting ten gevolge van ontwikkelingen, zoals die van uitbreiding van de A7, op de werelderfgoederen. Uit de HIA volgt dat de effecten van de uitbreiding van de A7 op basis van het bestaand tracé neutraal zijn. Het is ook daarom dat er geen aanleiding is een verdiepte ligging of rechtekking te onderzoeken.
35.6 Fiets- en loopbrug Volgerweg Inspreker beveelt het maken van een fiets/voetgangerstunnel aan ter vervanging van de huidige fiets/voetgangersbrug ter hoogte van de Volgerweg.	In de Gebiedsgerichte Inpassingsvisie is als suggestie opgenomen een nieuw fiets- en wandelviaduct. Op verzoek van de gemeenten Beemster en Purmerend zal in de planstudie echter ook worden gekeken naar alternatieve wijzen waarop deze verbinding kan worden hersteld. De suggestie van inspreker zal hierin worden meegenomen.
35.7 Overige verkeersmaatregelen Inspreker verzoekt om maatregelen om de aantrekkende verkeersdruk op de Purmerenderweg in Beemster te beheersen en een veilige route voor fietsers mede mogelijk te maken. Daarnaast vraagt inspreker om het adequaat regelen van het agrarisch verkeer over de circulatieroute.	Met de verbreding van de A7 wordt de doorstroming op de A7 sterk verbeterd. Dit heeft tot gevolg dat (sluip)verkeer dat nu nog het onderliggende wegennet gebruikt om de files op de A7 te vermijden, weer meer gebruik gaat maken van de A7. Dit positieve effect blijkt ook uit de verkeersanalyses (zie hiervoor ook paragraaf 7.2 in het achtergrondrapport "Doelbereik"). Per saldo levert dit een positieve bijdrage aan de verkeersdruk en de verkeersveiligheid op de Purmerenderweg. Het zijn echter de gemeenten die verantwoordelijk zijn voor een vlotte en veilige afwikkeling op hun eigen wegennet. Het is ook daarom dat de inspreker ten aanzien van de ingebrachte maatregelen wordt geadviseerd

Samenvatting	Reactie
	contact op te nemen met de betreffende gemeente.

4.36

Zienswijze 36

Samenvatting	Reactie
36.1 Algemeen Inspreker geeft aan dat de prioriteit meer moet liggen bij openbaar vervoer en fiets, en is van mening dat dit hier te beperkt is gedaan. Inspreker geeft aan dat gezien de uitspraak van de Raad van State over de PAS het zeer goed mogelijk is dat het nu benoemde voorkeurs tracé zal worden afgekeurd. Er is zeer veel verbetering mogelijk in het OV, waarmee hier duidelijk een alternatief is voor de wegbreiding. Inspreker merkt hierbij op dat de ruimte in en rond Amsterdam zeer schaars is en OV een veel ruimte efficiëntere manier van transport is dan de auto.	De MIRT-verkenning Corridorstudie Amsterdam - Hoorn kenmerkt zich door een brede aanpak. Zo is voor het oplossen van de verkeersknelpunten niet alleen gekeken naar maatregelen op en aan de weg, maar zijn samen met de betrokken overheden, NS en ProRail ook de mogelijkheden verkend voor slimme combinaties met openbaar vervoer, fiets en mobiliteitsmanagement. Uit de verkeerskundige analyses (zie hiervoor ook het achtergrondrapport "Doelbereik") blijkt dat deze maatregelen alleen onvoldoende zijn om de knelpunten op de weg op te lossen, zodat investeringen in de weginfrastructuur noodzakelijk blijven. Voor meer toelichting op de wijze waarop het openbaar vervoer is meegenomen in de MIRT-verkenning en welke verdere bestuurlijke afspraken naar aanleiding hiervan zijn gemaakt, wordt verwezen naar paragraaf 3.4. Voor wat betreft de opmerking van inspreker inzake het PAS wordt verwezen naar de reactie in paragraaf 3.2.
36.2 Spoor Over de Hoornse lijn wordt in de stukken aangegeven dat er nu in het algemeen een robuust en betrouwbaar product is. Inspreker geeft aan dat het wellicht robuust en betrouwbaar is, maar het is geen aantrekkelijk product, omdat de verbinding vertraagd is.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar paragraaf 3.4.
36.3 OV-pakket Inspreker is van mening dat er prima alternatieven op het spoor zijn die niet complexer zijn dan op de weg. Waar de situatie in feite ook complex is, immers van knooppunt Zaandam naar en op de ring A10 spelen ook veel meer vervoersstromen mee.	Anders dan bij een weg zit de complexiteit van het spoor niet alleen in de infrastructuur (de rails), maar ook in de dienstregeling. Hiermee onderscheidt het spoor zich qua complexiteit in belangrijke mate van de weg.

Samenvatting	Reactie
Inspreker is van mening dat dit daarom geen goede onderbouwing is.	Het spoornetwerk in en rond Amsterdam is al zwaarbelast. In diverse studies wordt daarom ook onderzoek gedaan naar de wijze waarop de grote toename van reizigers het beste kan worden verwerkt (onder meer bereikbaarheid Schiphol, Zuidas, Samen Bouwen aan Bereikbaarheid en OV Toekomstbeeld). Hierbij wordt ook gekeken naar nieuwe ontwikkelingen op het gebied van bijvoorbeeld lightrail en nieuwe veiligheidssystemen om zo de capaciteit op het spoor te verruimen. De Hoornse lijn vormt slechts één onderdeel van dit grote en complexe netwerk zodat het ook belangrijk is dat investeringen in deze lijn nauwgezet worden afgestemd met de andere ontwikkelingen in dit netwerk. Vanwege het feit dat er ook meerdere knelpunten zijn in het spoornetwerk moeten er ook prioriteiten worden gesteld. Het is ook daarom dat er meer tijd nodig is om een juiste afweging te maken. Zie verder ook paragraaf 3.4.
36.4 Alternatieve maatregelen Inspreker geeft alternatieve maatregelen aan die de bereikbaarheid kunnen verbeteren en daarnaast de uitstoot van CO2 en stikstof niet zullen doen groeien, maar juist verminderen. Het budget van de verkenning en ook van de A8-A9 moet hier volgens de inspreker voor worden gebruikt. Verdubbeling Hoorn – Kersenboogerd – Enkhuizen Volgens inspreker zorgt de verdubbeling voor een flinke reistijdverkortung Hoorn – Enkhuizen, en kan dit tegen relatief geringe kosten, omdat met grond en bouw in het verleden hier al rekening mee is gehouden. Daarnaast verlengen van perrons op de stations tussen Hoorn en Enkhuizen om het mogelijk te maken om met 12 bakken te rijden. Hiervoor zou de overweg tussen de perrons bij station Hoorn moeten verdwijnen. ----- Versnelling Hoorn - Heerhugowaard De huidige baanvaknelheid van dit traject is 100 km/uur. Dit zou naar 120/130 of 140 km/uur kunnen.	De verdubbeling van het spoor tussen Hoorn-Kersenboogerd en Enkhuizen alsmede de perronverlenging op het station Hoorn zijn in deze MIRT-verkenning afgevalen. De eerste maatregel is gezien de verwachte baten geen kosteneffectieve investering. De tweede maatregel is voorgelegd aan NS. Zij zien op grond van het huidige en te verwachten toekomstige aanbod geen aanleiding om langere IC-treinen in te zetten. ----- Dit voorstel valt buiten de (geografische) scope van de MIRT Verkenning Corridorstudie Amsterdam – Hoorn.

Samenvatting	Reactie
----- Nieuw station Onderzoek van station Oosthuizen voor de sprinter met een P+R om de Zeevang goed te bedienen. -----	----- Voor de beantwoording zie paragraaf 3.4. -----
Treinen Met de nieuwe infrastructuur kan gelijk ook de verbinding tussen Enkhuizen – Hoorn en de verbinding richting Alkmaar en de sprinterstations van Purmerend en Zaandam worden verbeterd. Daarnaast een trein meer aan het eind van de dag doordeweeks richting Enkhuizen, en een extra spits IC Enkhuizen – Amsterdam -----	----- Voor de beantwoording zie paragraaf 3.4. -----
Amsterdam – Den Helder ▪ Verdubbeling Schagen – Den Helder. Hierdoor kan ook versnelling plaatsvinden, al zal deze minder zijn dan op Enkhuizen – Hoorn. ▪ Van 2 naar 4 sporen: Zaandam – Uitgeest of door tot Alkmaar. ▪ Spitsstreinen naar Schagen kunnen verlengd worden naar Den Helder. Enkele speciale spits en strand IC's Den Helder – Schagen - Alkmaar- Amsterdam Centraal als verlenging IC Amsterdam - Köln die samen met de ICE Amsterdam - Frankfurt en verder in de toekomst een halfuurdienst kan vormen op de HSL-Oost. In het kader van meer treinen, minder vliegen. -----	----- Deze voorstellen vallen buiten de geografische scope van de MIRT Verkenning Amsterdam – Hoorn. Het is wel zo dat in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) reeds maatregelen voorzien zijn op de corridor Amsterdam – Alkmaar. Deze volstaan om de reizigersgroei tot 2030 op te vangen conform de NMCA 2017² (De Nationale Markt en Capaciteitsanalyse brengt de potentiële bereikbaarheidsopgaven voor de lange termijn in beeld. Het gaat hierbij om wegen, vaarwegen, spoorwegen en het regionaal openbaar vervoer). Zie voor meer informatie over PHS de site https://www.prorail.nl/programma-hoogfrequent-spoorvervoer -----
IC Bus (100 km/uur) Inspreker geeft aan dat op lange trajecten die niet of niet op korte termijn een spoorverbinding hebben is het voor de bereikbaarheid belangrijk om in te zetten op comfortabele 100 km/uur bussen. Specifiek gaat het om de trajecten Enkhuizen – Lelystad en Hoorn – Den Helder -----	----- Dit voorstel valt buiten de (geografische) scope van de MIRT Verkenning Amsterdam – Hoorn -----

² <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2017/05/01/nationale-markt-en-capaciteitsanalyse-2017-nmca>

Samenvatting	Reactie
A7 snelheid Inspreker stelt voor om de snelheid op de A7 te verlagen naar 100 km/uur.	Uitgangspunt is dat zoveel mogelijk wordt uitgegaan van de maximaal toegestane snelheid van 130 km/uur. Uitzonderingen hierop zijn die trajectdelen waar op grond van het ontwerp en/of verkeersveiligheid sprake is van een aangepaste snelheid naar 100 km/uur. Dit is het geval tussen de aansluitingen Hoorn Noord en Avenhorn wanneer de spitsstrook is geopend. Op het wegvak Purmerend Noord - Purmerend Zuid wordt de snelheid permanent teruggebracht naar 100 km/uur. Dit is een gevolg van de "krappe" boog. Zie voor meer toelichting ook het rapport "Advies- & afwegingsnotitie variantenstudie Purmerend". Tot slot, als gevolg van de vernietiging van het PAS kan niet worden uitgesloten dat in de planstudie wordt voorgesteld om wanneer daar aanleiding voor is de snelheid ook op andere trajecten te verlagen om zo effecten op natuur te mitigeren. Zie ook paragraaf 3.2.
----- Metro N52 Inspreker stelt voor om metrolijn 52 naar Purmerend, Edam-Volendam door te trekken. Mogelijk met een ringlijn: Route Noord–Broek in Waterland–Monnikendam–Volendam– Edam–Purmerend–IJpendam–Noord.	----- Voor de beantwoording zie paragraaf 3.4.
----- Kwadijkerbocht Op dit moment moet de IC bij Kwadijk remmen. Mocht extra tijdswinst gewenst zijn, dan is het een optie deze bocht uit te vlakken.	----- Dit voorstel valt buiten de (geografische) scope van de MIRT Verkenning Amsterdam – Hoorn.
----- Spoorboog Amsterdam Lelylaan – Amsterdam Zuid Mogelijke maatregel om ook IC Alkmaar – Amsterdam Zuid aan te bieden. Dit is vooral van belang voor de A9 en A10. -----	----- Dit voorstel valt buiten de (geografische) scope van de MIRT Verkenning Amsterdam – Hoorn. -----

Samenvatting	Reactie
Spoor Hoorn – Medemblik Na invoering van andere maatregelen rond Hoorn is het zaak te onderzoeken of er nog meer verschuiving naar OV mogelijk is met extra maatregelen. Bijvoorbeeld stimuleren verbinding Hoorn – Wognum of hele lijn naar Medemblik. Hierbij dient wel rekening te worden gehouden met de belangen van de stoomtram. Een nieuw P+R-terrein bij Wognum wordt dan ook mogelijk.	Dit voorstel valt buiten de (geografische) scope van de MIRT Verkenning Amsterdam – Hoorn.

4.37

Zienswijze 37

Samenvatting	Reactie
37.1 Algemeen Insprekers keuren de ontwerpstructuurvisie integraal af om verschillende redenen die hieronder verder toegelicht worden.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.
37.2 Geluid Inspreker verwacht een grote toename van geluidsoverlast en geeft aan dat op voorhand extra maatregelen tegen geluidsoverlast moeten worden genomen. De grote (extra) geluidsoverlast die het plan gaat geven, beïnvloedt de woonkwaliteit en de waarde van de woning van de inspreker onterecht negatief, als geen afdoende maatregelen worden getroffen. De inspreker stelt daarom als minimale inpassingseis dat Rijkswaterstaat langs de westkant van de A8 ter hoogte van Zuidoostbeemster geluidswallen of –schermen plaatst van tenminste 6 meter hoogte. Dat doet ook recht aan de inpassingsvisie. Inspreker geeft aan ook een rol te kunnen spelen in realisatie waardoor het doelmatigheidscriterium hier geen belemmering vormt. Inspreker vindt het verre van aannemelijk dat een snelweg die naar 150% verbreed wordt, evenveel geluid produceert als de maximumsnelheid slechts 16,7% lager wordt	In de fase van een verkenning worden alleen die effecten in beeld gebracht die onderscheidend kunnen zijn in de vergelijking van alternatieven, in dit geval de combipakketten, maar ook de situatie bij 'niets doen' (de autonome ontwikkeling). Deze vergelijking wordt meegewogen in het bepalen van het voorkeursalternatief. Het PlanMER dient hierbij ter onderbouwing van de afweging en locatie van de activiteiten en maatregelen. De diepgang van de effectbeschrijving is hierbij gericht op: ▪ het inzichtelijk maken van de verschillen in de effecten; ▪ het maken van een keuze tussen de alternatieven en varianten; ▪ het in kaart brengen van aandachtspunten bij de verdere uitwerking; ▪ het in beeld brengen van het nut en de noodzaak van mitigerende (verzachtende) maatregelen of compenserende maatregelen. Voor het uitgevoerde geluidsonderzoek is het in het kader van deze verkenning dus allereerst relevant of de onderzochte alternatieven onderscheidende effecten hebben (meer of minder geluid dan in de situatie bij niets doen) en of deze effecten op basis van de wettelijke kaders naar verwachting ook te mitigeren of te compenseren zijn. Het PlanMER geeft hier voldoende antwoord op.

Samenvatting	Reactie
De concrete onderliggende cijfers en berekeningen over het geluidseffect ter plaatse aan de westkant van de A7 zijn in dat licht ook niet bijgesloten. Ook wordt er over deze enorme toename niet gesproken. Inspreker geeft daarbij aan dat dit niet controleerbaar is. Inspreker geeft aan de vraag ook aan Rijkswaterstaat gesteld te hebben en als antwoord te hebben gekregen dat door een bredere snelweg minder gebruik zal worden gemaakt van het onderliggende wegennet waardoor de totale geluidsoverlast afneemt. Inspreker geeft aan dat het effect ter plaatse juist bovenmatig toeneemt, maar door het onderzoek een groter gebied te laten beslaan, het totale effect afneemt totdat dit geneutraliseerd wordt. Inspreker vindt dit een absurde redenatie. Evenmin komt volgens inspreker aan de orde dat de geluidsnormen ter plaatse al worden overschreden. Rijkswaterstaat heeft mondeling aangegeven dat dit in een latere fase aan de orde komt. Inspreker betwijfelt dit. Door permanente maatregelen (verbreding naar 150%) te mixen met niet-permanente maatregelen (verlaging naar 100 km/uur) rechtvaardigt Rijkswaterstaat de conclusie dat het geluid niet of nauwelijks toeneemt. Los van de mogelijkheid dat een volgend kabinet deze genoemde snelheidsverlaging weer kan herzien.	Inspreker geeft aan zijn bedenkingen te hebben bij de uitkomsten, namelijk dat het negatief effect van de toename van het aantal auto's grotendeels teniet wordt gedaan door de snelheidsverlaging naar 100 km/uur, zodat er naar verwachting ook geen sprake is van de overschrijding van de GPP's. Het uitgevoerd onderzoek heeft plaatsgevonden door een gerenommeerd onderzoeksbureau. Hierbij voldoet het onderzoek aan alle voorgeschreven rekenmethodieken en is gebruik gemaakt van een hiervoor passend en breed geaccepteerd geluidsmodel. Het is ook daarom dat er niet wordt getwijfeld aan de uitkomsten van het onderzoek. Ook het advies van de Commissie van de m.e.r. geeft hiervoor geen aanleiding. Na de Voorkeursbeslissing wordt de planuitwerking gestart. In die fase is nog maar sprake van één alternatief: het voorkeursalternatief. Voor dit voorkeursalternatief volgt in de planuitwerking een meer gedetailleerd akoestisch onderzoek, waarin ook expliciet de geluidbelasting op de gevels van woningen wordt betrokken. Uit dit vervolgonderzoek zal moeten blijken of de effecten binnen de wettelijke kaders blijven. Zo niet, dan wordt op basis van de vigerende wet- en regelgeving gekeken of mitigerende maatregelen noodzakelijk zijn. In deze fase is het daarom nog te prematuur om eisen te stellen aan de aard en omvang van maatregelen. Voor wat betreft het aanbod van inspreker om een rol te spelen in de realisatie wordt hier in de vervolgfase graag gebruik van gemaakt. Inspreker geeft verder aan dat de controleerbaarheid onvoldoende is. In de achtergrondrapporten is zoveel mogelijk aangegeven van welke uitgangspunten, bronnen en gegevens gebruik is gemaakt. Het is helaas niet mogelijk om ook het model ter inzage te leggen. Om het model en de verwerkte modeldata te kunnen lezen en inzien, is specialistische software nodig. Inspreker merkt terecht op dat in zijn situatie sprake is van een zogenaamde saneringswoning, dit wil zeggen dat er in het verleden al is vastgesteld dat er sprake is van een te hoge geluidsbelasting op zijn woning. Voor het

Samenvatting	Reactie
	oplossen van deze situaties is het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG) verantwoordelijk. Het MJPG stelt voor deze situaties saneringsplannen op. In deze saneringsplannen wordt aangegeven of en zo ja op welke manier sprake is van het treffen van maatregelen. In deze MIRT-verkenning is aangenomen dat deze saneringen ten tijde van de uitvoering gerealiseerd zijn. In de praktijk kan het echter voorkomen dat deze sanering via MJPG in de tijd wordt 'ingehaald' door projecten. In de Wet milieubeheer is daarom ook de verplichting opgenomen dat bij wijziging van de geluidproductieplafonds tevens de sanering wordt opgelost indien voor dat betreffende wegvak nog geen saneringsplan is vastgesteld. In dat geval wordt deze sanering en eventueel te treffen maatregelen meegenomen in het akoestisch onderzoek van het project (er wordt dan gesproken van een gekoppelde sanering). Of dit in het geval van inspreker ook het geval is, hangt dus enerzijds af van de beschikbaarheid van het saneringsplan en anderzijds van de uitkomsten van het nog uit te voeren akoestisch onderzoek in het kader van de planuitwerking. Voor wat betreft de planning van de door MJPG op te stellen saneringsplannen wordt verwezen naar de site: https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/projecten/overzicht/meerjarenprogramma-geluidsanering-mjpg-aanpak-geluidsoverlast-woningen/planning-per-geluidsaneringsplan/index.aspx Tot slot, heeft inspreker zijn twijfels ten aanzien van de houdbaarheid van de permanente snelheidsverlaging. Deze snelheidsverlaging komt niet zomaar uit de lucht vallen. De snelheidsverlaging is een gevolg van de "krappe" boog tussen de aansluitingen Zuidoostbeemster en Purmerend Zuid. Zie voor meer toelichting het rapport "Advies- & afwegingsnotitie variantenstudie Purmerend". Voor een eventuele toekomstige snelheidsverhoging zou opnieuw een (verkeers)besluit moeten worden genomen. Hierin dient niet alleen te worden gekeken naar de geluidseffecten, maar zal ook gemotiveerd moeten worden dat deze snelheidsverhoging niet leidt tot een afname van de verkeersveiligheid. Dit wordt niet reëel geacht.

Samenvatting	Reactie
37.3 Betrouwbaarheid databronnen en rapportage en controleerbaarheid De door Rijkswaterstaat gebruikte bronnen zijn onjuist en onvolledig door uit te gaan van de beschikbare gegevens. Volgens de inspreker is sprake van manipulatie zodat de gedane onderzoeken en rapportages niet legitiem zijn. De structuurvisie die op basis van deze onderzoeken is opgesteld heeft daarom ook geen bestaansrecht noch legitimiteit. Specifiek noemt de inspreker in dit verband de Heritage Impact Analyse (HIA). Volgens inspreker is de HIA onvolledig, onjuist en manipulatief in kaart gebracht.	De Minister herkent zich niet in de constatering dat de gebruikte bronnen onjuist en onvolledig zouden zijn. De Minister neemt daarnaast afstand van de stelling van inspreker dat sprake is van manipulatie, waardoor de uitgevoerde onderzoeken niet legitiem zouden zijn. Dit blijkt ook niet uit het uitgebrachte advies van de Commissie voor de m.e.r.. De HIA is uitgevoerd door een hierin gespecialiseerd en ervaren gerenommeerd bureau. De HIA is uitgevoerd overeenkomstig de methodiek zoals deze is ontwikkeld door de aan UNESCO gelieerde adviesorganisatie ICOMOS. Bij de totstandkoming is tevens de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) betrokken geweest. Het RCE is binnen Nederland verantwoordelijk voor de uitvoering van het Nederlandse werelderfgoedbeleid. Er is derhalve ook geen enkele reden om aan te nemen dat de HIA onvolledig en onjuist is.
37.4 Geluidsanering Doordat de brongegevens online niet worden verstrekt, heeft de inspreker deze zelf opgevraagd. Voorts heeft de inspreker Bureau Sanering Verkeerslawaaï (BSV) benaderd. Het adres van de inspreker bleek op een verouderde saneringslijst te staan. De inspreker heeft een beroep op de Wet Openbaarheid van Bestuur gedaan en de actuele saneringslijsten ontvangen. De inspreker is van mening dat deze lijsten onjuist zijn en vindt het kwalijk dat deze gegevens gebruikt zijn voor de ontwerpstructuurvisie.	Het project heeft geen invloed op de saneringsstatus van uw woning, dan wel de hiervoor gebruikte gegevens en data. Zoals in het antwoord onder 37.2 al vermeld is het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPg) verantwoordelijk voor de sanering. Het MJPg stelt voor deze situaties saneringsplannen op. Indien u het niet eens bent met het saneringsplan dan wel de hiervoor gebruikte gegevens en data, dan kunt u een zienswijze indienen op het saneringsplan. Voor de planning van de saneringsplannen wordt u verwezen naar de site: https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/projectenoverzicht/meerjarenprogramma-geluidsanering-mjpg-aanpak-geluidoverlast-woningen/planning-per-geluidsaneringsplan/index.aspx Indien de sanering onderdeel gaat uitmaken van de planuitwerking, kunt u een zienswijze indienen op het Ontwerp Tracébesluit.

4.38

Zienswijze 38

Samenvatting	Reactie
Inspreker geeft de voorkeur aan variant B voor de verbreding bij Purmerend in plaats van de voorgenen variant A. Variant A leidt volgens inspreker ertoe dat vrachtwagens extra rotondes moeten passeren, dat voor vertraging en overlast voor overig verkeer zorgt. Omrijden is vanuit kosten en duurzaamheid niet automatisch een goede optie. Inspreker vraagt zich af of alle voor- en nadelen van de varianten voor alle belanghebbenden goed beschouwd zijn. Inspreker vindt dat de volgende twee zaken moeten worden meegenomen: Verkeersdrukke onderliggend wegnnet De inspreker is van mening dat ten onrechte wordt gesteld dat bij variant B ook aan de zuidzijde een extra strook nodig zou zijn. In de ogen van de inspreker is er bij variant B geen extra verkeersdrukke onder het viaduct bij afrit 4 van west naar oost, en dus ook geen noodzaak voor deze extra strook . Dit laat volgens inspreker overigens onverlet dat verbreding van het onderliggende wegnnet met een extra viaduct wel degelijk een optie is. Kosten Volgens de inspreker is een onjuiste en onvolledige inschatting van kosten in relatie tot variant A gemaakt. Gesteld wordt dat gebruik kan worden gemaakt van de reeds aanwezige fundering voor de verbreding van het viaduct over het Noordhollandsch Kanaal. Inspreker geeft aan dat hergebruik niet zonder meer mogelijk is, omdat normen en regelgeving op het vlak van funderingsconstructies de laatste 40 jaar zijn gewijzigd. Het is aannemelijk dat deze fundering moet worden aangepast of opnieuw moet worden gerealiseerd. Dan zijn extra parallelstroken of extra verbreding redelijk eenvoudig te realiseren en hoeft geen inbreuk te worden gemaakt op Werelderfgoed.	Variant B is afgevalen, omdat deze slecht scoort op oplossend vermogen. Tussen aansluitingen 5 en 6 loopt de A7 vol. Op basis van toetsing aan diverse indicatoren, waaronder doorstroming en impact op het (cultuurhistorisch waardevolle) landschap, is de keuze voor variant A bij Purmerend gemaakt. Deze variant scoorde het meest positief en kan rekenen op draagvlak bij de betrokken gemeenten. In alle varianten is vooralsnog geen sprake van extra capaciteit onder het viaduct van de A7 bij afrit 4. De verbinding is in de tekeningen zichtbaar gemaakt, omdat deze relevant zijn voor de structuur (geeft de principe-oplossing weer / de verbindingen die er moeten zijn, maar zegt nog niets over de capaciteit hiervan. Er is in de kostenraming (SSK-raming) nog geen rekening gehouden met hergebruik van bestaande fundering aan de oostzijde. Het gaat hier immers om een beperkt voordeel (alleen steunpunten aan buitenzijde beschikbaar). Er is derhalve een nieuw kunstwerk geraamd. Bedoeld voordeel van variant B t.o.v. variant A in geval er geen hergebruik mogelijk is, is dus niet aan de orde. In de planuitwerking zal hier nog nader naar gekeken worden (is hergebruik mogelijk en is hier nog een kostenvoordeel haalbaar); hierbij zal dan ook zeker rekening gehouden worden met nieuwe normen en regelgeving m.b.t. funderingsconstructies. Het is niet mogelijk het viaduct over het kanaal breder te maken: het opschuiven van de rijbaan in de richting Purmerend (naar het oosten) ter plaatse van het Noordhollandsch Kanaal, betekent vervolgens een wegaanpassing over een

Samenvatting	Reactie
	veel grotere lengte, hetgeen een grote impact heeft op het ontwerp en de inpassing. NB kosten zijn niet bepalend geweest bij de uiteindelijke variantkeuze. Het oplossend vermogen (betere doorstroming) is een zwaarwegend en onderscheidend element geweest bij deze keuze.
38.3 Aanvullende ontsluiting Zuiderweg Inspreker geeft aan dat de optimalisatie rondom de afslag Purmerend-Zuidoostbeemster, met een aanvullende ontsluiting vanaf de Zuiderweg, geen toegevoegde waarde te zien, hoewel gemeente Beemster zou hebben gesteld dat dit in het belang van de inspreker zou zijn. Bij een andere variant is dit mogelijk anders.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.

4.39 Zienswijze 39 – LTO Noord afdeling Groot Waterland

Samenvatting	Reactie
39.1 Algemeen Inspreker geeft aan in grote lijnen voorstander van een betere doorstroming op deze belangrijke verkeersader. De voorgestelde maatregelen kunnen dus in de meeste gevallen op instemming rekenen.	Hartelijk dank, voor kennisgeving aangenomen.
39.2 Zuiderweg Inspreker geeft aan wel moeite te hebben met het voornemen om de Zuiderweg in de Wijdewormer tot snelfietspad te bestemmen. De Zuiderweg is een weg voor bestemmingsverkeer voor de aanwonenden. Het bijzondere van de Zuiderweg is dat bij verschillende bedrijven een deel van het weiland zich aan de overkant van de weg bevindt. Het betekent dat er regelmatig begeleid koeien op de weg lopen op naar de weide te worden gebracht en weer opgehaald worden om gemolken te worden. Een ander punt van zorg is de combinatie tussen brede landbouwvoertuigen (trekkers	Voor beantwoording zie paragraaf 3.4.

Samenvatting	Reactie
en machines) en snelle fietsen op deze betrekkelijk smalle weg. De inspreker denkt dat het een beter alternatief is om het bestaande toeristische fietspad tussen het Wormerpad in Purmerland en Zaandam te verbreden. Dit sluit iets beter aan in Zaandam op de bestaande infrastructuur, is korter, kent vrijwel geen aanwonenden en kent veel minder medegebruik van agrarisch verkeer.	Hartelijk dank voor deze suggestie, deze wordt meegegeven aan de werkgroep fiets.

4.40 Zienswijze 40 – Belangengroep Stop geluidsoverlast A7 Grote Waal

Samenvatting	Reactie
40.1 Algemeen Insprekers vinden dat de ontwerpstructuurvisie onzorgvuldig voorbereid is en van onvoldoende motivering is voorzien. De inspreker verzoekt dan ook de ontwerpstructuurvisie zoals deze nu voorligt, niet in deze vorm vast te stellen als definitieve structuurvisie.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.
40.2 Periode terinzagelegging De inspreker geeft aan uiterst teleurgesteld te zijn in de keuze die de minister heeft gemaakt om deze omvangrijke en complexe ontwerpstructuurvisie tijdens de vakantieperiode ter inzage te leggen.	De terinzagelegging heeft om te beginnen voldaan aan de wettelijke vereisten. Op grond van de Algemene wet bestuursrecht zijn er ook geen belemmeringen tegen het ter inzage leggen in een vakantieperiode. Er is wel naar gestreefd deze overlap tot een minimum te beperken, zodat maar een deel van de termijn in de vakantieperiode zou vallen. Alhoewel dit helaas nooit helemaal is uit te sluiten, wordt toegezegd om bij toekomstige terinzageleggingen in het kader van de planuitwerking overlap met vakantieperioden tot een minimum te beperken.
40.3 Aantrekkelijke leefomgeving Inspreker deelt de doelstelling 'zorgen voor een aantrekkelijke leefomgeving' zoals in het startdocument van de MIRT Verkenning is opgenomen. Inspreker geeft aan dat de A7 op dit moment niet zorgt voor een aantrekkelijke leefomgeving omdat er sprake is van ernstige geluidshinder bij bewoners van de Grote Waal. In de ontwerpstructuurvisie wordt volgens inspreker onvoldoende rekening met	In de fase van een verkenning worden alleen die effecten in beeld gebracht die onderscheidend kunnen zijn in de vergelijking van alternatieven, in dit geval de combipakketten, maar ook de situatie bij 'niets doen' (de autonome ontwikkeling). Deze vergelijking wordt meegewogen in het bepalen van het voorkeursalternatief. Het PlanMER dient hierbij ter onderbouwing van de afweging en locatie van

Samenvatting	Reactie
geluidhinder gehouden en geen maatregelen voorgesteld om de geluidshinder te beperken of terug te dringen.	de activiteiten en maatregelen. De diepgang van de effectbeschrijving is hierbij gericht op: ▪ het inzichtelijk maken van de verschillen in de effecten; ▪ het maken van een keuze tussen de alternatieven en varianten; ▪ het in kaart brengen van aandachtspunten bij de verdere uitwerking; ▪ het in beeld brengen van het nut en de noodzaak van mitigerende (verzachtende) maatregelen of compenserende maatregelen. Voor het uitgevoerd geluidsonderzoek is het in het kader van deze verkenning allereerst relevant of de onderzochte alternatieven onderscheidende effecten hebben (meer of minder geluid dan in de situatie bij niets doen) en of deze effecten op basis van de wettelijke kaders naar verwachting ook te mitigeren of te compenseren zijn. Het PlanMER geeft hier voldoende antwoord op. Na de Voorkeursbeslissing wordt de planuitwerking gestart. In deze fase is nog maar sprake van één alternatief: het voorkeursalternatief. Voor dit voorkeursalternatief wordt een meer gedetailleerd akoestisch onderzoek uitgevoerd, waarbij ook expliciet de geluidbelasting op de gevels van woningen wordt betrokken. Uit dit vervolgonderzoek zal moeten blijken of de effecten wel of niet binnen de wettelijke kaders blijven. Zo niet, dan wordt op basis van de vigerende wet- en regelgeving gekeken of mitigerende maatregelen noodzakelijk zijn. Onderdeel van de planuitwerking is dat er voor het gekozen voorkeursalternatief ook opnieuw een m.e.r.- procedure wordt doorlopen. Hiervoor wordt dan een ProjectMER opgesteld.
40.4 Aantal geluidgehinderden De inspreker wijst er op dat de bewoners van de woonwijk Grote Waal ernstige en in toenemende mate geluidshinder ervaren van de snelweg A7. In de ontwerpstructuurvisie wordt onvoldoende rekening gehouden met de geluidshinder en er worden geen maatregelen voorgesteld. De inspreker verzoekt om nogmaals serieus te onderzoeken of er aanvullende geluidwerende maatregelen langs de A7 kunnen worden getroffen.	Voor het antwoord op deze zienswijze wordt verwezen naar het antwoord bij 40.3. Hieruit volgt dat het door de inspreker gevraagde onderzoek wordt uitgevoerd in het kader van de nog te starten planuitwerking.

Samenvatting	Reactie
Combipakket 5a leidt volgens het onderzoek tot een afname van het aantal geluidgehinderden. Op lokaal niveau kan het aantal geluidgehinderden toenemen. De meetgegevens die worden gebruikt om dit te bepalen zijn volgens de inspreker niet juist. Er is onvoldoende en onjuist onderzocht of het aantal geluidgehinderden toe- of afneemt. De insprekers willen bovenstaande punten graag verder verduidelijken.	Ten behoeve van het bepalen van de geluidseffecten en het aantal gehinderden wordt gebruikt gemaakt van rekenmodellen. De reden dat er niet wordt gemeten is dat de geluidseffecten worden bepaald voor een toekomstige situatie. De toekomst is niet te meten, zodat per definitie gebruik gemaakt moet worden van rekenmodellen die de toekomstige situatie kunnen voorspellen. Het onderzoek voldoet aan alle voorgeschreven rekenmethodieken en voor wat betreft het model is ook gebruik gemaakt van een hiervoor passend en breed geaccepteerd geluidsmodel. Het is ook daarom dat er niet wordt getwijfeld aan de uitkomsten van het onderzoek. Ook het advies van de Commissie van de m.e.r. geeft hiervoor geen aanleiding. Het aantal gehinderden is in beeld gebracht voor het gehele onderzoeksgebied. De reden hiervoor is dat er een objectieve vergelijking moet worden gemaakt wat de verschillen zijn tussen de combipakketten voor het totale studiegebied. Aangezien er in het deelgebied Hoorn geen verschillen zitten in de te verkiezen oplossing (in alle combipakketten is sprake van spitstroken) zou dit geen onderscheidende informatie geven. Vervolgens is middels rekenpunten in de deelgebieden gekeken wat de meer lokaal te verwachten effecten zijn. Tijdens de verkenning is er al frequent overleg geweest met de belangengroep. Dit zal tijdens de planuitwerking worden gecontinueerd.
40.5 Geluidsonderzoek Hoorn De gemeente Hoorn laat een onafhankelijk geluidsonderzoek uitvoeren. Alhoewel dit onderzoek nog niet is afgerond, geven deze actuele gegevens wel een goed beeld van de geluidswaarden op een aantal strategisch gekozen plekken in de Grote Waal. Tot nu toe blijkt dat de gegevens die gehanteerd worden in de onderzoeken van de Corridor Amsterdam-Hoorn afwijken van de gegevens uit het door de gemeente Hoorn uitgevoerde geluidsonderzoek. De geluidsbelasting die wordt gemeten in het onderzoek van de gemeente Hoorn komt hoger uit dan de gegevens die worden gehanteerd in het onderzoek voor de Corridor Amsterdam-Hoorn. De inspreker is	Rijkswaterstaat heeft kennisgenomen van de inhoud van het onderzoek. Dit onderzoek betreft een continue geluidsmeting op een 3-tal meetpunten in de wijk Grote Waal in de maanden mei, juni en juli 2019. Het onderzoek is 5 november 2019 door de gemeente en het uitvoerend ingenieursbureau toegelicht in het bijzijn van zowel de belangengroep als vertegenwoordigers van Rijkswaterstaat. Het onderzoek geeft de minister geen aanleiding te twijfelen aan de correctheid van het akoestisch onderzoek, zoals dit is uitgevoerd in de verkenning. De beide onderzoeken kunnen ook niet vergeleken worden.

Samenvatting	Reactie
van mening dat het verschil uit de verschillende onderzoeken moet worden verklaard. Het is voor de inspreker niet na te gaan of de gegevens van het geluidsonderzoek van de Corridor Amsterdam – Hoorn correct zijn, maar bij de minste twijfel moet dit door de minister onderzocht worden. De inspreker zou het verstandig vinden om het geluidsonderzoek van de gemeente Hoorn af te wachten en de uitkomsten van dit onderzoek te betrekken in de ontwerpstructuurvisie en alle opvolgende besluitvorming. Zo lang er geen verklaring is voor het verschil tussen beide onderzoeken, verzoekt de inspreker met klem om nu niet te kiezen voor Combipakket 5. Als blijkt dat de geluidbelasting in de Grote Waal hoger is dan tot nu toe wordt aangenomen, verzoekt de inspreker om aanvullende geluidwerende maatregelen te nemen en deze op te nemen in de ontwerpstructuurvisie.	Allereerst omdat de door de gemeente uitgevoerde metingen zijn gebaseerd op de huidige situatie en de berekeningen in de MIRT-verkenning toezien op een toekomstige en nog niet gerealiseerde situatie. Ten tweede brengen de metingen de totale geluidsbelasting in beeld, de MIRT-verkenning alleen de effecten van de A7. Het is zowel om bovenstaande redenen en vanwege de onder 40.4 genoemde argumenten dat dit onderzoek ook geen rol kan spelen in de afweging van de geluidsmaatregelen. Dat laat onverlet dat het onderzoek niet op andere manieren kan worden ingezet. Mocht uit de planuitwerking blijken dat er sprake is van de overschrijding van geluidproductieplafonds en schermen wettelijk noodzakelijk zijn, dan kunnen de inzichten uit het onderzoek mogelijk wel bijdragen aan het optimaliseren (ligging, hoogte, etc.) van deze schermen.
40.6 Gebiedsgerichte inpassing Het is voor de inspreker onbegrijpelijk dat sprake moet zijn van zichtbaarheid van de A7 voor de weggebruikers en de omwonenden. De inspreker pleit voor een maximale afscherming van de A7 bij Hoorn door adequate hoge geluidschermen. Hiermee wordt qua landschappelijke inpassing voldaan aan de in Nederland gangbare inpassing van snelwegen. Op pagina 127 wordt beschreven dat in de inpassingsvisie aarden wallen zijn voorzien langs de A7 bij Hoorn. Juist als de uitgangspunten uit de gebiedsgerichte inpassing worden gevolgd en er wordt aangesloten bij de gangbare landschappelijke inpassing van snelwegen in Nederland in stedelijk gebied, zou er langs de A7 bij Hoorn sprake moeten zijn van het plaatsen van hoge geluidswallen.	Dat er sprake moet zijn van de zichtbaarheid van de A7 voor de weggebruiker en de omwonenden, is een misverstand. Dit is daarnaast geen algemeen uitgangspunt in de opgestelde Gebiedsgerichte Inpassingsvisie. In de Gebiedsgerichte Inpassingsvisie zijn verschillende analyses gemaakt van de huidige ruimtelijke kwaliteit van de A7 en de directe omgeving. Hier komt een grote variatie aan landschappen uit naar voren. Delen hiervan kenmerken zich inderdaad door openheid en weidse uitzichten. Bijvoorbeeld het traject tussen Avenhorn en Purmerend Noord. Bij de inpassing van de A7 wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met deze ruimtelijke kwaliteit. In Hoorn is sprake van een meer divers beeld. Het gebied ten westen van de A7 kenmerkt zich grotendeels nog als een open en weids landschap. Het deel ten oosten van de A7 is echter een gebied dat een meer stedelijk karakter heeft. Hier is ook sprake van verschillende verschijningsvormen van geluidswerende voorzieningen, zowel schermen als grondwallen. Ter plaatse van de Grote Waal is sprake van een grotendeels groene uitstraling met een grondwal. Deze grondwal wordt ter plaatse van parkeerplaats De Koggen lokaal onderbroken.

Samenvatting	Reactie
	Met de realisatie van de spitsstrook kan parkeervoorziening De Koggen niet gehandhaafd blijven en zal de overgebleven restruimte moeten worden heringericht. In de gelijktijdig met de structuurvisie verschenen Bestuursovereenkomst CAH is nader gespecificeerd welke onderdelen van de Gebiedsgerichte Inpassingsvisie verder worden uitgewerkt. Beoogd is het doortrekken (vervolmaken) van de bestaande grondwal ter plaatse van de vervallen parkeerplaats. Dit wordt als onderdeel van de planuitwerking nader uitgewerkt in een Landschapsplan.
40.7 Snelheid naar 100 km/uur De inspreker constateert dat sinds de snelheid op de A7 bij Hoorn is verhoogd naar 130 km/uur, de ervaren geluidsoverlast is toegenomen. De inspreker verzoekt om de verlaging van de maximumsnelheid naar 100 km/uur te onderzoeken en te overwegen.	Onderdeel van het voorkeursbesluit is de aanleg van spitsstroken tussen de aansluitingen Hoorn Noord en Avenhorn. Tijdens de openstelling van deze spitsstroken geldt op de drukste periode van de dag een maximumsnelheid van 100 km/uur. Hiermee wordt naar oordeel van de minister ook tegemoetgekomen aan het verzoek van inspreker. Buiten de spits blijft echter wel de maximumsnelheid gelden van 130 km/uur. Dit zou alleen nog kunnen wijzigingen als snelheidsverlaging vanuit natuurwetgeving noodzakelijk blijkt. Zie voor meer informatie hierover paragraaf 3.2.
40.8 Spitsstroken moeten leiden tot geluidwerende maatregelen Het is voor de inspreker onbegrijpelijk dat de aanleg van spitsstroken kan leiden tot een verlaging van de geluidsoverlast. De aanleg van een spitsstrook moet volgens de inspreker leiden tot de aanleg van een geluidscherm om te voldoen aan de vigerende wetgeving en om zo de toenemende geluidsoverlast van de A7 tegen te gaan.	Uit de geluidsberekeningen in het PlanMER volgt dat er per saldo sprake is van een gering effect en dat er geen geluidproductieplafonds lijken te worden overschreden. Dit is het gevolg van de snelheidsverlaging van 130 km/uur naar 100 km/uur tijdens de openstelling van de spitsstroken. Deze verlaging van snelheid compenseert grotendeels de verkeerstoename. Tijdens de planuitwerking wordt een meer gedetailleerd onderzoek uitgevoerd en zal definitief moeten blijken of er wel of geen overschrijdingen volgen van de geluidproductieplafonds. Op basis van de nu uitgevoerde berekeningen is de verwachting overigens wel dat wanneer dit toch het geval zou zijn dat dit eerder met stiller asfalt kan worden opgelost dan met schermen.
40.9 Hoogte huidige geluidschermen In het document 'achtergrondrapport milieu' wordt berekend of de geluidsbelasting toe- of afneemt. Echter, er wordt in de bijlage	Helaas waren de website en daarmee ook viewer als gevolg van een storing tijdelijk niet bereikbaar.

Samenvatting	Reactie
verwezen naar de website en viewer op http://www.corridoramsterdamhoorn.nl/. Deze was voor de inspreker onvindbaar, waardoor het onmogelijk was om na te gaan of de gehanteerde gegevens juist zijn.	De viewer staat echter nog steeds online: https://www.corridoramsterdamhoorn.nl. Mocht u naar aanleiding van het bekijken hiervan nog vragen hebben, dan kunt u altijd contact opnemen met Rijkswaterstaat.
40.10 Aanpassing Venneweg De inspreker stelt een aanpassing van het huidige wegprofiel voor waarin een verlegging van de Venneweg onontbeerlijk is. Dan kan ook een geluidswal worden meegenomen. Volgens onderstaande afbeelding zou een mogelijke herinrichting van de A7 en de Venneweg plaats kunnen vinden. De voorgestelde aanpassing leidt voor de bewoners van de Grote Waal tot een goed woon- en leefklimaat, met minimale geluidshinder. Noot van de redactie: inspreker heeft bij haar zienswijze een afbeelding toegevoegd van de wijze waarop verlegging van de Venneweg zou kunnen worden uitgevoerd.	Dit voorstel is in de gesprekken met belangengroep eerder geopperd. Echter, het verleggen van de Venneweg is geen onderdeel van de MIRT-verkenning. Het Rijk is daarnaast niet de beheerder van de Venneweg. Het draagt niet bij aan de bereikbaarheid van de regio, wat de primaire doelstelling is van de studie. Dat laat onverlet dat van deze maatregel een gunstig effect op de wijk zal uitgaan. Op grond van de huidige inzichten, zoals die volgen uit het PlanMER, zijn de effecten echter gering. Mocht echter blijken uit het vervolgonderzoek dat er alsnog overschrijdingen worden verwacht van de geluidproductieplafonds, dan ligt het eerder voor de hand dat deze worden opgelost met stiller asfalt en/of geluidsschermen c.q. -wallen, direct langs de A7.
40.11 Sluiting verzorgingsplaats De Koggen De inspreker is blij met de toezegging tot de sluiting van de verzorgingsplaats De Koggen. De inspreker verneemt graag wanneer de sluiting van verzorgingsplaats 'De Koggen' geëffectueerd wordt. Verder wil de inspreker vragen om bij sluiting van de verzorgingsplaats ook de "geluidsluis" die wordt gevormd door de huidige toegangsweg af te sluiten totdat een definitieve geluidswering is gerealiseerd.	In principe loopt de sluiting van parkeerplaats De Koggen mee in de realisatieplanning van de Corridorstudie. Dit wil zeggen start realisatie niet eerder dan 2023. Er is de belangengroep toegezegd te kijken naar een eventuele versnelling. Hier is Rijkswaterstaat over in gesprek met de belangengroep. Voordat echter een versnelling kan worden gerealiseerd dienen er eerst nog wel een passende oplossingen te worden gevonden voor de huidige gebruikers van de parkeerplaats. Hierbij moet onder meer gedacht worden aan het compenseren van het aantal parkeerplaatsen voor vrachtwagens elders. Mogelijkheden hiervoor liggen in het uitbreiden van de parkeervoorzieningen op de verzorgingsplaatsen Middelsloot en Broerdijk.

4.41 Zienswijze 41 – Vogelbeschermingswacht Zaanstreek

Samenvatting	Reactie
De inspreker geeft aan dat nagenoeg alle aandachtspunten in de zienswijze van 2017 in het voorkeursalternatief zijn meegenomen.	Dat is fijn te lezen. Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. Inspreker noemt vervolgens terechte aandachtspunten die inderdaad in de volgende fase van het project nader worden uitgewerkt.

Samenvatting	Reactie
Zoals ook in de stukken staat, stelt de inspreker stelt dat veel punten nog in detail moeten worden uitgewerkt. Dit kan wat de inspreker betreft alsnog leiden tot punten van aandacht. Specifiek gaat het hierbij om: ▪ het knooppunt Zaandam; ▪ regionale inpassingsmaatregelen natuurverbinding Kalverpolder-Oostzanerveld; ▪ regionale inpassingsmaatregelen natuurverbinding Jisperveld-Oostzanerveld; ▪ strook ten westen van de A8 ter hoogte van Zaandam tussen de snelweg en de flats; ▪ stikstofdepositie. Zoals eerder aangegeven, geeft inspreker aan bereid te zijn mee te denken in het vinden van adequate oplossingen. Dat geldt uiteraard ook voor het vervolgtraject. Insprekers denken hierbij aan: ▪ eventuele watercompensatie in het Oostzanerveld; ▪ de verbetering van de natuurverbindingen Oostzanerveld-Kalverpolder en Oostzanerveld-Wormer- en Jisperveld. In de gebiedsgerichte inpassingsvisie wordt voorgesteld om een (ecologisch interessante) recreatieve verbinding tussen de Noorder IJplas en de Jagersplas te ontwikkelen. Voor deze zone zou ook een quickscan moeten komen voor de aldaar aanwezige natuur en het effect van alle maatregelen die daar genomen gaan worden. De inspreker vraagt zich af hoe de extra N-uitstoot geregeld gaat worden nu de PAS systematiek door de Raad van State is afgekeurd.	Hartelijk dank voor het aanbod; dit wordt doorgegeven aan het projectteam voor de planuitwerking. Wanneer tot deze maatregel wordt besloten zal onderzoek gedaan naar effect van de maatregel op de aanwezige natuur. Voor de beantwoording met betrekking tot de PAS zie paragraaf 3.2.

4.42

Zienswijze 42

Samenvatting	Reactie
42.1 Beteugelen woningbouw De inspreker vindt het jammer dat er niet voor is gekozen om de verbindingen echt aan te pakken.	Het is een bekend gegeven dat er sprake is van een scheve woon-werkbalans. Amsterdam is en blijft echter de belangrijkste economische motor

Samenvatting	Reactie
De inspreker adviseert om met deze aanpak een strenge beteugeling te zetten op de bouw van nóg meer woningen in Zaanstreek-Waterland en West-Friesland. Het is juist de werkgelegenheid die vanuit Amsterdam verplaatst moet worden naar de regio, wanneer men de bereikbaarheid wenst te handhaven.	in de regio. De sterke combinaties van infrastructuur, werken, wonen en voorzieningen maken dat Amsterdam een gewilde vestigingsplaats is. Het is ook niet de opgave van deze MIRT-verkenning om wijzigingen door te voeren op het niveau van de ruimtelijke ordening. Hier gaan andere partijen over. Er is wel rekening gehouden met diverse ruimtelijke ontwikkelingen die het gebruik van het openbaar vervoer kunnen stimuleren door te investeringen in meer woon-werk locaties in spoorzones. Voorbeelden hiervan zijn onder meer te vinden in Poort van Hoorn, Purmerend 2040 en Maak.Zaanstad. In het kader van deze verkenning is ook overeengekomen een werkgroep te starten die tot doel heeft een ontwikkelpad uit te werken op het vlak van ruimtelijke ordening, wonen, economie, bereikbaarheid op en rond stationslocaties langs de Hoornse Lijn, in goede afstemming met de dienstregeling op de Hoornse Lijn. In dit kader zal onder meer aandacht worden besteed aan de woon-werkverkeer balans en het verminderen van de eenzijdige spits, flankerend beleid en de uitwerking van de 'First and last mile'. Voor meer informatie wordt verwezen naar de bestuursovereenkomst CAH. Daarnaast is in het kader van deze verkenning besloten tot een uitbreiding van de werkgeversaanpak die in de regio Amsterdam al goed werkt. Met de werkgeversaanpak werken overheid en werkgevers samen om te stimuleren dat forenzen minder of niet in de spits met de auto reizen.
42.2 Verbinding A8-A9 De inspreker roept op om de financiële middelen die gereserveerd zijn voor de onderstaande aanpassingen over te hevelen naar een rijksbijdrage voor de A8-A9-verbinding: ▪ Nieuwe verbindingsboog A7-Li naar A8-Re in knooppunt Zaandam; ▪ Reconstructie naar 2x3 permanente rijstroken Zaandam-Purmerend-Zuid als dit gepaard zou gaan met een maximumsnelheid van slechts 100 km/h; ▪ Spitsstrook op A7-Li bij Hoorn; ▪ Aanleg/uitbreiding van carpoolplaatsen; ▪ Snelheidsverhoging spoor.	Genoemde aanpassingen zijn een wezenlijk en ook noodzakelijk onderdeel in het verbeteren van de bereikbaarheid in de corridor Amsterdam Hoorn. Ze maken onderdeel uit van het voorkeursalternatief waar bestuurlijk draagvlak voor is. Het is derhalve geen optie deze investeringen over te hevelen naar andere projecten.

Samenvatting	Reactie
42.3 Bussluis De inspreker roept op om de busluis tussen de Zambezilaan en de Amazonelaan open te stellen tijdens de ruime ochtend- en avondspits in het voorliggende plan als concrete maatregel op te nemen. Het openstellen van de busluis zal de situatie voor alle verkeer bij de turboronde verbeteren. In die zin heeft de maatregel geen negatieve gevolgen voor de bus.	Deze suggestie wordt voor kennisgeving aangenomen en doorgegeven aan de gemeente.
42.4 Aanpassingen wegnnet De inspreker is het eens met het in gebruik nemen van alle rijstroken in de Coentunnel. Verder is de inspreker het eens met het voorzien van een betere afstroming op de A8. Volgens de inspreker moet de A8-Re zodanig worden heringericht dat komende vanaf het Coenplein in de richting van Zaanstad-Noord (A8-Re) er geen afstrepings meer zijn op de linkerzijde van de weg en de toerit van de aansluiting Oostzaan. Verder is de inspreker het eens met een spitsstrook op de A7-Re bij Hoorn in de avondspits. Een spitstrook bij Hoorn op A7-Li is onnodig. Dit zal volgens de inspreker slechts extra congestie gaan opleveren in de spits voor afrit 9, waar de weg teruggaat naar 2 stroken.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. In het huidige ontwerp is betreffende afstropping inderdaad niet meer aan de orde. De A7 tussen Hoorn Noord en Avenhorn vormt een belangrijke netwerkschakel voor het verkeer dat gebruik van de N23 Westfrisiaweg, de nieuwe oost-west route tussen Alkmaar en Enkhuizen. De combinatie van dit verkeer en het doorgaand verkeer geeft zowel in de avond- als ochtendspits knelpunten tussen Hoorn Noord en Avenhorn, zodat in beide richtingen een spitsstrook een zinvolle oplossing is. Uit de verkeersanalyses blijken geen knelpunten bij aansluiting 9. Dit is ook niet geheel verwonderlijk, omdat veel verkeer dat gebruik maakt van de spitstrook voor aansluiting 9 al weer afbuigt naar de Westfrisiaweg. De twee doorgaande rijstroken hebben voldoende capaciteit om het doorgaande verkeer af te wikkelen.
42.5 Maximumsnelheid Inspreker is het eens met een reconstructie naar 2x3 permanente rijstroken tussen Zaandam en Purmerend-Zuid op voorwaarde dat de maximumsnelheid niet wordt verlaagd. Tevens roept de inspreker op om geen permanente maximumsnelheden van 100	Op het traject knooppunt Zaandam - Purmerend Zuid en vice versa wordt na de ombouw uitgegaan van een maximumsnelheid van 130 km/uur. Dit zou alleen nog kunnen wijzigingen als snelheidsverlaging vanuit natuurwetgeving noodzakelijk blijkt. Dit wordt in de

Samenvatting	Reactie
km/h of lager vast te stellen op de A7 ten noorden van knooppunt Zaandam.	planuitwerkingsfase nader onderzocht. Zie voor meer informatie hierover ook paragraaf 3.2.
42.6 Aansluitingen De inspreker roept op om bij een eventuele aanpassing van het knooppunt Zaandam vooral te kijken naar het middels een vlechtwerk rechts in- en uit- laten voegen van de s151 op de A7, en wanneer daar geen geld voor is, verder geen kostbare maatregelen te nemen aan het knooppunt.	De inprikker naar Zaanstad blijft vooralsnog conform huidige situatie. Aanpassingen hieromtrent worden momenteel beschouwd bij het project afwaardering A7; uiteraard vind hier afstemming met Rijkswaterstaat/planuitwerking plaats.
42.7 Afritten 4 en 5 De inspreker roept op om van de afritten 4 en 5 een driekwart aansluiting te maken met een verbindingsweg er tussen. In de voorliggende plannen zijn de afritten 4 en 5 van de A7 als twee halve aansluitingen met een parallelweg opgenomen. De nieuwe parallelweg zal voor verkeer in de relatie vanuit Hoorn richting Ilpendam (N235) een flinke hindernis zijn qua tijd in vergelijking met de huidige afrit. Dit verkeer zal zijn weg dan niet langer over de Laan der Continenten gaan zoeken, maar weer als vanouds via de Westerstraat en de Jaagweg gaan rijden dwars door Purmerend heen. Ten opzichte van de voorliggende plannen dus van afrit 4 de uitvoeger vanuit de richting Hoorn handhaven (desnoods verkort), om zo de rijtijd richting de Laan der Continenten intact te laten en geen sluipverkeer door het centrum van Purmerend te creëren.	Deze variant is in het ontwerptraject niet beschouwd. Onvolledige aansluitingen zijn in principe vanuit het aansluitingen beleid van Rijkswaterstaat niet gewenst. In dit geval worden de twee halve aansluitingen over een korte afstand verbonden via een verbindingsweg, zodat deze fungeren als één aansluiting. Met de voorgenomen oplossing worden alle in- en uitvoegers in de bocht 'verwijderd', hetgeen een rustiger wegbeeld geeft en de verkeersveiligheid bevordert. Een driekwart aansluiting is onlogisch voor de weggebruiker.
42.8 Carpoolplaatsen De inspreker stelt dat geld spenderen aan carpoolplaatsen zinloos is, omdat daarvan in het verleden reeds keer op keer is gebleken dat dit niet werkt.	Het stimuleren van carpoolen is één van de vele bouwstenen waartoe in de verkenning is besloten. Deze maatregel moet worden beschouwd in combinatie met andere 'quick-wins' die er samen voor moeten zorgen op een relatief korte termijn bij te dragen aan de verbetering van het woon-werk verkeer. Het is correct dat carpoolen niet altijd datgeen heeft opgebracht wat er van werd verwacht. Dat wil echter niet zeggen dat het bij voorbaat zinloos is. Het realiseren van goede carpoolplaatsen bij toe- en afritten van de A7 alsook bij bedrijven, kunnen een extra stimulans zijn ten voordele van autodelen.

Samenvatting	Reactie
	Daarnaast wordt onderkend dat er meer nodig is om carpoolen te stimuleren. De recente ontwikkelingen op het gebied van slimme applicaties bieden hiervoor goede mogelijkheden. Nu al zijn er apps waarbij collega's op basis van locatie en werktijden met elkaar worden 'gematched'. In het kader van de bestuursovereenkomst CAH is afgesproken dat de uitwerking hiervan zal plaatsvinden door een aparte werkgroep.
42.9 Spoorwegen Ten slotte stelt de inspreker dat een snelheidsverhoging op het spoor nogal zinloos is. De meeste tijd gaat verloren in nodeloos overstappen. Volgens inspreker kan het effectiever bestreden worden door rechtstreekse verbindingen te creëren. De inspreker roept op om een stop van de intercity op Purmerend-Hoofdstation snel te realiseren, en in deze visie als eis vast te leggen.	Voor beantwoording zie paragraaf 3.4.

4.43

Zienswijze 43

Samenvatting	Reactie
De woningen aan de oostkant van de A7 bij Zuidoostbeemster zijn in 2014 gebouwd met de destijds geldende geluidsnormen. In 2015 zijn de geluidsnormen voor het bouwen van de overige woningen in de omgeving aangescherpt. De geluidsmaatregelen die toegepast zijn: ▪ Geluidschermen; ▪ Achter de geluidswal een bomenrij. De inspreker stelt dat de geluidschermen op dit moment niet voldoende zijn om het geluid te dempen. Bij uitbreiding van de A7 naar 2 x 3 rijstroken is er ruimte nodig. Echter de uitbreiding mag geen toename van het geluid betekenen voor de woningen die achter de geluidschermen staan. De geluidschermen zouden verhoogd moeten worden en de bomenrij moet blijven staan. Daarnaast is ook de toename van uitstoot van fijnstof niet wenselijk. De inspreker vraagt zich het volgende af:	Het huidige scherm moet als gevolg van de wegwitbreiding worden verplaatst. In de geluidsberekeningen in het PlanMER is vooralsnog uitgegaan van een gelijkwaardig scherm. Op basis van de geluidsberekeningen uit het PlanMER blijkt vooralsnog dat er geen geluidproductieplafonds worden overschreden. Dit is grotendeels te verklaren uit het feit dat op dit traject sprake is van een snelheidsverlaging van nu nog 120 km/uur naar 100 km/uur. Zie ook het achtergrondrapport "Milieu", paragraaf 3.7. Tijdens de planuitwerking wordt een meer gedetailleerd geluidsonderzoek uitgevoerd, dit onderzoek zal definitief uitsluitel moeten geven over het wel of niet overschrijden van de geluidproductieplafonds. Indien het geval dan zal worden bekeken welke aanvullende geluidsmaatregelen moeten worden genomen om aan de wettelijke vereisten te voldoen. Er zal dan allereerst worden gekeken naar het aanleggen

Samenvatting	Reactie
▪ Of in de plannen die er nu liggen iemand kan aangeven of de geluidschermen blijven staan; ▪ Of deze geluidschermen vernieuwd/verhoogd of aangepast worden; ▪ Wat er met de bomenrij gedaan wordt die achter de geluidschermen staan; ▪ Wat de gevolgen zijn voor de uitstoot van fijnstof (daar kon men tijdens de informatiebijeenkomst weinig vertellen). De inspreker ziet graag het volgende: ▪ vernieuwing en verhoging van de geluidschermen; ▪ de bomenrij achter de geluidschermen moet blijven; ▪ de uitstoot van fijnstof zou verminderd moeten worden t.o.v. wat het nu is.	van stiller asfalt en dan pas naar nieuwe geluidsschermen. Voor wat betreft de door inspreker genoemde bomenrij is het streven deze opnieuw aan te planten. Zie hiervoor de "Gebiedsgerichte Inpassingsvisie". Deze uitwerking zal tijdens de planuitwerking plaatsvinden middels een op te stellen Landschapsplan. Voor wat betreft de uitstoot van fijnstof is in het PlanMER berekend dat er per saldo sprake zou zijn van een marginaal effect (een lichte afname van de uitstoot). De reden hiervoor ligt opnieuw in de snelheidsverlaging van 120 km/uur naar 100 km/uur. Overigens voldoet de concentratie fijnstof na de wegaanpassingen in het gehele onderzoeksgebied aan de wettelijke grenswaarden. Zie ook paragraaf 3.3.

4.44

Zienswijze 44

Samenvatting	Reactie
Inspreker verwacht een vermindering van leefgenot door de voorgenomen realisatie van een spitsstrook. Hiervoor heeft de inspreker de volgende redenen: 44.1 Geluid Door de realisatie van de spitsstrook komt het verkeer minimaal 3,5 meter richting het huis en ook zal het verkeer toenemen. Hierdoor zal meer overlast ontstaan. De inspreker wil geen extra geluidsoverlast van de spitsstrook ervaren. De inspreker wil graag inzicht in de te maken berekeningen en in de maatregelen die genomen gaan worden om overlast te voorkomen.	Het is correct dat er meer verkeer wordt afgewikkeld en dat de uitbreiding ook plaatsvindt in de richting van de woning van inspreker. Er wordt echter geen extra geluidsoverlast verwacht. Dit blijkt uit de geluidsberekeningen in het PlanMER. Per saldo is er sprake van een gering effect. Dit is het gevolg van de snelheidsverlaging van 130 km/uur naar 100 km/uur tijdens de openstelling van de spitsstroken. Deze verlaging van snelheid compenseert grotendeels de verkeerstoename. Tijdens de planuitwerking wordt een meer gedetailleerd onderzoek uitgevoerd en zal moeten blijken of er wel of geen overschrijdingen volgen van de geluidproductieplafonds. Op basis van de nu uitgevoerde berekeningen is de verwachting overigens wel dat dit, wanneer dit toch het geval

Samenvatting	Reactie
	zou zijn, eerder met stiller asfalt kan worden opgelost dan met schermen.
44.2 Fijnstof Door de toename van het aantal autobewegingen op de A7, zal ook het fijnstof toenemen. Graag verneemt de inspreker hoe dit probleem opgelost wordt, zodat gezondheidsrisico's niet toenemen.	Voor wat betreft de uitstoot van fijnstof is in het PlanMER berekend dat er per saldo sprake zou zijn van een marginaal effect (een lichte afname van de uitstoot). Dit is grotendeels te verklaren door het feit dat op dit traject sprake is van een snelheidsverlaging van nu nog 120 km/uur naar 100 km/uur. Zie ook het achtergrondrapport "Milieu", hoofdstuk 4. Overigens voldoet de concentratie fijnstof na de wegaanpassingen in het gehele onderzoeksgebied aan de wettelijke grenswaarden. Zie tenslotte ook paragraaf 3.3.
44.3 Geluidschermen In de huidige gedachte en visie worden aan beide kanten van de rijksweg A7 geluidschermen geplaatst. Aangetoond is dat geluidschermen geluid weerkaatsen. De inspreker ziet graag aangetoond dat de weerkaatsing van het geluidscherm aan de kant van Hoorn (Grote Waal) geen effect heeft op de woning van de inspreker.	Uit de geluidsberekeningen in het PlanMER volgt dat er per saldo sprake is van een gering effect en dat er geen geluidproductieplafonds lijken te worden overschreden. Dit is het gevolg van de snelheidsverlaging van 130 km/uur naar 100 km/uur tijdens de openstelling van de spitsstroken. Deze verlaging van snelheid compenseert grotendeels de verkeerstoename. Tijdens de planuitwerking wordt een meer gedetailleerd onderzoek uitgevoerd en zal definitief moeten blijken of er wel of geen overschrijdingen volgen van de geluidproductieplafonds. Op basis van de nu uitgevoerde berekeningen is de verwachting overigens wel dat dit, wanneer dit toch het geval zou zijn, eerder met stiller asfalt kan worden opgelost dan met schermen. Indien er toch sprake zou zijn van verdergaande maatregelen dan asfalt, dan lijkt het voor de hand dat deze absorberend worden uitgevoerd. Zie ook paragraaf 3.3.
44.4 Groen (bomen) Momenteel is de situatie zo dat de inspreker tegen een groene wal kijkt bestaande uit bomen en struiken. De inspreker wil dat deze gehandhaafd blijft en dat de bestaande bomen en struiken niet gekapt of verwijderd gaan worden. Dit betekent dus dat voor het inpassen van een geluidscherm creatief	De spitsstrook zal grotendeels worden aangelegd over de bestaande vluchtstrook. Hiermee is de impact op de bestaande grondwallen en bomen minimaal. Echter, kan een mogelijke impact in deze fase nog niet geheel worden uitgesloten. Het kan bijvoorbeeld voorkomen dat er tijdelijke voorzieningen (bouwwegen) moeten worden

Samenvatting	Reactie
omgegaan moet worden zonder dat het bestaande groen gekapt of verwijderd wordt.	aangelegd in verband met de bouwwerkzaamheden. Als gevolg daarvan zou kap toch noodzakelijk kunnen zijn. Dit wordt in de volgende fase nader uitgewerkt. Indien er sprake is van kap dan geldt als uitgangspunt dat herplant zoveel mogelijk op dezelfde locatie zal plaatsvinden.
44.5 Sloop Inspreker kijkt gedeeltelijk uit op het talud van de snelweg met het onderhoudspad. Hiernaast ligt een sloot. De inspreker zou graag zien dat deze sloot gehandhaafd blijft. Hiervoor ziet de inspreker graag de ontwerptekeningen tegemoet.	De sloten langs de A7 mogen niet zondermeer gedempt worden. Niet alleen stelt het hoogheemraadschap hier strikte eisen aan, ze maken ook wezenlijk onderdeel uit van de afwatering van de snelweg. Zoals eerder aangegeven wordt de spitsstrook grotendeels aangelegd over de bestaande vluchtstrook. Hiermee is de ruimtelijke impact op de naastgelegen sloten minimaal, zodat er geen aanleiding is voor een demping. Het zal daarentegen eerder voorkomen dat de sloten moeten worden verruimd. Dit heeft te maken met het feit dat er per saldo meer verhard oppervlak (asfalt) bijkomt. Dit heeft consequenties voor de afwatering. Via de viewer van de Corridor Amsterdam-Hoorn zijn de (schets)ontwerpen van de alternatieven te raadplegen. Deze zijn qua detailniveau passend bij een MIRT-verkenning, maar zullen in de vervolgfase gedetailleerder worden uitgewerkt tot ook op het niveau van sloten en onderhoudspaden. Zie verder ook paragraaf 3.6.
44.6 Stikstof Naast deze punten is de inspreker bang dat door de toenames in het aantal verkeersbewegingen op het hele corridor de natuur extra wordt aangetast door de toename van stikstof.	Zie voor beantwoording paragraaf 3.2.
44.7 Spitsstrook De ervaring van de inspreker met de spitsstrook tussen Zaanstad tot Purmerend is dat deze ook na de avondspits open is tot 22 uur. De inspreker vraagt zich af wat de bedoeling is van de nieuwe spitsstrook en op welke tijden en onder welke	De spitsstrook moet zorgen voor betere een doorstroming op dit traject. In principe gaat een spitsstrook open als er per rijstrook meer dan 1.350 auto's per uur passeren, mits het veilig is.

Samenvatting	Reactie
omstandigheden deze zal opengaan voor het verkeer.	

4.45 Zienswijze 45 – Gemeente Purmerend

Samenvatting	Reactie
De inspreker spreekt waardering uit voor de verrichte verkenning naar de verbetering van de bereikbaarheid in het gebied tussen Amsterdam en Hoorn. Tevens bedankt de inspreker de Minister voor betrekken van de gemeente Purmerend in het traject van verkenning.	Hartelijk dank, dit wordt voor kennisgeving aangenomen.
45.2 Maximum snelheid parallelweg In verband met het halveren van de bestaande aansluitingen op de A7 bij Purmerend wordt een parallelweg aangelegd. De snelheid op deze nieuwe parallelweg langs de A7 is gepland met een ontwerpsnelheid van 50 km/uur. De inspreker zou graag zien dat in het vervolgtraject de mogelijkheid onderzocht wordt om op de beoogde parallelweg een maximumsnelheid van 70 km/uur in te stellen. De motivatie hiervoor is dat op een dergelijke weg, zonder zijwegen, 50 km/uur aan zal voelen als erg traag, waardoor men wellicht harder zal rijden. Meer handhaving verhoogt weer de kans dat automobilisten zoeken naar alternatieve routes. Tevens is er een risico dat men de parallelweg gaat mijden en in plaats daarvan gebruik gaat maken van de route via de Oude Provincialeweg en Neckerstraat, wat ongewenst is.	In de volgende fase van het project (de planuitwerking) kan besproken worden of 70 km/uur bijdraagt aan de afwikkeling op het onderliggend wegennet. Dit was voor deze fase van het project niet onderscheidend voor de vergelijking van alternatieven.
45.3 Onderliggende wegennet In de structuurvisie wordt aangegeven dat er nadrukkelijk aandacht is voor het onderliggend wegennet. Er is gesteld dat door de maatregelen op het hoofdwegennet het onderliggend wegennet rustiger en veiliger wordt. De benodigde aanpassingen betreffen met name de directe aansluitingen op de A7. De inspreker vraagt in de volgende fase, die van de planuitwerking, opnieuw met het verkeersmodel door te rekenen of er sprake is van negatieve effecten op het onderliggend wegennet en deze indien nodig te mitigeren.	In de planuitwerking worden opnieuw verkeersanalyses uitgevoerd. Hierbij zal ook weer worden gekeken naar effecten op het onderliggende wegennet. Of sprake is van mitigerende maatregelen hangt sterk van de situatie af. Als bijvoorbeeld door de ingreep elders netwerkeffecten ontstaan, dan geldt in principe dat de betreffende wegbeheerder zelf verantwoordelijk is voor een vlotte en veilige doorstroming en indien nodig, ook verantwoordelijk is voor het treffen van passende (mitigerende) maatregelen.

4.46

Zienswijze 46

Samenvatting	Reactie
46.1 Gebruik en verkoop van gronden De inspreker geeft aan niet akkoord te gaan met het voorstel voor zowel het tijdelijke grondgebruik als voor verkoop (van de gronden).	Op dit moment bevindt het plan zich in de eindfase van de verkenning. Hier is globaal gekeken naar mogelijke maatregelen en hun gevolgen. Er is op dit moment dan ook geen sprake van een voorstel tot aankoop of gebruik van gronden. Later dit jaar zal de Minister een definitief voorkeursalternatief vaststellen. Daarna start in 2020 de planuitwerking. Hierin wordt een Tracébesluit opgesteld. Naar verwachting zal een Tracébesluit dan in 2022 gereed zijn. Pas in de planuitwerking volgt nadere uitwerking van de maatregelen en wordt met zekerheid duidelijk welke percelen worden geraakt. Zie ook paragraaf 3.5 en 3.6.
46.2 Stikstof De inspreker is niet akkoord met de verbreding van de snelweg met 150% vanwege de toename van stikstof. Verder vanwege de capaciteitsvergroting met als gevolg: meer verkeer, meer geluidsoverlast, meer fijnstof en verslechtering van de luchtkwaliteit. De gerapporteerde minimale beïnvloeding van deze aspecten lijkt de inspreker, gezien de forse uitbreidingsplannen, zeer onwaarschijnlijk.	De effecten op de aspecten geluid en luchtkwaliteit zijn van meerdere factoren afhankelijk. De waarden nemen bijvoorbeeld toe of af bij een verandering in de verkeersintensiteiten en het snelheidsregime. Een combinatie van deze factoren kan er toe leiden dat er minimale veranderingen optreden in de geluidbelasting en de concentratie luchtverontreinigende stoffen. Zie ook paragraaf 3.2 en 3.3.
46.3 Verkeersoverlast/geluidweerkaatsing De inspreker woont aan de westkant van de A7. Sinds een geluidscherm aan de oostzijde van de A7 is geplaatst, is de overlast van het verkeer aanzienlijk toegenomen, waardoor het woongenot sterk is verminderd. De plannen gaan volledig voorbij aan de weerkaatsing van het geluid naar de westzijde. Tot op heden zijn aan de westkant geen maatregelen getroffen.	Een weerkaatsingseffect is meegenomen in de berekeningen van de geluidbelasting. Bovendien wordt in de volgende fase van de planvorming (de planuitwerking) op basis van extra onderzoek bekend of er (aanvullende) geluidsmaatregelen getroffen moeten worden en welke maatregelen dit zijn. Volgens de wet- en regelgeving (Wet milieubeheer en de Wet geluidhinder) is vastgelegd dat eerst de effecten van bronmaatregelen (zoals stil asfalt) onderzocht moeten worden. Als bronmaatregelen niet doelmatig zijn, worden de effecten van overdrachtsmaatregelen (zoals geluidschermen) inzichtelijk gemaakt. Hierbij zal rekening gehouden worden met eventuele negatieve effecten ten gevolge van weerkaatsing en reflectie van geluid.

Samenvatting	Reactie
De inspreker heeft onlangs vernomen dat de woning op een saneringslijst staat, als "gereed/gesaneerd". Dit suggereert dat maatregelen genomen zijn, maar dit is volgens de inspreker niet het geval. Ook is een onderzoek gaande naar de invloed van geluid op de gezondheid van de mens. De uitkomsten daarvan wacht de inspreker af. Voor verdere onderbouwing van de zienswijze, verwijst de inspreker naar de zienswijzen ingediend onder nummer 37 en 60 die inspreker onderschrijft.	Inspreker merkt terecht op dat in zijn situatie sprake is van een zogenaamde saneringswoning, dit wil zeggen dat er in het verleden al is vastgesteld dat er sprake is van een te hoge geluidsbelasting op zijn woning. Voor het oplossen van deze situaties is het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG) verantwoordelijk. Het MJPG stelt voor deze situaties saneringsplannen op. In deze saneringsplannen wordt aangegeven of en zo ja op welke manier sprake is van het treffen van maatregelen. In deze MIRT-verkenning is aangenomen dat deze saneringen ten tijde van de uitvoering gerealiseerd zijn. In de praktijk kan het echter voorkomen dat deze sanering via MJPG in de tijd wordt 'ingehaald' door projecten. In de Wet milieubeheer is daarom ook de verplichting opgenomen dat bij wijziging van de geluidproductieplafonds tevens de sanering wordt opgelost indien voor dat betreffende wegvak nog geen saneringsplan is vastgesteld. In dat geval wordt deze sanering en eventueel te treffen maatregelen meegenomen in het akoestisch onderzoek van het project (er wordt dan gesproken van een gekoppelde sanering). Of dit in het geval van inspreker ook het geval is, hangt dus enerzijds af van de beschikbaarheid van het saneringsplan en anderzijds van de uitkomsten van het nog uit te voeren akoestisch onderzoek in het kader van de planuitwerking. Voor wat betreft de planning van de door MJPG op te stellen saneringsplannen wordt verwezen naar de site: https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/projecten/overzicht/meerjarenprogramma-geluidsanering-mjpg-aanpak-geluidoverlast-woningen/planning-per-geluidsaneringsplan/index.aspx Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.

4.47 Zienswijze 47 – Gemeente Edam-Volendam

Samenvatting	Reactie
47.1 Algemeen De inspreker kan instemmen met het gekozen voorkeursalternatief. De inspreker denkt dat het gekozen multimodaal mobiliteitspakket met maatregelen aan het hoofdwegennet, het onderliggende wegennet, openbaar vervoer en fiets, en inpassingsmaatregelen de bereikbaarheid in de corridor Amsterdam-Hoorn verbetert en daarmee de economische concurrentiepositie van dit gebied. Bovenal is de inspreker positief dat in de structuurvisie is opgenomen dat de fietsroute tussen Purmerend en Hoorn wordt opgewaardeerd tot regionale fietsroute. De inspreker waardeert het zorgvuldig gevoerde proces waarbij uitgebreide participatie en consultatie heeft plaatsgevonden en wensen u in het verdere te volgen proces veel wijsheid toe.	Hartelijk dank, dit wordt voor kennisgeving aangenomen.
47.2 Milieueffecten De inspreker maakt zich zorgen over de milieueffecten door de toename van het verkeer. Met name maakt inspreker zich zorgen over de A7 in het algemeen en bij de in de gemeente Edam-Volendam gelegen ongelijkvloerse kruising bij Beets in het bijzonder. Inspreker wijst erop dat mogelijk geluidproductieplafonds overschreden gaan worden. Inspreker wijst tevens op het feit dat in Beets geluidsoverlast wordt ervaren van de A7. De inspreker vertrouwt erop dat maatregelen genomen zullen worden om deze geluidsoverlast te verminderen en wil hiervan spoedig op de hoogte worden gebracht.	De geluidproductieplafonds zijn berekend ten behoeve van de alternatievenvergelijking. De hoogte van de geluidproductieplafonds in de plansituatie laat een overschrijding zien ter hoogte van Beets. In de volgende fase van het project (de planuitwerking) worden de geluidproductieplafonds opnieuw berekend en worden er indien nodig maatregelen vastgesteld om de overschrijding van de geluidproductieplafonds weg te nemen. Zie ook paragraaf 3.3.

4.48 Zienswijze 48 – Gemeente Beemster

Samenvatting	Reactie
48.1 Algemeen De inspreker spreekt waardering uit voor de verrichte verkenning naar de verbetering van de bereikbaarheid in het gebied tussen Amsterdam en Hoorn.	Hartelijk dank, dit wordt voor kennisgeving aangenomen.

Samenvatting	Reactie
48.1 UNESCO-werelderfgoed Tijdens de verkenning is onderzoek gedaan naar de effecten op het aanwezige erfgoed. Daaruit blijkt onder andere een gering negatief effect. Vanwege het UNESCO-uitgangspunt dat de aantasting zo klein mogelijk moet blijven, is vormgeving van de compenserende en mitigerende maatregelen een aandachtspunt. De inspreker vraagt om aan te geven hoe (welke maatregelen) er voor gaan zorgen dat de aantasting op de werelderfgoederen zo klein mogelijk blijft.	Deze uitwerking komt in de volgende fase van het project (de planuitwerking) aan bod. In de “Gebiedsgerichte Inpassingsvisie” is reeds geanticipeerd op de wijze waarop hier, gegeven de status van het gebied, invulling aan kan worden gegeven. Indien nodig zal een aanvulling op de Heritage Impact Assessment worden uitgevoerd. Zie verder ook paragraaf 3.6.
48.2 Parallelweg In verband met het halveren van de bestaande aansluitingen op de A7 bij Purmerend en Beemster wordt een parallelweg aangelegd. De snelheid op deze nieuwe parallelweg langs de A7 is gepland met een ontwerpsnelheid van 50 km/uur. De inspreker zou graag zien dat in het vervolgtraject onderzocht wordt of het mogelijk is op de beoogde parallelweg een maximumsnelheid van 70 km/uur mogelijk te maken.	In de volgende fase van het project (de planuitwerking) kan besproken worden of 70 km/uur bijdraagt aan de afwikkeling op het onderliggend wegennet. Dit was voor deze fase van het project niet onderscheidend voor de vergelijking van alternatieven.
48.3 Onderliggend wegennet In de plannen wordt gesteld dat het onderliggend wegennet rustiger en veiliger wordt door de maatregelen op het hoofdwegennet. De benodigde aanpassingen betreffen met name de directe aansluitingen op de A7. De inspreker vraagt om in de planuitwerking, opnieuw door te rekenen of sprake is van negatieve effecten op het onderliggend wegennet en deze indien nodig te mitigeren.	In de planuitwerking worden opnieuw verkeersanalyses uitgevoerd. Hierbij zal ook weer worden gekeken naar effecten op het onderliggende wegennet. Of sprake is van mitigerende maatregelen, hangt sterk van de situatie af. Als er bijvoorbeeld door de ingreep elders netwerkeffecten ontstaan, dan geldt in principe dat de betreffende wegbeheerder zelf verantwoordelijk is voor een vlotte en veilige doorstroming en indien nodig, ook verantwoordelijk is voor het treffen van passende (mitigerende) maatregelen.
48.4 Geluidhinder In de structuurvisie wordt aangegeven dat weinig extra geluidshinder te verwachten is voor woningen in de gemeente Beemster. De inspreker vraagt naar aanleiding van de nog uit te werken ontwerpen aan te geven hoe (welke maatregelen) ervoor gezorgd wordt dat de geluidshinder voor bewoners zo klein mogelijk blijft.	Zie voor beantwoording paragraaf 3.3.

Samenvatting	Reactie
48.5 Proces vervolgfase De inspreker dringt er op aan om opnieuw een zorgvuldig proces in de vervolgfase te doorlopen waarin de gemeente Beemster nauwgezet geïnformeerd en betrokken wordt.	Ook in de planuitwerking blijft de gemeente Beemster nauwgezet betrokken en geïnformeerd.

4.49 Zienswijze 49

Samenvatting	Reactie
De inspreker geeft aan niet blij te zijn met de verbreding van de A7 en vraagt om stiller asfalt of een groen scherm tegen de geluidsoverlast en fijnstof. Daarnaast vraagt de inspreker om een snelheidsverlaging. De inspreker vraagt om overkapping van de A7 bij Zuidoostbeemster, ter bescherming tegen schadelijke uitlaatgassen en fijnstof.	Uit de geluidsberekeningen in het PlanMER volgt dat er per saldo sprake is van een gering effect en dat er geen geluidproductieplafonds lijken te worden overschreden. Een soortgelijk effect is terug te zien als het gaat om luchtverontreiniging. Dit is met name het gevolg van de snelheidsverlaging van 120 km/uur naar 100 km/uur. Deze verlaging van snelheid compenseert grotendeels de verkeerstoename. Een overkapping is gezien de effecten geen noodzakelijke maatregel en bovendien een kostbare investering met vergaande consequenties voor het landschap. In de Gebiedsgerichte Inpassingsvisie worden verschillende suggesties gedaan voor de toepassing van geluidsschermen, waaronder die van zogenoemde groene geluidswering. In de planuitwerking zal meer in detail worden ingegaan op de vormgeving van de schermen en het materiaalgebruik. De door inspreker ingebrachte suggestie voor een groen scherm zal hierin worden betrokken.

4.50 Zienswijze 50 – Nederlandse Melkveehouders Vakbond Noord-Holland

Samenvatting	Reactie
De sprekers spreken hun zorg uit over de snelfietsroute over de Zuiderweg vanwege de verkeersveiligheid en beperking van de bereikbaarheid voor de aanwezige bedrijven.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar paragraaf 3.4.

4.51 Zienswijze 51

De inspreker dient de zienswijze in namens 111 direct omwonenden van de A7 ter hoogte van de Zuidoostbeemster.

Samenvatting	Reactie
De inspreker maakt zich zorgen over zowel de huidige geluidsoverlast, als de toename van het geluid en van fijnstof. De aantasting van het dorp door de aanleg van de A7 wordt dagelijks door bewoners beleefd. Niet alleen de fysieke scheiding, maar vooral de aantasting van het Beemster landschap. In die zin ziet de inspreker kansen voor een groen beplante geluidswering die recht doet aan het landschap. Als voorbeeld is genoemd de geluidswering en het Walpark bij Vroonermeer, Alkmaar, en de N245. De inspreker constateert dat het huidige geluidscherm langs de A7 ter hoogte van Zuidoostbeemster: ▪ De geluidsoverlast ten oosten en westen van de A7 onvoldoende beperkt; ▪ Het gehele dorp tot in de verste uithoeken (Oostdijk) een snelwegbeleving heeft; ▪ Juist zorgt voor een toename van de geluidsoverlast ten westen van de A7 als gevolg van de weerkaatsing tegen het scherm aan de oostkant; ▪ Kwetsbaar is gebleken gezien de breuken in de geluidspanelen; ▪ Een beschamende uitstraling heeft vanwege de uitbundige graffiti op de panelen; ▪ Geen bijdrage levert aan de afname van fijnstof. De inspreker wil: ▪ Een adequate en optimale geluidswering als onlosmakelijk onderdeel van de verbreding van de A7. ▪ Geluidswering die behalve adequaat robuust is en het geluid absorbeert in plaats van weerkaatst zoals nu het geval is. ▪ Geluidschermen die een substantiële bijdrage leveren aan de vermindering van fijnstof. ▪ Een geluidscherm dat passend is voor het werelderfgoed, dat betekent onder meer een landschappelijke uitstraling	In de Gebiedsgerichte Inpassingsvisie worden verschillende suggesties gedaan voor de toepassing van geluidsschermen, waaronder die van zogenoemde groene geluidswering. In de planuitwerking zal meer in detail worden ingegaan op de vormgeving en het materiaalgebruik van de schermen. De door inspreker ingebrachte suggesties zullen hierin worden betrokken.

Samenvatting	Reactie
door middel van begroeiing met planten.	

4.52 Zienswijze 52

Samenvatting	Reactie
Gemeente Zaanstad en Oostzaan hebben zich gecommitteerd om de maximumsnelheid op de A8 terug te brengen tot 80 km/uur. Inspreker betreurt het dat er in deze studie geen 80 km/uur variant is opgenomen en doorgerekend. Inspreker doet het verzoek om de rapportage van de effecten van aanpassingen op het snelheidsregime op A10 en A8, mee te nemen in de ontwerpstructuurvisie (uitkomsten uit het programma Netwerken, Ringen en de Stad, n.a.v. de afsprakenlijst Bestuurlijk Overleggen MIRT d.d. 21 en 22 november 2018). Inspreker vindt dat de 80 km/uur variant als één van de mitigerende maatregelen voor de Natura 2000-gebieden moet worden meegenomen.	Het onderzoek naar deze maatregel is belegd binnen het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid in de MRA; specifiek binnen de programmalijn Netwerken, Ringen en de Stad (NRS). Om die reden is er geen variant met 80 km/uur meegenomen in deze verkenning. Op termijn wordt uit dit NRS-onderzoek duidelijk of de snelheidsverlaging een zinvolle en haalbare maatregel is. Indien dit het geval is, en hierover positief wordt besloten, zal dit worden meegenomen in de volgende fase van dit project (planuitwerking). Op dit moment zijn deze resultaten nog niet beschikbaar, en dus niet meegenomen in de ontwerpstructuurvisie. In de planuitwerking zal afstemming blijven plaatsvinden met het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid. Eventuele relevante resultaten worden meegenomen. Eventuele mitigerende maatregelen worden in de volgende fase van dit project onderzocht. Een snelheidsverlaging kan hiervan een onderdeel zijn. Zie ook paragraaf 3.2.

4.53 Zienswijze 53

Samenvatting	Reactie
53.1 Snelheidsverlaging Er wordt gesteld dat de boog bij Purmerend-Zuid niet voldoet aan de wegontwerpeisen (veiligheid e.d.), en dat het daarom 'logisch' is, dat de rijsnelheid wordt afgewaardeerd naar 100 km/uur. De boog bij op- en afritten Koog (Zaanse Schans) voldoet ook niet aan de wegontwerp eisen, zo wordt gesteld.	De situatie bij afrit 2 op de A7 is anders dan de situatie bij afrit 4. Afrit 2 voldoet inderdaad niet volledig aan de wegontwerprichtlijnen, maar niet in diezelfde mate als afrit 4 (het wijkt enigszins af). In de planuitwerking wordt dit nader onderzocht.

Samenvatting	Reactie
Daarmee is het volgens de inspreker logisch dat daar eveneens een snelheidsregime wordt ingevoerd van 100 km/uur (nu 120 km/uur), ook gezien de ongelukken die daar regelmatig voorkomen.	
53.2 Uniforme maximumsnelheid Uit het oogpunt van verkeersveiligheid en milieu is het volgens de inspreker van groot belang dat een uniforme snelheid wordt gehanteerd op het gehele traject tussen Purmerend-Noord en Knooppunt Zaandam. Op een relatief kort stuk zijn straks 4 snelheidswisselingen, hetgeen volgens de inspreker vragen om brokken is. De inspreker mist dit in het geheel in de studie.	Inspreker geeft terecht aan dat er bij voorkeur een uniform snelheidsregime toegepast moet worden. In de corridorstudie geldt als uitgangspunt een maximumsnelheid van 130 km/uur, tenzij omwille van verkeersveiligheid, wonen of natuur een lagere snelheid gewenst is. Zie voor meer informatie over het snelhedenbeleid de site: https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wetten-regels-en-vergunningen/verkeerswetten/maximumsnelheid Op het traject waar inspreker aan refereert is de maximumsnelheid 130 km/uur van toepassing op het traject knooppunt Zaandam tot aan de aansluiting Purmerend Zuid. Op het traject Purmerend Zuid - Purmerend Noord is omwille van de verkeersveiligheid gekozen voor een maximumsnelheid van 100 km/uur. De uitgevoerde verkeersveiligheidsaudit geeft geen aanleiding te veronderstellen dat dit knelpunten oplevert.
53.3 Trajectcontrole Op de A7 ontbreekt een trajectcontrole. Er wordt vooral in de nacht veel te hard gereden wat slaapverstorend is. De inspreker is van mening dat een extra rijstrook alleen maar meer uitnodigt tot te hard rijden.	De handhaving van snelheid is een taak van het Ministerie van Justitie en Veiligheid. Trajectcontrole is één van de instrumenten die hiervoor kan worden ingezet. Trajectcontrole wordt onder meer ingezet wanneer hier vanuit verkeersveiligheid, het milieu of de doorstroming noodzaak voor is. Voor de weggebruiker is het voordeel dat het verkeersbeeld rustiger wordt, doordat de onderlinge snelheidsverschillen kleiner zijn. De wegbeheerder en politie adviseren het Openbaar Ministerie (OM) over de locaties waar trajectcontroles worden ingezet. Voor wat betreft de A7 ziet Rijkswaterstaat vooralsnog geen noodzaak tot het adviseren van trajectcontrole, met uitzondering van het traject Purmerend Zuid - Purmerend Noord. De aanleiding hiervoor ligt in het handhaven van de snelheid omwille van de verkeersveiligheid.

Samenvatting	Reactie
	In de planuitwerking wordt de haalbaarheid van trajectcontrole op dit traject nader onderzocht.
53.4 Geluid Het is de inspreker niet duidelijk wat er gaat gebeuren met het huidige geluidscherm t.b.v. woonwijk 't Kalf. Gezien het feit dat er in sommige varianten een volwaardige rijstrook bijkomt, zal het scherm dus verplaatst moeten worden of vervangen. De inspreker stelt hierbij de volgende vragen: ▪ Komt er een zelfde scherm terug, zo ja op welke plaats en hoe lang/hoog? ▪ Wat voor type scherm (absorberend/reflecterend)? ▪ Begroeid/onbegroeid? De inspreker vraagt verder om alles wat nog meer van belang is te motiveren. Alhoewel het akoestisch klimaat in een deel van de woonwijk 't Kalf door het scherm is verbeterd, geldt dit lang niet voor de hele wijk, en evenmin voor het naast gelegen recreatiegebied de Jagersplas. Het is daarom noodzakelijk dat daar voorzieningen voor worden getroffen. De inspreker mist dit in het geheel in de studie die nu voor ligt. Door autonome en aanzuigende verkeersontwikkelingen door het extra asfalt zal de hinder sowieso toenemen. Ook door het verder elektrificeren van het wagenpark zal er meer bandengeraas komen, doordat elektrische auto's zwaarder zijn, en daardoor luidruchtiger.	Het is correct dat het huidige scherm als gevolg van de wegbreiding moet worden verplaatst. In de geluidsberekeningen in het PlanMER is vooralsnog uitgegaan van een gelijkwaardig scherm. Op basis van de geluidsberekeningen uit het PlanMER blijkt vooralsnog dat er geen geluidproductieplafonds worden overschreden. Zie hiervoor ook het achtergrondrapport "Milieu", paragraaf 3.7. In deze berekeningen is rekening gehouden met de zogenoemde verkeersaantrekkende werking en de veranderingen in het wagenpark. Tijdens de planuitwerking wordt een meer uitgebreid en gedetailleerd geluidsonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek zal definitief uitsluitsel moeten geven over het wel of niet overschrijden van de geluidproductieplafonds. Op basis van dit onderzoek wordt bepaald wat de exacte omvang van de geluidsmaatregelen moet zijn. Hierbij wordt gekeken naar de vormgeving en het materiaalgebruik. Na afronding van dit onderzoek kan feitelijk pas een reactie worden gegeven op de vragen van inspreker. Het berekenen en toetsen van geluidbelasting wordt op grond van de wet in beginsel alleen toegepast op zogenaamde 'geluidsgevoelige objecten'. Dit is de wettelijke aanduiding van de volgende objecten, genoemd in het Besluit geluid milieubeheer, waar mensen langdurig verblijven of waar zich kwetsbare groepen bevinden: ▪ woningen; ▪ onderwijsgebouwen; ▪ ziekenhuizen; ▪ verpleeghuizen; ▪ verzorgingstehuizen; ▪ psychiatrische inrichtingen; ▪ kinderdagverblijven; ▪ standplaatsen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, van de Huisvestingswet (woonwagenstandplaatsen); ▪ ligplaatsen in het water, bestemd om door een woonschip te worden ingenomen.

Samenvatting	Reactie
	De Jagersplas valt niet in deze categorie van objecten. Op grond van verschillende gerechtelijke uitspraken dient in de planuitwerking ook rekening te worden gehouden met niet geluidsgevoelige objecten waar mensen langdurig verblijven of waar zich kwetsbare groepen bevinden. Voor deze objecten geldt echter geen wettelijke normering voor de toegestane geluidsbelasting. Afhankelijk van de aard van het object (bijvoorbeeld een begraafplaats) kunnen mensen daar hinder ervaren van het verkeersgeluid. In de planuitwerking zal hierover een uitspraak moeten worden gedaan. In het akoestisch onderzoek wordt daarom nagegaan of zich dergelijke objecten binnen het onderzoeksgebied bevinden en in hoeverre de geluidssituatie bij die objecten, door bijvoorbeeld een wijziging van een geluidproductieplafond, verslechtert. Afhankelijk van de uitkomsten van dat onderzoek kan het nodig zijn om ook voor deze objecten geluidmaatregelen af te wegen. Recreatiegebied de Jagersplas zal in dit onderzoek worden betrokken.

4.54

Zienswijze 54

Samenvatting	Reactie
De inspreker is van mening dat het voornemen om de bosschages bij de kruising A7 - Oosterdwarsweg te verwijderen ongewenst is. . Alhoewel dit wellicht vanuit landschappelijk oogpunt gewenst is, zijn er naar de mening van de inspreker toch meerdere redenen die er voor zouden moeten pleiten om de huidige situatie te laten zoals deze is: ▪ De Oosterdwarsweg is een druk bereden weg. Voertuigen op de weg worden vanuit de polder door het aanwezige groen aan het zicht onttrokken. ▪ De Oosterdwarsweg wordt ook veel gebruikt door fietsers. Het groen ter plaatse van de kruising met de A7 biedt luwte bij harde wind en vormt daarmee min of meer een rustpunt in de route. Daarnaast biedt het in de zomermaanden, wanneer de meeste	De Gebiedsgerichte Inpassingsvisie geeft verschillende suggesties voor de wijze waarop de A7 kan worden ingepast en welke maatregelen kunnen bijdragen aan het behoud en/of versterken van de ruimtelijke kwaliteit. Het idee achter het verwijderen van de bosschages is dat hiermee wordt bijgedragen aan het versterken van de openheid van het landschap ter plaatse van de aansluiting Wijdewormer. In de planuitwerking wordt nader afgewogen welke van de voorgestelde suggesties nader worden uitgewerkt in een Landschapsplan. Uw bedenkingen zullen hierin worden betrokken.

Samenvatting	Reactie
fietzers gebruik maken van de route, verkoeling. Verder constateert de inspreker regelmatig ter plaatse meerdere soorten vogels die zich in het struikgewas ophouden. Het zou zonde zijn als de bosschages verdwijnen en daarmee de schuil- en nestmogelijkheden. Tenslotte gaat de inspreker ervanuit dat bij de gebiedsopgave de bomen niet onder de noemer bosschages vallen en dat bomen vanwege de CO2-problematiek gehandhaafd blijven.	Bomen die als gevolg van werkzaamheden aan de weg niet kunnen blijven staan, zullen conform wettelijke regels worden gecompenseerd. De locaties worden in overleg met de omgeving bij de uitwerking van het landschapsplan bepaald.

4.55 Zienswijze 55 – Dorpsraad Zuidoostbeemster

Samenvatting	Reactie
55.1 Fijnstof en stikstof De inspreker uit bezorgdheid over de aanpak fijn/stikstof met name in het nieuwbouwgebied Nieuwe Tuinderij West richting snelweg. Herhaaldelijk is er in overleg geïnformeerd naar de beschikbare normen en metingen.	Voor wat betreft fijnstof en stikstof is in het PlanMER berekend dat per saldo sprake zou zijn van een marginaal effect (een lichte afname van de uitstoot). De reden hiervoor ligt in de snelheidsverlaging van 120 km/uur naar 100 km/uur. Deze verlaging van snelheid compenseert grotendeels de verkeerstoename. Overigens wordt na de wegaanpassingen in het gehele onderzoeksgebied voldaan aan de wettelijke grenswaarden. Zie voor meer informatie over de berekeningen en de gehanteerde normen het achtergrondrapport "Milieu", hoofdstuk 4.
55.2 Trajectcontrole Het instellen van een trajectcontrole op 100 kilometer per uur op de A7 tussen Hoorn en Zaanstad. De achterliggende gedachten zijn het milieu, het geluid, het vrijkomen van fijnstof en de verkeersveiligheid. De inspreker is van mening dat het instellen van deze controle zichzelf terugverdient. Dit is volgens de inspreker een manier om bewoners het gevoel te geven serieus genomen te worden.	De handhaving van snelheid is een taak van het Ministerie van Justitie en Veiligheid. Trajectcontrole is één van de instrumenten die hiervoor kan worden ingezet. Trajectcontrole wordt onder meer ingezet wanneer hier vanuit verkeersveiligheid, het milieu of de doorstroming noodzaak voor is. Voor de weggebruiker is het voordeel dat het verkeersbeeld rustiger wordt, doordat de onderlinge snelheidsverschillen kleiner zijn. De wegbeheerder en politie adviseren het Openbaar Ministerie (OM) over de locaties waar trajectcontroles worden ingezet. Voor wat betreft

Samenvatting	Reactie
	de A7 ziet Rijkswaterstaat vooralsnog geen noodzaak tot het adviseren van trajectcontrole, met uitzondering van het traject Purmerend Zuid - Purmerend Noord. De aanleiding hiervoor ligt in het handhaven van de snelheid omwille van de verkeersveiligheid. In de planuitwerking wordt de haalbaarheid van trajectcontrole op dit traject nader onderzocht.
55.3 Rijstroken binnenzijde A7 De inspreker benadrukt dat bij het voorstel om de A7 te verbreden er in de verkenning tot nu toe werd uitgegaan van het aanleggen van nieuwe rijstroken aan de binnenzijde van de A7.	Er is altijd sprake geweest van een zogenaamde symmetrische verbreding. Dat betekent dat aan weerszijden van de bestaande weg een extra rijstrook wordt toegevoegd. Of deze rijstroken aan de buitenzijde of binnenzijde worden geprojecteerd, is afhankelijk van diverse factoren (beschikbare ruimte, ruimtebeslag, ontwerpeisen, verkeersveiligheid, etc.) en onderwerp van studie in de planuitwerking.
55.4 Geluidschermen Met betrekking tot de geluidschermen is de inspreker voorstander van het plaatsen van een geluidsabsorberend geluidscherm aan beide zijden van de A7 in bewoond gebied. Dit in tegenstelling tot de geplaatste, huidige schermen. Dat betekent tot minimaal de Volgerweg aan beide zijden.	Voor beantwoording zie paragraaf 3.3.
55.5 Fiets- en loopbrug Volgerweg Mocht blijken dat de fiets/loopbrug ter hoogte van de Volgerweg dient te verdwijnen dan pleit de inspreker voor een ondertunneling van de A7 zodat het mogelijk blijft om hiervan gebruik te maken als voetganger en/of fietser. De inspreker pleit voor onderzoek naar het vervangen van de fiets/loopbrug Volgerweg door ondertunneling van de A7.	Uitgangspunt is dat bestaande verbindingen zoveel mogelijk worden gehandhaafd. Dit geldt ook voor de fiets- en wandelverbinding waar inspreker naar verwijst. Deze verbinding gaat niet verloren. De bestaande fiets-/loopbrug zal als gevolg van de wegverbreding worden gesloopt. De reden hiervoor is dat de steunpunten van het viaduct na verbreding van de A7 letterlijk in de weg komen te staan. In de Gebiedsgerichte Inpassingsvisie is als suggestie opgenomen een nieuw fiets- en wandelviaduct. Op verzoek van de gemeenten Beemster en Purmerend zal in de planuitwerking ook worden gekeken naar alternatieve wijzen waarop deze verbinding kan worden hersteld.
55.6 OV en fiets De verkenning naar andere transportmiddelen zoals het openbaar vervoer en de mogelijkheid van een vrijliggend fietspad zijn in de aanloop van de verkenning wel meegenomen maar	Er is onderzoek gedaan naar de fietsverbinding Purmerend – Hoorn. Het verbeteren van deze verbinding tot snelfietsroutekwaliteit is gezien het beperkte en verwachte gebruik niet kosteneffectief. Daarom wordt deze, deels al

Samenvatting	Reactie
hebben niet tot concrete plannen geleid. Zoals de al genoemde fietsverbinding/ snelle fietspad. De inspreker pleit voor onderzoek naar het naar het creëren van een vrijliggend (snel)fietspad Purmerend - Hoorn met name langs de Purmerenderweg en het verkeersluw maken van de wegen in (Zuidoost)Beemster.	vrijliggende, fietsroute verbeterd tot regionale fietsroutekwaliteit. Maatregelen op het onderliggende wegennet om het verkeersluw te maken zijn aan de gemeente.
55.7 Nulmeting geluid Graag zou de inspreker geïnformeerd worden over een nulmeting geluidsoverlast. Tevens een gelijke meting ten aanzien van fijn/stikstof.	Er zijn geen nulmetingen uitgevoerd. De reden dat er niet wordt gemeten is dat de geluidseffecten worden bepaald voor een toekomstige situatie. De toekomst is niet te meten, zodat per definitie gebruik gemaakt moet worden van rekenmodellen die de toekomstige situatie kunnen voorspellen. Zie voor meer informatie ook paragraaf 3.3.

4.56

Zienswijze 56 – Gemeente Hoorn

Samenvatting	Reactie
56.1 Geluid De conclusie uit het planMER is dat bij invoering van spitsstroken "de geluidseffecten van het wegverkeer in de combipakketten in deelgebied Hoorn/West-Friesland zowel positief als negatief niet significant (<1 dB) en weinig onderscheidend van elkaar zijn". Dit geeft aan dat in deze fase van de planvorming geen tot weinig extra geluid is te verwachten, maar zegt niets over de effectiviteit van de huidige geluidwering. De bewoners ervaren in de huidige situatie in toenemende mate geluidsoverlast en de aanpassing aan de A7 is daarbij de uitgelezen kans om de overlast te verminderen. De gemeente Hoorn is een geluidstechnisch onderzoek aan het uitvoeren en zal aan het eind van deze maand zijn afgerond. De gemeente Hoorn steunt de vraag van de bewoners van de Grote Waal om adequate geluidwerende voorzieningen. De inspreker gaat ervanuit dat bij de verdere planuitwerking de geluidwering passend gaat zijn bij de geluidbelasting. De nu gehouden nulmeting moet samen met een gedetailleerd akoestisch onderzoek bij	Rijkswaterstaat heeft kennisgenomen van de inhoud van het onderzoek. Dit onderzoek betreft een continue geluidsmeting op een 3-tal meetpunten in de wijk Grote Waal in de maanden mei, juni en juli 2019. Het onderzoek is 5 november 2019 door de gemeente en het uitvoerend ingenieursbureau toegelicht in het bijzijn van zowel de belangengroep als ook vertegenwoordigers van Rijkswaterstaat. Tijdens de planuitwerking wordt een meer gedetailleerd akoestisch onderzoek uitgevoerd, waarbij expliciet de geluidbelasting op de gevels van woningen wordt betrokken. Uit dit vervolgonderzoek zal moeten blijken of de effecten wel of niet binnen de wettelijke kaders blijven. Zo niet, dan wordt op basis van de vigerende wet- en regelgeving gekeken of mitigerende maatregelen noodzakelijk zijn. Het onderzoek van de gemeente zal in de afweging van maatregelen echter geen rol kunnen spelen. Allereerst omdat de door de gemeente uitgevoerde metingen zijn gebaseerd op de huidige situatie en de berekeningen in de planuitwerking toezien op een toekomstige en nog niet gerealiseerde situatie. Ten tweede

Samenvatting	Reactie
de verdere planuitwerking (ProjectMER) betrokken worden.	brenge de metingen de totale geluidsbelasting in beeld, terwijl de planuitwerking zich specifiek richt op het lawaai afkomstig van de A7 en de vraag of hiermee normen worden overschreden (volledigheidshalve: er wordt in de planuitwerking ook gekeken naar de cumulatie van verschillende geluidsbronnen). Dat laat onverlet dat het onderzoek niet op andere manieren kan worden ingezet. Mocht uit de planuitwerking alsnog blijken dat sprake is van de overschrijding van geluidproductieplafonds en schermen wettelijk noodzakelijk zijn, dan kunnen de inzichten uit het onderzoek mogelijk wel bijdragen aan het optimaliseren van deze schermen. Rijkswaterstaat heeft hierover frequent overleg met zowel de gemeente als ook de betrokken belangengroep uit de wijk.
56.2 Verzorgingsplaats De gemeente Hoorn stelt het op prijs dat wanneer verzorgingsplaats de Koggen wordt opgeheven er ook onderzoek wordt gedaan naar de verontreinigingssituatie.	Van parkeerplaats De Koggen is bekend dat deze is gelegen ter plaatse van een voormalig tankstation aan de Venneweg. In het achtergrondrapport “Bodem en Water” wordt hier ook melding van gemaakt. De spitsstrook raakt deze verontreinigingslocatie niet fysiek, zodat de bodemverontreiniging niet wordt beïnvloed. Wel wordt de verzorgingsplaats opgeheven, hetgeen een aanleiding kan zijn om de aanwezige bodemverontreiniging nader te onderzoeken en eventueel over te gaan tot saneren. Hier zal in de planuitwerking nader onderzoek naar worden gedaan.
56.3 Spitsstrook A7 tussen Hoorn en Purmerend Afname van de files op de A7 tussen Hoorn noord en Purmerend is een doel van de gemeenteraden en het bedrijfsleven in West-Friesland. De gemeente zal kritisch volgen of de gewenste effecten behaald worden en of de keuze om geen spitsstrook tussen Hoorn en Purmerend aan te leggen de juiste is geweest.	In de MIRT-verkenning is onderzocht of maatregelen op het bedoelde deel van de A7 noodzakelijk zijn. Alhoewel uit de verkeersberekeningen blijkt dat er sprake is van een hoge verkeersbelasting, bleek hieruit nog geen directe aanleiding dit traject te voorzien van een spitsstrook. De intensiteiten liggen ter plaatse aanzienlijk lager dan tussen Hoorn-Noord en Avenhorn (op dat stuk van de A7 is ook sprake van veel oost-westverkeer van en naar de N23 Westfrisiaweg). Veel van de nu voorkomende files op het traject Avenhorn – Purmerend worden veroorzaakt door fileterugslag als gevolg van stilstaand verkeer bij

Samenvatting	Reactie
	Purmerend of Hoorn. Met het oplossen van de verkeersknelpunten bij Purmerend en Hoorn is de verwachting dat het verkeer op het traject Avenhorn – Purmerend een betere doorstroming zal kennen. Desalniettemin zal in het kader van de planuitwerking op basis van recente verkeersmodellen opnieuw worden gekeken naar de verkeersafwikkeling. Indien hier aanleiding toe is zal een nieuwe afweging plaatsvinden.
56.4 Hoornse lijn Helaas heeft de uitwerking van de Hoornse lijn minder opgeleverd dan de inspreker had verwacht: geen concrete maatregelen, wel een werkgroep die als doel heeft om het gebruik van de Hoornse lijn te verbeteren naar voorbeeld van het concept Stedenbaan. De inspreker vertrouwt erop dat deze werkgroep de steun blijft houden van het ministerie en dat waar nodig gezamenlijk uitvoering kan worden gegeven aan het toekomstige plan.	Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen. Uiteraard denkt het ministerie ook in het vervolg graag verder mee i.s.m. de gemeente en werkgroep.

4.57 Zienswijze 57 – TenneT

Samenvatting	Reactie
57.1 Belangen TenneT Werkzaamheden binnen de belemmerde strook van een hoogspanningsverbinding zijn onderhevig aan schriftelijke goedkeuring van TenneT. De inspreker vraagt medewerking om binnen dit project rekening te houden met de aanwezigheid van de hoogspanningsverbinding in de structuurvisie en hierdoor doorwerking naar bestemmingsplannen door een set regels op te nemen (door inspreker als bijlage bijgevoegd) ter bescherming van de belangen van TenneT. Wanneer windturbines in de buurt van een hoogspanningsverbinding worden opgericht, dan verzoekt de inspreker om bij de plaatsing hiervan rekening te houden met het Handboek Risico Zonering Windturbines.	Uiteraard wordt rekening gehouden met de belangen en eisen die TenneT stelt aan zijn infrastructuur. In het kader van de planuitwerking zal hierover nader contact met u worden opgenomen. Van plaatsing van windturbines is in dit project geen sprake. Mochten er in de planuitwerking toch dergelijke verzoeken binnen komen, dan zal dit met u worden afgestemd.
57.2 Voorwaarden voor kleinschalige windturbines opnemen	

Samenvatting	Reactie
Indien er verzoeken bij het Ministerie van IenW worden gedaan om kleinschalige windturbines (tot 15 meter) toe te staan, verzoekt inspreker dat rekening wordt gehouden met een werpafstand van 2x nominaal toerental. Dit in verband met het feit dat kleinschalige windturbines niet hoeven te voldoen aan certificering. Ook verzoekt de inspreker om alleen medewerking bij een omgevingsvergunningaanvraag indien schriftelijk advies van de netbeheerder is ingewonnen hierover. De inspreker verzoekt ook om dit in het beleid van IenW op te nemen.	Deze maatregelen maken onderdeel uit van het project. Mochten er in de planuitwerking toch dergelijke verzoeken binnen komen, dan zal dit met u worden afgestemd. Uw verzoek is binnen het ministerie van IenW onder de aandacht gebracht.
57.3 Aanwijzen vogelweidegebieden De inspreker wil erop attenderen dat bij het aanwijzen van vogelweidegebieden een grote kans is op stijging van draadslachtoffers en het onderhoud van de hoogspanningsverbindingen wordt bemoeilijkt. TenneT is hier geen voorstander van en vraagt om bij het aanwijzen van deze gebieden rekening te houden met de hoogspanningsverbinding(en).	Het Ministerie van IenW is niet verantwoordelijk voor de aanwijzing van deze gebieden. Wel kan er sprake zijn van mitigatie en/of compensatie van dergelijke gebieden. In het geval deze mitigatie en/of compensatie in de nabijheid van hoogspanningsverbindingen is gedacht, zal hierover met u worden afgestemd.
57.4 Toestaan zonnepanelen Wanneer een zonnepark binnen de belemmerde strook van een hoogspanningsverbinding zou worden gerealiseerd, is het noodzakelijk dat TenneT de plannen kan toetsen of een realisatie van een park ook technisch uitvoerbaar, dan wel toelaatbaar is.	Deze maatregelen maken onderdeel uit van het project. Mochten er in de planuitwerking toch dergelijke verzoeken binnen komen, dan zal dit met u worden afgestemd.
57.5 Waterretentiegebieden De inspreker verzoekt medewerking om bij het aanwijzen van een waterretentiegebied en bij het eventueel aanleggen van dijken en/ of taluds rekening te houden met onze hoogspanningsverbindingen. Wanneer de ondergrond van masten en/of een kabel wijzigt, kan dit gevolgen hebben voor de leveringszekerheid en veiligheid van een hoogspanningsverbinding.	Deze maatregelen maken onderdeel uit van het project. Mochten er in de planuitwerking toch dergelijke verzoeken binnen komen, dan zal dit met u worden afgestemd.
57.6 Versterken/verhogen waterkeringen Indien er waterkeringen worden versterkt/verhoogd binnen de belemmerde strook van een hoogspanningsverbinding,	Deze maatregelen maken onderdeel uit van het project. Mochten er in de planuitwerking toch

Samenvatting	Reactie
dan verzoekt de inspreker om vooraf overleg met TenneT te plegen. Op deze manier kan de inspreker toetsen of er nog aan de wettelijke normen wordt voldoen of dat er een reconstructie van de hoogspanningsverbinding noodzakelijk is.	dergelijke verzoeken binnen komen, dan zal dit met u worden afgestemd.
57.7 Natuurgebieden Bij de ontwikkeling en/of aanwijzing van een natuurgebied (groen) verzoekt de inspreker ook rekening te houden met de hoogspanningsverbindingen. Binnen de belemmerde strook van een bovengrondse hoogspanningsverbinding mogen geen hoogopgaande beplanting of bomen worden aangebracht en/of verwijderd. Binnen de belemmerde strook van een ondergrondse kabel mogen geen diepwortelende struiken of bomen worden aangebracht en/of verwijderd.	Het Ministerie van IenW is niet verantwoordelijk voor de aanwijzing van deze gebieden. Wel kan er sprake zijn van mitigatie en/of compensatie van dergelijke gebieden. In het geval deze mitigatie en/of compensatie in de nabijheid van hoogspanningsverbindingen is gedacht, zal hierover met u worden afgestemd.
57.8 Aanvraag omgevingsvergunningen Bij de aanvraag van een omgevingsvergunning adviseert de inspreker dat de initiatiefnemers, voorafgaand aan de vergunningverlening, een gesprek aangaan met TenneT. Op deze manier kan TenneT voorwaarden stellen voor de uit te voeren (bouw)werken en toetsen of de plannen (technisch) realiseerbaar en toelaatbaar zijn.	Rijkswaterstaat gaat graag dit gesprek met u aan.

4.58 Zienswijze 58 – Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK)

Samenvatting	Reactie
58.1 Algemeen In paragraaf 4.1. planMER, worden de effecten van de zes combipakketten uiteengezet. In tabel 2 worden zeven thema's beschreven waarop effecten te verwachten zijn. Het thema bodem en water is opgenomen in de tabel, maar wordt als enige thema niet besproken in paragraaf 4.1. De belangen van het water zijn dusdanig dat ook hier nader op ingegaan zal moeten worden.	Dit klopt, water is alleen per deelgebied beschouwd, en daarom niet opgenomen bij deze tabel die gaat over deelgebied overstijgende effecten. Water is uiteraard een onderdeel van het onderzoek geweest, nader onderzoek vindt plaats in planuitwerking.

Samenvatting	Reactie
58.2 Waterkwantiteit De realisatie van het plan heeft een substantiële toename van verharding tot gevolg. Zonder compenserende maatregelen zal de waterhuishoudkundige situatie hierdoor verslechteren. In het ontwerp in paragraaf 6.3. wordt onvolledig gerefereerd naar de compensatieplicht. Als gevolg van de realisatie van het plan zullen op bepaalde delen van het traject tevens wegsloten worden verlegd. Dit wordt niet vermeld. De maatvoering van de nieuw te graven- en/of te verbreden watergangen dient te voldoen aan de uitgangspunten van het hoogheemraadschap.	In de ontwerpstructuurvisie zijn de beoogde maatregelen binnen het voorkeursalternatief niet uitputtend beschreven. Bij de achtergrondrapporten behorende bij het planMER is dit wel het geval. In het achtergrondrapport Bodem en Water komt de gevraagde informatie aan bod. In de planuitwerkingsfase zal het hoogheemraadschap weer een belangrijke gesprekspartner zijn, onder meer bij de totstandkoming van het waterhuishoudingsplan. Hierover zijn ook bestuurlijke afspraken gemaakt.
58.3 Waterkwaliteit Langs een deel van het traject zal aantasting van KRW-lichamen plaatsvinden. Als gevolg van hiervan zijn mitigerende maatregelen noodzakelijk. Tevens zullen bestaande natuurvriendelijke oevers moeten worden hersteld. Reguliere bermfiltratie is in Natura 2000-gebieden mogelijk onvoldoende om afspoelend vuil af te vangen, hier kunnen randvoorzieningen noodzakelijk zijn. Om de waterkwaliteit te verbeteren is er de wens om oevers zoveel mogelijk natuurvriendelijk in te richten. Wanneer verticale drainage wordt toegepast om zettingen te versnellen, bestaat het risico dat deze zout water vanuit het watervoerende pakket aantrekken, vooral wanneer de drains te diep eindigen. Om verzilting te voorkomen dienen nader uit te werken maatregelen te worden getroffen.	In de planuitwerkingsfase zal hier nader naar worden gekeken en zal hierover overleg plaatsvinden met HHNK.
58.4 Waterkeringen Het tracé kruist meerdere regionale keringen. Aangetoond moet worden dat de veiligheid en sterkte van de waterkeringen niet verminderd, dit moet worden onderbouwd met berekeningen. Daarbij loopt binnen het hoogheemraadschap een verbeterprogramma van de keringen. Hierbij is het noodzakelijk om vroegtijdig de planning en werkzaamheden af te stemmen.	In de planuitwerkingsfase zal hier nader naar worden gekeken en over worden afgestemd.
58.5 Persleidingen Langs en binnen het tracé liggen rioolpersleidingen van het hoogheemraadschap. Hiermee dient bij de planuitwerking rekening gehouden te	In de planuitwerkingsfase zal hier nader naar worden gekeken en overleg over worden gevoerd.

Samenvatting	Reactie
worden. Er zal moeten worden onderzocht welke implicaties het plan heeft voor de aanwezige rioolpersleidingen.	
58.6 Ruimtelijke adaptatie Het is belangrijk om in het ontwerp rekening te houden met extreem weer om ook in de toekomst de wegen bereikbaar en berijdbaar te houden. Uitgangspunt is om het hemelwater zoveel mogelijk vertraagd af te laten voeren naar het oppervlaktewater door middel van infiltratie via de berm. Op punten waar wateroverlast wordt ondervonden, zijn extra infiltratievoorzieningen mogelijk gewenst.	Voor zover relevant voor de alternatievenafweging is met de bovengenoemde aspecten rekening gehouden. Dit wordt in de planuitwerking nader uitgewerkt waar de watertoets verder op het detailniveau van de planuitwerking doorlopen wordt. In het integraal passend ontwerp worden watercompensatie, watergangen en onderhoudspaden uitgewerkt. Hier wordt tevens aandacht besteed aan het kruisen van waterkeringen en het kruisen van persleidingen.
58.7 Eigendom Het hoogheemraadschap heeft langs en binnen het tracé meerdere eigendommen. Er dienen tijdig (principe)afspraken te worden gemaakt over ruiling en/of aankoop van dit eigendom als dit als gevolg van de geplande werkzaamheden onderdeel zal gaan uitmaken van het tracé, of bijvoorbeeld bij het dempen en graven (verleggen) van watergangen.	Uiteraard wordt rekening gehouden met de belangen en eigendommen van het hoogheemraadschap. Hierover worden tijdig afspraken gemaakt.
58.8 Vergunningen en ontheffingen Voor werkzaamheden in, onder, langs, op, bij of aan oppervlaktewater, waterkeringen en wegen in het beheer van het hoogheemraadschap en het aanleggen van >800 m² verharding is een watervergunning of ontheffing van het hoogheemraadschap nodig.	Er wordt rekening gehouden met de belangen, wettelijke eisen en eigendommen van het hoogheemraadschap.

4.59 Zienswijze 59 – Gemeente Koggenland

Samenvatting	Reactie
59.1 Nader onderzoek De inspreker vertrouwt erop dat voorafgaand aan het uitvoeren van de fysieke maatregelen (waaronder opheffen verzorgingsplaats De Koggen) en het realiseren van nieuwe voorzieningen (zoals	In de volgende fase van het project worden deze onderzoeken uitgevoerd en de reguliere procedures zullen worden gevolgd.

Samenvatting	Reactie
de carpoolplaatsen) de juiste onderzoeken gedaan worden, onderzoeken aangeleverd worden en de procedures doorlopen worden. Inspreker heeft het advies van de Omgevingsdienst bij de inspraakreactie gevoegd.	
59.2 Geluid en lucht Het milieueffectrapport kan als ruim voldoende worden beschouwd. Het is een informatief onderdeel (bijlage) van de structuurvisie op basis waarvan verdere keuzes gemaakt kunnen worden. Wanneer uiteindelijk voor een bepaald scenario of combinatie van scenario's wordt gekozen, is per geluidbelast gebied/ locatie/ geluidgevoelige bestemming gedetailleerd akoestisch onderzoek nodig om te kunnen bepalen of er geluidbeperkende maatregelen noodzakelijk zijn en/of daadwerkelijk gerealiseerd kunnen worden.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. Zie voor beantwoording paragraaf 3.3.
59.3. Natuur Naar aanleiding van de PAS-uitspraak van de Raad van State dient het rapport te worden aangepast. Het initiatief is voor de potentiële effecten van de verbreding met spitsstroken op de overige aspecten voldoende onderzocht; dit geldt zowel voor het onderdeel gebieden als het onderdeel soorten. Voorafgaand aan de verdere uitwerking dient nader onderzoek voor gebieden en soorten plaats te vinden. Belangrijke aandachtspunten zijn: ▪ Het uitvoeren van de fysieke maatregelen naast de wegaanpassingen; ▪ Het opheffen van verzorgingsplaats De Koggen; ▪ Het realiseren van de nieuwe carpoolplaats bij afrit 7 Avenhorn. Natura 2000-gebieden In het milieueffectrapport wordt geen melding gemaakt van Natura 2000-gebied Eilandspolder en in het achtergrondrapport	Voor beantwoording zie paragraaf 3.2. Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. In de volgende fase van het project worden deze onderzoeken uitgevoerd. Het Natura 2000-gebied Eilandspolder viel buiten de afbakening van 3 kilometer en is daarom niet nader beschouwd. Vanwege de uitspraak van de Raad van State is nader onderzoek verricht naar

Samenvatting	Reactie
wordt geen afstand genoemd tot het Natura2000-gebied Markermeer & IJmeer. Provinciale Ruimtelijke Verordening In de rapportage is nog niet concreet ingegaan op de 'indirecte' externe werking van de gebieden uit de Provinciale Ruimtelijke Verordening in verband met een goede ruimtelijke ordening. Bij het doorlopen van ruimtelijke procedures zal dit onderdeel aan de orde moeten komen. Wel wordt gesteld dat de nieuwe carpoolplaats niet in een weidevogelleefgebied gesitueerd zal worden. Dit uitgangspunt zou ook moeten gelden voor het Nationaal Natuur Netwerk (NNN). Ecologische verbindingszone en soorten Bij het zoeken naar een geschikte locatie voor een carpoolplaats bij afrit 7 (Avenhorn) dient rekening te worden gehouden met de ecologische verbindingszone. Vanwege mogelijk negatieve effecten op (strikt) beschermde soorten zal bij de verdere uitwerking gedetailleerder onderzoek noodzakelijk zijn. De opmerkingen uit het natuur advies van 31 oktober 2018 met betrekking tot vissen, noordse woelmuis, meervleermuis, (roof)vogels en kleine marterachtigen moeten meegenomen worden bij deze onderzoeken voorafgaand aan de verdere uitwerking. In de vervolgfase zullen tevens eventuele ontheffingen aangevraagd moeten worden.	stikstofdepositie. Eilandspolder valt buiten de gehanteerde gebiedsafbakening. Het Markermeer en IJmeer vallen wel binnen de afbakening, maar zijn beoordeeld als 'niet stikstofgevoelig'. In het Markermeer en IJmeer wordt de zogenoemde kritische depositiewaarde (KDW) van habitattypen en leefgebieden niet overschreden. Effecten via stikstofdepositie op deze Natura 2000-gebied zijn bij voorbaat uit te sluiten. De uiteindelijk te nemen maatregelen worden volgens de geldende procedures en met de daarbij noodzakelijke motiveringen (onderzoeken en onderbouwingen) juridisch-planologisch vastgelegd. Provinciale belangen zoals vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Verordening worden daarbij meegenomen. In de volgende fase van het project (de planuitwerking) wordt meer in detail ingegaan op gebieden (waaronder NNN), de mogelijke effecten op de ecologische verbindingszone en op effecten op beschermde soorten inclusief mitigerende en/ of compenserende maatregelen. Specifiek voor de carpoolplaats zal dit belegd zijn bij de daartoe in het leven geroepen werkgroep, zoals vastgelegd in de bestuursovereenkomst CAH.

4.60

Zienswijze 60

Samenvatting	Reactie
Maximum snelheid 80 km/uur Gemeente Zaanstad en Oostzaan hebben zich gecommitteerd om de maximum	Het onderzoek naar deze maatregel is belegd binnen het programma Samen Bouwen aan

Samenvatting	Reactie
snelheid op de A8 terug te brengen tot 80 km/uur. Inspreker betreurt het dat er in deze studie geen 80 km/uur variant is opgenomen en doorgerekend. Inspreker doet het verzoek om de rapportage van de effecten van aanpassingen op het snelheidsregime op A10 en A8, mee te nemen in de ontwerpstructuurvisie (uitkomsten uit het programma Netwerken, Ringen en de Stad, n.a.v. de afsprakenlijst Bestuurlijk Overleggen MIRT d.d. 21 en 22 november 2018). Inspreker vindt dat de 80 km/uur variant als één van de mitigerende maatregelen voor de Natura2000 gebieden moet worden meegenomen.	Bereikbaarheid in de MRA; specifiek binnen de programmalijn Netwerken, Ringen en de Stad (NRS). Om die reden is er geen variant met 80 km/uur meegenomen in deze verkenning. Op termijn wordt uit dit NRS-onderzoek duidelijk of de snelheidsverlaging een zinvolle en haalbare maatregel is. Indien dit het geval is, en hierover positief wordt besloten, zal dit worden meegenomen in de volgende fase van dit project (planuitwerking). Op dit moment zijn deze resultaten nog niet beschikbaar, en daarom niet meegenomen in de ontwerpstructuurvisie. In de planuitwerking zal afstemming blijven plaatsvinden met het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid. Eventuele relevante resultaten worden meegenomen. Eventuele mitigerende maatregelen worden in de volgende fase van dit project onderzocht. Een snelheidsverlaging kan hiervan een onderdeel zijn. Zie ook paragraaf 3.2.

4.61

Zienswijze 61

Samenvatting	Reactie
Maximum snelheid 80 km/uur Gemeente Zaanstad en Oostzaan hebben zich gecommitteerd om de maximum snelheid op de A8 terug te brengen tot 80 km/uur. Inspreker betreurt het dat er in deze studie geen 80 km/uur variant is opgenomen en doorgerekend. Inspreker doet het verzoek om de rapportage van de effecten van aanpassingen op het snelheidsregime op A10 en A8, mee te nemen in de ontwerpstructuurvisie (uitkomsten uit het programma Netwerken Ringen en de Stad,	Het onderzoek naar deze maatregel is belegd binnen het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid in de MRA; specifiek binnen de programmalijn Netwerken, Ringen en de Stad (NRS). Om die reden is er geen variant met 80 km/uur meegenomen in deze verkenning. Op termijn wordt uit dit NRS-onderzoek duidelijk of de snelheidsverlaging een zinvolle en haalbare maatregel is. Indien dit het geval is, en hierover positief wordt besloten, zal dit worden meegenomen in de volgende fase van dit project (planuitwerking). Op dit moment zijn deze resultaten nog niet beschikbaar, en dus niet meegenomen in de ontwerpstructuurvisie. In de planuitwerking zal afstemming blijven plaatsvinden met het programma Samen Bouwen

Samenvatting	Reactie
n.a.v. de afsprakenlijst Bestuurlijk Overleggen MIRT d.d. 21 en 22 november 2018). Inspreker vindt dat de 80 km/uur variant als één van de mitigerende maatregelen voor de Natura2000 gebieden moet worden meegenomen.	aan Bereikbaarheid. Eventuele relevante resultaten worden meegenomen. Eventuele mitigerende maatregelen worden in de volgende fase van dit project onderzocht. Een snelheidsverlaging kan hiervan een onderdeel zijn. Zie ook paragraaf 3.2.

4.62

Zienswijze 62 – Stichting Nekkerzoom en Stichting Beemstergroen

Samenvatting	Reactie
62.1. Zorgen verbreding De inspreker is tegen uitbreiding van het tracé van twee naar drie rijstroken en is zeer bezorgd over het aanleggen van extra asfalt. Dit vanwege, onder andere, verkeeraanvullende werking met meer verkeersbewegingen vlak langs bestaande bebouwing. Hierdoor zal meer uitstoot van geluid, verslechtering van luchtkwaliteit en aantasting van het erfgoed ontstaan.	Met het toevoegen van extra capaciteit aan de A7 wordt inderdaad meer gebruik gemaakt van de hoofdweg. Dit is niet alleen bedoeld om de huidige files op te lossen, maar ook om het sluipverkeer dat als gevolg van deze files gebruik maakt van het onderliggende wegennet weer terug te krijgen op de A7. Per saldo levert dit in het projectgebied een afname van het aantal gehinderden op, waarmee wordt bijgedragen aan de projectdoelstelling zorg te dragen voor een aantrekkelijke leefomgeving. Dit laat onverlet dat er lokaal meer hinder en overlast kan worden ervaren, mits dit binnen de wettelijke kaders blijft. Om dit laatste te borgen zal tijdens de planuitwerking een meer gedetailleerd akoestisch worden onderzoek uitgevoerd. In dit vervolgonderzoek zal opnieuw moeten blijken of de effecten binnen de wettelijke kaders blijven. Zo niet, dan wordt op basis van de vigerende wet- en regelgeving gekeken of mitigerende maatregelen noodzakelijk zijn. Overigens blijkt op basis van het PlanMER dat er per saldo sprake is van een gering effect langs de A7. Dit is met name het gevolg van de snelheidsverlaging van 120 km/uur naar 100 km/uur. Deze verlaging van snelheid compenseert grotendeels de verkeerstoename. Dit geldt ook voor de luchtkwaliteit. Overal wordt aan de wettelijke normen voldaan. Zie verder ook hoofdstuk 3.2.

Samenvatting	Reactie
	Voor wat betreft de aantasting van het erfgoed is hier in het PlanMER onderzoek naar gedaan. Omdat er sprake is van een relatief beperkte uitbreiding met slechts één rijstrook, is het effect op onder andere de beide werelderfgoederen maar ook de andere wettelijke beschermde cultuurhistorische objecten, gering. Zie ook de “Heritage Impact Assessment” en het achtergrondrapport “Landschap, Cultuurhistorie en Archeologie”.
62.2 Toetsing dubbel erfgoed De Tuinhoek is volgens de inspreker een bijzonder landschap binnen de polder Beemster. Dit vraagt om een maatwerktoetsing, zowel aan de west- als aan de oostkant van de A7. Echter, in het rapport wordt niet aan de kernkwaliteiten van het dubbele werelderfgoed getoetst en ook niet aan de kernkwaliteiten van de Tuinhoek, de nederzetting Zuidoostbeemster. De oostkant van de A7 kent een andere historische structuur, dan de westkant. Daarom dient aan beide zijden afzonderlijk te worden getoetst. Verder is de HIA niet meegenomen in dit achtergrondrapport. Op grond hiervan kunnen dus geen conclusies getrokken worden. Verder kan de inspreker niet akkoord gaan met de onderbouwing van het hoofdstuk van de cultuurhistorie op blz. 42 t/m 47. De gegevens zijn onjuist, redeneringen kloppen niet en oplossingen worden verzonnen. Er is in het geheel geen lijn te zien in de onderbouwing. Beide stichtingen hebben vanaf het begin van de corridorstudie gevraagd om een HIA voor de ringsloot en de Tuinhoek. Tot op heden heeft geen toetsing plaatsgevonden binnen de Corridorstudie en kunnen geen conclusies ten aanzien van dit gebied worden getrokken. De inspreker verzoekt nogmaals om een HIA voor dit specifieke gebied, inclusief de ringsloot.	Voor de Beemster is een Heritage Impact Assessment (HIA) uitgevoerd. Een HIA lijkt op de cultuurhistorische effectbeoordeling van een Milieueffectrapportage (MER). Een HIA richt zich volledig op de beoordeling van effecten op UNESCO-werelderfgoederen. Deze systematiek is ontwikkeld door ICOMOS (International Council On Monuments and Sites). De leidraad voor HIA's vormt het uitgangspunt voor dit onderzoek. De HIA maakt onderdeel uit van de ontwerpstructuurvisie en heeft samen met het MER een rol gespeeld in de afweging van het voorkeursalternatief.
62.3 Geluid De inspreker is niet akkoord met de conclusie dat de belasting qua geluid en luchtkwaliteit niet of nauwelijks toeneemt.	Ten behoeve van het bepalen van de geluidseffecten en het aantal gehinderden, wordt gebruikt gemaakt van rekenmodellen. De reden dat er niet wordt gemeten is dat de

Samenvatting	Reactie
Ten opzichte van welk jaar wordt dit gemeten? De geluidsoverlast aan de westkant van de A7 is momenteel al boven de vastgestelde normen vanwege het geluid van het verkeer, hetgeen onmiskenbaar zou toenemen als besloten wordt om de extra rijbanen toe te voegen. Die ook nog eens 50% dichterbij gepland staan. Bovendien heeft de westzijde nu reeds overlast door de weerkaatsing van het geluid via de geluidschermen die alleen aan de oostzijde geplaatst zijn. De inspreker wil gelet op de huidige geluidbelasting nu een optimale geluidswering voor de bestaande situatie. Ook verzoekt de inspreker geluidschermen die een substantiële bijdrage leveren aan de vermindering van fijnstof en passend zijn voor het werelderfgoed.	geluidseffecten worden bepaald voor een toekomstige situatie. De toekomst is niet te meten, zodat per definitie gebruik gemaakt moet worden van rekenmodellen die de toekomstige situatie kunnen voorspellen. Bij het bepalen van de geluidseffecten is gebruik gemaakt van de verkeercijfers 2030, getoetst aan de huidige normen. Het onderzoek voldoet aan alle voorgeschreven rekenmethodieken en voor wat betreft het model is ook gebruik gemaakt van een hiervoor passend en breed geaccepteerd geluidsmodeel. Het is daarom dat er niet wordt getwijfeld aan de uitkomsten van het onderzoek. Het advies van de Commissie van de m.e.r. geeft hiervoor eveneens geen aanleiding. Het feit dat er sprake is van een gering effect heeft te maken met de snelheidsverlaging van 120 km/uur naar 100 km/uur. Deze verlaging van snelheid compenseert grotendeels de verkeerstoename. Tijdens de planuitwerking wordt een meer gedetailleerd akoestisch onderzoek uitgevoerd. In dit vervolgonderzoek zal opnieuw moeten blijken of de effecten binnen de wettelijke kaders blijven. Zo niet, dan wordt op basis van de vigerende wet- en regelgeving gekeken of mitigerende maatregelen noodzakelijk zijn. In de Gebiedsgerichte Inpassingsvisie worden verschillende suggesties gedaan voor de toepassing van geluidsschermen die rekening houden met het groene karakter en de status van het gebied. In de planuitwerking zal meer in detail worden ingegaan op de vormgeving van de schermen en het materiaal gebruik. Hierbij zal tevens worden bekeken in hoeverre met materiaalgebruik en vormgeving reflecties kunnen worden beperkt.
62.4 Stikstof Om te kunnen voldoen aan het stikstoffenbesluit, is het onmogelijk om hier extra asfalt aan te leggen.	Voor de beantwoording zie paragraaf 3.2.
62.5 Achtergrondrapport Milieu De inspreker is niet akkoord met het Achtergrondrapport Milieu. De onderbouwing is niet logisch, vaag en alle te	Het uitgevoerd onderzoek heeft plaatsgevonden door een gerenommeerd onderzoeksbureau. Hierbij voldoet het onderzoek aan alle voorgeschreven onderzoeks- en

Samenvatting	Reactie
verwachten negatieve effecten worden geminimaliseerd.	rekenmethodieken. Het is daarom dat er niet wordt getwijfeld aan de uitkomsten van het onderzoek. Ook het advies van de Commissie van de m.e.r. geeft geen aanleiding te twifelen aan de kwaliteit van het PlanMER.

4.63 Zienswijze 63 – Gemeente Oostzaan

Samenvatting	Reactie
De inspreker onderschrijft het belang van een goede bereikbaarheid van de gemeente Oostzaan in de regio. Een verbetering van de doorstroming op de A8 en A10-West is ook in het belang van de inwoners van de gemeente Oostzaan. Vooral de doorstroming op het onderliggend wegennet (OWN), Kolkweg/Thorbeckeweg en de Verlengde Stellingweg, hebben een directe invloed op de bereikbaarheid en ontsluiting van onze gemeente. De gemeenteraad van Oostzaan heeft op 1 juli 2019 ingestemd met deze zienswijze.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.
63.1 Participatie Het in gebruik nemen van de extra rijstroken in de Coentunnel ziet de inspreker als belangrijke maatregel om de doorstroming op de A8 te kunnen verbeteren. De inspreker adviseert om de verbreding van de A8, ter hoogte van Oostzaan, in goed overleg met de inwoners van Oostzaan, ondernemers en gemeente af te stemmen. De inwoners en ondernemers kennen het gebied het beste en participatie leidt volgens de inspreker tot een betere inpassing van de weg.	In de planuitwerking zal een vervolg worden gegeven aan de reeds ingezette participatie met gemeenten en andere belanghebbenden.
63.2 Hoogspanningstracé Oostzaan-Beverwijk De inspreker heeft op 29 januari 2019 de opdracht gegeven voor een haalbaarheidsonderzoek voor de verplaatsing van het tracé Oostzaan-Beverwijk ter hoogte van de Kerkstraat. De Regeling specifieke uitkering aankoop woningen onder een hoogspanningsverbinding van het ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK), welke op 1 januari 2017 in werking is getreden, biedt de mogelijkheid tot verplaatsing van het hoogspanningstracé.	De gevoerde gesprekken hebben met name tot doel gehad te kijken of verplaatsing van de hoogspanningsmasten knelpunten zou geven met betrekking tot de uitbreiding van de A8. De wijze waarop de uitbreiding van de A8 in relatie tot de verplaatsing van de hoogspanningsmasten zou kunnen worden ingepast, is opgenomen in de Gebiedsgerichte Inpassingsvisie. Het verplaatsen van de hoogspanningsmasten is echter geen opgave binnen het project corridorstudie.

Samenvatting	Reactie
Het hoogspanningstracé loopt ter hoogte van de Kerkstraat vlak langs het plangebied van de corridor Amsterdam-Hoorn. Tijdens de MIRT Verkenning zijn er verkennende gesprekken geweest tussen het projectteam van de MIRT Verkenning, het ministerie van EZK en de gemeente. De inspreker verzoekt deze gesprekken inzake het verplaatsen van het hoogspanningstracé tijdens de fase van de planuitwerking te intensiveren, zodat er een integraal plan komt voor dit deel van onze gemeente.	Er wordt daarom geadviseerd hierover contact op te nemen met het ministerie van EZK.
63.3 Aanpak verkeersdruk Zaanstad Zuid en Thorbeckeweg (voorheen: AVANT) Oostzaan neemt deel aan het onderzoek naar het verbeteren van de doorstroming op de Thorbeckeweg/ N516. Bij de gekozen voorkeursvariant komt de langzaam verkeersontsluiting van bedrijventerrein de Ambacht onder druk te staan. Daarom wordt een ontwerp voor een fietsverbinding onderzocht. Deze nieuwe fietsverbinding sluit Oostzaan, en een gedeelte van Zaandam-Zuid, aan op de snelfietsroute tussen Amsterdam en Zaandam. De inspreker verzoekt om bij de uitbreiding van het hoofdwegennet ter hoogte van de Ambacht rekening te houden met deze nieuwe fietsverbinding en in overleg te treden met het projectteam van de verkeersaanpak Thorbeckeweg zodat de inpassing van het fietspad op een correcte manier kan worden uitgevoerd. Noot van de redactie: inspreker heeft bij haar zienswijze een afbeelding gevoegd met diverse opties van de genoemde fietsverbinding.	In de planuitwerking zal afstemming plaatsvinden met het projectteam van verkeersaanpak Thorbeckeweg over de fietsverbinding bij de Ambacht.
63.4 Leefmilieu, geluid In de structuurvisie en het milieueffectrapport wordt aangegeven dat er een afname is van het aantal geluidgeïmpideerden en slaapgestoorden in het plangebied. De beleving en ervaring door onze inwoners geeft echter een ander beeld. De snelwegen hebben veel invloed op het leefmilieu door de ligging van Oostzaan in de kom van het Coenplein/A10 en langs de A8. Vanuit verschillende windrichtingen is geluidshinder waarneembaar. De sterkte van het geluid is afhankelijk van de windsnelheid	Ten behoeve van de alternatievenvergelijking is het totaal aantal gehinderden voor het gehele plangebied in beeld gebracht. Dit zegt echter niets over het ervaren van geluid en of er op specifieke wegvakken wel of niet wordt voldaan aan de normen. In het PlanMER is daarom aanvullend gekeken of er naar verwachting sprake is van de overschrijding van geluidproductieplafonds. Uit de berekeningen van het PlanMER volgt dit vooralsnog niet.

Samenvatting	Reactie
en de weersituatie. Langs het Oostzanerveld zijn geen schermen aanwezig en daardoor ervaren onze inwoners, ter hoogte van dit gedeelte van de A8, meer geluidshinder. Het waterrijke Oostzanerveld zorgt er voor dat het geluid verder gedragen wordt dan op basis van de berekening in het MER wordt aangegeven. Wij verzoeken dan ook de berekeningen aan te vullen met meetgegevens die op verschillende plaatsen in onze gemeente worden gemeten. Daarnaast adviseren wij in de planuitwerkingsfase verschillende methoden te onderzoeken die geluidshinder tot een minimum moet beperken. Wij denken daarbij aan stiller asfalt en geluidschermen van levend bamboe.	In de modellen wordt overigens rekening gehouden met de meteorologische omstandigheden. In het reken- en meetvoorschrift van het geluidsmodel is voorgeschreven dat met de landelijk gemiddelde weersituatie rekening moet worden gehouden (en niet met de meest voorkomende windrichting op een bepaalde locatie). De berekening van het geluidniveau gaat hierbij uit van een situatie onder meewindcondities. Dat wil zeggen dat het geluid de wind mee heeft en dus verder draagt. Grote oppervlaktes van water worden reflecterend meegenomen in de berekeningen juist ook vanwege het bekend effect dat geluid verder draagt over water. Tijdens de planuitwerking wordt een meer gedetailleerd akoestisch onderzoek uitgevoerd. In dit vervolgonderzoek zal opnieuw moeten blijken of de effecten binnen de wettelijke kaders blijven. Zo niet, dan wordt op basis van de vigerende wet- en regelgeving gekeken of mitigerende maatregelen noodzakelijk zijn. De suggesties van inspreker zullen worden betrokken in de vervolgfase, waarbij wel specifiek wordt opgemerkt dat bij de bepaling van maatregelen sec wordt uitgaan van het vigerend wettelijk kader. Indien verdergaande “bovenwettelijke” maatregelen vanuit de regio gewenst zijn, dan is dit mogelijk mits de regio deze financieel ook mogelijk maakt.
63.5 Leefmilieu, luchtkwaliteit en fijnstof In het collegeprogramma van de gemeente Oostzaan is opgenomen dat ingezet wordt om in 2030 te voldoen aan luchtkwaliteitsnormen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Ook de provincie heeft in de Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 de ambitie opgenomen om de kwaliteit van de fysieke leefomgeving te behouden en waar mogelijk te versterken. De ambitie is in elk geval te voldoen aan de wettelijke normen en waar mogelijk ruimte te zoeken voor verbetering. De inspreker vindt dat luchtkwaliteit een bovenregionaal thema is. Vanuit regionaal verband moet gekeken worden naar de verschillende activiteiten die gezamenlijk met deze planuitwerking een effect hebben op de luchtkwaliteit in onze gemeente.	In het PlanMER is onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit en de conclusie is dat in het gehele onderzoeksgebied wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden. Zie ook paragraaf 3.3.

Samenvatting	Reactie
De inspreker verzoekt om nader onderzoek te doen naar de effecten op luchtkwaliteit van onder andere de ontwikkelingen van AVANT (Verkeersaanpak Thorbeckeweg) en 'Maak Zaanstad Zuid'. Daarnaast is het verzoek om na te gaan welke maatregelen een positieve bijdrage kunnen leveren aan de doelstellingen van de gemeente Oostzaan en de provincie Noord-Holland. Gedacht wordt aan het terugbrengen van de maximale snelheid naar 80 km/uur op de A8 ter hoogte van het Oostzanerveld. De inspreker betreurt het dat er in de ontwerpstructuurvisie corridor Amsterdam-Hoorn geen 80 km/uur is opgenomen en doorgerekend. De inspreker verzoekt om de 80 km/uur variant mee te nemen in de structuurvisie corridor Amsterdam-Hoorn.	Voor projecten, zoals genoemd door de inspreker, worden de effecten op de luchtkwaliteit door de betreffende initiatiefnemers nog een keer afzonderlijk in beeld gebracht. Indien ze 'in betekenende mate' bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit, kunnen deze projecten via een meldingsprocedure in het NSL worden opgenomen. In de Wet Milieubeheer staat een aantal grondslagen waarop het bevoegd gezag zich kan baseren als het gaat om het voldoen aan de vereisten voor luchtkwaliteit. Als men kan aantonen dat het project voldoet aan de in de Wet Milieubeheer opgenomen grondslag, kan het project vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit in uitvoering worden gebracht. Het onderzoek naar deze maatregel is belegd binnen het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid in de MRA; specifiek binnen de programmalijn Netwerken, Ringen en de Stad (NRS). Om die reden is er geen variant met 80 km/uur meegenomen in deze verkenning. Op termijn wordt uit dit NRS-onderzoek duidelijk of de snelheidsverlaging een zinvolle en haalbare maatregel is. Indien dit het geval is, en hierover positief wordt besloten, zal dit worden meegenomen in de volgende fase van dit project (planuitwerking). Op dit moment zijn deze resultaten nog niet beschikbaar, en niet meegenomen in de ontwerpstructuurvisie. In de planuitwerking zal afstemming blijven plaatsvinden met het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid, eventuele relevante resultaten worden meegenomen.
63.6 Geluid Tijdens de bouw van de tweede fase van de Coentunnel in 2013 stonden geluidschermen aan de oostkant van de A8 tot aan het benzineverkooppunt ingetekend. Dit scherm aan de oostkant is niet gerealiseerd omdat er geen budget meer zou zijn. Aan de westkant is wel een geluidscherm gerealiseerd. Dit leidt tot extra geluidsbelasting op de gemeente Oostzaan door de weerkaatsing van het geluid.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord bij punt 63.4 van deze zienswijze.
63.7 Verstoring Oostzanerveld Tijdens en na de realisatiefase van de verbreding van de snelweg is er sprake van	In het PlanMER is reeds uitvoerig gekeken naar de effecten van verstoring op het Oostzanerveld

Samenvatting	Reactie
directe verstoring van dit natuurgebied Oostzanerveld, door de toename van stikstof, ruimtebeslag, licht, geluid en trillingen volgens inspreker. Deze negatieve impact is naar verwachting groot. Het Oostzanerveld behoort tot het Natuurnetwerk Nederland en is Natura-2000-gebied en ligt direct ten oosten van de A8. Uit de ontwerpstructuurvisie blijkt dat er niets onderzocht hoeft te worden. Hierdoor krijgt de inspreker geen informatie over de impact van groen scherm of een ander type scherm. De inspreker verzoekt daarom deze groene, luchtzuiverende schermen langs de A8 mee te nemen in het ontwerp van de rijksweg. Daarnaast verzoekt de inspreker om samen met de inspreker (gemeente Oostzaan), de Regiodeal ZaanIJ, de omwonenden en de gemeenten Amsterdam en Zaanstad te komen tot een beperking van overlast en verbetering van de luchtkwaliteit met de aanleg van een groen scherm langs de A8 ter hoogte van het Oostzanerveld. Voor de inspreker wegen de bezwaren over roofvogels die de (groene) schermen zouden gebruiken bij hun jacht minder zwaar dan de voordelen van de groene schermen en het herstel van het verstoorde natuurgebied.	(zie ook het achtergrondrapport "Natuur/Passende beoordeling"). De uitbreiding van de A8 vindt plaats in westelijke richting en van ruimtebeslag is geen sprake. De enige fysieke ingreep betreft een verlenging van een duiker, deze heeft echter geen significant effect. Tijdens de planuitwerking vindt nader onderzoek plaats naar de effecten op natuurgebieden, ook de effecten tijdens realisatiefase. Indien er significant negatieve effecten zijn, zullen passende maatregelen worden genomen om aan de wettelijke vereisten te voldoen. Indien er vanuit de regio behoefte is aan verdergaande maatregelen, dan is dit mogelijk mits de regio deze financieel ook mogelijk maakt en deze niet leiden tot andere negatieve effecten. Zie verder ook paragraaf 3.2 voor de wijze waarop wordt omgegaan met stikstof.
63.8 Stikstofdepositie De uitbreiding van de A8 zorgt volgens de inspreker voor een toename van de stikstofdepositie op het natuurgebied Oostzanerveld. Dit is een uniek Natura-2000 gebied dat als groene long, contramal en buffer functioneert in de Metropoolregio Amsterdam. Vanuit het Programma Aanpak Stikstof (PAS) zullen maatregelen genomen moeten worden om de toename van stikstofdepositie tegen te gaan. De inspreker verzoekt om voor het bepalen van de projectspecifieke maatregelen (zoals verwoord in de noot m.b.t. tot het PAS in de ontwerp Structuurvisie) intensief met de gemeente Oostzaan samen te werken. Dit omdat de gemeente Oostzaan gezamenlijk met verschillende belanghebbenden en stakeholders aan een Masterplan Oostzanerveld werkt. Op die manier kunnen de voorgestelde maatregelen aansluiten bij de doelstellingen van het Masterplan.	De effecten op het Natura 2000-gebied Wormeren Jisperveld zijn beschreven en beoordeeld bij deelgebied Zaanstreek (zie hoofdstuk 9 van het milieueffectrapport). Deze effectbeschrijving en –beoordeling geldt ook voor deelgebied Purmerend/Waterland. Voor de beoordeling van de projectbijdrage van stikstof ligt een nadere opgave die in het vervolgfase van het onderzoek opgepakt wordt. Daarin worden ook de bijdragen van stikstof door een aanpassing van het snelheidsregime van de A7 betrokken. De gemeente Oostzaan wordt in deze fase van onderzoek betrokken. Zie verder paragraaf 3.2.

5 Reactie op het advies van de Commissie voor de m.e.r.

Inleiding

In haar tussentijds toetsingsadvies van 12 september 2019 (met projectnummer 3352) geeft de Commissie m.e.r. een oordeel over het PlanMER dat ten behoeve van de Structuurvisie is opgesteld. Op 6 september 2019 is het concept van het tussentijds toetsingsadvies besproken met de commissie. Onderstaand is de reactie op het advies uiteengezet, voornamelijk gebaseerd op hoofdstuk 2 van het advies ('Toelichting op het advies'). Het advies is opgenomen in bijlage 1 bij deze nota.

Reactie op het advies

De Commissie geeft aan dat het PlanMER inzichtelijk is opgebouwd met een grote hoeveelheid beschikbare informatie. Zij spreekt haar waardering uit over het feit dat bij de verkenning van de kansrijke oplossingsrichtingen niet alleen is gekeken naar het hoofdwegennet, maar ook naar het onderliggend wegennet, het openbaar vervoer en langzaam verkeer. De Commissie constateert dat de regio een scheve woon-werkbalans kent, zodat negatieve effecten bij alle alternatieven bijna niet te voorkomen zijn.

De Commissie geeft op vier punten aan dat naar haar oordeel informatie ontbreekt die nodig is om een besluit te kunnen nemen over de structuurvisie. Deze vier punten zijn hieronder overgenomen en voorzien van een inhoudelijke reactie.

1. Inzicht in het probleemoplossend vermogen van het voorkeursalternatief voor de langere termijn

De Commissie zegt hierover het volgende: het MER maakt onvoldoende duidelijk of het voorkeursalternatief (5a) ook voldoende oplossend vermogen heeft voor de langere termijn. Als dit niet het geval is (of onzeker), dan dienen alternatieven aangedragen te worden waarmee de bereikbaarheid voor de langere termijn wel is gegarandeerd.

De scheve woon-werkbalans, als gevolg van de historische ontwikkeling van de regio met Amsterdam als spil, is een gegeven. De grote woningbouwopgaven in Amsterdam kunnen weliswaar bijdragen aan een betere balans tussen wonen en werken, maar het is niet de verwachting dat hiermee ook alle verkeersknelpunten van en naar Amsterdam worden opgelost. Met andere woorden, investeringen in infrastructuur blijven noodzakelijk.

Het ligt daarnaast niet binnen de competentie van de corridorstudie deze scheve woon-werkbalans op te lossen. Wel is in de startbeslissing als ambitie meegegeven:

Rekenschap geven van ruimtelijke ontwikkelingen en projecten in het zoeken naar oplossingen voor de bereikbaarheidsopgave.

Dit is gedaan.

Bij het zoeken naar oplossingen is verder getracht een zo evenwichtig mogelijke balans te vinden tussen verschillende vervoersmodaliteiten. Er is afgestapt van het idee alleen maar meer te willen investeren in asfalt. Er is ook geen enkele modaliteit en geen enkel alternatief dat op zichzelf het bereikbaarheidsprobleem geheel oplost.

Wat de studie ook aantoont is dat vrijwel eindeloos uitbreiding van de infrastructuur mogelijk is, maar dat dit weer net zoveel verkeer aantrekt met nieuwe knelpunten tot gevolg. Dit is een belangrijke afweging geweest om bijvoorbeeld combipakket 6 niet te kiezen als voorkeursalternatief. Wat verder in de afweging een belangrijke rol heeft gespeeld is dat de fysieke grenzen om de wegen uit te breiden vrijwel zijn bereikt. De A7 en A8 liggen in nationaal en internationaal erkende natuurgebieden en cultuurhistorische landschappen (UNESCO-werelderfgoederen).

Het voorkeursalternatief is het resultaat van deze complexe afweging. Qua probleemoplossend vermogen is in het PlanMER inzichtelijk gemaakt in welke mate de verschillende alternatieven bijdragen aan de projectdoelstelling (het doelbereik). Hieruit blijkt dat het voorkeursalternatief tot 2030 per saldo de beste bijdrage levert aan de verbetering van de bereikbaarheid in de corridor en daarnaast ook het beste rekening houdt met de omgeving. Dit rechtvaardigt de gemaakte keuze.

Voor wat betreft het probleemoplossend vermogen op de lange termijn (na 2030) spelen er nog te veel onzekerheden om daar nu reeds op in te spelen. Voorkomen dient te worden dat er nu (te) forse investeringen in de uitbreiding van het asfalt worden gedaan die later overbodig blijken te zijn. De strategie die wordt gevolgd is dat het voorkeursalternatief toekomstige maatregelen in ieder geval niet onmogelijk moet maken. Zo zijn er nog wel mogelijkheden om die delen van de A7 die nog niet zijn voorzien van een 3^e rijstrook, alsnog uit te breiden.

De verwachting is echter dat de komende jaren meer effect wordt gehaald uit de in gang gezette investeringen in de ontwikkeling van de verschillende spoorzones in Zaanstad, Purmerend en Hoorn, zodat op deze wijze het openbaar vervoer een steeds groter en belangrijker aandeel zal krijgen in het personenverkeer. Eenzelfde verwachting is er ten aanzien van de snel opeenvolgende ontwikkelingen op het gebied van mobiliteitsmanagement, waar als onderdeel van het gekozen voorkeursalternatief in wordt geïnvesteerd.

In de volgende fase van het project – de planuitwerking – zal gebruik worden gemaakt van het op dat moment meest actueel verkeersmodel waarin de laatste inzichten op het gebied van de ruimtelijke ontwikkelingen zijn verwerkt. In deze fase zal ook een doorkijk worden gegeven naar 2040. Indien hier aanleiding voor bestaat zal - zoals ook in het kader van de MIRT-verkenning is gedaan - sprake kunnen zijn van gevoeligheidsanalyses.

2. Beschrijving van de maatregelen om de ambities te bereiken

De Commissie zegt hierover dat het MER voor de verkeerskundige criteria helder maakt wat het streven is, maar dat zij dat voor de aantrekkelijke leefomgeving en ambities niet doet. Deze zijn niet gekwantificeerd of beoordeeld op doelbereik. Als gevolg daarvan wordt ook niet duidelijk welke maatregelen nodig zijn om de ambities te bereiken.

Een aantrekkelijke leefomgeving is lastig te vangen in definities en is grotendeels ook een subjectief begrip. Daarnaast is dit sterk afhankelijk van schaal. Zo werkt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat op nationaal niveau aan een veilig en bereikbaar land met een gezonde en duurzame leefomgeving. Als zij op dit schaalniveau kan bereiken dat er zoveel mogelijk aan de wettelijke kaders en normen kan worden voldaan, dan kan dit al worden beschouwd als een zinvolle bijdrage aan een aantrekkelijke leefomgeving. De regionale overheden kennen de

regio als hun werkterrein en zullen een aantrekkelijke leefomgeving ook weer anders invullen en beleven.

De MIRT-verkenning kent als bijzondere opgave dat samen met de betrokken overheden en met behulp van een uitgebreid participatieproces is gezocht naar de wijze waarop het beste recht kan worden gedaan aan de projectdoelstelling. Dit is een lastig proces geweest. Juist vanwege de verschillende invullingen die aan het subjectieve begrip 'aantrekkelijke' leefomgeving worden gegeven, maar ook omdat er (lastige) keuzes moeten worden gemaakt waarvoor financiële middelen vrijgemaakt moeten worden. Ter illustratie: een ondertunneling van de Beemster creëert lokaal weliswaar een aantrekkelijke leefomgeving, maar is bijzonder kostbaar en roept de vraag op of een dergelijke investering in een bredere maatschappelijke context rechtvaardig is. Vooral omdat daarom wellicht andere (ook zinvolle) investeringen in de leefomgeving niet meer mogelijk zijn.

Ondanks deze complexe discussie is er naar oordeel van de minister en de betrokken bestuurders, sprake van een zinvolle bijdrage aan een aantrekkelijke leefomgeving. Wat het project duidelijk heeft bereikt is dat er meer verkeer op het hoofdwegennet wordt geconcentreerd. Dit leidt op het onderliggende wegennet tot minder sluipverkeer, met alle overlast van dien. Dit laat onverlet dat direct omwonenden van het hoofdwegennet deze bijdrage aan een aantrekkelijke leefomgeving anders zullen ervaren. Op het hoofdwegennet bestaan echter ook betere mogelijkheden om overlast van geluid en lucht te beheersen.

Daarnaast wordt er geïnvesteerd in de aanleg van fietssnelwegen. Niet alleen als een middel om de bereikbaarheid te verbeteren, maar ook een investering in het bevorderen van de gezondheid (meer bewegen). Ook verschillende regionale projecten, die aan de hand van de MIRT-verkenning mogelijk worden gemaakt, dragen bij aan een aantrekkelijker leefomgeving, waarbij lokale knelpunten op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid worden opgelost. Denk hierbij aan de projecten Guisweg, Verkeersaanpak Thorbeckeweg (voorheen: AVANT) maar ook het afwaarderen van de A7 in Zaanstad.

Uit het PlanMER volgt dat er per saldo winst wordt bereikt op het gebied van lucht, geluid, verkeersveiligheid en gezondheid.

Een ander spoor dat is gevolgd om te kijken op welke wijze zinvol kan worden bijgedragen aan een aantrekkelijke leefomgeving (en wat dit dan is), is het proces dat heeft geleid tot de Gebiedsgerichte Inpassingsvisie. Dit document is het resultaat van een uitgebreid participatieproces waar een grote verscheidenheid aan stakeholders en belangengroepen input aan heeft geleverd. Met het afronden van de MIRT-verkenning is aan dit proces echter nog geen einde gekomen.

In de planuitwerking zal meer specifiek worden onderzocht welke maatregelen nodig zijn om de negatieve effecten van de toename van verkeer op het hoofdwegennet te mitigeren en/of te compenseren. Hier kan een onderscheid gemaakt worden tussen de wettelijk benodigde mitigerende- en compenserende maatregelen, waarvoor het Rijk per definitie aan de lat staat en 'extra' maatregelen (ook wel bovenwettelijke maatregelen genoemd) die mogelijk gemaakt kunnen worden middels (financiële) bijdragen vanuit de regio.

De Gebiedsgerichte Inpassingsvisie zal een nadere uitwerking krijgen³. Hiervoor geldt dat het Rijk zich toelegt op de inpassing van de weg en dat de regio “meekoppelkansen” kan voorleggen. Bij deze laatste ligt het initiatief voornamelijk bij de regio. Een voorbeeld hiervan is de financiële reservering van 2 miljoen euro van de provincie Noord-Holland ten behoeve van de versterking van de natuurverbindingen Jisperveld en Oostzanerveld en Kalverpolder – Oostzanerveld.

3. Effecten van de oplossingen op landschap

In het advies schrijft de Commissie: maak de effecten van de oplossingen ook inzichtelijk voor gebieden die niet onder UNESCO Werelderfgoed vallen.

In het PlanMER is op verschillende wijzen gekeken naar de effecten op landschap. Allereerst het effect op de beschermde statusgebieden. Hierbij is niet alleen gekeken naar de effecten op de beide werelderfgoederen, maar ook op het Nationaal Landschap Laag Holland dat - met uitzondering van Hoorn – grotendeels het studiegebied van de corridor overlapt. In het PlanMER wordt hier expliciet aandacht aan besteed en vormt dit een apart beoordelingscriterium ‘landschap’, naast het beoordelingscriterium ‘cultuurhistorie’.

Het effect op landschap is verder niet alleen geanalyseerd op grond van het zelfstandig beoordelingscriterium ‘landschap’, maar ook op dat van ‘ruimtelijke kwaliteit’. Dit laatste criterium geeft aan op welke wijze de wegverbreding effect heeft op het bestaande ruimtegebruik, de beleving ervan en het mogelijk toekomstig gebruik.

In de afweging van lokale oplossingsvarianten heeft het landschap ook een belangrijke rol gespeeld. Een sprekend voorbeeld hiervan is te vinden in de variantenstudie Purmerend. Eén van de lokale varianten betrof het verschuiven van de aansluiting Purmerend Zuid tot in polder Wijdewormer.

Het is ook hierom dat de minister anders dan de Commissie voor de m.e.r., van oordeel is dat wel specifiek is gekeken naar de effecten op landschap anders dan alleen de UNESCO-werelderfgoederen. Omdat er beperkt onderscheidend vermogen bestaat tussen de verschillende combipakketten als het gaat om het effect op landschap, valt dit echter enigszins weg tegen de uitgebreide analyse van de Heritage Impact Assessment, zoals die is opgesteld voor de beide UNESCO-werelderfgoederen.

De effecten van de combipakketten op landschap en de ruimtelijke kwaliteit, zoals beschreven in het PlanMER, geven een vrij negatief beeld. Dit is met name het gevolg van de gekozen systematiek, waar net als bij de overige thema's in het PlanMER, de effecten van de maatregelen zijn beschreven zonder mitigerende maatregelen. Het consequent hanteren van deze systematiek heeft geleid tot de meest zuivere analyse en beoordeling.

De wijze waarop de negatieve effecten op landschap en ruimtelijke kwaliteit kunnen worden gemitigeerd is inzichtelijk gemaakt in de Gebiedsgerichte Inpassingsvisie. Zoals onder punt 2 reeds aangegeven, zal de Gebiedsgerichte Inpassingsvisie een nadere uitwerking krijgen in de planuitwerking.

³ Deze uitwerking vindt plaats in een Landschapsplan welke als bijlage bij het Tracébesluit wordt gevoegd.

4. Effecten van stikstofdepositie op natuur

In het advies schrijft de Commissie: beschrijf een alternatief waarbij aantasting van natuurlijke kenmerken van Natura2000- gebieden voorkomen wordt.

Vrijwel direct na de ter inzage legging van de Ontwerp Structuurvisie en het planMER is gestart met aanvullend onderzoek. Het feit dat een structuurvisie geen toestemmingsbesluit is in het kader van de Wet natuurbescherming, is daarbij als uitgangspunt gehanteerd. Dit betekent dat aan de hand van een projectspecifieke voortoets aannemelijk is gemaakt dat geen significant negatieve effecten optreden, dan wel dat aan de hand van een projectspecifieke passende beoordeling aannemelijk is gemaakt dat een eventuele toename van stikstofdepositie als gevolg van het voorkeursalternatief (VKA) de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden niet aantast. Wanneer dat niet mogelijk blijkt, dient aannemelijk te worden gemaakt dat een zogenaamde ADC-toets in de planuitwerkingsfase haalbaar is.

In de ten behoeve van de Structuurvisie opgestelde toets van de haalbaarheid van de uiteindelijke ADC-toets (Anteagroup, November 2019) is gemotiveerd dat er geen reële alternatieven zijn met een kleinere depositiebijdrage dan het voorkeursalternatief. Er is een dwingende reden van groot openbaar belang, met betrekking tot de bereikbaarheid van de regio, met als afgeleide doelen de economische concurrentiepositie en een aantrekkelijke leefomgeving. De compensatieopgave is complex, maar relatief beperkt en haalbaar. Realisatie van het project kan derhalve, ondanks een toename van depositie, doorgang vinden. In de planuitwerking wordt de definitieve ADC-toets opgesteld, waarin met name de Compensatieopgave verder wordt uitgewerkt. Diverse maatregelen, zoals een snelheidsverlaging op het hoofdwegennet, worden onderzocht

Samenvattend is de conclusie dat voldoende informatie over de effecten van de alternatieven en van het voorkeursalternatief beschikbaar is om de structuurvisie te kunnen vaststellen.

Bijlage 1 – Advies van de Commissie voor de m.e.r.

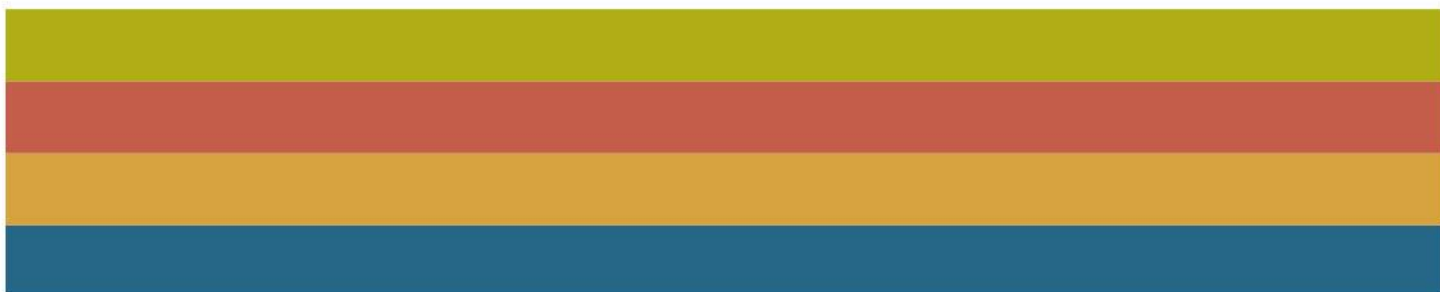
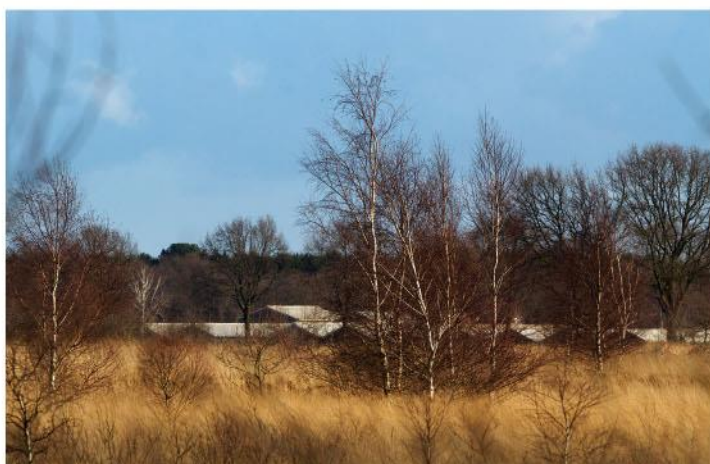


Commissie voor de
milieueffectrapportage

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?

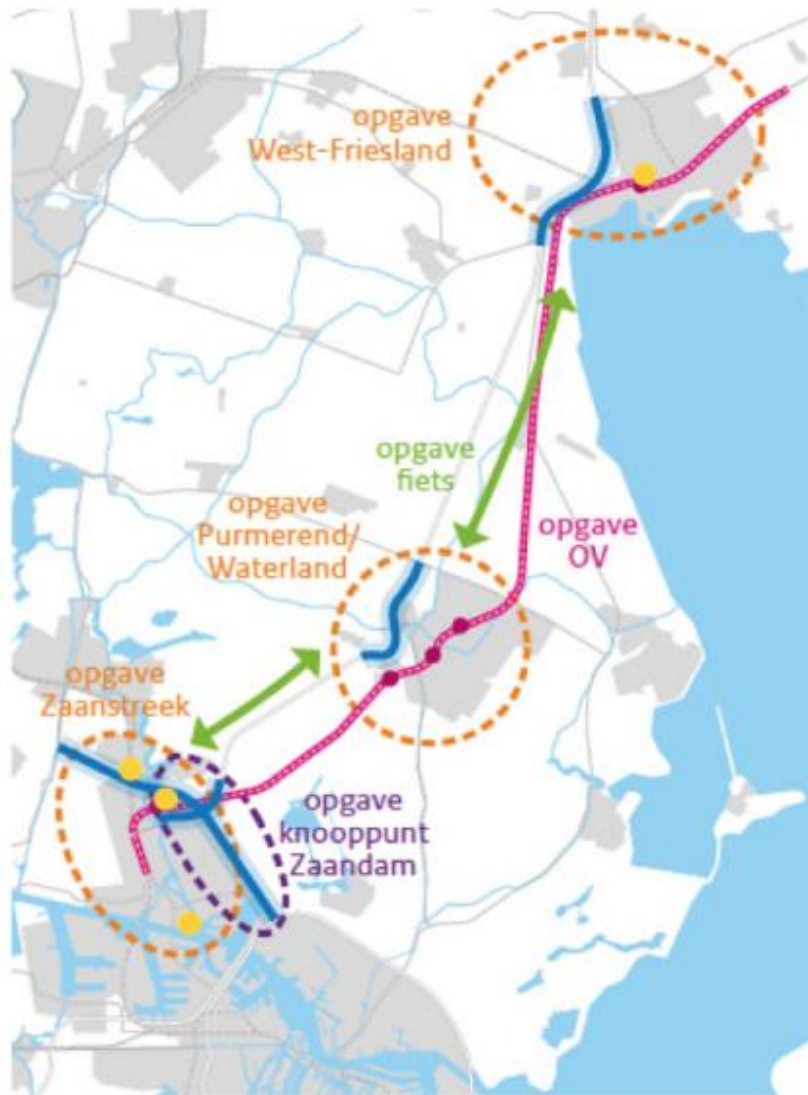
Het MER is inzichtelijk opgebouwd en maakt een grote hoeveelheid informatie beschikbaar. De Commissie waardeert het dat bij de verkenning van de kansrijke oplossingen niet alleen is gekeken naar het hoofdwegennet, maar ook naar het onderliggend wegennetwerk, openbaar vervoer en langzaam verkeer.

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 Ilperveld, 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 Ingenieurs 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 turbototondes (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.commissierner.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

