



**RWS INFORMATIE**

## **Reactienota zienswijzen Voornemen ProjectMER A7/A8 Amsterdam-Hoorn**

Reactie op de zienswijzen naar aanleiding van het voornemen tot het opstellen van het ProjectMER

|        |            |
|--------|------------|
| Datum  | Juni 2021  |
| Versie | Definitief |

## Colofon

|                 |                 |
|-----------------|-----------------|
| Uitgegeven door | Rijkswaterstaat |
| Auteur          | Project A7/A8   |
| Informatie      |                 |
| Telefoon        | 0800 - 8002     |
| E-mail          | A7A8@rws.nl     |
| Datum           | Juni 2021       |
| Versie          | Definitief      |

## Inhoud

|          |                                                                       |
|----------|-----------------------------------------------------------------------|
| <b>1</b> | <b>Inleiding 5</b>                                                    |
| 1.1      | Wat kunt u van deze nota verwachten? 6                                |
| 1.2      | Opzet van deze Nota 6                                                 |
| 1.3      | Vervolgproces 6                                                       |
| 1.4      | Publieksparticipatie 7                                                |
| <b>2</b> | <b>Veel gestelde vragen en opmerkingen 8</b>                          |
| 2.1      | Alternatieven 8                                                       |
| 2.2      | COVID 19 (Corona) 9                                                   |
| 2.3      | Geluid 10                                                             |
| 2.3.1    | Geluidsonderzoek en geluidproductieplafonds 10                        |
| 2.3.2    | Geluidsanering in het kader van de Wet Milieubeheer 11                |
| 2.3.3    | Geluidmetingen 12                                                     |
| 2.3.4    | Vakantiewoningen 12                                                   |
| 2.4      | Luchtkwaliteit 13                                                     |
| 2.5      | Gezondheid 15                                                         |
| 2.6      | UNESCO Werelderfgoed en inpassing 15                                  |
| 2.7      | Snelheidsverlaging Purmerend 16                                       |
| <b>3</b> | <b>Individuele beantwoording van zienswijzen 17</b>                   |
| 3.1      | Zienswijze 76960321 17                                                |
| 3.2      | Zienswijze 76994616 18                                                |
| 3.3      | Zienswijze 77057499 19                                                |
| 3.4      | Zienswijze 77080437 19                                                |
| 3.5      | Zienswijze 77087770 20                                                |
| 3.6      | Zienswijze 77111716 20                                                |
| 3.7      | Zienswijze 77136071 20                                                |
| 3.8      | Zienswijze 77246702 21                                                |
| 3.9      | Zienswijze 77356011 Gasunie Transport Services BV 21                  |
| 3.10     | Zienswijze 77391462 Vogelbeschermingswacht "Zaanstreek" 22            |
| 3.11     | Zienswijze 77427236 23                                                |
| 3.12     | Zienswijze 77497490 24                                                |
| 3.13     | Zienswijze 77573274 26                                                |
| 3.14     | Zienswijze 77573911 Belangengroep Stop Geluidshinder A7 Grote Waal 28 |
| 3.15     | Zienswijze 77674017 29                                                |
| 3.16     | Zienswijze 77683068 30                                                |
| 3.17     | Zienswijze 77716362 32                                                |
| 3.18     | Zienswijze 77716888 34                                                |
| 3.19     | Zienswijze 77807204 MR. BRAND B.V. 36                                 |
| 3.20     | Zienswijze 77807557 Stichting Beemster Vanzelfsprekend 45             |
| 3.21     | Zienswijze 77818744 52                                                |
| 3.22     | Zienswijze 77835457 53                                                |
| 3.23     | Zienswijze 77840561 Beemster Polder Partij 60                         |
| 3.24     | Zienswijze 77841708 64                                                |
| 3.25     | Zienswijze 77843031 71                                                |
| 3.26     | Zienswijze 77905589 Stichting Beemstergroen 72                        |
| 3.27     | Zienswijze 77935578 Gemeente Zaanstad 75                              |
| 3.28     | Zienswijze 78229662 Gemeente Oostzaan 76                              |

**4 Geraadpleegde bestuursorganen en wettelijke adviseurs 78**

- 4.1 Waternet 78
- 4.2 Gemeente Oostzaan 78
- 4.3 Gemeente Zaanstad 799
- 4.4 Provincie Noord-Holland 79

**5 Advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage 80**

- 5.1 Toetsbare en zoveel mogelijk meetbare ambities en meekoppelkansen 80
- 5.2 Integraal overzicht van de maatregelen en effecten 81
- 5.3 Studiegebied 83
- 5.4 Een analyse van de robuustheid van het project en de maatregelen 83
- 5.5 De (milieu)effecten van de maatregelen uit de eerder opgestelde landschappelijke inpassingsmaatregelen 85
- 5.6 Inzicht in de wijzigingen in de effecten op de gezondheid 87

**Bijlage 1: Advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage 89**

# 1 Inleiding

Voor u ligt de Reactienota met betrekking tot de zienswijzen die zijn ingediend op het voornemen een milieueffectrapport (hierna: ProjectMER) op stellen voor het project A7/A8 Amsterdam-Hoorn.

Om de bereikbaarheid op de corridor Amsterdam-Hoorn te verbeteren is een breed pakket aan maatregelen afgesproken tussen de regio en het Rijk. Voor de maatregelen aan de A7 en de A8 neemt de minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) als bevoegd gezag de planuitwerking en realisatie op zich. In de fase '*Planuitwerking A7/A8 Amsterdam-Hoorn*' worden deze maatregelen, voortvloeiend uit het in de '*Structuurvisie Corridor Amsterdam-Hoorn*' gekozen voorkeursalternatief, uitgewerkt naar het detailniveau van een Tracébesluit.

Van vrijdag 30 oktober 2020 tot en met donderdag 10 december 2020 bestond de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen op het voornemen een ProjectMER op te stellen voor het project A7/A8 Amsterdam-Hoorn. Hiervoor was een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) opgesteld.

Er zijn in totaal 28 zienswijzen ingediend<sup>1</sup>:

- 20 namens één of meerdere particulieren;
- 6 namens één of meerdere maatschappelijke organisaties of bedrijven;
- 2 van een overheid.

Tevens zijn onderstaande betrokken bestuursorganen en wettelijke adviseurs geraadpleegd over de reikwijdte en het detailniveau van het ProjectMER:

- Provincie Noord-Holland;
- Stadsregio Amsterdam;
- Gemeente Amsterdam;
- Waternet/Waterschap Amstel, Gooi en Vecht;
- Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier;
- Gemeente Hoorn;
- Gemeente Zaanstad;
- Gemeente Purmerend;
- Gemeente Oostzaan;
- Gemeente Wormerland;
- Gemeente Beemster;
- Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed;
- Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland;
- ProRail & ProRail Regio Randstad Noord;
- Ministerie van Binnenlandse Zaken, DG Wonen en Bouwen;
- Ministerie van Economische Zaken, DG Bedrijfsleven en Innovatie.

Tot slot heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) advies uitgebracht over de Notitie Reikwijdte en Detailniveau milieueffectrapportage planuitwerking A7/A8 Amsterdam-Hoorn.

---

<sup>1</sup> Het betreft hier het aantal ingediende zienswijzen en niet per se het aantal particulieren en/of organisaties en bedrijven. Het komt namelijk voor dat een zienswijze namens meerdere particulieren en/of organisaties is ingediend. Waar aan de orde is dit vermeld.

## 1.1 Wat kunt u van deze nota verwachten?

In voorliggende Reactienota geeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat antwoord op de zienswijzen en adviezen op het voornemen een ProjectMER op stellen voor het project A7/A8 Amsterdam-Hoorn. Relevante punten uit deze nota worden verwerkt in het ProjectMER, het (Ontwerp) Tracébesluit en de hierbij behorende onderzoeken.

## 1.2 Opzet van deze Nota

Alle ontvangen zienswijzen hebben van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een uniek nummer gekregen. Alle individuele zienswijzen en de reactie hierop zijn opgenomen in hoofdstuk 3. Hierbij correspondeert het nummer in de paragraaftitel met het nummer dat de indiener van het ministerie heeft gekregen van de directie Participatie. De zienswijzen zijn integraal overgenomen. Aangezien een deel van de zienswijzen qua inhoud overeenkomt of een algemeen karakter hebben, is ervoor gekozen deze ook onder te brengen in een algemeen deel van de beantwoording (hoofdstuk 2).

De reacties en adviezen van de betrokken bestuursorganen en de wettelijke adviseurs zijn opgenomen in hoofdstuk 4, het advies van de Commissie m.e.r. is opgenomen in hoofdstuk 5.

## 1.3 Vervolgproces

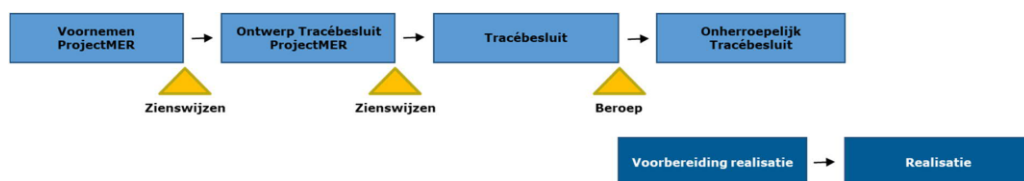
In 2021 en 2022 worden het ProjectMER en het Ontwerp Tracébesluit (OTB) opgesteld. Deze worden ter vaststelling aangeboden aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat en na vaststelling ter inzage gelegd. Eenieder kan ook hierop een zienswijze naar voren brengen. Heeft u een zienswijze ingediend op het voornemen een ProjectMER te starten, dan wordt u tijdig geïnformeerd over het zienswijzeproces rondom het Ontwerp Tracébesluit (OTB). Daarna wordt het Tracébesluit vastgesteld door de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Hiertegen kan vervolgens beroep worden ingesteld bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Voor actuele informatie over de planning wordt u verwezen naar de site:

- [www.a7a8.nl](http://www.a7a8.nl)

Voor meer informatie over de procedure en de stand van zaken wordt u verwezen naar de site:

- [www.platformparticipatie.nl/a7-a8](http://www.platformparticipatie.nl/a7-a8)



Figuur 1: Schematische weergave MIRT-Planuitwerking – realisatie

## 1.4 Publieksparticipatie

Naast het formele zienswijzenproces is er ook sprake van publieksparticipatie waarbij de omgeving bij de uitwerking van het voorkeursalternatief wordt betrokken. Op een aantal momenten vindt consultatie plaats over de verdere uitwerking van het ontwerp, de vormgeving en de inpassing. Hierover wordt te zijner tijd via diverse kanalen gecommuniceerd. Zie hiervoor ook de website:

- [www.a7a8.nl](http://www.a7a8.nl)

Indien u als inspreker op het *'voornemen een ProjectMER op te stellen voor het project A7/A8 Amsterdam-Hoorn'* daar prijs op stelt, kunt u zich bij het project aanmelden om te participeren in dit proces.

## 2 Veel gestelde vragen en opmerkingen

In dit hoofdstuk vindt u de beantwoording van zienswijzen die meerdere keren zijn ingebracht of algemeen van aard zijn.

### 2.1 Alternatieven

Insprekers wijzen erop dat er meer onderzoek moet worden gedaan naar alternatieven gericht op het voorkomen van een verbreding van de A7/A8.

#### **Reactie**

*In het kader van de MIRT<sup>2</sup>-verkenning corridorstudie Amsterdam-Hoorn is met diverse partijen waaronder de Provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam, ProRail, NS en gemeenten gezocht naar diverse oplossingen om de bereikbaarheidsknelpunten in de corridor op te lossen. Hierbij is sprake geweest van een brede opgave waarbij nadrukkelijk ook is gekeken naar de mogelijkheden van maatregelen op het onderliggend wegennet, het fietsnetwerk en het openbaar vervoernetwerk (spoor en buslijnen). In totaal zijn circa 220 maatregelen onderzocht.*

*Het doel van een MIRT-verkenning is om via een getrappt proces van 'trechteren' te komen tot een voorkeursalternatief (waarbij dit ook een combinatie kan zijn van verschillende maatregelen). Aan het eind van iedere fase wordt een expliciete bestuurlijke beslissing genomen welke maatregel of set van maatregelen doorgaat naar de volgende fase. Deze wijze van trechteren wordt ook wel vergeleken met een 'zeef'.*

*In april 2017 heeft 'zeef 1' plaatsgevonden. Op basis van de Notitie kansrijke oplossingsrichtingen (2016) is in samenwerking met een grote groep stakeholders en partners een longlist van maatregelen opgesteld. Op basis van expert judgement is deze longlist teruggebracht tot een shortlist. Hierbij zijn maatregelen afgevalen die niet binnen de scope van de studie horen of die op belangrijke 'showstoppers' stuiten zoals technische haalbaarheid, fysieke impact op de omgeving maar ook onevenredige hoge kosten. De op de shortlist opgenomen maatregelen zijn vrij naar de 'Ladder van Verdaas' ingedeeld in 'sectorale' maatregelpakketten, waarbij opnieuw een aantal maatregelen zijn afgevalen. Zowel de maatregelpakketten als de afgevalen maatregelen zijn 20 april 2017 bestuurlijk overeengekomen. Meer informatie over dit 'zeef 1' proces is te vinden op de site:*

*<https://www.corridoramsterdamhoorn.nl/bibliotheek/analytischefase+documenten>*

*De maatregelen zijn na zeef 1 verder uitgewerkt waarbij de verschillende sectorale maatregelpakketten zijn gecombineerd tot multimodale pakketten of 'combipakketten'. Op 7 februari 2018 heeft hier bestuurlijke besluitvorming over plaatsgevonden en zijn opnieuw ook maatregelen afgevalen. Meer informatie over dit 'zeef 1,5' proces is te vinden op de site:*

*<https://www.corridoramsterdamhoorn.nl/bibliotheek/beoordelingsfase+documenten>*

<sup>2</sup> Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport

*De verkregen combipakketten zijn in het PlanMER nader uitgewerkt, geanalyseerd en beoordeeld. Op basis hiervan is 20 november 2019 het voorkeursalternatief tot stand gekomen.*

*Bijzonder aan dit voorkeursalternatief is dat deze bestaat uit meerdere type maatregelen. Er is niet alleen gekeken of knelpunten konden worden opgelost met meer asfalt, maar er is specifiek ook gekeken of er op andere wijzen aan de projectdoelstelling - verbeteren van de bereikbaarheid - zou kunnen worden voldaan. Uit de MIRT-verkenning corridorstudie Amsterdam-Hoorn blijkt echter overduidelijk dat de vraag naar mobiliteit toeneemt. Het is ook daarom dat het voorkeursalternatief uit meer bestaat dan alleen een investering in de A7/A8, maar ook uit maatregelen op het gebied van fiets, openbaar vervoer en mobiliteitsmanagement. De betrokken partijen hebben in een bestuurlijke overeenkomst specifieke afspraken gemaakt wie verantwoordelijk is voor de verdere realisatie. Zo is de minister van Infrastructuur en Waterstaat verantwoordelijk voor de verbreding van de A7/A8.*

*Het is overigens niet zo dat de maatregelen uit het voorkeursalternatief alle knelpunten oplossen en dat er elders ook niet verder wordt gestudeerd op mogelijkheden om bijvoorbeeld het openbaar vervoer te stimuleren, integendeel. Zo werkt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat samen met provincies, metropoolregio's, vervoerders en ProRail aan een toekomstbeeld openbaar vervoer 2040<sup>3</sup>. Dit toekomstbeeld moet richting geven aan het beleid van de overheid en de uitvoering hiervan samen met partners. Dit OV Toekomstbeeld is door betrokken partijen uitgewerkt in regionale visies. Voor de uitwerking 'Noord-Holland' wordt verwezen naar de site: [https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer\\_vervoer/Openbaar\\_vervoer/Beleidsdocumenten/Regionaal\\_OV\\_Toekomstbeeld\\_2040\\_Noord\\_Holland\\_en\\_Flevoland](https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Openbaar_vervoer/Beleidsdocumenten/Regionaal_OV_Toekomstbeeld_2040_Noord_Holland_en_Flevoland)*

*Tot slot, naast de in 2019 bestuurlijk overeengekomen maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement (waaronder de uitbreiding van de werkgeversaanpak) ontwikkelt en participeert de rijksoverheid landelijk in diverse innovatieve toepassingen gericht op een veiliger, vlotter en schoner vervoer. Meer informatie is terug te vinden op de site: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/mobiliteit-nu-en-in-de-toekomst>*

## 2.2 COVID 19 (Corona)

Veel zienswijzen hebben betrekking op het effect van COVID-19 op de verkeersprognoses - minder verkeer en ook meer thuiswerken - en dat dit in de planstudie moet worden betrokken.

### **Reactie**

*In de eerste maanden van de COVID-19 (Corona-)pandemie nam, direct na het instellen van de 'intelligente lock-down', de vraag naar mobiliteit voor alle modaliteiten met uitzondering van lopen en fietsen sterk af. Het Sociaal en Cultureel*

<sup>3</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/openbaar-vervoer/betere-verbindingen-openbaar-vervoer/ov-in-de-toekomst>

*Planbureau (SCB)<sup>4</sup> stelt echter dat het terugveren naar oude sociaalmaatschappelijke patronen op middellange/ lange termijn aannemelijk lijkt. Volgens het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en het Centraal Planbureau (CPB)<sup>5</sup> neemt de mobiliteit, zonder een blijvende gedragsverandering toe, door een verdere toename van de bevolking en door een naar verwachting gematigde economische groei. Dit leidt, ook bij lage economische groei, tot een aantal grote knelpunten in het multimodale mobiliteitssysteem. Investeren in infrastructuur blijft dus noodzakelijk en vooralsnog worden de effecten van COVID-19 op het maatschappelijk rendement van dergelijke investeringen als beperkt ingeschat.*

## 2.3 Geluid

Veel insprekers maken zich zorgen over de (toenemende) geluidsoverlast. In deze paragraaf wordt uitgelegd op welke wijze in de planuitwerking het geluidsonderzoek wordt uitgevoerd. Voor meer antwoorden op veel gestelde vragen kunt u ook terecht op de site: <https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wetten-regels-en-vergunningen/geluid-langs-rijkswegen/veelgestelde-vragen/index.aspx>

### 2.3.1 Geluidsonderzoek en geluidproductieplafonds

Veel insprekers verzoeken om een meer gedetailleerd geluidsonderzoek en zijn met name bezorgd over de toename van de geluidsbelasting op hun woning.

#### **Reactie**

*Allereerst dient te worden opgemerkt dat er in de planuitwerking sprake is van het opstellen van een ProjectMER en een (Ontwerp) Tracébesluit:*

*Het ProjectMER heeft tot doel om het milieu een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming. In het kader van het ProjectMER wordt langs het hele tracé onderzoek gedaan naar de geluideffecten op de omgeving. Dit onderzoek heeft betrekking op de verandering in het aantal geluidbelaste woningen (geluidgehinderden), de toename van het akoestisch ruimtebeslag en verandering in de geluidbelasting op stiltegebieden.*

*In het (Ontwerp)Tracébesluit wordt meer specifiek onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen voor de geluidproductie en de geluidbelasting. Het (Ontwerp) Tracébesluit is ook het document waarin de eventuele geluidsmaatregelen worden vastgelegd. Of en wanneer er sprake is van het moeten nemen van maatregelen is wettelijk vastgelegd.*

*Zo is met de Wet milieubeheer geregeld wat de maximale geluidbelasting op bijvoorbeeld gevels van woningen langs rijkswegen mag zijn. Tevens zijn zogeheten geluidproductieplafonds geïntroduceerd. Deze plafonds stellen een grens aan de geluidproductie van rijkswegen. Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor het uitvoeren van de Wet milieubeheer en zorgt er zo voor dat het geluid van rijkswegen niet onbeheerst kan groeien.*

*Hoe hoog het geluidniveau langs een rijksweg mag zijn, hangt af van de locatie. Aan weerszijden van de rijkswegen zijn ongeveer 60.000 referentiepunten ingesteld. Dat*

<sup>4</sup> Maatschappelijke gevolgen COVID-19 crisis (SCP, mei 2020)

<sup>5</sup> Kansrijk Mobiliteitsbeleid (PBL en CPB, juni 2020)

*zijn geen fysieke punten, maar virtuele punten in een digitaal rekenmodel. Voor ieder punt is een maximaal toegestane geluidproductie berekend. Dit maximum wordt het geluidproductieplafond genoemd. De referentiepunten liggen steeds op 50 m afstand van de weg, op 4 m hoogte en 100 m uit elkaar.*

*Voor ieder referentiepunt geldt een apart geluidproductieplafond, passend bij de verkeerssituatie ter plekke. Hoe snel rijdt het verkeer? Is het er erg druk? Zijn er geluidschermen of geluidwallen geplaatst? Of ligt er misschien stiller asfalt? Wilt u weten wat de heersende GPP's zijn in uw woonomgeving, dan wordt u verwezen naar de site: <https://geluidregister.rijkswaterstaat.nl/geluidregister/>*

*Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor de naleving van de geluidproductieplafonds. Indien op een deel van het traject de geluidproductieplafonds overschreden dreigen te worden, wordt er onderzoek uitgevoerd naar maatregelen om de overschrijding te voorkomen. Hierbij wordt in eerste instantie onderzocht of bronmaatregelen, zoals stiller asfalt kunnen volstaan. Bronmaatregelen hebben de voorkeur, omdat de hele omgeving hierdoor stiller wordt. Bovendien is de impact van bronmaatregelen op de omgeving erg klein. Indien bronmaatregelen ontoereikend zijn, worden geluidmaatregelen, zoals geluidschermen of -wallen, onderzocht. Hierbij geldt dat deze maatregelen doelmatig moeten zijn. Om dit te bepalen, hanteert Rijkswaterstaat het wettelijke doelmatigheidscriterium, zoals vastgelegd in het Besluit geluid milieubeheer en de Regeling geluid milieubeheer<sup>6</sup>. Indien besloten wordt tot geluidschermen, dan worden effecten van geluidreflecties in deze schermen eveneens onderzocht.*

*Indien geluidmaatregelen onvoldoende zijn, kan overwogen worden om de geluidproductieplafonds te verhogen of om bovendoelmatige maatregelen te treffen. Deze afweging wordt in het Tracébesluit gemotiveerd.*

*Indien de geluidproductie op een deel van het tracé niet toeneemt, wordt er op dit gedeelte in het kader van het Tracébesluit geen nader akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting.*

### 2.3.2 Geluidsanering in het kader van de Wet Milieubeheer

Een aantal insprekers geeft aan dat zij al jaren overlast ervaren en dat Rijkswaterstaat eerder maatregelen had moeten treffen.

#### **Reactie**

*Langs de A7/A8 zijn diverse woningen en andere geluidsgevoelige objecten gelegen, die op grond van de Wet milieubeheer in aanmerking komen voor sanering d.w.z. zorgen dat het geluid bij of in de woningen wordt verminderd. Dit betreft bestaande woningen langs de rijkswegen die in een eerder stadium door de gemeente aangemeld zijn voor geluidsanering, of woningen die bij volledige benutting van het geluidproductieplafond een hogere geluidsbelasting ondervinden dan 65 dB.*

*De sanering van deze woningen wordt niet uitgevoerd door het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJP), maar door het project A7/A8. De reden hiervoor is dat de planning van het project A7/A8 de sanering via het MJP in de tijd heeft 'ingehaald', waardoor het logischer is om de sanering en de geluideffecten van het project in samenhang te onderzoeken. Het is ook daarom dat deze woningen uit de scope van het MJP zijn gehaald en de sanering door het project A7/A8 wordt uitgevoerd.*

<sup>6</sup> <https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wetten-regels-en-vergunningen/geluid-langs-rijkswegen/maatregelen-tegen-geluidoverlast>

*De sanering kan plaatsvinden als onderdeel van het Tracébesluit en wordt 'gekoppeld saneren' genoemd. Dit is geregeld in artikel 11.42 lid 1 van de Wet milieubeheer. Het is ook mogelijk dat er gelijktijdig met het Tracébesluit een afzonderlijk saneringsplan wordt vastgesteld. In de uiteindelijke uitwerking van het project A7/A8 blijkt wat de meest geëigende vorm is. Uitzondering hierop is dat als het Ontwerp Tracébesluit niet voor 1 juli 2023 kan worden genomen. In dat geval dient het ontwerp saneringsplan los van het project in procedure te worden gebracht. Dit heeft niet de voorkeur van het project.*

### 2.3.3 Geluidmetingen

Uit veel zienswijzen blijkt dat insprekers een voorkeur hebben voor geluidmetingen in plaats van berekeningen.

#### **Reactie**

*Het geluid van de Nederlandse rijkswegen is niet elke dag of elk moment van de dag hetzelfde. Het ene moment is het drukker dan het andere, soms rijden er veel personenauto's en dan weer meer vrachtwagens. En zelfs het weer heeft invloed op geluid. In geluidberekeningen moet daarom volgens de wet worden uitgegaan van een gemiddeld geluidniveau over een heel jaar. Om een goed beeld te krijgen van de hoeveelheid geluid zou gedurende een jaar voor ieder referentiepunt dag en nacht moeten worden gemeten. Dat is voor circa 60.000 rekenpunten praktisch onmogelijk. Bovendien is het met meten niet mogelijk te voorspellen wat het effect van stiller asfalt of een geluidscherm is, als die geluidmaatregelen er nog niet zijn. Daarom berekent Rijkswaterstaat de geluidbelasting en het effect van eventuele geluidmaatregelen, zoals stiller asfalt of een geluidscherm met gedetailleerde, wettelijk voorgeschreven rekenmethoden<sup>7</sup>.*

*Toch wordt er wel degelijk geluid gemeten. Het onafhankelijke Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) beheert een geluidmeetnet van circa 50 locaties waar gedurende een deel van het jaar het geluid gemeten wordt. De resultaten van deze metingen worden vergeleken met de berekeningen. Wanneer een meting erg afwijkt van de berekeningen van Rijkswaterstaat, wordt gekeken of het rekenmodel moet worden aangepast. Meer informatie hierover is ook te vinden op de site: <https://www.rivm.nl/geluid/meten-berekenen-geluid/trendmetingen-geluid>.*

### 2.3.4 Vakantiewoningen

Een veel terugkerende zienswijze betreft die van eigenaren van vakantiewoningen op het vakantiepark 't Venhop te Berkhout. Dit vakantiepark ligt in de nabijheid van de A7 en veel eigenaren maken zich zorgen om de toename van geluidsbelasting en verzoeken Rijkswaterstaat een geluidswal aan te leggen.

#### **Reactie**

*Indien vakantiewoningen op grond van het bestemmingsplan niet aangewezen zijn als woning, dan zijn de vakantiewoningen op grond van de wet Milieubeheer geen geluidsgevoelig object en worden ze ook niet op gelijke wijze als normale woningen beschermd tegen geluidsoverlast. Het beleid van Rijkswaterstaat over vakantiewoningen (niet zijnde woningen) is dat, indien de geluidbelasting*

<sup>7</sup> Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, <https://www.infomil.nl/onderwerpen/geluid/regelgeving/wet-geluidhinder/wegverkeerslawaaierakoestisch-rapport/rekenen-meten/>

*verslechterd, er een afweging plaatsvindt of geluidmaatregelen nodig zijn. Of er sprake is van een verslechtering hangt ervan af of er op dit deel van de A7 sprake is van een wijziging van de geluidproductieplafonds. Is dit niet het geval dan wordt er ook geen nader onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting op de vakantiewoningen.*

*In de 'Gebiedsgerichte Inpassingsvisie' (onderdeel van de MIRT-verkenning corridorstudie Amsterdam-Hoorn) is gekeken naar de mogelijke doortrekking van de bestaande zichtwal tot aan de aansluiting Avenhorn. Op basis hiervan heeft een 1<sup>e</sup> bestuurlijke afweging plaatsgevonden. In de Bestuurlijke Overeenkomst MIRT-Verkenning Corridor Amsterdam – Hoorn, van 20 november 2019<sup>8</sup> is vastgelegd (en gemotiveerd) welke inpassingsmaatregelen als kansrijk worden beschouwd om verder uit te werken. In de huidige fase zetten betrokken partijen zich hiervoor in.*

## 2.4 Luchtkwaliteit

Veel insprekers maken zich zorgen over de effecten van het project op de luchtkwaliteit.

### **Reactie**

*De laatste decennia is de luchtkwaliteit in Nederland sterk verbeterd<sup>9</sup>. Dit komt door verschillende maatregelen als het aanscherpen van emissie-eisen voor nieuwe personenauto's, bestelwagens en vrachtwagens, het stimuleren van elektrisch rijden en schoner openbaar vervoer. In Nederland gebeurt dit 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. Door monitoring<sup>10</sup> 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. Met de op handen zijnde inwerkingtreding van de Omgevingswet komt het NSL echter te vervallen<sup>11</sup>. En alhoewel er sprake is van overgangsrecht (zolang het Ontwerp Tracébesluit binnen 1 jaar na inwerkingtreding van de Omgevingswet is vastgesteld) wordt het NSL niet gehandhaafd en moet het project op grond van artikel 5.16 Wet milieubeheer aantonen dat het project toelaatbaar is<sup>12</sup>.*

*In de MIRT-verkenning corridorstudie Amsterdam-Hoorn is reeds onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit als gevolg van het project en hieruit is gebleken dat de concentraties fijnstof en stikstofdioxide voldoen aan de wettelijke grenswaarden. In*

<sup>8</sup> <https://corridoramsterdamhoorn.nl/bibliotheek/besluitvormingsfase+documenten/default.aspx#folder=1505090>

<sup>9</sup> <https://www.rivm.nl/media/milieu-en-leefomgeving/hoeschoonisonzelucht/>

<sup>10</sup> <https://www.infomil.nl/onderwerpen/lucht-water/luchtkwaliteit/slag/monitoren-ns/>

<sup>11</sup> <https://www.infomil.nl/onderwerpen/lucht-water/luchtkwaliteit/regelgeving/wet-milieubeheer/ns/>. Met de op handen zijnde inwerkingtreding van de Omgevingswet stopt het NSL. Overgangsrecht voorkomt belemmering van lopende projecten. Zie voor meer informatie: <https://www.infomil.nl/onderwerpen/lucht-water/luchtkwaliteit/regelgeving/wet-milieubeheer/ns/overgangsrecht-ns-projecten-omgevingswet/>

<sup>12</sup> <https://www.infomil.nl/onderwerpen/lucht-water/luchtkwaliteit/regelgeving/wet-milieubeheer/systematiek/>

*de komende fase wordt als onderdeel van het ProjectMER opnieuw gekeken naar de effecten van het project op de luchtkwaliteit. Dit betreft een berekening van de toename en afname van de concentraties van fijnstof (PM10 en PM2,5) en NO2 op basis van verkeerscijfers uit het verkeersmodel NRM gebruikt. Bij de berekeningen wordt dus expliciet rekening gehouden met eventuele hogere verkeersintensiteiten in de toekomst. Met het onderzoek wordt aangesloten op de wet- en regelgeving rondom luchtkwaliteit.*

*Voor deze berekeningen maakt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat jaarlijks ook bekend welke gegevens gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. De gegevens bevatten onder andere de achtergrondconcentratiekaarten (GCN-kaarten) en de emissiefactoren (voor verkeer en veehouderij). Deze gegevens worden verwerkt in de nieuwste versies van de rekenmodellen. Deze data zijn afkomstig van onder andere het RIVM en TNO. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar de sites:*

- <https://www.rivm.nl/gcn-gdn-kaarten>
- <https://www.tno.nl/nl/aandachtsgebieden/mobiliteit-logistiek/roadmaps/sustainable-traffic-and-transport/sustainable-mobility-and-logistics/emissiefactoren-voor-stikstofdepositieberekeningen/>

*Al deze data geven input voor de rekenmodellen en alleen op deze wijze is het mogelijk voorspellingen te maken van de toekomstige situatie. Het is van belang te blijven monitoren of de voorspelde effecten ook uitkomen. Deze monitoringsplicht is ook opgenomen in artikel 20.1 van de Omgevingswet<sup>13</sup>.*

*In een aantal zienswijzen wordt ook gevraagd de luchtkwaliteit te meten. Toekomstige effecten kunnen echter alleen worden voorspeld met rekenmodellen. Bij het maken van deze rekenmodellen wordt wel gebruikt gemaakt van verschillende metingen van onder meer het RIVM. Deze metingen moeten - op basis van Europese wetgeving - voldoen aan strikte eisen ten aanzien van onder meer de kwaliteit en de locatie van een meting. Deze metingen zijn niet goedkoop en daarom wordt ervoor gekozen de metingen zo efficiënt mogelijk in te zetten. Dit heeft in de loop der jaren geleid tot de huidige verdeling van ongeveer 70 stations over Nederland. Naast het RIVM meten ook lokale instanties zoals de GGD de luchtkwaliteit. Op de website <https://www.luchtmeetnet.nl/meetpunten> presenteert het RIVM samen met die instanties alle luchtkwaliteitsdata van deze metingen. Al deze metingen worden ook meegenomen bij het iken van de meetstations. Op basis hiervan geven rekenmodellen in combinatie met meteorologische en diverse emissiedata (zie ook paragraaf 2.4) een betrouwbaar beeld van de huidige en toekomstige luchtkwaliteit.*

*Een uitermate informatieve site waar veel informatie over luchtkwaliteit is gebundeld, is de site: <https://www.gezondeleefomgeving.nl/thema/luchtkwaliteit>*

<sup>13</sup> <https://aandeslagmetdeomgevingswet.nl/thema/lucht/monitoring-omgevingswaarden-luchtkwaliteit/>

## 2.5 Gezondheid

Veel insprekers maken zich zorgen over de effecten van onder andere de luchtkwaliteit en geluid op hun gezondheid.

### **Reactie**

*Bij gezondheid wordt in het kader van een wegproject inderdaad gedacht aan de gevolgen van geluidoverlast en luchtkwaliteit. Hiervoor gelden in Nederland normen die wettelijk zijn vastgesteld.*

*In de vorige fase is als onderdeel van de PlanMER een 'Gezondheidseffectscreening' (GES) uitgevoerd. De Gezondheidseffectscreening is in 2000 ontwikkeld voor de GGD-en in opdracht van de ministeries van VWS en VROM. Waar in een MER de effecten normaliter worden afgezet tegen normen zoals deze in Nederland wettelijk zijn vastgesteld (en waar dus minimaal aan moet worden voldaan) wordt in een GES ook gekeken naar de situatie onder deze normen. Het geeft echter geen inzicht in de absolute of feitelijke gezondheid van mensen. Alhoewel de methode dus geen absoluut oordeel geeft over de gezondheidsrisico's binnen een bepaald gebied, kan op basis van dit onderzoek in een vroegtijdig stadium wel worden gescreend of er gezondheidsknelpunten zijn te verwachten. Op basis van het uitgevoerde GES zijn deze niet geconstateerd. Alhoewel er niet opnieuw een GES wordt uitgevoerd is er in het ProjectMER wel opnieuw aandacht voor het thema gezondheid. Er wordt daarbij niet alleen gekeken naar de effecten van de wettelijke mitigerende maatregelen op de gezondheid, maar ook naar gezondheid in een bredere context zoals meer bewegen en welzijn.*

*In het ProjectMER wordt tevens onderzocht of er ook aanvullende maatregelen mogelijk zijn die een gezonde leefomgeving stimuleren. Hier ligt met name ook een relatie met de maatregelen die in het kader van het 'Landschapsplan' worden uitgewerkt. Daarbij dient gedacht te worden aan vermindering van barrièrewerking maar ook het bevorderen van sociale veiligheid en het waar mogelijk vergroenen en verduurzamen van de leefomgeving.*

## 2.6 UNESCO Werelderfgoed en inpassing

In verschillende zienswijzen wordt gewezen op het cultuurhistorisch belang van zowel Droogmakerij De Beemster als de Stelling van Amsterdam.

### **Reactie**

*Gezien dit belang is als onderdeel van de MIRT-verkenning corridorstudie Amsterdam-Hoorn een Heritage Impact Assessment (HIA) uitgevoerd overeenkomstig de hiervoor door ICOMOS ontwikkelde methodiek. Bij de totstandkoming hiervan is de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) betrokken geweest. Uit de HIA volgt dat de effecten van de uitbreiding van de A7 op basis van het bestaand tracé op de kernwaarden neutraal zijn.*

*Wel is het zo dat er bij de uitwerking van het voorkeursalternatief kritisch wordt gekeken of het ontwerp nog steeds overeenkomt met het ontwerp zoals gehanteerd als input voor de HIA. Indien niet het geval wordt in samenspraak met het RCE beoordeeld of dit een mogelijke aanleiding is de HIA te actualiseren. Uiteraard wordt daarbij ook rekening gehouden met de inpassing van de weg.*

*Daarnaast wordt er in vervolg op de 'Gebiedsgerichte Inpassingsvisie' als onderdeel van de planuitwerking een bij het Tracébesluit behorende 'Landschapsplan' gemaakt. In dit 'Landschapsplan' worden onder meer de bestuurlijk overeengekomen inpassingsmaatregelen zoals vastgelegd in de Bestuurlijke Overeenkomst MIRT-Verkenning Corridor Amsterdam – Hoorn van 20 november 2019<sup>14</sup> nader uitgewerkt.*

## 2.7 Snelheidsverlaging Purmerend

Veel insprekers geven aan dat zij bedenkingen hebben bij de effecten van de snelheidsverlaging bij Purmerend. Hierbij worden onder meer vraagtekens gezet of deze maatregel niet 'tijdelijk' is en hoe het dan zit met de handhaving?

### **Reactie**

*De landelijke snelheidsverlaging naar 100 km/uur overdag zoals die in 2020 is ingegaan, is een maatregel om de uitstoot van stikstof te verlagen<sup>15</sup>. Deze snelheidsverlaging vormt ook de basis voor de milieuberekeningen in het ProjectMER en het Tracébesluit.*

*Op de A7 tussen de aansluitingen Purmerend-Zuid (nr. 4) Purmerend-Noord (nr. 6) v.v. is echter ook vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid de maximumsnelheid begrensd op 100 km/uur. Met de geplande verbreding van twee naar drie rijstroken wordt het wegbeeld op de A7 onoverzichtelijker en dat heeft een negatieve invloed op de verkeersveiligheid. Op dit deel van de A7 spelen ook andere factoren die het wegbeeld compliceren. Ten eerste liggen er meerdere toe- en afritten op korte afstand van elkaar wat zorgt voor relatief veel rijstrookwisselingen. Ten tweede maakt de A7 tussen aansluitingen 4 Purmerend-Zuid en 5 Purmerend-Centrum een scherpe bocht. Dat vereist ook extra aandacht van bestuurders. Om de negatieve invloed op de verkeersveiligheid van deze drie factoren tezamen te verminderen is het nodig om hier een lagere maximumsnelheid, te weten 100 km/uur, in te stellen. Indien de landelijke snelheidsverlaging in het kader van stikstofuitstoot in de toekomst opgeheven wordt, dan bedraagt de snelheidslimiet op de A7 tussen de beide aansluitingen 4 en 6 nog steeds 100 km/uur.*

*Wat betreft het handhaven van de maximumsnelheid is dit een taak van het ministerie van Justitie en Veiligheid. Trajectcontrole is één van de instrumenten die hiervoor kan worden ingezet. Zoals ook in de Structuurvisie benoemd wordt de haalbaarheid van trajectcontrole op dit deel van de A7 nader onderzocht.*

<sup>14</sup> <https://corridoramsterdamhoorn.nl/bibliotheek/besluitvormingsfase+documenten/default.aspx#folder=1505090>

<sup>15</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2019/11/13/maatregelenpakket-voor-de-stikstofproblematiek-in-de-woningbouw-en-infrastructuursector-en-voor-de-pfas-problematiek>

### 3 Individuele beantwoording van zienswijzen

#### 3.1 Zienswijze 76960321

1 Openstelling reserve rijstroken, daarmee geen reserveruimte voor hulpdiensten en politie bij ongevallen.

**Reactie**

*In tunnels op rijkswegen worden in beginsel geen vluchtstroken aangelegd. Bij calamiteiten kunnen weggebruikers via vluchtroutes in de tunnel ontkomen. Hulpdiensten kunnen de locatie bereiken omdat de tunnels direct afgesloten worden voor verkeer. Hulpdiensten kunnen zo de ongevalslocatie benaderen.*

*De filedruk is inmiddels zo toegenomen dat het permanent openstellen van deze rijstroken nu aan de orde is. Voordat hier echter sprake van is, wordt in het kader van deze planuitwerking nog uitvoerig onderzoek gedaan naar de wijze waarop dit het meest veilig kan worden uitgevoerd waarbij moet worden voldaan aan de Europese tunnelwetgeving.*

2 Verbreden A8 naar 2 x 5 rijstroken. Voor verkeersveiligheid en luchtkwaliteit is maximum 100 km, niet te handhaven als dit doorgaat, teveel ruimte noopt tot plangkas. Zie de ervaring rond de A2.

**Reactie**

*De handhaving van snelheid is een taak van het ministerie van Justitie en Veiligheid. Het is wel zo dat de wegbeheerder het Openbaar ministerie (OM) kan adviseren om wanneer nodig trajectcontroles in te zetten. Vooralsnog ziet Rijkswaterstaat hier geen aanleiding voor.*

3 ombouwen knooppunt Zaandam, heb ik me niet in verdiept

**Reactie**

*Ter kennisgeving aangenomen.*

4 Spitstrook vervangen door 3e rijstrook, dan komt snel de eis van de autolobby, voor een 4e, waar blijft anders dat verkeer in de richting met 1 rijbaan minder.

**Reactie**

*Op basis van de verkeersanalyses is hier geen aanleiding voor. De ombouw van spitsstroken naar een volwaardige 3e rijstrook op de A7 tussen knooppunt Zaandam en aansluiting 4 Purmerend-Zuid is ook in beide rijrichtingen voorzien. Het aantal rijstroken per rijrichting blijft daarmee in evenwicht, van een 1 rijbaan minder is dus ook geen sprake.*

5 A7 naar 2x3 stroken, zie punt 2. Het blijft daar ook niet bij 2x3 en moet het daar dan ook al rap naar meer banen van de autolobby.

**Reactie**

*Op basis van de verkeersanalyses is hier geen aanleiding voor. Dit neemt niet weg dat de vraag naar mobiliteit toeneemt. Het is ook daarom dat er ook steeds meer naar alternatieve wijzen wordt gezocht om de groei van het verkeer in goede banen te leiden. Voor meer informatie hierover wordt u verwezen naar paragraaf 2.1.*

6 Spitsstroken tussen Hoorn en Avenhorn, roept de vraag op om uitbreiding naar vaste rijstroken.

**Reactie**

*Een uitbreiding naar een vaste rijstrook is onderdeel geweest van de MIRT-verkenning corridorstudie Amsterdam-Hoorn. Echter is in het bestuurlijk overleg van 7 februari 2018<sup>16</sup> besloten tot het verder uitwerken van de spitsstrook en niet de volledig 3e rijstrook. Belangrijke overweging hierbij is dat de knelpunten zich met name alleen voordoen in de beide spitsperiodes en de spitsstrook een afdoende maatregel is. Daarbij speelt tevens een rol dat het ruimtebeslag beperkter van omvang is en de milieueffecten ook geringer zijn dan bij een volledige 3e rijstrook die de gehele dag gebruikt wordt. Tot slot speelt mee dat de kosten voor de aanleg van een 3e rijstrook ook substantieel hoger liggen dan de kosten voor een spitsstrook. In het kader van de komende planuitwerking worden opnieuw verkeersanalyses gedaan, naar verwachting geven deze geen aanleiding deze keuze te heroverwegen.*

Al met al, grootste deel niet doen, beter ten halve gekeerd dan geheel gedwaald.

**Reactie**

*Ter kennisgeving aangenomen.*

### 3.2

#### **Zienswijze 76994616**

Als bewoner van een aan de Coentunnel grenzende wijk in Amsterdam-Noord vraag ik mij al sinds de opening van de 2e Coentunnel af waarom er maar één baan open is voor verkeer richting A10 West terwijl de tunnel bestaat uit twee rijstroken. Het mogelijk beoogde positieve milieueffect van deze maatregel wordt mijns inziens teniet gedaan door het opstropende verkeer voor de tunnel, de files die hierdoor de hele dag ontstaan en de uitstoot van gassen die hiervan het gevolg zijn.

Ik las dus met vreugde uw voornemen een onderzoek te doen naar het openstellen van beide reservestroken in de Coentunnel en juich dus van harte het onderzoek hiernaar toe in de hoop dat beide reservestroken opengesteld kunnen worden.

**Reactie**

*Bij de aanleg van de Coentunnel is destijds de mogelijkheid opengelaten om in de toekomst meer rijstroken open te kunnen stellen, echter is het permanent*

<sup>16</sup> <https://www.corridoramsterdamhoorn.nl/bibliotheek/beoordelingsfase+documenten/>

*openstellen destijds niet geregeld in het Tracébesluit. Dit is overigens niet ongebruikelijk: omdat een groot en complex object als de Coentunnel in de toekomst niet zomaar even kan worden uitgebreid met een extra rijstrook, wordt er bij de bouw wel vaker rekening gehouden met een ruimtereservering. Aangezien het permanent gebruik van deze rijstrook formeel niet is geregeld, moet dit alsnog plaatsvinden. Dit kan via een verkeersbesluit of in dit geval ook met een Tracébesluit als onderdeel van een groter geheel. Het is daarbij wel nodig om te kijken wat de milieueffecten zijn en of dit openstellen mogelijk ook nog consequenties heeft voor de tunnelveiligheid. Al deze onderzoeken worden meegenomen in de planuitwerking.*

### 3.3 Zienswijze 77057499

Wij hebben een mooi chalet gekocht in 2007 op vakantiepark t'venhop in berkhout.

Wij recreëren daar bijna iedere dag en wonen zelf in Noord Scharwoude

Het verkeer op de A7 is de afgelopen jaren enorm toegenomen en wij ervaren de overlast van het geluid ook steeds meer. Met westen wind is het niet meer leuk om in je tuin te zitten.

Nu er sprake zou zijn van mogelijke spitstroken zou ik graag als voorwaarde willen stellen dat er geluidswallen moeten komen op dat gedeelte waar de A7 parallel loopt aan het vakantiepark.

#### **Reactie**

*Uw zorg wordt door meerdere insprekers gedeeld. Het is ook daarom dat de reactie op uw zienswijze is opgenomen in paragraaf 2.3.*

### 3.4 Zienswijze 77080437

Ik geniet van mijn vakantie huisje op camping het Venhop in Berkhout.

Helaas is er veel overlast van de auto's op de A7 wat alsmaar meer wordt.

Nu komen er nog spitsstroken waardoor het lawaai nog meer wordt.

Het zou heel fijn zijn wanneer er een geluidswal geplaatst wordt.

#### **Reactie**

*Uw zorg wordt door meerdere insprekers gedeeld. Het is ook daarom dat de reactie op uw zienswijze is opgenomen in paragraaf 2.3.*

### 3.5 Zienswijze 77087770

Via de camping heb ik begrepen dat er waarschijnlijk spitsstroken worden aangelegd tussen Hoorn Noord en Avenhorn.

Hierbij zou ik willen vragen of het dan mogelijk is een geluidswal te realiseren.

Ik heb een vakantie woning op de camping en geniet hier altijd van de rust. Dit zou ik graag zo willen houden.

**Reactie**

*Uw zorg wordt door meerdere insprekers gedeeld. Het is ook daarom dat de reactie op uw zienswijze is opgenomen in paragraaf 2.3.*

### 3.6 Zienswijze 77111716<sup>17</sup>

Sinds 1,5 jaar hebben wij een chalet op camping De Venhop te Berkhout. Wij hebben chalet 47 (zie rode cirkel).

Zoals u kunt zien, hebben wij rechtstreeks zicht op de snelweg A7. U begrijpt dat we dus ook veel "last" hebben van het geluid van de snelweg.

Wij vinden het erg bijzonder dat er na de vernieuwing van afslag Avenhorn er diverse geluidswerende maatregelen zijn genomen maar niet op dat stuk waar wij op uitkijken.

Er ligt een hele camping achter ons en de kwaliteit van het verblijf daar wordt verstoord door het continue geluid van voorbijrazend verkeer.

Nu het voornemen er is om een spitsstrook aan te leggen, zal dit alleen maar erger worden.

Wij verzoeken u dan ook om naast het investeren in een spitsstrook, ook te investeren in een geluidswal om meer overlast te voorkomen.

**Reactie**

*Uw zorg wordt door meerdere insprekers gedeeld. Het is ook daarom dat de reactie op uw zienswijze is opgenomen in paragraaf 2.3.*

### 3.7 Zienswijze 77136071

Wegens mijn persoonlijke ervaring van A7 de rijstrook signaleren en file vorming tijdens werkzaamheden wil ik deel A2 op punt 2 van 2x5 stroken en punt 3 knooppunt Zaandam zo spoedig mogelijk uitgevoerd hebben nu het nog rustig op de weg is door Corona.

Minder file's is minder uitstoot en nog vele thuis werkers... in 2022 verwacht ik herstel en meer drukte en overlast... daarom dit deel als eerste uitvoeren.

---

<sup>17</sup> Inspreker heeft een situatietekening bijgevoegd.

**Reactie**

*Uiteraard wordt ernaar gestreefd de realisatie zo spoedig mogelijk ter hand te nemen, echter dient ook rekening te worden gehouden met de wettelijke procedures en inspraakmogelijkheden. Voor dit project wordt de procedure van de Tracéwet gevolgd. Meer informatie over deze procedure en de te volgen stappen is te vinden op de site: <https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wetten-regels-en-vergunningen/wetten-aanleg-en-beheer/tracewet.aspx>*

**3.8 Zienswijze 77246702**

Graag wil ik dmv dit formulier laten weten dat we een dringend verzoek doen om met de aanpassing van de A7, ook een geluidswal te plaatsen, zie foto's.

De verwachting is dat door het openstellen van een spitsstrook het geluidsoverlast voor de eigenaren van de chalets op Camping 't Venhop nog meer zal toenemen.

Het is zeer spijtig dat in zo'n mooi recreatie park het geluid van razend verkeer als zeer storend wordt ervaren door vele recreanten van dit park.

Aangezien dit recreatie park een van de weinige is in de regio, lijkt het me dat het plezier om daar te zijn, niet verstoord zou moeten worden door een continue geluid van razend verkeer.

Volgens mij is dit eenvoudig op te lossen door ook een geluidswal te plaatsen. Net zoals op de andere punten langs de A7 is gedaan toen de nieuwe afslag Avenhorn is aangelegd een paar jaar geleden.

Ik hoop dat u hier aandacht aan wil besteden om dit mee te nemen in de nieuwe plannen.

**Reactie**

*Uw zorg wordt door meerdere insprekers gedeeld. Het is ook daarom dat de reactie op uw zienswijze is opgenomen in paragraaf 2.3.*

**3.9 Zienswijze 77356011 Gasunie Transport Services BV**

Uit een publicatie in de Nederlandse Staatscourant met kenmerk 55641, blijkt dat het bovengenoemde door u ter inzage is gelegd. Dit geeft ons aanleiding tot het indienen van de volgende zienswijze.

In de directe nabijheid van deze ontwikkeling zijn hoge druk aardgastransportleidingen van de Gasunie gelegen. Zie de bijlage.

Wij verzoek u vooraf tijdig contact op te nemen met onze tracébeheerder om advies in te winnen over de mogelijk te treffen maatregelen om de veilige ligging en een ongestoorde levering van gas te kunnen waarborgen.

**Reactie**

*Het belang van een veilige en ongestoorde levering van gas wordt ook door het project onderkend. In de planuitwerking wordt daarom ook specifiek aandacht gegeven aan de ligging van kabels en leidingen en de wijze waarop deze eventueel verlegd moeten worden. Het project A7/A8 maakt ook graag gebruik van uw aanbod contact op te nemen.*

### 3.10 Zienswijze 77391462 Vogelbeschermingswacht "Zaanstreek"

Gedurende het proces in de ontwikkeling van het project A7/A8 Amsterdam Hoorn hebben wij op een tweetal momenten een zienswijze ingediend:

- 24 juni 2017 op het voornemen voor een Structuurvisie/PlanMER MIRT-verkenning Corridorstudie Amsterdam-Hoorn
- 28 juli op de Ontwerp Structuurvisie en milieueffectrapport

Momenteel ligt de kennisgeving ter inzage over het voornemen om een milieueffectrapport op te stellen voor bovengenoemd project. Bij deze dienen wij hiervoor een zienswijze in.

Daartoe hebben wij kennis genomen van de inhoud van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van oktober 2020. Onze zienswijze omvat drie punten:

**1.** Het verheugt ons om te beginnen dat in de Notitie is opgenomen dat er meekoppelkansen van de Provincie Noord-Holland is voor het realiseren van de natuurverbindingen Kalverpolder-Oostzanerveld (en Jagersveld, nabij Zaanstad) en Jisperveld-Oostzanerveld (via Ringvaart Wijdewormer, nabij Purmerend). In dat verband hebben wij in ons laatste zienswijze geconstateerd dat dit op papier uitstekende ideeën zijn, maar dat dit in de praktijk weerbarstig zal zijn. Wij zijn benieuwd naar mogelijke oplossingen en zijn bereid om daar waar gewenst in mee te denken.

#### **Reactie**

*De provincie Noord-Holland is verantwoordelijk voor de ontwikkeling en realisatie van deze nieuwe natuurverbindingen. Rijkswaterstaat neemt daarbij de realisatie op zich van die delen die de snelweg kruisen. Uw aanbod om mee te denken wordt zeer op prijs gesteld, u kunt hier een uitnodiging voor verwachten.*

**2.** In de Notitie is in tabel 3.1 onder het item Natuur sprake van stikstofdepositie. De stikstoftoename zal leiden tot verandering in biodiversiteit wat weer van invloed is op de vogelpopulatie. Dit is in dit kader voor ons een belangrijk aandachtspunt.

#### **Reactie**

*Ook voor het project is dit een belangrijk uitgangspunt. Zoals ook al is gebleken uit het PlanMER zijn gevolgen op natuur niet uit te sluiten. Het betreft dan met name verstoring van natuurwaarden door geluid, licht en stikstofdepositie. Om die reden wordt in de planuitwerking opnieuw uitgebreid naar deze effecten op natuur gekeken en naar de wijze waarop negatieve effecten kunnen worden voorkomen, verzacht (gemitigeerd) of gecompenseerd. Hierbij wordt niet alleen gekeken naar de natuurwaarden van de Natura 2000-gebieden, maar ook effecten op het*

*Natuurnetwerk Nederland, bossen en op beschermde soorten. Voor de Natura 2000-gebieden wordt tevens rekening gehouden met het opstellen van een passende beoordeling.*

**3.** In de eerder opgestelde gebiedsgerichte inpassingsvisie komt in par. 4.5. Projectgebied Zaan – Zaandam naar voren dat voor de strook tussen de snelweg en de flats een gebiedsopgave wordt voorgesteld om een (ecologisch interessante) recreatieve verbinding tussen de Noorder IJ-plas en de Jagersplas te ontwikkelen. Zoals we in onze zienswijze van 2019 al stelden, dient naar onze mening in het vervolg van het proces voor deze zone een quickscan te worden opgesteld voor de daar aanwezige natuur en het effect van alle maatregelen die daar genomen gaan worden.

#### **Reactie**

*In de 'Gebiedsgerichte Inpassingsvisie' zoals deze is uitgevoerd als onderdeel van de MIRT-verkenning corridorstudie Amsterdam-Hoorn is inderdaad gekeken naar de mogelijkheid deze strook ecologisch/recreatief in te richten. Op basis van deze 'Gebiedsgerichte Inpassingsvisie' heeft een bestuurlijke afweging plaatsgevonden en is in de Bestuurlijke Overeenkomst MIRT-Verkenning Corridor Amsterdam – Hoorn, van 20 november 2019<sup>18</sup> vastgelegd (en gemotiveerd) welke inpassingsmaatregelen wel en niet nader worden uitgewerkt in een bij het Tracébesluit op te nemen 'Landschapsplan'. Daarbij is gebleken dat er voor deze maatregel vooralsnog onvoldoende bestuurlijk draagvlak is.*

### **3.11 Zienswijze 77427236**

Graag geef ik mijn zienswijze over het project A7/A8 Amsterdam-Hoorn.

Allereerst vraag ik mij sterk af of het nog wel nodig is. Door de coronacrisis zijn steeds meer mensen thuis gaan werken, hetgeen tot gevolg heeft dat er bijna geen files meer zijn op de A7/A8, wat ik dagelijks kan vaststellen door uit het raam te kijken. Of dit blijvend is weet ik niet, maar thuiswerken moet de trend zijn voor de toekomst, mede gelet op de reductie in de uitstoot van stikstof en CO2 die dit met zich meebrengt. Het past niet meer in deze tijd om snelwegen te gaan verbreden ten koste van een eeuwenoud landschap. Mensen gaan alleen maar verder van hun werk af wonen en uiteindelijk loopt alles toch weer vol. Om maar niet te spreken over de zeer hoge kosten die dit met zich meebrengt. Beter dan het verbreden van snelwegen is het om het accent te leggen op alternatieve vervoersmethoden, zoals het frequenter laten rijden van treinen en maatregelen die het fietsen veiliger maken. Ik woon aan de Zuiderweg in de Wijdewormer, en door de hoge snelheid waarmee auto's door de weg heen rijden is fietsen in de spits een hachelijke zaak, waardoor veel mensen toch weer voor de auto kiezen. Indien er verkeershindernissen worden gemaakt en flitspalen worden opgesteld zouden veel meer mensen ervoor kiezen om met de fiets naar hun werk te gaan. Het zou ook een stuk helpen om behalve 's ochtends, ook 's middags een verbod in te stellen voor doorgaand autoverkeer.

Samengevat:

<sup>18</sup><https://corridoramsterdamhoorn.nl/bibliotheek/besluitvormingsfase+documenten/>

- Geen verbreding A7-A8
- Autowerende middelen zodat fietsen aantrekkelijker wordt. Voordeel: behoud van landschap, enorme kostenbesparing, en vermindering in de uitstoot van stikstof en CO2.

### **Reactie**

*Uit de voorgaande fasen is duidelijk geworden dat er sprake is van forse bereikbaarheidsknelpunten in de corridor Amsterdam - Hoorn. In het kader van de MIRT-verkenning corridorstudie Amsterdam-Hoorn is daarom ook met diverse partijen waaronder de Provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam, ProRail, NS en gemeenten gezocht naar diverse oplossingen om de bereikbaarheidsknelpunten in de corridor op te lossen. Hierbij is sprake geweest van een brede opgave waarbij nadrukkelijk ook is gekeken naar de mogelijkheden van maatregelen op het onderliggend wegennet, het fietsnetwerk en het openbaar vervoernetwerk (spoor en buslijnen). Op 20 november 2019 is een bestuurlijk voorkeursalternatief tot stand gekomen.*

*Bijzonder aan dit voorkeursalternatief is dat deze bestaat uit meerdere oplossingen zowel op het gebied van fiets, openbaar vervoer als ook mobiliteitsmanagement. Desalniettemin heeft het onderzoek ook uitgewezen dat een wegbreiding van de A7 en A8 noodzakelijk blijft. Ten aanzien van de door u geopperde maatregelen om zo meer mensen aan te sporen gebruik te maken van de fiets, wordt hier op een andere wijze invulling aangegeven. Voor meer informatie welke maatregelen dit zijn, wordt u verwezen naar de Structuurvisie (paragraaf 5.2) en de Bestuurlijke Overeenkomst (artikel 7)<sup>19</sup>.*

*Ten aanzien van Covid-19 geldt dat er zeker een effect is, maar dit wordt niet gezien als een structureel en blijvend effect. Voor meer informatie wordt u ook verwezen naar paragraaf 2.2. Het is wel zo dat er reeds langer sprake is van een maatschappelijke trend om vaker en meer thuis te werken. In de gebruikte verkeersmodellen wordt hiermee al rekening gehouden, alsook met een groei van het aandeel openbaar vervoer. Desalniettemin neemt de vraag naar mobiliteit toe, en ook het autogebruik. Mede omdat de fysieke grenzen aan het uitbreiden van infrastructuur meer en meer worden bereikt, wordt er ook naar alternatieve wijzen gezocht om de groei van het verkeer in goede banen te leiden. Voor meer informatie hierover wordt u ook verwezen naar paragraaf 2.1.*

*Tot slot, het behoud van landschap en een groene omgeving is een belangrijke opgave voor het project. Niet voor niets komt dit ook terug in de projectdoelstelling 'zorgen voor een aantrekkelijke leefomgeving' en de aanvullende ambitie 'rekening houden met – en waar mogelijk versterken van – landschappelijke, natuurlijke en cultuurhistorische waarden. Deze wijze waarop dit vorm en inhoud kan worden gegeven is uiteengezet in de 'Gebiedsgerichte Inpassingsvisie' (zie ook paragraaf 2.6). De uitwerking vindt plaats in een bij het Tracébesluit te voegen 'Landschapsplan'.*

## **3.12 Zienswijze 77497490**

<sup>19</sup> <https://corridoramsterdamhoorn.nl/bibliotheek/besluitvormingsfase+documenten/>

Fijn. Eindelijk verbetering in de doorstroming van het verkeer tussen Hoorn en Purmerend.

In het plan mis ik extra rijstroken/ spitsstroken tussen Avenhorn en Purmerend Noord.

**Reactie**

*Tussen Purmerend Noord en de aansluiting Avenhorn is op basis van de verkeersprognoses geen uitbreiding nodig en kan worden volstaan met 2x2 rijstroken. Het grootste deel van de huidige filevorming wordt hier ook veroorzaakt door fileterugslag vanaf Purmerend. Met het oplossen van de files ter hoogte van Purmerend neemt de fileterugslag naar Avenhorn idem de verzorgingsplaats (tankstation) af. Het is daarvoor dus niet nodig de A7 tussen Purmerend Noord en Avenhorn te verbreden. Incidenteel kan er overigens nog wel steeds sprake zijn van lichte kortdurende filevorming wegens in korte tijd veel invoegend verkeer vanaf de aansluiting Avenhorn in zuidelijke richting. Dit speelt met name in de traditioneel wat drukkere herfst en wintermaanden.*

*Er wordt als onderdeel van de planuitwerking opnieuw gekeken naar de verkeerseffecten van het voorkeursalternatief, dit op basis van een geactualiseerd verkeersmodel.*

Wat zeker niet vergeten mag worden is om eindelijk een geluidswal te plaatsen bij Hoorn Zuid/Grote Waal en de Hulk. Het onderzoek dat destijds gedaan is naar het geluidsniveau en de overlast die dit met zich meebrengt, zijn, naar verluidt, verkeerde waardes gemeten. Een bekende tv zender publiceerde een bericht met andere waardes. Dit is ook wat de bewoners van de wijk zelf ervaren.

**Reactie**

*Het is niet bekend aan welk bericht inspreker refereert. Rijkwaterstaat maakt gebruik van berekeningen en geen metingen. Zie voor meer informatie hierover ook paragraaf 2.3.*

*In het bij deze fase horende geluidsonderzoek wordt allereerst gekeken of er sprake is van een overschrijding van de zogenaamde geluidproductieplafonds. Is dit het geval dan wordt bepaald of en welke type maatregelen gewenst zijn. Daarbij moet u allereerst denken aan de toepassing van stillere wegdekken en dan pas aan geluidsschermen of een combinatie hiervan. Voor meer informatie over het geluidsonderzoek, wordt u verwezen naar paragraaf 2.3.*

*In uw zienswijze refereert u aan een geluidswal. Deze grondwal zorgt voor een grotendeels groene uitstraling maar wordt ter hoogte van de parkeerplaats lokaal onderbroken door de toe- en afrit. Met de realisatie van de spitsstrook kan parkeervoorziening De Koggen niet gehandhaafd blijven (en is er ook niet langer sprake van hinder door stationair draaiende vrachtwagens). De overgebleven restruimte wordt heringericht. Beoogd is het doortrekken (vervolmaken) van de bestaande grondwal ter plaatse van de vervallen toe- en afrit. Dit wordt als onderdeel van de planuitwerking nader uitgewerkt in een Landschapsplan.*

*In de 'Gebiedsgerichte Inpassingsvisie' zoals deze is uitgevoerd als onderdeel van de MIRT-verkenning corridorstudie Amsterdam-Hoorn is ook gekeken naar de mogelijke doortrekking van de bestaande zichtwal tot aan de aansluiting Avenhorn/Hulk. Op basis van deze 'Gebiedsgerichte Inpassingsvisie' heeft een bestuurlijke afweging*

*plaatsgevonden en is in de Bestuurlijke Overeenkomst MIRT-Verkenning Corridor Amsterdam – Hoorn, van 20 november 2019<sup>20</sup> vastgelegd welke inpassingsmaatregelen als kansrijk worden beschouwd om verder uit te werken. In de huidige fase zetten betrokken partijen zich hiervoor in.*

Bij wind en regen is het verkeer duidelijk hoorbaar. Aangezien de A7 in een bocht om de wijk heen gaat, is er vaak geluidsoverlast. Bekend is dat verkeersgeluid een negatief effect op de gezondheid heeft.

#### **Reactie**

*Bij het uitvoeren van het geluidsonderzoek wordt gebruik gemaakt van een geluidsmodeel. Onderkend wordt dat de geluidsbelasting in een bepaald gebied afhankelijk is van de windrichting (en andere meteorologische omstandigheden). Ten aanzien van het effect van de windrichting (en andere meteorologische omstandigheden) geldt dat de geluidbelastingen zijn bepaald op basis van modelberekeningen voor een jaargemiddelde situatie, conform de daarvoor het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (Rmg2012). In het reken- en meetvoorschrift 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.*

*Voor wat betreft uw opmerking inzake gezondheid wordt u verwezen naar het antwoord in paragraaf 2.5.*

### **3.13 Zienswijze 77573274**

In de notitie wordt als referentiesituatie de toekomstige situatie genomen als de aanpak niet zou plaatsvinden. Kan als referentie een verbetering van de huidige situatie worden genomen? De effecten van zowel geluidsoverlast als luchtvervuiling zouden zoveel als mogelijk gemitigeerd moeten worden.

#### **Reactie**

*In het ProjectMER wordt het effect van het project vergeleken met een zogenoemd referentiejaar. Dit heeft te maken met het feit dat het project niet direct na morgen is gerealiseerd en er vaak nog best een aantal jaren voorbijgaan tussen het moment dat de planuitwerking start en het moment dat het project ook daadwerkelijk is gerealiseerd. In die tussentijd - waarbij het project dus nog niet is gerealiseerd - is sprake van een zogenaamde 'autonome' groei die niet rechtstreeks het gevolg is van het project, maar bijvoorbeeld van bevolkingsgroei of andere infrastructurele of ruimtelijke projecten. Dit bemoeilijkt het bepalen van het werkelijk effect van het project.*

*Verder is het gebruikelijk dat met verkeersmodellen wordt aangetoond wat de verkeerseffecten op de langere termijn zijn. Het rekenjaar van een gemiddeld verkeersmodel - zoals het NRM dat in deze planuitwerking wordt gebruikt - bedraagt*

<sup>20</sup> <https://corridoramsterdamhoorn.nl/bibliotheek/besluitvormingsfase+documenten/default.aspx#folder=1505090>

*al snel 2040. Deze combinatie maakt dat voor de vergelijking van de milieueffecten in het ProjectMER 2040 als referentiejaar wordt gehanteerd.*

*Als het gaat om de vraag of er maatregelen nodig zijn, dan geldt voor geluid dat het effect van de wegbuitbreiding wordt afgezet tegen de zogenaamde geluidproductieplafonds (GPP's). Dit zijn 'rekenpunten' langs de weg die aangeven welke geluidsbelasting er maximaal is toegestaan. Hierbij maakt het feitelijk niet uit wanneer er sprake is van een overschrijding. Het gaat erom dat de geluidproductie van de weg onder deze vastgestelde GPP's blijft. Dit wordt ook jaarlijks door Rijkswaterstaat gemonitord. Ook het project moet aantonen te kunnen voldoen aan deze GPP's.*

*Voor geluid wordt ook rekening gehouden met de robuustheid van de maatregelen. Het is ook daarom gebruikelijk dat de geluidsberekeningen worden uitgevoerd met verkeersprognoses minimaal 10 jaar na openstelling van de weg. Hiermee wordt voorkomen dat er sprake is van een onderschatting van de effecten en de maatregelen kort na realisatie alweer zouden moeten worden aangepast omdat er dan niet kan worden voldaan aan de GPP's. Dit is dus ook in het belang van de omgeving.*

*Voor luchtkwaliteit geldt een soortgelijk principe namelijk dat er ten alle tijden aan de wettelijke normen moet worden voldaan. Dus zowel in de huidige situatie als in de situatie na realisatie van het project.*

*Voor meer informatie over het geluidsonderzoek wordt ook u verwezen naar paragraaf 2.3, voor meer informatie over luchtkwaliteit naar paragraaf 2.4.*

Is er voldoende rekening gehouden met de effecten van laag frequent geluid(LFG)?  
Kan LFG apart beoordeeld worden in de milieueffectrapportage?

**Reactie**

*Laag frequent geluid van rijkswegen wordt niet onderzocht. Er zijn ook geen directe aanwijzingen dat dit hier zou spelen.*

Kan de geluidsbelasting ook voor buitenrecreatie worden beoordeeld? Doordat de A7 grenst aan grasland of landbouwgrond draagt het geluid van het wegverkeer zeer ver en wordt door mij als zeer storend ervaren. Ook wilde dieren hebben er volgens mij last van. Steeds minder weidevogels broeden binnen een afstand van 1 km. van een snelweg.

**Reactie**

*Geluidoverdracht door open gebieden en stiltegebieden vallen binnen het toepassingsbereik van de rekenmethode voor geluid en hier wordt dus ook rekening mee gehouden. Er zijn echter geen wettelijke normen voor geluid als het gaat om buitenrecreatie.*

*Daarnaast is er vanuit de natuurwetgeving sprake van specifieke gebieds- en soortenbescherming. U dient daarbij te denken aan gebieden die vallen onder het Natuurnetwerk Nederland maar ook weidevogelgebieden. In het ProjectMER worden de geluidseffecten op deze gebieden in beeld gebracht en wordt er afhankelijk van*

*aard en omvang van de effecten afgewogen of en welke type (mitigerende) maatregel gewenst zijn of dat er wellicht sprake moet zijn van compensatie.*

### 3.14 **Zienswijze 77573911 Belangengroep Stop Geluidshinder A7 Grote Waal<sup>21</sup>**

De Belangengroep Stop Geluidshinder A7 Grote Waal is een aantal jaren bezig is om een halt toe te roepen aan de alsmaar erger wordende geluidsoverlast van spoor, vliegverkeer, Venneweg en de A7 langs de wijk Grote Waal in Hoorn. Hierover is in het verleden regelmatig overleg geweest tussen RWS, gemeente Hoorn en de belangengroep. De groep is u vast nog wel bekend, van het gedicht dat Sinterklaas u aanbood bij de opening van de Westfrisiaweg (N307) in 2018. Daar heeft u aan de groep (Sint en Piet) nog aangegeven dat u ook nog een verrassing had en dat de verzorgingsplaats zou worden gesloten. We weten alleen nog niet wanneer.

#### **Zienswijze met betrekking tot de inhoud van de Milieu Effect Rapportage.**

Lezing van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (oktober 2020) is voor de Belangengroep Stop Geluidsoverlast A7 Grote Waal aanleiding tot het maken van een aantal opmerkingen die vooral betrekking hebben op het aanleggen van een spitsstroken tussen Hoorn Noord en Avenhorn in beide richtingen, het opheffen van de verzorgingsplaats "De Koggen" t.h.v. hectometerpaal 30.0 en de daarmee samenhangende werkzaamheden.

De Belangengroep is van mening dat in de Milieu Effect Rapportage rekening moet worden gehouden met de gezondheidsgevolgen die veroorzaakt worden door de geluidsoverlast van de A7 ter hoogte van Hoorn.

Ter toelichting: er is in opdracht van de gemeente Hoorn door bureau DGMR in 2019 een onderzoek gedaan waarvan we de eindrapportage bijvoegen. Verder wordt dit onderbouwd door informatie die door de GGD Noord Holland Noord in 2016 is verzameld in een database. De essentie hiervan voegen wij ook bij.

Verder willen wij u erop wijzen dat ons inziens er ook een onderzoek naar de fijnstof productie door de A7 zou moeten worden uitgevoerd. Gezien de windrichting zou fijnstof voor de bewoners van de wijk Grote Waal in Hoorn een ernstig probleem kunnen vormen.

Wij missen in de notitie een onderzoek naar de gezondheidsrisico's voor de aanwonende burgers en verwachten wij dat hieraan de nodige aandacht wordt geschonken in de Milieu Effect Rapportage.

#### **Reactie**

*Uw actie en ijver om de geluidsoverlast een halt toe te roepen is bekend. En zoals u weet zijn er ook diverse ontwikkelingen die hieraan gaan bijdragen. Een belangrijk gevolg van de aanleg van de spitsstrook is dat het niet langer mogelijk is parkeervoorziening 'De Koggen' open te houden. Met het opheffen van de parkeerplaats is er tegelijkertijd niet langer sprake van hinder door stationair draaiende vrachtwagens. De overgebleven restruimte wordt heringericht. Beoogd is het doortrekken (vervolmaken) van de bestaande grondwal ter plaatse van de*

<sup>21</sup> Inspreker heeft ter onderbouwing van haar zienswijzen meerdere bijlagen toegevoegd.

*vervallen toe- en afrit. Dit wordt als onderdeel van de planuitwerking nader uitgewerkt in een Landschapsplan.*

*In principe loopt de sluiting van 'De Koggen' mee in de realisatieplanning van het project. Dit wil zeggen start realisatie niet eerder dan 2025. Samen met de belangengroep wordt echter ingezet op een mogelijke versnelling van de sluiting. Hiervoor is het nodig eerst een passende oplossing te vinden voor het compenseren van de huidige parkeerplaatsen. Mogelijkheden hiervoor liggen in het uitbreiden van de parkeervoorzieningen op de verzorgingsplaatsen Middelsloot en Broerdijk. Rijkswaterstaat verkent momenteel de opties.*

*Ten aanzien van uw zienswijze dat er rekening dient te worden gehouden met de gezondheidseffecten wordt u verwezen naar het antwoord in paragraaf 2.5.*

*Voor wat betreft uw zienswijze dat er onderzoek moet worden gedaan naar de effecten van fijnstof, wordt dit als onderdeel van het ProjectMER uitgevoerd. Voor meer informatie wordt u verwezen naar paragraaf 2.4.*

### 3.15 Zienswijze 77674017

Graag deel ik mijn zienswijze over de plannen en specifiek over punt 6 De Spitsstroken bij Hoorn.

Ik ben blij met de voorgenomen maatregelen

Omdat dit de bereikbaarheid en mobiliteit bevorderen

Wel heb ik 2 zorgpunten bij de plannen

Ik woon in de wijk Grote Waal in Hoorn op minder dan 500 meter afstand tot de snelweg

De huidige geluidsoverlast is nu al erg hoog en daar heeft de gemeente en een bewonersgroep ook in het recente verleden over geklaagd en gevraagd om verbeteringen.

Randvoorwaardelijk is voor mij dat er bij de aanleg spitsstroken, goede geluidsschermen worden geplaatst over het hele traject. Avenhorn-Hoorn

En dat de parkeerplaats vlak voor de afslag Hoorn op de A7(richting Afsluitdijk)

Ook wordt voorzien van geluidsschermen

Dit vooral voor lekgeluid van de af en opritten, en voor demping van halterende vrachtwagens die veelvuldig deze parkeerplaats gebruiken voor hun rust. En daarbij voor geluidsoverlast zorgen.

#### **Reactie**

*Het is correct dat er sprake is van de aanleg van een spitsstrook tussen de aansluitingen Hoorn-Noord en Avenhorn. Als gevolg hiervan moet parkeervoorziening 'De Koggen' worden opgeheven. Met het opheffen en de herinrichting van de parkeerplaats is er ook niet langer sprake van hinder door stationair draaiende vrachtwagens.*

*Ter hoogte van de wijk Grote Waal zorgt een bestaande grondwal voor een grotendeels groene uitstraling. Deze grondwal wordt ter hoogte van de parkeerplaats lokaal onderbroken door de toe- en afrit.*

*Met het vervallen van de parkeerplaats wordt de overgebleven restruimte opnieuw ingericht. Beoogd is het doortrekken (vervolmaken) van de bestaande grondwal ter*

*plaats van de vervallen toe- en afrit. Dit wordt als onderdeel van de planuitwerking nader uitgewerkt in een Landschapsplan.*

*Ondanks deze maatregelen die naar verwachting een positieve uitwerking hebben op de geluidshinder moet op basis van het geluidsonderzoek blijken of er sprake is van overschrijding van wettelijke geluidsnormen. Indien het geval, wordt in 1<sup>e</sup> instantie gekeken naar de toepassing van stiller asfalt en dan pas naar eventuele schermen of andere maatregelen. Voor meer informatie over het geluidsonderzoek wordt u verwezen naar paragraaf 2.3.*

### 3.16 Zienswijze 77683068

Als zienswijze wil ik het volgende inbrengen:

Ik woon nu 20 jaar in Zuidoostbeemster, afgelopen jaren is vooral de geluidsbelasting toegenomen door meer verkeer op de A7 die ik vanuit mijn woonkamer kan zien.

Ook zie ik effecten in mijn tuin en gevel m.b.t. zwarte aanslag.

Zo'n 5 jaar geleden (of langer) zijn de dilatatievoegen in het viaduct over het Noordhollands kanaal anders aangelegd. Dit heeft zeker wel een verbetering gegeven. Juist in de nacht als er minder verkeer over het viaduct gaat hadden we van dit geluid juist meer last. Dit is nu niet meer aan de orde.

Ik wil u vragen in het milieueffectrapport mee te nemen:

Het effect van geluid op de omgeving en dan vooral het effect doordat het viaduct hoger ligt waardoor het geluid zich anders gedraagt. Het effect van het geluid bij 2x3 rijstroken.

Het effect van geluid van de parallelweg ter vervanging van de oprit Purmerend /Zuidoostbeemster. Wij geven er de voorkeur aan dat deze parallelweg binnen de geluidsschermen gerealiseerd zal worden.

Het effect van geluid van geluidsschermen van (meer) natuurlijke materialen. En zeker niet de materialen die nu steeds stuk gaan. (waarschijnlijk fundering)

Het effect van geluid bij 100 km per uur. Maar zeker ook bij 120 of 130 km per uur op het rechte stuk voor het viaduct/ bocht. (mocht de snelheid in de toekomst weer hoger worden)

#### **Reactie**

*In de planuitwerking wordt zowel de geluidsbelasting van de A7 als ook de nieuwe parallelweg in beeld gebracht, hierbij wordt ook rekening gehouden met de hoogteligging van de bruggen. Op basis van het geluidsonderzoek moet blijken of er sprake is van een overschrijding van wettelijke normen. Vervolgens wordt er gekeken of en welke maatregelen dienen te worden getroffen. Het is dus niet op voorhand aan te geven welke maatregel. Wel wordt er standaard eerst gekeken naar de toepassing van stiller asfalt, in het geval dit niet voldoende is, wordt gekeken naar schermen. Voor meer informatie over het geluidsonderzoek wordt u verwezen naar paragraaf 2.3.*

*Voor wat betreft het materiaalgebruik van de schermen wordt hierbij nadrukkelijk ook rekening gehouden met de esthetische vormgeving, duurzaam materiaalgebruik maar ook de mogelijkheden voor een goed beheer en onderhoud.*

*De snelheidsverlaging tussen de aansluitingen Purmerend Noord en Purmerend Zuid v.v. is overigens een permanente snelheidsverlaging. Een eventuele snelheidsverhoging is niet aan de orde. Voor meer informatie over deze snelheidsverlaging wordt u verwezen naar paragraaf 2.7.*

Verder wil ik u de overweging meegeven om te denken aan een verdiepte aanleg/tunnel onder het kanaal van het stuk van de A7 tussen Purmerend Noord en Purmerend Zuid. Dit kan een positief effect hebben op het landschap/ geluid en dus leefbaarheid in Zuidoostbeemster en Purmerend/ Neck. In Friesland zie je vele aquaducten die een mooi effect hebben op het landschap. Ook geeft dit in Purmerend vele mogelijkheden om ook de bouw/ woningopgave invulling te geven. En geeft dit mogelijkheden in GROEN.

**Reactie**

*Deze optie is in de voorgaande fasen reeds onderzocht en afgefallen. Belangrijke overwegingen daarbij zijn de kosten, de technische inpasbaarheid (zowel verkeerskundig als ook geohydrologisch) maar ook het feit dat de landschappelijke, natuurlijke en cultuurhistorische waarden ook zijn te behouden en waar mogelijk zelfs kunnen worden versterkt met een zorgvuldige landschappelijke inpassing. De wijze waarop, wordt nader uitgewerkt in een 'Landschapsplan'.*

Verder willen wij u meegeven dat er zeker een vervanging van de verbinding Volgerweg over de A7 (loopbrug) moet komen. Wij lopen zeer regelmatig een rondje waarbij deze route ook regelmatig voorkomt. Dit komt ten goede aan de leefbaarheid. (waarbij ook fietsers gebruik moeten kunnen maken van deze verbinding.

**Reactie**

*Deze verbinding blijft zeker gehandhaafd waarbij Rijkswaterstaat in de basis uitgaat van functioneel herstel, d.w.z. een nieuw te plaatsen fiets-/loopbrug. De gemeente heeft aangegeven de mogelijkheid voor een fietstunnel te willen onderzoeken. De afweging vindt plaats in de planuitwerking.*

Ook wil ik aandacht vragen voor de verwachte toename van fijnstof en de mogelijke effecten daarvan voor omwonenden.

**Reactie**

*In de MIRT-verkenning corridorstudie Amsterdam-Hoorn is reeds onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit wegens het project en hieruit is gebleken dat de concentraties fijnstof en stikstofdioxide voldoen aan de wettelijke grenswaarden. In het ProjectMER wordt opnieuw gekeken naar de ontwikkeling van de luchtkwaliteit waaronder ook fijnstof. Voor meer informatie wordt u verwezen naar paragraaf 2.4.*

Verder denken wij dat doordat de oprit richting Amsterdam vervangen zal worden door een parallelweg naar de oprit Purmerend Zuid dat er een andere verkeer intensiteit/ snelheid van afwikkeling ontstaat op de Zuiderweg en Zuidijk.

### **Reactie**

*Op basis van de verkeersanalyse uit de vorige fase (MIRT-verkenning corridorstudie Amsterdam-Hoorn) blijkt dat met het vervallen van de oprit richting Amsterdam het effect op de Zuidoost per saldo nihil is. Dit komt omdat het verkeer uit de richting Purmerend Centrum toch gebruik blijft maken van de Zuidoost, echter niet meer de oprit kan nemen, maar gebruik maakt van de parallelweg. Op de Zuiderweg (Zuidoostbeemster) is er sprake van een verbetering aangezien veel sluipverkeer uit de Beemster de snellere route neemt via de N244/A7. In de planuitwerking wordt op basis van de meest actuele verkeersmodellen opnieuw gekeken naar de verkeerseffecten op het onderliggende wegennet.*

### **3.17 Zienswijze 77716362**

Omdat het aanleggen van spitsstroken tussen Hoorn Noord en Avenhorn gevolgen zal hebben op ons adres dienen wij de volgende zienswijze in:

- **Geluid:** De geluidsbelasting zal toenemen, doordat er meer verkeer komt op de strook die het dichtst bij ons pand ligt (dit is nu afrit en vluchtstrook)
- **Houtopstanden:** Als er bomen moeten worden gekapt – bij voorbeeld voor de aanleg van vluchthavens naast de spitsstrook – verandert dat ons uitzicht en wellicht de waterhuishouding.
- **Waterhuishouding:** Veranderingen in de waterhuishouding kunnen voor ons perceel nadelige gevolgen hebben, omdat al erg drassig is.
- **Landschap:** De ruimtelijk-visuele kenmerken zullen veranderen door wijziging van de beplanting en aanleg van een geluidswal of –scherm.
- **Cultuurhistorie:** De stolp Berkhouterweg - *huisnummer bekend bij project* - heeft het predicaat Gemeentelijk Monument gekregen voor wat betreft het vooraanzicht en de darsdeuren aan de achterkant. Het is volgens ons toch ieders bedoeling, dat de omgeving van dit monument leefbaar blijft, zodat de eigenaren het met plezier kunnen bewonen, verzorgen en in stand houden.
- **Gezondheid:** De geluidsbelasting, trillingen en luchtverontreiniging zullen toenemen, eveneens door toename van het aantal auto's dat de spitsstrook gebruikt.

Wij dienen hierbij het verzoek in, om bij het realiseren van uw plan:

- **Een geluidswal of –scherm aan te leggen, die tenminste doorloopt tot aan de afrit Hoorn zodat de mate waarin wij hinder ondervinden van de geluidsbelasting en de luchtverontreiniging zal afnemen.**
- **Zo min mogelijk bomen te kappen, in verband met het uitzicht en de invloed op de waterhuishouding.**

### **Reactie**

**Geluid:** Omdat de spitsstrook grotendeels wordt aangelegd over de bestaande vluchtstrook is de fysieke impact gering (de exacte maatvoering is nu nog niet aan te geven). Tijdens de spits rijdt het verkeer wel dicht langs uw woning. Het is ook daarom dat er in deze fase opnieuw onderzoek wordt gedaan naar de te verwachten milieueffecten zoals geluid en luchtkwaliteit. Wanneer er sprake is van een overschrijding van de wettelijke toegestane normen dan dienen er passende maatregelen te worden getroffen, in deze fase is nog niet duidelijk of dit het geval is en welk type maatregel dan van toepassing is. Voor meer informatie over de wijze waarop het geluidsonderzoek wordt uitgevoerd wordt u verwezen naar paragraaf 2.3

**Houtopstanden:** Omdat de spitsstrook grotendeels wordt aangelegd over de bestaande vluchtstrook is de fysieke impact gering. Echter kan niet worden uitgesloten dat er toch impact is op de aanwezige houtopstanden. Het kan namelijk voorkomen dat er tijdens de aanleg van de spitsstrook (tijdelijk) extra bouwruimte nodig is zodat er toch sprake is van de kap van bomen. Of dit daadwerkelijk het geval is, wordt in deze fase nader uitgewerkt. Indien het geval, dan geldt als uitgangspunt dat herplant zoveel mogelijk weer op dezelfde locatie zal plaatsvinden.

**Waterhuishouding:** In de planuitwerking zal aandacht zijn voor de waterhuishouding. De watergangen langs de weg maken immers een wezenlijk onderdeel uit van de afwatering van de snelweg. Alhoewel de ruimtelijke impact op de sloten minimaal is kan niet worden uitgesloten dat ze wellicht toch moeten worden verruimd om - een weliswaar geringe toename van asfalt - te compenseren, daarbij speelt tevens een rol dat ook wordt gekeken naar de noodzaak te anticiperen op klimaatverandering (klimaatadaptatie). U moet hierbij denken aan de afvoer van het regenwater en de waterberging rekening houdend met klimaatscenario's (weerextremen, zoals stortregens) en de onzekerheid die daarmee samenhangt. Dit alles wordt ook in nauw overleg met het Hoogheemraadschap afgestemd die ook strikte eisen stelt aan de waterhuishouding en de afwatering van de weg.

**Landschap:** Het is correct dat de ruimtelijk-visuele kenmerken kunnen veranderen door wijziging van de beplanting en de aanleg van een geluidswal of -scherm. Het is daarom dat in de planuitwerking een 'Landschapsplan' wordt opgesteld. Dit 'Landschapsplan' is een uitwerking van de 'Gebiedsgerichte Inpassingsvisie' van de vorige fase (MIRT-verkenning corridorstudie Amsterdam-Hoorn). In het 'Landschapsplan' wordt specifiek aandacht gegeven aan de wijze waarop niet alleen de weg maar bijvoorbeeld ook geluidsschermen landschappelijk kunnen worden ingepast met zoveel mogelijk behoud van de aanwezige landschappelijke, natuurlijke en ook cultuurhistorische waarden.

**Cultuurhistorie:** Zoals hiervoor aangegeven wordt er in de planuitwerking specifiek aandacht gegeven aan cultuurhistorie. Dit komt niet alleen tot uiting in het hiervoor genoemd 'Landschapsplan' maar ook in het ProjectMER waarin cultuurhistorie onderdeel uitmaakt van het beoordelingskader zodat dit ook expliciet wordt meegenomen in de belangenafweging.

**Gezondheid:** Ten aanzien van uw zienswijze omtrent gezondheid wordt u verwezen naar het antwoord in paragraaf 2.5.

Ten aanzien van uw verzoek om een geluidswal- of scherm kan deze op voorhand niet worden toegezegd. Dit is ook afhankelijk van de uitkomst van het geluidsonderzoek. Voor wat betreft de bomenkap geldt dat deze tot een minimum

*wordt beperkt, wanneer dit echter niet kan worden voorkomen, dan geldt als uitgangspunt dat herplanting zoveel mogelijk weer op dezelfde locatie plaatsvindt.*

### **3.18 Zienswijze 77716888**

Het genoemde traject (combipakket 6) ligt op korte afstand van ons huis. Zie hiervoor ook de PDF bijlage met de situatieschets.

De snelweg A7 en de afslag 8 bevinden zich achter ons huis op ongeveer 50 meter afstand. In de rapportage planuitwerking A7/A8 wordt aangegeven dat er vanaf (Avenhorn) afslag (Hoor-Noord) aan beide zijden van de snelweg een spitsstrook zal worden gerealiseerd.

Wij maken ons zorgen om deze ontwikkeling.

Welke gevolgen heeft het aanleggen /wijzigen van de vluchtstrook in een spitsstrook voor ons? Meer geluidsoverlast? Meer fijnstof? Meer CO2 uitstoot?

Komt de snelweg / afslag 8 hierdoor dichterbij ons huis te liggen? Zoja, hoeveel meter? Moet hiervoor de berm van de snelweg worden gewijzigd/ verbreed of kan het in de bestaande situatie worden uitgevoerd?

Welk soort geluidsscherm komt er?

Komt er een geluidswal, zoja welke soort?

Moeten hiervoor bomen van de huidige houtopslag worden gekapt?

Op welke manier wordt het geluid nog meer gereduceerd? Stil asfalt?

De meeste punten zijn ook in het volgende schema verwerkt.

| Thema           | Criterium                    | Aandachtspunten en opmerkingen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|-----------------|------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Luchtkwaliteit  | Blootstelling                | Meer blootstelling aan luchtverontreiniging? zie ook gezondheid.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Geluid          | Geluidbelaste woningen       | Meer blootstelling aan geluid door meer verkeer. Hiervoor is een geluidswal onontbeerlijk.                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Natuur          | Houtopstanden                | De bossen liggen nu tussen ons huis en de snelweg. Deze willen we graag behouden, i.v.m. zichtbarrière en natuurlijke omgeving (groene omgeving, vogels en dieren)                                                                                                                                                                                                                                |
| Water           | Waterhuishouding             | Heeft de verandering van de situatie gevolgen voor de afwatering en waterstanden van het gebied waarin ons huis en land liggen?                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Landschap       | Ruimtelijk-visuele kenmerken | Het uitzicht op de snelweg is niet wenselijk, maar uitzicht op een kale geluidswal zonder begroeiing ook niet.                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Cultuurhistorie | Historische geografie        | Onze boerderij (Berkhouterweg nr 28 en 30) is gemeentelijk monument. Beschadiging van het monument en vermindering leefbaarheid van de omgeving moet worden voorkomen.                                                                                                                                                                                                                            |
| Gezondheid      | Gezonde leefomgeving         | Welke gevolgen hebben de onderstaande resultaten voor ons?<br><ul style="list-style-type: none"> <li>• inzicht in knelpunten voor de gezondheid als gevolg van geluidsbelasting/trillingen en luchtverontreiniging</li> <li>• inzicht cumulatief effect van bovenstaande aspecten</li> <li>• inzicht in barrièrewerking</li> <li>• inzicht kansen gezonde leefomgeving i.s.m. omgeving</li> </ul> |

Ons verzoek is om de geluidsbelasting / trillingen en luchtverontreiniging dusdanig te reduceren dat het voor ons een prettige leefomgeving blijft

Ook vragen we om de aanwezige houtopslagen zoveel mogelijk te sparen, ook bij aanleg van geluidsschermen.

### Reactie

*Het is correct dat er sprake is van het voornemen een spitsstrook te realiseren tussen de afslagen Avenhorn en Hoorn-Noord. Omdat de spitsstrook grotendeels wordt aangelegd over de bestaande vluchtstrook is de fysieke impact gering (de exacte maatvoering is nu nog niet aan te geven). Tijdens de spits rijdt het verkeer wel dicht langs uw woning. Het is ook daarom dat er in deze fase opnieuw onderzoek wordt gedaan naar de te verwachten milieueffecten zoals geluid en luchtkwaliteit. Wanneer er sprake is van een overschrijding van de wettelijke toegestane normen dan dienen er passende maatregelen te worden getroffen, in deze fase is nog niet duidelijk of dit het geval is en welk type maatregel dan van toepassing is. Voor meer informatie over de wijze waarop het geluidsonderzoek wordt uitgevoerd wordt u verwezen naar paragraaf 2.3, voor meer informatie over luchtkwaliteit naar paragraaf 2.4.*

*Voor wat betreft uw schema komen deze onderwerpen uitvoerig in het ProjectMER aan bod, u wordt daarbij ook verwezen naar tabel 3.1 "Beoordelingskader m.e.r." in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Ten aanzien van uw zorg t.a.v. de waterhuishouding is hier in de planuitwerking specifiek aandacht voor zijn. De watergangen langs de weg maken immers een wezenlijk onderdeel uit van de afwatering van de snelweg. Alhoewel de ruimtelijke impact op de sloten minimaal is kan niet worden uitgesloten dat ze wellicht toch moeten worden verruimd om - een weliswaar geringe toename van asfalt - te compenseren, daarbij speelt tevens een rol dat ook wordt gekeken naar de noodzaak te anticiperen op klimaatverandering*

*(klimaatadaptatie). U moet hierbij denken aan de afvoer van het regenwater en de waterberging rekening houdend met klimaatscenario's (weerextremen, zoals stortregens) en de onzekerheid die daarmee samenhangt. Dit alles wordt ook in nauw overleg met het Hoogheemraadschap afgestemd die ook strikte eisen stelt aan de waterhuishouding en de afwatering van de weg.*

*Tot slot, ten aanzien van uw verzoek om de aanwezige houtopslagen zoveel mogelijk te sparen kan dat in deze fase nog niet worden uitgesloten. Het kan namelijk voorkomen dat er tijdens de aanleg van de spitsstrook (tijdelijk) extra bouwruimte nodig is zodat er toch sprake is van de kap van bomen. Of dit daadwerkelijk het geval is, wordt in deze fase nader uitgewerkt. Indien het geval, dan geldt als uitgangspunt dat herplanting zoveel mogelijk op dezelfde locatie plaatsvindt.*

### 3.19 Zienswijze 77807204 MR. BRAND B.V.<sup>22</sup>

INPASSINGSEIS EN VERTREKPUNTEN T.A.V. VERBREDING A7 THV BEEMSTER

#### Werelderfgoederen Beemster en Stelling van Amsterdam

- RWS is voornemens de snelweg A7 ter hoogte van Beemster met 50% te vergroten, van 4 naar 6 rijbanen.
- Daarmee raakt dit tracé opnieuw twee werelderfgoederen (Beemster en de Stelling van Amsterdam).
- Eerdere mitigerende maatregelen zijn nooit of onvoldoende genomen, terwijl dit wettelijk had gemoeten.
- De inpassing dient daarom kwalitatief te gebeuren met respect voor de hoogwaardige landelijke omgeving.
- De eerdere HIA-procedure (Heritage Impact Assessment) voor de A7 onderkent bovenstaande niet. Wij vragen u nadrukkelijk de gevolgen van de verbreding in de hand te houden en inpassing op de later beschreven landschappelijk verantwoorde wijze plaats te laten vinden. Het argument dat de A7 al eerder heeft afgedaan aan de landschappelijke kwaliteit kan zeker geen argument zijn om dat daarmee te herhalen.
- Graag uw extra aandacht voor de eerder gecreeëde en nieuwe geluidsproblematiek en de nadelige gevolgen voor de luchtkwaliteit.

#### **Reactie**

*Ten aanzien van de door u aangedragen onderwerpen wordt u - met uitzondering van luchtkwaliteit - verwezen naar de reacties zoals deze hierna terug zijn te vinden bij uw verdere uiteenzetting/onderbouwing.*

<sup>22</sup> Deze zienswijze is mede ingediend namens een groep van 10 belanghebbenden als ook de Stichting Beemstergroen. De zienswijze is verder afgestemd met Stichting Beemster Vanzelfsprekend en Stichting Nekkerzoom. Ter onderbouwing is de zienswijze voorzien van diverse illustraties, foto's, overzichtstekeningen en tabellen.

*Ten aanzien van luchtkwaliteit, is als onderdeel van de voorgaande fase (de MIRT-verkenning corridorstudie Amsterdam-Hoorn), onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit. Hieruit is gebleken dat de concentraties fijnstof en stikstofdioxide voldoen aan de wettelijke grenswaarden. In het ProjectMER wordt opnieuw gekeken naar de ontwikkeling van de luchtkwaliteit.*

## Historische en monumentale omgeving

- Graag extra aandacht voor de aanwezigheid van monumenten en historische omgeving binnen de directe invloedssfeer van de A7. Eerdere planvorming van RWS doet dit af en daarmee tekort.
- In uw lijsten staat Mariënheuvel als niet historisch. Dit is echter een Historische buitenplaats, Zie: Rapport beemster buitenplaatsen versie 1.7 2014 -Gemeente Beemster.pdf, volgerweg - *huisnummer bekend bij project* -, beemster, aanduiding BEEM24A). Deze buitenplaats bevindt zich in twee beschermde wereldgoederen (De Beemster en Stelling van Amsterdam). Het landhuis heeft ook de status "karakteristiek bouwwerk"
- De panden op dit perceel hebben een officiële woonbestemming en worden dienovereenkomstig bewoond door een jong gezin van 5 personen. Tevens is hier een bedrijf actief (MR.BRAND, een landelijk reclamebureau, in 2019 en 2020 benoemd tot het beste fullservicebureau van NL). Sinds de aanleg ter plaatse van de A7, rond 1976, is de geluidsbelasting > 65dB, ruim boven de uiterste wettelijk toegestane grenswaarde. Dit gegeven is bekend en aanvullende maatregelen zijn vereist. (Zie oa. Corridorstudie Amsterdam-Hoorn, nota van antwoord, april 2018, pagina 51: "Inspreker woont op een adres waar nu reeds sprake is van een geluidbelasting op de gevel van boven de 65 dB (decibel)")
- In de afgelopen 42 jaar na aanleg van de A7 zijn nog geen maatregelen getroffen om deze overlast te verminderen en/of te compenseren [door "het ontbreken van budget na originele aanleg van de A7" / Rijkswaterstaat en de hoge kosten van geluidsmaatregelen ter plaatse].

Inspreker geeft aan dat destijds bij de aanleg van de A7 alleen aan de oostzijde (het perspectief van de foto) geluidsschermen zijn geplaatst. De westzijde ontbreekt nog altijd. Bron: waterlands archief. Dit heeft tot gevolg dat het directe weggeluid en weerkaatsende geluid [van de schermen aan de westzijde] een bovenwettelijke hoeveelheid geluidsoverlast creëert. Zonder meer zal een verbreding dit nog verder vergroten. Bron: geluidskaart van Rijkswaterstaat.

## Reactie

*Gezien de specifieke cultuurhistorische waarde van de Beemster en de status ervan als Werelderfgoed, is als onderdeel van de MIRT-verkenning corridorstudie Amsterdam-Hoorn een Heritage Impact Assessment (HIA) uitgevoerd overeenkomstig de hiervoor door ICOMOS ontwikkelde methodiek. Bij de totstandkoming hiervan is de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) betrokken geweest. In de HIA is specifiek gekeken naar de voorkomens van de cultuurhistorische stolpboerderijen en buitens, waaronder ook Mariënheuvel, die onderdeel zijn van de kernwaarden van het Werelderfgoed Beemster. Uit de HIA volgt echter dat de effecten van de uitbreiding van de A7 op basis van het bestaand tracé neutraal zijn.*

*Wel is het zo dat er bij de uitwerking van het voorkeursalternatief kritisch wordt gekeken of het ontwerp nog steeds overeenkomt met het ontwerp zoals gehanteerd als input voor de HIA. Indien niet het geval wordt in samenspraak met het RCE beoordeeld of dit een mogelijke aanleiding is de HIA te actualiseren. Uiteraard wordt daarbij ook rekening gehouden met de inpassing van de weg.*

*In het PlanMER is daarnaast aanvullend gekeken naar de voorkomens van objecten met de status van Rijks- of gemeentelijk monument. Ondanks de aanwijzing van het pand als een 'karakteristiek bouwwerk', heeft het pand hiermee niet de wettelijke status van een monument.*

*Uiteraard wordt in het ProjectMER opnieuw gekeken naar de impact van de wegwitbreiding op de aanwezige cultuurhistorische objecten en waarden. Dit is ook expliciet opgenomen in tabel 3.1 "Beoordelingskader m.e.r." in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau.*

*In dit project is aandacht voor woningen met een hoge geluidbelasting. Voor bestaande woningen, die door de gemeenten aangemerkt zijn als saneringswoning en woningen met een geluidbelasting van meer dan 65 dB wordt een saneringsplan opgesteld.. Zie voor meer informatie ook paragraaf 2.3.2.*

*Indien in het kader van dit project geluidschermen aan de oostzijde van de A7 moeten worden gewijzigd, dan wordt rekening gehouden met effecten van reflecties naar de westzijde van de A7.*

## **Kansen en Maatregelen**

- Rijkswaterstaat is een landelijk een initiatief (MJPJG) gestart om geluidsoverschrijdingen uit het verleden in een actieplan te vervatten voor 2020. Het staat al vast dat dit voor Buitenplaats Mariënheuvel (>65dB) vereist is. Geveloplossingen aan de gebouwen zijn door de speciale, historische aard van de bouw buitengewoon hoog, laat staan met zekerheid afdoende.
- Parallel hieraan staat verdere verbreding van de A7 door Rijkswaterstaat met ten minste twee banen op de agenda.
- Daarbij komt de snelweg 5 10 meter dichterbij Buitenplaats Mariënheuvel te liggen. De overlast wordt daarbij nog nijpender en urgenter. Zonder aanvullende maatregelen neemt het geluidsoverlast nog verder toe.
- Dit plan brengt substantiële extra overlast bovenop het al meer dan wettelijk toegestane. Van alle woningen in het doelgebied wordt Buitenplaats Mariënheuvel onevenredig negatief beïnvloed, door overlast, vermindering van woonbeleving en algehele negatieve financiële waardeontwikkeling.
- Buitenplaats Mariënheuvel grenst aan de overgang van het besloten Tuinhoekgebied naar de open Beemster. De voetgangersbrug over de A7 markeert dit punt, zij het nu nog impliciet. Deze brug dient voor snelwegverbreding vervangen te worden. Er is mogelijk sprake van een nieuwe invulling als expliciete 'landmark', een herkenbare overgang aan weerszijden van de A7.

- Daardoor ontstaat een unieke kans uitdagingen in het heden en verplichtingen uit het verleden op een voor een alle partijen tevredenstemmende wijze op te lossen. Bewoners dringen aan op een zandwal of groene muur van tenminste 6m. die geluid en zicht op de naastliggende straks verbrede A7 wegneemt over een lengte van ten minste 250m. noordelijk vanaf de voetgangersbrug, concreet: daar waar het geluid en zicht de grootste negatieve impact maakt op de bebouwing van Buitenplaats Mariënhuvel. Hierna is vol zicht op het Beemster open
- Er hebben in het verleden constructieve, oriënterende gesprekken plaatsgevonden met Rijkswaterstaat om inpassing van deze wal te organiseren. Desondanks heeft Rijkswaterstaat zich nog onvoldoende gecommitteerd.

### **Reactie**

*Ten aanzien van de voetgangersbrug, deze wordt vervangen. Rijkswaterstaat gaat hierbij in de basis uit van functioneel herstel, d.w.z. een nieuw te plaatsen fiets-/loopbrug. De gemeente heeft aangegeven de mogelijkheid voor een fietstunnel te willen onderzoeken. De afweging vindt plaats in de planuitwerking.*

*Ten aanzien van het verzoek van inspreker om een wal: als onderdeel van de MIRT-verkenning corridorstudie Amsterdam-Hoorn is in de 'Gebiedsgerichte Inpassingsvisie' gekeken naar verschillende maatregelen die kunnen bijdragen aan het behoud - en waar mogelijk ook het versterken - van de landschappelijke, natuurlijke en cultuurhistorische waarden. In deze visie is onder meer gekeken naar de mogelijkheden van (groene) geluidsschermen en/of geluidswallen. In de planuitwerking wordt nader bekeken of en op welke wijze geluidswerende voorzieningen het beste kunnen worden ingepast, rekening houdende met de kernwaarden van het werelderfgoed.*

*Op basis van de 'Gebiedsgerichte Inpassingsvisie' heeft al wel een 1<sup>e</sup> bestuurlijke afweging plaatsgevonden en is in de Bestuurlijke Overeenkomst MIRT-Verkenning Corridor Amsterdam – Hoorn, van 20 november 2019<sup>23</sup> vastgelegd (en gemotiveerd) welke inpassingsmaatregelen als kansrijk worden beschouwd verder uit te werken en voor welke inpassingsmaatregelen nader onderzoek gewenst is.*

### **Kansen en Maatregelen**

Aan de Westzijde van de A7 zijn geen of te weinig geluidsschermen aangebracht, aan de Oostzijde van de A7 zijn deze schermen wel aanwezig maar in zeer erbarmelijke staat. Gebrekkig onderhoud maakt dat de schermen die er zijn kapot, niet functioneel en/of ernstig beklad zijn. Dit is Beemster onwaardig.

### **Reactie**

*In het geval er op basis van het geluidsonderzoek sprake is van verplaatsing, vervanging, nieuwe schermen of andersoortige geluidswerende maatregelen wordt niet alleen rekening gehouden met de esthetische vormgeving maar ook de met mogelijkheden voor een goed beheer en onderhoud.*

**Wettelijke mitigerende maatregelen van aanleg A7 niet genomen, daarom nu als inpassingseis.**

<sup>23</sup> <https://corridoramsterdamhoorn.nl/bibliotheek/besluitvormingsfase+documenten/>

Vanaf de aanleg van de A7 tot op heden blijkt RWS een feitelijk onjuiste administratie over geluidsbelasting op adressen in de invloedssfeer van de A7 te hanteren, met benadeling en schade voor bewoners tot gevolg.

Diverse adressen zijn in strijd met de werkelijkheid door RWS op 'gesaneerd' gezet ('geluidsoverschrijding opgelost')

Ook had de eerder genoemde buitenplaats Mariënheuvel vanwege bij RWS bekende, bovenwettelijk geluidsbelasting, al gesaneerd moeten zijn. RWS heeft --in strijd met eigen criteria --dit adres administratief op de verkeerde lijst gezet, waardoor op grond van deze foutieve administratie, geen urgente actie is vereist, en er feitelijk nooit iets is gebeurd waar dit wettelijk verplicht had gemoeten. RWS heeft deze lijsten pas vrijgegeven na een beroep op de WOB. Hoewel RWS deze fouten erkent, zijn ze daarmee nog niet controleerbaar gecorrigeerd. Ook zijn bewoners van adressen die jarenlang foutief zijn geadministreerd niet geïnformeerd door RWS over deze benadeling, noch heeft er schadeloosstelling plaatsgevonden.

Deze handelingswijze heeft omwonenden onterecht benadeeld en doet dit nog bij voortduring. Daarmee schiet schiet RWS tekort in haar wettelijk taak naar omwonenden van de A7 in Beemster. Met de nieuwe plannen voor verbreding is een compromisloze inpassing daarom een minimum.

Benadeling bestaat concreet uit schade door lagere huizenwaarde en wooncomfort en de woonomgeving door te hoge geluidsbelasting en gebrekkige inpassing. Ook de geluidsmaatregelen waar die destijds wel zijn genomen zijn in zeer slechte staat, zowel functioneel (kapotte panelen) als visueel (beklad, beschadigd, verkleurd).

Dit maakt dat wij als bewoners de geluidswal als minimum inpassingseis stellen, gezien ook de eerdere benadeling, waarbij RWS openlijk en controleerbaar de verplichting heeft dit naar behoren te realiseren. In de Raadscommissie van de Gemeente Beemster heeft de voorzitter In de Raadscommissie van de Gemeente Beemster heeft de voorzitter namens de commissie deze Inpassingseis ook medegedeeld aan de minister (zie 2019-03-05-19-26-53- Raadscommissie\_sd, vanaf 00:28:10).

#### **Reactie**

*Indien uit onderzoek blijkt dat woningen ten onrechte niet gesaneerd zijn/worden, dan wordt dit hersteld. Inzake uw overige zienswijze/eis ten aanzien van geluid en inpassing wordt u verwezen naar de eerder gegeven antwoorden op pagina 37, 38 en 39.*

*Als het gaat om schade heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat voor situaties waarbij maatregelen en besluiten die in het algemene belang en rechtmatig genomen zijn, 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 het 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>

### **Bewijs van omzeiling maatregelen**

Met een succesvol beroep op de WOB (Wet Openbaarheid Bestuur) blijken talloze bewoners gedupeerd doordat adressen met geluidsbelasting van de A7 door RWS administratief op 'gereed'/gesaneerd' zijn gezet, waar in werkelijkheid niets is gebeurd.

Een van de adressen vereist zelfs acute en ingrijpende sanering (A-lijst), maar is op een B-lijst gezet, nota bene in strijd met eigen criteria.

#### **A-lijst en 70+**

Op de A-lijst staan alle saneringswoningen die op 1 maart 1986 een geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaaï ondervonden van 65 dB(A) of hoger én waar gevelmaatregelen door de gemeente destijds als enige oplossing werd gezien. Van deze lijst zijn de woningen waarvan de berekende geluidbelasting voor de toekomst hoger was dan 70 dB(A) om wettechnische redenen afgehaald. Dit zijn de zogenoemde 70+ woningen geworden.

#### **B-lijst**

Op de B-lijst staan saneringswoningen die op 1 maart 1986 een geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaaï ondervonden van 60 dB(A) tot en met 64 dB(A) en waar gevelmaatregelen door de gemeente destijds als enige oplossing werd gezien. De B-lijst bevat circa 205.000 woningen. B-lijst woningen zijn tegenwoordig onderdeel van de saneringsvoorraad. Bron:

<https://www.bureau sanering verkeerslawaaï.nl/lokale-sanering-3/sanering/omvang-sanering/>

### **Reactie**

*De lijst van saneringswoningen van Bureau Sanering Verkeerslawaaï (BSV) bestaat uit bestaande saneringswoningen die door gemeenten aangeleverd zijn. Hierin was een onderscheid in een A- en een B-lijst in verband met de prioritering van projecten. Rijkswaterstaat heeft geen onderscheid in de geluidbelasting gemaakt. Alle saneringswoningen, voormalige A- en B-lijst worden in geografische clusters gelijktijdig afgehandeld.*

*Meer informatie over de wijze waarop het geluidsonderzoek wordt uitgevoerd kunt u lezen in paragraaf 2.3.*

*De woningen die in de excel-sheet aangemerkt zijn als gereed/gesaneerd zijn woningen waarvoor een saneringsbesluit is genomen in het verleden. De bewoners zijn hierover indertijd geïnformeerd. In de kolom productnummer vind u een verwijzing naar het betreffende saneringsbesluit van deze woningen. Wilt u meer informatie over het saneringsbesluit, dan zult u contact op moeten nemen met het Bureau Sanering Verkeerslawaaï (BSV). Gereed gemelde of gesaneerde woningen zullen in dit project behandeld worden zoals alle andere woningen.*

### **Inpassingseis**

- Als bewoners van Beemster, gelegen in de invloedssfeer van de A7, stellen wij als inpassingseis een symmetrische, natuurlijke geluidswal ter hoogte van Zuidoostbeemster (A7, Li 16,3 afslag 5, rechts idem), tenminste 6 meter hoog boven wegniveau, waar mogelijk gebruikmakend van begroeide gewapende grond ([https://www.geologics.nl/werkgebieden/gewapende grond](https://www.geologics.nl/werkgebieden/gewapende-grond))
- De begroeide aarden wallen refereren naar typische bestaande Beemster afbakeningswijze van niet beemster elementen, zoals de bedijking van de Beemster dat is met het omliggende land.

Begroeide aarden wallen zijn extra relevant door de Europese Green Deal en en Nederlandse eisen aan milieuvriendelijkheid, en geeft naast geluidsabsorptie mogelijk ook opvang van fijnstof. Beplanting is in staat om verontreinigende stoffen op te nemen vanuit de wegberm zoals oliën, zware metalen, bandenslijpsel. Zo komen deze verontreinigingen in mindere mate in het grondwater terecht, wat een positief effect heeft op de gesteldheid van het water in de omgeving. Daarnaast kunnen de planten de mate van luchtverontreiniging zoals CO<sub>2</sub> en fijnstof verminderen en is er met natuurlijke beplanting minder sprake van kaatsing. Ter referentie: <https://www.slimmeengezondestad.nl/Kennisnetwerk/archief/handlerdownloadfiles.ashx?idnv=1160385>

#### **Reactie**

*Ten aanzien van uw inpassingseis voor een natuurlijke geluidswal wordt u verwezen naar het antwoord op pagina 38. Daarbij tevens opgemerkt dat er ook andere mogelijkheden zijn om de weerkaatsing op te lossen dan een geluidswal, u dient dan te denken aan absorberende, wellicht ook groen uitgevoerde geluidsschermen.*

*Ten aanzien van uw zorg omtrent verontreinigde stoffen, wordt in het ProjectMER expliciet gekeken naar de toename van afstromend hemelwater en het effect hiervan op de bodem- en (grond)waterkwaliteit en welke maatregelen nodig zijn om eventuele effecten te voorkomen of te verminderen. Hiervoor zijn doelmatigere maatregelen te bedenken dan een wal. Zo blijkt het effect over het algemeen gering aangezien verontreinigingen afkomstig van de weg worden vastgehouden in de berm. De berm werkt dan als een buffer. Doordat de berm periodiek afgeschaapt en afgevoerd wordt, worden de verontreinigingen ook afgevoerd en komen deze niet terecht in het grondwater. Ook het asfalttype kan een positieve bijdrage leveren. Dit is met name ook het geval bij ZOAB waarmee de meeste verontreiniging in de poriën van het asfalt achterblijft. Deze achtergebleven verontreiniging wordt met het reinigen van het ZOAB weer afgevoerd.*

*Afhankelijke van de situatie en locatie kan gedacht worden aan aanvullende maatregelen zoals berm passages of andere zuiverende voorzieningen. Indien van toepassing worden deze maatregelen opgenomen in het Tracébesluit.*

#### **Motivatie inpassingseis en vertrekpunten**

- RWS heeft nu het plan de A7 ter plaatse met twee banen te verbreden.

- RWS heeft meerdere scenario's afgewogen en van deze scenario's de goedkoopste variant gekozen. Dat vereist dan wel maximale inspanning voor een kwalitatieve inpassing en oplossing van alle reeds bekende knelpunten.
- Vooralsnog tast RWS de kwaliteit van de leefomgeving doorlopend aan en schaadt daarmee verder belangen van omwonenden, doordat wettelijke verplichtingen in geluid mitigerende maatregelen van de oorspronkelijke aanleg A7 niet nagekomen worden.
- Dat maakt nieuwe plannen onmogelijk die de huidige situatie als vertrekpunt nemen voor analyses (inclusief MER). Het is immers van tweeën één:
  - Of RWS wikkelt eerst de schade van de bestaande A7 af, en berekent vanaf dan de impact van verbreding
  - Of RWS neemt de originele aanleg van de A7 als vertrekpunt en berekent vanaf de aanleg van de A7 de impact van verbreding
- Hierbij zijn vanwege de permanente ingreep van de aanleg, uitsluitend permanente parameters toegestaan in het vaststellen van impact. Dit i.t.t. tot eerder gebruikte flexibele parameters om een gewenste uitkomst te motiveren. RWS rekende zo dat door de snelheidsverlaging van 120 naar 100 (-16,7%), een verbreding van de snelweg met 50% niet meer geluid zou opleveren [...]. De maximumsnelheid is een flexibele en daarom ongeschikte parameter, die zo nodig per kabinet kan worden aangepast. Het tijdstip van meten (T) is hier ook onjuist voor een goed vergelijk. T=0 is zoals gezegd alleen legitiem voorafgaand aan de originele aanleg van de A7, T=1 is daarmee de situatie NA verdere verbreding met 50%. Zie uitleg hierboven.
- RWS neemt zich verder voor de effecten van geluidsoverlast naar eigen zeggen aan 'het aantal geluidsbelaste adressen' af te meten. Ook deze aanpak is onjuist en leidt er onterecht toe dat op papier de geluidsbelasting niet of nauwelijks toeneemt.
- Een correcte berekening bestaat zoals gezegd uit de situatie voorafgaand aan de A7 aanleg én de situatie na verdere verbreding. Rekenen met de huidige situatie kan immers alleen als RWS de verplichte mitigerende maatregelen van de originele aanleg had uitgevoerd. Omdat RWS dat heeft verzuimd door onjuiste administratie te voeren, kan de bestaande niet opgeloste situatie niet als vertrekpunt worden genomen, om vanaf daar maatregelen te bepalen.
- Verder is het, zoals RWS bekend, in bovenmatig geluidsbelastgebied niet toegestaan nieuwe woningen te bouwen. Het aantal woningen zal na de aanleg van de A7 daarmee niet significant zijn toegenomen na verdere verbreding, maar de totale geluidsbelasting op deze huizen vanzelfsprekend wél bij een verbreding van de snelweg met 50%. Volgens uw eigen administratie zijn er met zekerheid wel 10 adressen op uw lijst waar allang maatregelen getroffen hadden moeten worden. Met de nu voorgenomen verbreding en het niet handelen wordt deze saneringsopgave enkel groter.
- RWS geeft aan in het verleden thv. Beemster geen geluidsscherm aan de Westzijde van de A7 te hebben geplaatst, omdat het aantal bovenmatig geluidsbelaste woningen te laag zou zijn, en daarmee in het verleden niet economisch te verantwoorden. RWS wil naar eigen zeggen niet een precedent creëren. Dit is ook niet nodig, want deze precedents zijn er al jaren. RWS heeft

op talloze plaatsen geluidsschermen staan voor minder of soms geen woningen. Waarschijnlijk is deze uitspraak destijds op de onjuiste administratie gebaseerd, waar immers geen knelpunten bleken om op te lossen.

### **Reactie**

*Uw standpunt en voorgestelde aanpak is helder, echter wordt bij het uitvoeren van de onderzoeken voor het ProjectMER en het (Ontwerp)Tracébesluit uitgegaan van de geldende wet- en regelgeving. Of en in welke mate er sprake is van het moeten treffen van geluidsmaatregelen moet blijken uit het akoestisch onderzoek (zie ook paragraaf 2.3.1). Ten aanzien van uw opmerkingen inzake de gehanteerde maximumsnelheid wordt u verwezen naar paragraaf 2.7.*

### **Precedenten**

Als bewoners van Beemster beroepen wij ons op de vele precedenten, waar -ook bij weinig tot geen bebouwing-geluidswallen of schermen zijn geplaatst. Hierbij een greep uit de actuele situatie langs snelwegen.

Daarbij beroepen wij ons op het gelijkheidsbeginsel van artikel 1 Grondwet: "Allen die zich in Nederland bevinden, worden in gelijke gevallen gelijk behandeld."

- VOORBEELD 1: A2, RE 53,9 230m.geluidsscherm voor 1 adres.
- VOORBEELD 2: A5, RE 10,6, ca. 500m. geluidswal voor natuur, 0 woningen of bedrijven
- VOORBEELD 3a: A1 RE 12,6 Geluidsscherm van 580m voor geen enkele woning of bedrijf
- VOORBEELD 3b: A1 Li 13,2 (andere rijrichting), Geluidsscherm, 1 kilometer lengte voor 1 bedrijf (seksboerderij)
- VOORBEELD 4a: A1 Li 23,9, ca. 1,5 km geluidsscherm voor verspreide woningen
- VOORBEELD 4b: idem, andere rijrichting
- VOORBEELD 5: A7, Li 9,2, Enkele huizen aan de Westerdwarsweg. Bewoners ter plaatse verklaren dat RWS deze schermen uit eigen initiatief heeft geplaatst.

### **Reactie**

*Sinds de invoering van de Wet milieubeheer is er sprake van een wettelijke regeling om de doelmatigheid van geluidsmaatregelen te bepalen<sup>24</sup>. Dit zogenaamde doelmatigheidscriterium zorgt ervoor maatregelen in heel Nederland volgens dezelfde spelregels afgewogen worden. Als op basis van deze regeling maatregelen niet doelmatig zijn, worden er ook geen bovendoelmatige maatregelen getroffen. Uitzonderingen kunnen worden gemaakt in situaties waar de geluidsbelasting vanwege het project toeneemt boven de 65 dB en geen of onvoldoende maatregelen doelmatig zijn, of in situaties waarbij sprake is van medefinanciering van andere overheden. Naast doelmatigheid spelen ook andere aspecten een rol bij de afweging van geluidsmaatregelen zoals bijvoorbeeld landschappelijke inpassing.*

<sup>24</sup> Paragraaf 4 van de Regeling geluid milieubeheer



## Realisatie

- We gaan er vanuit dat RWS, in het licht van alle voorgaande feiten, een hoogwaardige inpassing realiseert in de Beemster, concreet door een 6m. hoge, gewapende, grondwal, gerekend vanaf het wegdek, minimaal langs de aangegeven wegdelen. Graag ontvangen wij bevestiging dat RWS dit definitief onderdeel maakt van de inpassing, zodat er geen misverstanden over kunnen bestaan en escalatie niet nodig is.
- Om elk mogelijk bezwaar weg te nemen, bijvoorbeeld door opwerpingen van onevenredigheid of het betwisten van (al dan niet economische) doelmatigheid, of als blijkt dat dit (op basis van eerdere precedentes) enkel tot stand kan komen met hulp van omwonenden, zijn bewoners van Mariënhuvel (volgerweg - *huisnummer bekend bij project* -) bereid grond bij te dragen voor realisatie van deze wal aan de Westzijde ter afdoende geluidswering van dit adres.

## Reactie

*Uw standpunt, visie en eisen zijn zondermeer helder gesteld. Het wordt ook zeker gewaardeerd dat u bereidt bent grond bij te dragen aan de door u gewenste oplossing. Op voorhand kan niet worden ingegaan op de door u gestelde eisen. De motivering hiervoor is terug te vinden in de voorgaande reacties.*

### 3.20 Zienswijze 77807557 Stichting Beemster Vanzelfsprekend<sup>25</sup>

In het onderstaande wordt de zienswijze met bouwstenen vermeld van de Stichting 'Beemster Vanzelfsprekend', een platform dat de bewoners van de Beemster vertegenwoordigt, op de Milieueffectrapportage (MER). Dit betreft de verbreding van de snelweg A7(/A8) ter hoogte van de Beemster uitgaande van de MIRT-verkenning corridorstudie Amsterdam-Hoorn.

De zienswijze is ook afgestemd met de stichting Nekkerzoom en andere betrokkenen.

A. Landschappelijke en ruimtelijke aspecten Werelderfgoederen Beemster en Stelling van Amsterdam en 'Leidraad landschap en cultuurhistorie 2018 Provincie Noord-Holland inzake Beemster Erfgoed'

- De MER dient de aanpassing van de snelweg A7 ter hoogte van de Beemster actief te gebruiken om de kernwaarden van de werelderfgoederen te versterken. Zie hiervoor de bijgevoegde Appendix 'Drie Belangrijke Premissen voor de Zienswijze'.
- De huidige geplande uitbreiding van de snelweg A7 ter hoogte van de Beemster schaadt de kernwaarden en landschappelijke en ruimtelijke principes van de Werelderfgoederen Beemster en de Stelling van Amsterdam.

<sup>25</sup> De Stichting Beemster Vanzelfsprekend is in oprichting. De stichting zal in januari 2021 functioneren als platform met deskundige werkgroepen. De missie en visie zijn ontwikkeld, de statuten zijn bijna gereed.

- De uitbreiding van de snelweg A7 schaadt de ruimtelijke ordeningsprincipes van de 'Leidraad landschap en cultuurhistorie 2018 van Provincie Noord-Holland inzake het Beemster Erfgoed.

### **Reactie**

*Het MER is niet bedoeld om de kernwaarden van de werelderfgoederen te versterken. Het MER is bedoeld om het milieubelang volwaardig in de besluitvorming te betrekken, met name ook omdat het voorkomen van aantasting van het milieu van groot maatschappelijk belang is. Om hier in de praktijk vorm aan te geven is het instrument milieueffectrapportage oftewel m.e.r. ontwikkeld. Uiteraard wordt in het MER ingegaan op de impact van de wegutbreiding op de werelderfgoederen.*

*Gezien de specifieke cultuurhistorische waarde van de Beemster en de status ervan als Werelderfgoed, is als onderdeel van de MIRT-verkenning corridorstudie Amsterdam-Hoorn een Heritage Impact Assessment (HIA) uitgevoerd overeenkomstig de hiervoor door ICOMOS ontwikkelde methodiek. Bij de totstandkoming hiervan is de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) betrokken geweest maar ook de provincie Noord-Holland en de gemeente Beemster als respectievelijk siteholder van de Stelling van Amsterdam en Droogmakerij De Beemster. Uit de HIA volgt dat de effecten van de uitbreiding van de A7 op basis van het bestaand tracé op de kernwaarden neutraal zijn, deze kernwaarden betreffen onder meer ook de ruimtelijke (ordering)principes waar inspreker naar verwijst. Voor meer informatie over de uitgevoerde HIA wordt u verwezen naar paragraaf 2.6.*

*Wel wordt er bij de uitwerking van het voorkeursalternatief kritisch gekeken of het ontwerp nog steeds overeenkomt met het ontwerp zoals gehanteerd als input voor de HIA. Indien niet het geval wordt in samenspraak met het RCE beoordeeld of dit een mogelijke aanleiding is de HIA te actualiseren. Uiteraard wordt daarbij ook rekening gehouden met de inpassing van de weg.*

*Voor wat betreft de inpassing van de weg wordt gestreefd naar een inpassing passend bij het karakter van de Beemster. De wijze waarop dit kan worden bereikt is verbeeld in de 'Gebiedsgerichte Inpassingsvisie'. De 'Gebiedsgerichte Inpassingsvisie' is in nauwe afstemming met de betrokken overheden tot stand gekomen, waaronder de Provincie Noord-Holland. Er is dus ook geen aanleiding om te veronderstellen dat de uitbreiding de ruimtelijke ordeningsprincipes van de 'Leidraad landschap en cultuurhistorie 2018 van Provincie Noord-Holland zou schaden.*

### **B. Er is een gedegen Heritage Impact Assessment (HIA) nodig**

- Maak een gedegen Heritage Impact Assessment (HIA) die de hoogwaardige landelijke omgeving en ruimtelijke ordeningsprincipes van de werelderfgoederen erkent en onderkent o.a. met het vierkante boeren- en dorpsgrid met waterlopen en rechthoekige percelen (Zie de bijgevoegde Appendix). De eerdere gedane HIA voor de A7 onderkent deze principes niet.
- Het is een wettelijke voorwaarde om de snelweg A7 op landschappelijk en ruimtelijke verantwoorde wijze aan te leggen.
- Het eerdere argument dat de A7 al heeft afgedaan aan de landschappelijke kwaliteit van de Beemster is niet geldig.

### **Reactie**

*Zoals aangegeven is er als onderdeel van de MIRT-verkenning corridorstudie Amsterdam-Hoorn een Heritage Impact Assessment (HIA) uitgevoerd. Op basis van de uitgevoerde HIA is geconcludeerd dat er geen sprake is van de aantasting van de kernwaarden van de beide werelderfgoederen. Voor wat betreft uw argument dat er geen rekening is of wordt gehouden met de hoogwaardige landelijke omgeving en ruimtelijke ordeningsprincipes wordt u verwezen naar voorgaande reactie op pagina 45.*

C. Geluidsoverlast voor omwonenden A7, die de stichting Beemster Vanzelfsprekend vertegenwoordigt, is te hoog met aantasting van het woon- en leefklimaat

- De MER dient rekening te houden met de norm dat er sprake moet zijn van een goede ruimtelijke ordening, met specifieke geluidsnormen uit het Activiteitenbesluit milieubeheer en de Wet geluidhinder die het bevoegd gezag in acht moet nemen ter invulling van een goede ruimtelijke ordening.
- Bewoners grenzend aan de A7 ondervinden te grote geluidsoverlast van soms meer dan 65 db.
- Vanaf de aanleg van de A7 tot op heden blijkt Rijkswaterstaat een onjuiste administratie te hanteren over geluidsbelasting en geluidshinder op adressen in de invloedssfeer van de A7. Bewoners langs de A7 blijken door Rijkswaterstaat administratief ten onterecht op 'gereed' en gesaneerd' gezet, waar in werkelijkheid niets is gebeurd.
- De huidige geluidsbelasting en geluidshinder levert gezondheidsschade en aantasting op van het woon- en leefklimaat van de bewoners. Dat zal nog erger worden bij uitbreiding van de A7.
- Er zijn nieuwe woningen gebouwd in de Nieuwe Tuinderij West in Zuidoostbeemster, aan de oostkant dichtbij de A7. Er komen nog meer woningen dichtbij de oostkant van de A7.

### **Reactie**

- *Het uit te voeren onderzoek voldoet aan de actuele wet- en regelgeving waaronder de Wet Milieubeheer als gaat om het hoofdwegennet en de Wet geluidhinder voor het onderliggende wegennet. Voor meer informatie over het geluidsonderzoek wordt u verwezen naar paragraaf 2.3.*
- *In dit project is aandacht voor woningen met een hoge geluidbelasting. Voor bestaande woningen, die door de gemeenten aangemerkt zijn als saneringswoning en woningen met een geluidbelasting van meer dan 65 dB wordt een saneringsplan opgesteld. Zie voor meer informatie ook paragraaf 2.3.2.*
- *Zie voorgaande reactie.*
- *Ten aanzien van uw zienswijze omtrent gezondheid wordt u verwezen naar het antwoord in paragraaf 2.5.*
- 
- *In het ProjectMER wordt bij het bepalen van de milieueffecten en eventuele mitigerende maatregelen niet alleen gekeken naar bestaande woonlocaties,*

*maar ook naar woonlocaties die nog niet zijn gerealiseerd, maar al wel planologisch zijn vastgesteld (zoals bijvoorbeeld in bestemmingsplannen). Deze plannen maken onderdeel uit van de zogenaamde autonome ontwikkeling. Wanneer er nog geen sprake is van planologisch vastgestelde plannen, is de initiatiefnemer in beginsel verantwoordelijk voor het nemen van passende maatregelen.*

#### C1. Gebruik aarden geluidswallen voor de geluidsdemping van de A7 in de Zuidoostbeemster

- De MER dient oplossingsgericht te zijn inzake de geluidsabsorptie van het A7 verkeerslawaaï in de Zuidoostbeemster.
- De huidige geluidsschermen voldoen niet. Ze worden niet onderhouden, veel schermen zijn stuk of ontbreken en ze staan vol met graffiti. Er is geluidsoverloop over de geluidsschermen naar de oostzijde. Het geluid wordt naar de westzijde geëchoot waar geen geluidsschermen zijn.
- Er zijn groene geluidsschermen, aarden geluidswallen aan beide zijden van de A7 in de Zuidoostbeemster nodig voor een beter geluidsabsorptie.
- In het Adviesverslag Groene Geluidsschermen van de Hogeschool Inholland Delft uit 2018 in opdracht van Rijkswaterstaat<sup>26</sup> wordt vermeld dat een aarden wal conform Europese en Nederlandse milieueisen is, en dat het naast geluidsabsorptie met beplanting mogelijk is fijnstof op te vangen en CO2 te verminderen.
- Beplanting kan mogelijk verontreinigende stoffen als oliën, zware metalen, bandenslijpsel opnemen vanuit de wegberm. Zo komen deze verontreinigingen in mindere mate in het grondwater terecht, wat een positief effect heeft op de gesteldheid van het water in de omgeving.
- Met natuurlijke beplanting is er geen kaatsing.

#### **Reactie**

*Als onderdeel van de MIRT-verkenning corridorstudie Amsterdam-Hoorn is een 'Gebiedsgerichte Inpassingsvisie' opgesteld. In deze 'Gebiedsgerichte Inpassingsvisie' is gekeken naar verschillende maatregelen die kunnen bijdragen aan het behoud - en waar mogelijk ook het versterken - van de landschappelijke, natuurlijke en cultuurhistorische waarden. In deze visie is onder meer gekeken naar de mogelijkheden van (groene) geluidsschermen en/of geluidswallen zoals inspreker suggereert. In de planuitwerking wordt nader bekeken of en in welke vorm geluidswerende voorzieningen het beste kunnen worden ingepast, rekening houdende met de kernwaarden van het werelderfgoed en uw zorgen ten aanzien van reflectie en graffiti.*

*Op basis van de 'Gebiedsgerichte Inpassingsvisie' heeft al wel een 1<sup>e</sup> bestuurlijke afweging plaatsgevonden en is in de Bestuurlijke Overeenkomst MIRT-Verkenning Corridor Amsterdam – Hoorn, van 20 november 2019<sup>27</sup> vastgelegd (en gemotiveerd)*

<sup>26</sup> 'Groene Geluidsschermen'. Adviesrapport versie 2, 9-2-2018. Hogeschool Inholland Delft, Landscape & Environment Management. In opdracht van Rijkswaterstaat.

<sup>27</sup> <https://corridoramsterdamhoorn.nl/bibliotheek/besluitvormingsfase+documenten/>

*welke inpassingsmaatregelen als kansrijk worden beschouwd verder uit te werken en voor welke inpassingsmaatregelen nader onderzoek gewenst is. Vooral nog is in het bestuurlijk akkoord een voorkeur uitgesproken voor een uniform en transparant scherm dat recht doet aan de status van het werelderfgoed.*

#### D. Luchtvervuiling Beemster en in het bijzonder Zuidoostbeemster

##### 1. Concentratie en metingen Fijnstof

De laatste lokale metingen over fijnstof zijn gedaan in 2016. Dat blijkt uit gegevens van het RIVM gedaan voor Rijkswaterstaat. Sinds 2016 is het verkeer op de A7 aanzienlijk toegenomen. Te hoge concentraties fijnstof met roet kunnen volgens het RIVM leiden tot astma-aanvallen, benauwdheid en hoesten, en het is slecht voor hart en bloedvaten. De zuidwestenwind doet deze stoffen via de A7 over de Zuidoostbeemster waaien.

Zoals bekend verondersteld zijn er de volgende normen voor fijnstof:

- Gemiddelde concentratie PM10 (fijnstof maximumgrootte 10  $\mu\text{m}$ ). WHO adviseert maximale concentratie 20  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Wettelijke Europese norm is 40  $\mu\text{g}/\text{m}^3$
- Gemiddelde concentratie PM2,5 (fijnstof maximumgrootte 2,5  $\mu\text{m}$  met o.a. roet). WHO adviseert maximale concentratie 10  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Wettelijke Europese norm is 25  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ .

Op de A7 te Zuidoostbeemster werden de volgende fijnstof concentraties gemeten:

- PM10: 18,33  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  en PM 2,5: 10,58  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . PM 10 dichtbij en PM 2,5 boven WHO-norm

Op de toegangsweg A7 werden de volgende fijnstof concentraties gemeten:

- PM10 19,16  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  en PM2,5: 10,46  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . PM 10 dichtbij en PM 2,5 boven WHO-norm

Op de Purmerenderweg als fileroute werden de volgende fijnstof concentraties gemeten:

- PM10: 17,58  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  en PM 2,5: 10,41  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . PM 10 dichtbij en PM 2,5 is boven WHO-norm

Uit het bovenstaande blijkt dat gedegener en recentere fijnstof metingen moeten worden gedaan.

Vervolgens dient dat ook geëxtrapoleerd te worden tegen meer autoverkeer bij verbreding.

##### 2. Concentratie en metingen stikstofdioxide en ozon

- Er zijn gedegen en recente metingen nodig over stikstofdioxide en ozon gerelateerd aan de A7.
- Gegevens zijn nu niet beschikbaar of te vinden bij het RIVM inzake de A7/A8 over de Zuidoostbeemster waar de A7 dicht langs het dorp loopt.

- De gedegen en recente metingen dienen ook geëxtrapoleerd naar meer autoverkeer.

### **Reactie**

*Het klopt dat er direct naast de A7 en A8 geen meetstations liggen. Het RIVM verricht metingen en heeft zich daarbij te baseren op wetgeving vanuit Europa. Hierin worden allerlei eisen gesteld aan het aantal metingen, aan de kwaliteit en de plaats waar een meting kan worden uitgevoerd. De metingen zijn niet goedkoop en daarom wordt ervoor gekozen om de metingen zo efficiënt mogelijk in te zetten. Dit heeft in de loop der jaren geleid tot de huidige verdeling van ongeveer 70 stations over Nederland. Op basis van deze verdeling geven rekenmodellen in combinatie met meteorologische<sup>28</sup> en diverse emissiedata (zie ook paragraaf 2.4) een betrouwbaar beeld van de huidige en toekomstige luchtkwaliteit.*

*Wilt u weten over de (berekende) luchtkwaliteit langs de A7 en A8 dan wordt u verwezen naar de site: <https://www.nsl-monitoring.nl/informatie/kaart-nsl/>*

*Een voor u wellicht interessante trend is dat er steeds meer burgerinitiatieven ontstaan om de luchtkwaliteit in hun (woon)omgeving te meten. Het Samen Meten programma van het RIVM ondersteunt deze ontwikkeling. Voor meer informatie hierover wordt u verwezen naar de site: <https://www.samenmetenaanluchtkwaliteit.nl>*

*In uw onderbouwing dat er gedegener en recentere fijnstofmetingen moeten worden gedaan, refereert u ook aan de WHO-normen. Alhoewel nu voor het ProjectMER de wettelijke Europese normen van toepassing zijn, is er als onderdeel van de vorige fase een 'Gezondheidseffectscreening' (GES) uitgevoerd. Waar in een MER de effecten normaliter worden afgezet tegen de wettelijke normen (en waar dus minimaal aan moet worden voldaan) wordt in een GES ook gekeken naar de situatie onder deze wettelijke normen. Voor meer informatie hierover wordt u verwezen naar paragraaf 2.5.*

*Tot slot, in het ProjectMER wordt geen onderzoek gedaan naar ozon. De reden hiervoor is dat ozon niet rechtstreeks wordt uitgestoten maar onder de werking van zonlicht wordt gevormd uit onder andere vluchtige organische stoffen (VOS) die voorkomen in onder meer uitlaatgassen. Het project heeft ook geen invloed op de atmosferische omstandigheden waaronder ozon ontstaat.*

*Ozon is met name ook schadelijk wanneer hierdoor sprake is van het ontstaan van smog. Er is in Nederland enkele malen per jaar sprake van matige smog door ozon, ernstige ozonsmog komt zeer zelden voor. Wanneer uurgemiddelde ozonconcentraties hoger zijn dan van 180 microgram per kubieke meter lucht, is de luchtkwaliteit 'slecht'. Als deze waarde overschreden dreigt te worden, kunnen gevoelige mensen klachten krijgen en waarschuwt het RIVM. De luchtkwaliteit is 'zeer slecht' wanneer de concentraties drie uur lang hoger zijn dan 240 microgram per kubieke meter lucht. Wanneer deze waarde overschreden wordt, kan iedereen klachten krijgen. Als dit dreigt te gebeuren, zet het RIVM de waarschuwing om in een alarm.*

<sup>28</sup> De benodigde meteorologische (uur)gegevens worden betrokken van 14-19 KNMI stations verdeeld over Nederland. De ruimtelijke spreiding van de stations maakt het mogelijk om via interpolatie altijd en automatisch de meest nabij liggende waarnemingen te gebruiken.

*De actuele ozon concentratie in Nederland is te vinden op de site:*

*<https://www.atlasleefomgeving.nl/actuele-ozon-concentratie-in-nederland-rivm>*

*Het terugdringen van ozon is een landelijke opgave en vindt vooral plaats middels het terugdringen van de VOS. Meer informatie hierover is te vinden op de site:*

*<https://www.infomil.nl/onderwerpen/lucht-water/lucht/vos/>*

*Voor meer informatie over luchtkwaliteit wordt u verwezen naar paragraaf 2.4.*

#### **E. Alternatieven voor verbreding A7**

- De MER moet rekening houden met maatschappelijke veranderingen. In 2020 heeft de ontwikkeling met Covid-19 aangetoond dat de maatschappij snel kan veranderen met thuiswerken, minder files en minder reisdreigingen, met een andere economische ontwikkeling. Een deel van deze veranderingen zoals thuiswerken is/ wordt structureel.
- De MER moet rekening houden met de klimaatdiscussie en de noodzakelijke veranderingen in relatie tot CO<sub>2</sub>, stikstofdioxide en ozon. Dat betekent ook vermindering van het auto- en vrachtverkeer. De mobiliteit moet verminderd in plaats van bevorderd worden om onze gezondheid en het milieu te kunnen sparen.
- De MER moet daarom beter het alternatief van openbaar vervoer wegen, ook al betreft dat een ander ministerie en gemeentes Zaanstad en Purmerend. Dat moet integraal benaderd worden, gezien de effecten voor het milieu. De komst van een intercitystation in Purmerend en betere OV-voorzieningen met beter P&R-mogelijkheden in en vanaf Hoorn moeten beter afgewogen worden in de MER dan tot nu is gedaan.

#### **Reactie**

- *Voor wat betreft uw zienswijze rekening te houden met maatschappelijke ontwikkelingen is dit reeds het geval. Deze ontwikkelingen worden meegenomen in de economische groeiscenario's<sup>29</sup> zoals deze worden toegepast in de verkeersmodellen. Ten aanzien van meer informatie over de impact van Covid-19 wordt u verwezen naar paragraaf 2.2.*
- *In het ProjectMER wordt ook nadrukkelijk aandacht gegeven aan klimaat. Zo wordt er gekeken naar onder andere de mogelijkheden tot klimaatmitigatie en klimaatadaptatie. Klimaatmitigatie richten zich daarbij op reductie van CO<sub>2</sub> - of energiebesparing. Voor klimaatadaptatie kan gedacht worden aan: afvoer van het regenwater, de waterberging, het ontwerp van kunstwerken, waterkeringen en weglighaam (verharding, bovenbouw, onderbouw) rekening houdend met de klimaatscenario's en de onzekerheid die daarmee samenhangt. Vermindering van het auto- en vrachtverkeer zoals u voorstelt is zeker ook een klimaatitem. Ondanks forse investeringen in alternatieve vormen van mobiliteit is de verwachting - op basis van de gebruikte economische groeiscenario's - dat het autogebruik blijft groeien. Wel is er sprake van een toenemend gebruik van het*

<sup>29</sup> Meer informatie over deze economische groeiscenario's kunt u vinden op de site:  
<https://www.wlo2015.nl>

openbaar vervoer. En met de stijging van het autogebruik neemt het aandeel schone/elektrische auto's in het totale wagenpark ook toe, zie ook de site: <https://www.rvo.nl/onderwerpen/duurzaam-ondernemen/energie-en-milieu-innovaties/elektrisch-rijden/stand-van-zaken/cijfers>. Tot slot, de aanpak van koolstofdioxide vindt plaats op landelijk niveau. Meer informatie over de wijze waarop dit plaatsvindt kunt u vinden op de site: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/klimaatverandering/klimaatbeleid>

- Voor wat betreft uw zienswijze t.a.v. alternatieven wordt u verwezen naar paragraaf 2.1.

### 3.21 Zienswijze 77818744

Ik wil graag mijn zienswijze indienen die in het verlengde ligt van mijn zienswijze nummer 36 die ik zomer 2019 heb ingediend voor de structuurvisie. Omwille van mijn op dit moment beschikbare tijd zal ik kort en bondig reageren op de twee vragen die nu gesteld zijn:

- Wat mag volgens u niet worden vergeten bij het onderzoek naar de effecten op de omgeving van de A7/A8?

Bij het onderzoek naar de milieueffecten op de omgeving zou naast het verbreden van de A7/A8 en de effecten van niets doen nog een duurzaam toekomst alternatief wat veel beter past binnen de grenzen van onder meer stikstof en klimaat moeten worden meegenomen.

Dit behelst het verbeteren en optimaliseren van het openbaar vervoer in het plangebied en het gedeelte erbuiten wat direct invloed heeft op verkeerstromen binnen het plangebied. Met investeringen in de railinfrastructuur (zoals verdubbeling en op Westtak en zaanlijn 4 sporen), een aantal nieuwe stations en realiseren van een IC bus Enkhuizen - Lelystad.

#### **Reactie**

*In de voorgaande fasen is uitgebreid onderzoek gedaan naar alternatieven. Uit deze onderzoeken blijkt overduidelijk dat de vraag naar mobiliteit toeneemt, wat maakt dat investeringen noodzakelijk zijn in zowel fiets, openbaar vervoer als ook de weg. Het is wel zo dat de fysieke grenzen aan het blijven uitbreiden van infrastructuur meer en meer worden bereikt zodat er ook naar alternatieve wijzen wordt gezocht om de groei van het verkeer in goede banen te leiden. Voor meer informatie hierover wordt u verwezen naar paragraaf 2.1.*

Welke aandachtspunten heeft u voor het verdere proces?

- In de prognose voor 2040 die wordt berekend dient te worden gerekend met de lange termijn effecten die de Coronacrisis heeft op de mate van thuiswerken.
- De Coronacrisis heeft daarnaast laten zien dat in tegenstelling tot de aannamen binnen IenW autoverkeer niet autonoom groeit, maar als je ingrijpt het autoverkeer te controleren is door maatregelen. Het idee dat autoverkeer onbeïnvloedbaar groeit en deze moet worden gefaciliteerd zou niet meer als uitgangspunt moeten dienen in een tijd dat we met grote klimaat en stikstof problemen zitten. Bovendien heeft onderzoek van mede het ministerie van

IenW laten zien dat investeren in OV en Fiets vele malen meer bereikbaarheidswinst geeft dan investeren in auto infrastructuur.

- Een onderzoek dient juist te worden uitgevoerd en zonder manipulatie van gegevens. Te vaak worden onderzoeken in de afgelopen periode bewerkt met onmogelijke waarden (stikstofberekeningen Lelystad Airport) of reistijdvermindering van 14 minuten dus van 34 naar 20 minuten tussen Amersfoort en Amsterdam Zuid in het kader van dienstregeling model OV SAAL en het verschuiven van komma's (bij granulietstort) om tot het door het ministerie van IenW gewenste uitkomst te komen.

#### **Reactie**

- *Ten aanzien van uw zienswijze over het effect van Covid-19 wordt u verwezen naar paragraaf 2.2.*
- *Het idee dat de coronacrisis laat zien dat de automobiliteit is te controleren wordt niet gedeeld aangezien deze maatregelen voortkomen uit een extreme situatie die ook niet te verkiezen zijn onder normale omstandigheden. Dat investeringen in het openbaar vervoer en de fiets bijdragen aan een betere bereikbaarheid wordt ook niet ontkent, integendeel als uitkomst van de MIRT-verkenning corridorstudie Amsterdam-Hoorn is bestuurlijk ook overeengekomen dat deze nodig zijn, echter lossen deze de knelpunten op de weg niet op.*
- *Uiteraard dienen de onderzoeken juist te worden uitgevoerd en zonder manipulatie van gegevens. Mocht u desondanks van mening zijn dat er sprake is van een onjuiste uitvoering en/of manipulatie van gegevens dan bent u van harte uitgenodigd dit kenbaar te maken.*

### **3.22 Zienswijze 77835457**

Hierbij dienen wij onze zienswijze in voor het voornemen om een Milieu Effecten Rapport voor het project A7/A8 Amsterdam-Hoorn, waarvoor een Notitie Reikwijdte en Detailniveau is opgesteld.

Naast de al benoemde zaken in tabel 3.1., die in de MER aan bod moeten komen, willen wij graag enkele aandachtspunten om nader te onderzoeken toevoegen en onze situatie op locatie schetsen.

Als bewoner dicht langs de A7 zijn wijzigingen aan de weg en alles daarom heen van grote invloed op onze woon- en leef omgeving en de natuur.

Op dit moment ondervinden wij al geruime tijd geluidshinder en worden wij belemmerd in het maken van toekomstplannen voor gebruik van ons erf en land.

Wij wonen sinds 1986 aan het Noorderpad - *huisnummer bekend bij het project* - te Zuidoostbeemster, gelegen aan de westkant van de A7.

Onze percelen zijn door de wegsloot gescheiden van de snelweg. Het land is al veel langer in ons bezit. Ook hebben wij jaren geleden van Rijkswaterstaat een

eilandpunt met bebossing tussen ons perceel en de snelwegsloot gekocht. Dit als soort buffer voor onszelf, zowel optisch, als iets van geluidswering en om wat fijnstof op te vangen.

Door het rond 2004 geplaatste geluidscherm aan de oostzijde, hebben wij aanzienlijk meer overlast van verkeersgeluid. En is ons woongenot sterk afgenomen. Door de harde wand van deze wal wordt het geluid weerkaatst naar onze westzijde, waar geen geluid werende voorziening is aangebracht. En er heeft geen geluid sanering plaatsgevonden. Na 30 jaar paarden houden als hobby, waarvoor wij hier ook zijn gaan wonen, hebben wij deze opgegeven. De laatste 5 jaar houden wij het alleen bij schapen, omdat het trainen van een paard met dit aantal decibellen niet prettig is. Zeker nu er ook plannen in ontwikkeling zijn om het wegdek met banen uit te breiden. En er zelfs gesproken werd over het eventueel tijdelijk dan wel definitief benodigde gebruik hiervoor van ons perceel. Terwijl wij juist in de Beemster voor ons vee en het wild dat op ons erf leeft, de met water omsloten percelen uitermate veilig vinden. Onze dieren kunnen nu niet op de snelweg A7 geraken. Zorgelijk vinden wij ook dat het vervoer van gevaarlijke stoffen ook dichterbij zou komen bij onze woonplek. In verband daarmee graag nader onderzoek externe veiligheid in samenhang met de gezondheid.

#### **Reactie**

*Indien er aan de oostzijde van de A7 nieuwe geluidswerende voorzieningen zouden komen, dan wordt er in de geluidsonderzoeken rekening gehouden met de gevolgen van reflecties aan de westzijde van de A7.*

*Voor wat betreft uw zorg over het eventueel tijdelijk dan wel definitief gebruik van uw perceel en uw dieren, geldt dat in de komende fase het ontwerp nader wordt uitgewerkt. Alhoewel hier vooralsnog geen werkzaamheden worden verwacht kan pas op basis van deze uitwerking echt uitsluitsel worden gegeven of er wel of niet sprake is van een mogelijke permanente of tijdelijke claim op gronden. Wanneer het geval, dan worden deze percelen altijd voorzien van een begrenzing door middel van een watergang of een sloot (om adequate afwatering te waarborgen), zodat er ook geen risico is op loslopend vee op de snelweg.*

*Als het gaat om de externe veiligheid spelen diverse aspecten een rol. In het ProjectMER wordt hier ook expliciet onderzoek naar gedaan. In de vorige fase is in het PlanMER al ingegaan op het thema externe veiligheid en gezondheid. Zo is ondermeer een 'Gezondheidseffectscreening' (GES) uitgevoerd. Uit het onderzoek naar externe veiligheid is echter gebleken dat verandering van het plaatsgebonden risico en groepsrisico zo beperkt is, dat het effect ervan op gezondheid verwaarloosbaar is. Het is ook daarom dat in de planstudie niet opnieuw expliciet wordt gekeken naar het effect van externe veiligheid op de gezondheid. Voor meer informatie over de wijze waarop dan wel wordt omgegaan met externe veiligheid in de planstudie, wordt u verwezen naar de site:*

*<https://www.rijkswaterstaat.nl/water/wetten-regels-en-vergunningen/scheepvaart/wet-vervoer-gevaarlijke-stoffen/vervoer-gevaarlijke-stoffen/externe-veiligheid.aspx>*

Verder zal door verkeer aanzuigende werking bij eventueel vergroten van de asfalt oppervlakte door de aanleg van extra rijbanen, meer verontreiniging van de wegberm op treden door o.a. oliën, zware metalen en bandenslijpsel. Dit

komt in meer of mindere mate ook weer in het grondwater terecht. Naast de weide hebben wij een hoogstam fruit boomgaard. Wij bespuiten ons fruit niet met insecticiden, waardoor er veel insecten leven. Dit trekt weer andere dieren aan, waardoor er veel wild op locatie leeft. Zoals o.a. hazen, egels, spechten, weidevogels, houtsnip, watersnip, roofvogels, vleermuizen, dag- en nachtvlinders, padden, vele soorten (water)vogels en muizen. En zit onze sloot nog vol met kikkers, salamanders, vis zoals o.a. karper, rietvoorn en ander waterleven.

### **Reactie**

*Meer oppervlak aan asfalt zorgt inderdaad voor een toename van afstromend water met het risico op verontreiniging van het (grond)water. Het is ook daarom dat er in het ProjectMER expliciet wordt gekeken naar de toename van afstromend hemelwater en het effect hiervan op de bodem- en (grond)waterkwaliteit en welke maatregelen nodig zijn om eventuele effecten te voorkomen of te verminderen. Afhankelijk van de situatie en locatie kan daarbij gedacht worden aan bermpassages of andere zuiverende voorzieningen. Indien van toepassing worden deze maatregelen ook opgenomen in het Tracébesluit.*

*Wellicht geruststellend om te melden is dat het effect over het algemeen gering blijkt aangezien verontreinigingen afkomstig van de weg worden vastgehouden in de berm. De berm werk dan als een buffer. Doordat de berm periodiek afgeschrapt en afgevoerd wordt, worden de verontreinigingen ook afgevoerd en komen deze niet terecht in het grondwater. Ook het asfalttype kan een positieve bijdrage leveren. Dit is met name ook het geval bij ZOAB waarmee de meeste verontreiniging in de poriën van het asfalt achterblijft. Deze achtergebleven verontreiniging wordt met het reinigen van het ZOAB weer afgevoerd.*

Wij maken ons ook zorgen over de luchtkwaliteit die nog gemeten moet worden. En verwachten dat de luchtverontreiniging door o.a. CO<sub>2</sub> en fijnstof boven de grenswaarden zullen zijn of in de nabije toekomst zullen uitkomen als wegbreiding zou plaatsvinden. Wat niet goed voor de gezondheid van ons zal zijn, omdat wij veel buiten op het erf bezig zijn met onderhoud, bewerken van het land en de verzorging van de dieren. Ons verzoek om ook de luchtkwaliteit op o.a. fijnstof en stikstofdioxide te onderzoeken. In het plan komt de snelweg 9 tot 10 meter dichterbij mijn erf te liggen. En de oppervlakte van asfalt zou 50 % vergroot worden n.l. van 4 naar 6 rijbanen. Ook in huis komt de indringende zoom binnensluipen. En is ook buiten tot ver in onze omgeving van de Zuidoostbeemster te horen. Graag uw aandacht voor de al eerder veroorzaakte en nieuwe geluids- en lucht kwaliteit problematiek. En vragen wij u de verantwoording te nemen voor de Wettelijke taak naar omwonenden van de A7 ter hoogte van Beemster.

Wij willen niet nog dichterbij de geluidsbron A7 komen te wonen. Met naast de productie van geluid, ook de vele andere ongunstige invloeden op onze omgeving, de natuur en onze gezondheid. In het geluidsregister kwam ik metingen van onze locatie tegen van 69 decibel. Ik begreep uit het MER dat in de GES-methode al bij 63 dB naast hinder ook een verhoogde kans op harten vaatziekten en gehoorverlies optreedt. En deze kans met 6 % toeneemt bij verhoging met 5 dB. Graag gedetailleerder onderzoek naar geluid, ook op adres- en gevelniveau. En up to date onderzoek naar de invloed van geluid op de gezondheid.

### **Reactie**

*Uw zorg ten aanzien van de uitbreiding van de A7 en de effecten hiervan op uw woongenot en gezondheid zijn begrijpelijk. Het project A7/A8 moet echter voldoen aan alle wettelijke voorwaarden en bij de inpassing van de weg wordt expliciet gekeken naar een inpassing die recht doet aan de omgeving.*

*De woningen aan de oostkant dicht tegen de A7 ondervinden hoge geluidsbelastingen en hiervoor is aandacht in het Tracébesluit.*

*Uw woning staat op de lijst van saneringswoningen. Dat betekent dat onderzocht gaat worden op welke wijze de geluidbelasting verlaagd kan worden. Dit onderzoek is meer in detail dan het onderzoek zoals eerder uitgevoerd in het kader van het PlanMER. Of en welke type maatregel genomen moet worden, is in deze fase echter nog niet bekend. Meer informatie over de wijze waarop de geluidsonderzoeken worden uitgevoerd kunt u vinden in paragraaf 2.3.*

*In de MIRT-verkenning corridorstudie Amsterdam-Hoorn is reeds onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit door het project en hieruit is gebleken dat de concentraties fijnstof en stikstofdioxide voldoen aan de wettelijke grenswaarden. In het ProjectMER wordt opnieuw gekeken naar de ontwikkeling van de luchtkwaliteit waaronder ook fijnstof.*

Verder hebben wij juli 2019 onze zienswijze gegeven betreft ontwerp corridorstudie A7, Amsterdam-Hoorn waarop wij van u de Nota van Antwoord, hebben ontvangen. Hier konden wij alle zienswijzen lezen en de opmerkingen daarop door Rijkswaterstaat. Daar viel ons op dat vaak verwezen werd naar het feit dat de advies snelheid op de A7 teruggebracht is naar 100 km/h. En dat dit de vele nadelige effecten van de eventuele toekomstige wegverbreding zouden ondervangen. Volgens uw rapporten zijn alle gevolgen minimaal. Dit lijkt ons zeer onwaarschijnlijk, gezien de forse uitbreidingsplannen. Dit zouden wij graag nader onderzocht willen hebben.

Ook is nu niet met zekerheid te zeggen dat deze snelheidsbeperking definitief wordt. Als na een paar jaar deze weer verhoogd zou worden, kloppen de aannames niet meer. De positieve effecten van de naar 100 km/h terug gebrachte snelheid zijn wel onderzocht door de TU Delft. De voordelen: met 100km/h is het makkelijker in- en uitvoegen. Er zijn minder onderlinge snelheidsverschillen op de weg. En er gebeuren minder ongelukken, want het verkeer is rustiger en veiliger. Iedere km/h erbij, betekent 3 tot 4% meer dodelijke ongevallen. Op de 100 trajecten verwacht de Groningse hoogleraar de Waard, dat de wegcapaciteit beter wordt benut/gebruikt. De onderlinge afstand tussen de auto's is namelijk kleiner en daarmee wordt de capaciteit van de weg groter.

Vanaf juli 2022 komt het ISA, intelligent speed assistance systeem in de auto. Dit zal ook een positieve invloed op de verkeersveiligheid kunnen hebben. Dit is wat wij ook graag meegenomen willen zien in uw onderzoek, dat de 100 km/h limiet misschien wel de uitbreiding van het wegvak onnodig maakt

### **Reactie**

*De snelheidsverlaging heeft zonder meer een positief effect op de doorstroming, verkeersveiligheid als ook het milieu en de leefomgeving. Of er ook sprake is van het tenietdoen van problemen is een andere, zo is bekend dat geluid, ook binnen de*

*norm, door eenieder anders kan worden ervaren en de beleving van hinder dus ook kan variëren.*

*Echter draagt de snelheidsverlaging niet bij aan de vermindering van het autogebruik. Hierbij moet ook worden bedacht dat de in 2020 ingevoerde snelheidsverlaging, m.u.v. van het traject tussen de aansluitingen Purmerend Noord en Purmerend Zuid, in de toekomst mogelijksterwijs ook weer ongedaan kan worden gemaakt. Voor meer informatie wordt u ook verwezen naar paragraaf 2.7.*

*Ook voor wat betreft de door u aangehaalde Intelligent Speed Assistance systeem is het inderdaad zo, dat op deze wijze de capaciteit van de weg naar verwachting beter wordt benut. Deze ontwikkeling gaat mogelijk nog verder met de komst van zelfrijdende auto's. Het is echter nog maar de vraag of deze ontwikkelingen ook een positieve invloed hebben op het terugdringen van files. Met het voortschrijden van deze techniek komt de auto mogelijk ook weer in beeld bij groepen verkeersdeelnemers die de auto nu nog mijden omwille van gevoelens van onveiligheid en onzekerheid, maar dan wel gebruik durven te maken van de auto. Met andere woorden deze ontwikkelingen zijn nog omgeven met diverse onzekerheden zodat hier niet op kan worden voorgesorteerd.*

Zeker nu door de huidige pandemie er een grote omslag is gekomen, met daardoor voor velen ineens wel de mogelijkheid om thuis te mogen en kunnen werken. Dit met al positieve effecten voor de verkeer doorstroming. Al deze punten bij elkaar kunnen vele misschien onnodige verbouwkosten aan de weg, met de daaruit voortvloeiende milieu en gezondheid effecten voor mens en dier voorkomen. En zou het landschap en de ruimtelijke kwaliteit ook niet verder aangetast hoeven worden. Dus onze vraag: is de nut en noodzaak nog aanwezig als bovenstaande toch al veel effect genereerd. Is er nog sprake van een spoedeisend belang? Graag uw onderzoek daarnaar.

Daarnaast is het fietsgebruik tijdens deze pandemie zeer fors toegenomen. De fiets is het in aantal snelst groeiende vervoermiddel op dit moment. Dit alles bij elkaar vraagt om nader bekeken te worden.

### **Reactie**

*In de voorgaande fasen is op basis van diverse verkeersonderzoeken aangetoond dat de bereikbaarheid in de corridor Amsterdam - Hoorn te kunnen blijven garanderen er een mix van verschillende maatregelen nodig is. Deze mix bestaat uit maatregelen die zowel het fietsgebruik moeten stimuleren alsook de aanleg van nieuwe snelfietsroutes, versterking van het openbaar vervoer en het stimuleren van werkgevers en werknemers om op alternatieve wijzen te reizen of op andere tijdstippen (werkgeversaanpak). Al deze maatregelen zijn ook vastgelegd in de Bestuurlijke Overeenkomst MIRT-Verkenning Corridor Amsterdam-Hoorn, van 20 november 2019<sup>30</sup>.*

*In de gebruikte verkeersmodellen wordt ook al rekening gehouden met de maatschappelijke trends van meer thuiswerken en een groei van het aandeel*

<sup>30</sup><https://corridoramsterdamhoorn.nl/bibliotheek/besluitvormingsfase+documenten/>

*openbaar vervoer<sup>31</sup>. Desalniettemin neemt de vraag naar mobiliteit toe, alsook het autogebruik en is het noodzakelijk ook te blijven investeren in de weginfrastructuur. Het is wel zo dat de fysieke grenzen aan het blijven uitbreiden van infrastructuur meer en meer worden bereikt zodat er ook naar alternatieve wijzen wordt gezocht om de groei van het verkeer in goede banen te leiden. Voor meer informatie hierover wordt u verwezen naar paragraaf 2.1.*

Naast geluid, milieu, gezondheid van mens en dier zal uitbreiding van het wegvak ook het landschap en de ruimtelijke kwaliteit beïnvloeden. Ook optisch voor ons als bewoner komt de weg dichterbij, meer zicht op de auto's, meer (auto) lampen die ook dichterbij komen en in het huis schijnen.

#### **Reactie**

*In de projectdoelstelling is expliciet opgenomen dat er sprake is van een opgave zorg te dragen 'voor een aantrekkelijke leefomgeving' en is er ook sprake van een aanvullende ambitie 'rekening houden met – en waar mogelijk versterken van – landschappelijke, natuurlijke en cultuurhistorische waarden. Deze wijze waarop dit vorm en inhoud kan worden gegeven is uiteengezet in de 'Gebiedsgerichte Inpassingsvisie' (zie ook paragraaf 2.6). De uitwerking vindt plaats in een bij het Tracébesluit te voegen 'Landschapsplan'. Hierbij wordt ook gekeken naar de mogelijkheden om bij verplaatsing, vervanging of nieuwe schermen deze waar mogelijk absorberend en/of groen uit te voeren (waarmee mogelijk ook het effect van koplampen/verlichting kan worden opgelost).*

Verder begrepen wij uit uw rapport dat er ondanks dat er aan wettelijke milieu eisen voldaan zou worden, er toch op sommige punten nog wel negatieve en schadelijke invloeden voor gezondheid van mens en dier kan optreden. Wij zijn benieuwd hoever u de gevolgen voor de gezondheid van omwonenden meeneemt in uw afwegingen. Dit willen wij graag verder onderzocht zien. Wij zijn allen gebaat bij een gezond klimaat en er is forse vermindering van de CO2 uitstoot nodig.

#### **Reactie**

*Ten aanzien van uw zienswijze omtrent gezondheid wordt u verwezen naar het antwoord in paragraaf 2.5.*

*In het ProjectMER wordt ook nadrukkelijk aandacht gegeven aan klimaat. Zo wordt er gekeken naar onder andere de mogelijkheden tot klimaatmitigatie en klimaatadaptatie. Klimaatmitigatie richt zich daarbij op reductie van CO2 - of energiebesparing. Voor klimaatadaptatie kan gedacht worden aan: afvoer van het regenwater, de waterberging, het ontwerp van kunstwerken, waterkeringen en weglichaam (verharding, bovenbouw, onderbouw) rekening houdend met de klimaatscenario's en de onzekerheid die daarmee samenhangt.*

Landschappelijk gezien vinden wij zeker wel dat de procentuele toename met asfalt, door de extra rijbanen een grote inbreuk zou betekenen. De verhoudingen tussen asfalt en landschap zouden heel anders worden. En de

<sup>31</sup> Bij het bepalen van de verkeerseffecten wordt gebruikt gemaakt van zogenaamde 'economische groeiscenario's'. Meer informatie over deze economische groeiscenario's kunt u vinden op de site: <https://www.wlo2015.nl>

kwaliteiten van de droogmakerij Beemster geen goed doen. Ons terrein onderhouden wij zeer zorgvuldig en is zeer karakteristiek voor de Beemster. Het beslaat een heel stuk langs de A7. Het zou doodzonde zijn dit stuk natuur en cultuurhistorie af te snoepen voor dit project. Een plak zwart asfalt geeft toch een ander beeld en belevingswaarde dan ons groene gras met historische hoogstam boomgaard en zijn karakteristieke elzen bomen rijen.

#### **Reactie**

*Gezien de specifieke cultuurhistorische waarde van de Beemster en de status ervan als Werelderfgoed, is als onderdeel van de MIRT-verkenning corridorstudie Amsterdam-Hoorn een Heritage Impact Assessment (HIA) uitgevoerd overeenkomstig de hiervoor door ICOMOS ontwikkelde methodiek. Bij de totstandkoming hiervan is de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) betrokken geweest. Uit de HIA volgt echter dat de effecten van de uitbreiding van de A7 op basis van het bestaand tracé neutraal zijn. Voor meer informatie over de uitgevoerde HIA wordt u verwezen naar paragraaf 2.6.*

*Wel is het zo dat er bij de uitwerking van het voorkeursalternatief kritisch wordt gekeken of het ontwerp nog steeds overeenkomt met het ontwerp zoals gehanteerd als input voor de HIA. Indien niet het geval wordt in samenspraak met het RCE beoordeeld of dit een mogelijke aanleiding is de HIA te actualiseren. Uiteraard wordt daarbij ook rekening gehouden met de inpassing van de weg.*

Ook onze punt land, dat voorheen van Rijkswaterstaat was, is rijk begroeid met gras en bomen. Dit onderhouden wij zorgvuldig zelf in samenwerking met een boomdeskundige. Hier is dan ook weer een heel andere flora en fauna met verschillende dieren. Met andere woorden, wij doen er alles aan om dit zo oorspronkelijk en natuurlijk mogelijk te behouden. En hebben er groot respect voor dat wij in het Unesco Werelderfgoed Beemster wonen en binnen de Stelling van Amsterdam met zijn inundatie sluis hier dichtbij in onze Zuidoostbeemster. Met de molen aan de overkant de Zuiddijk aan het Noord-Hollands kanaal.

#### **Reactie**

*Het belang van een groene omgeving en behoud van flora en fauna wordt zeker onderschreven, dit is daarom ook expliciet meegenomen in de projectdoelstelling en ambities. Het is ook daarom dat hier in de planuitwerking uitvoerig aandacht aan wordt gegeven, niet alleen in de vorm van een 'Landschapsplan' maar ook middels een gedegen onderzoek naar de voorkomens van beschermde flora en fauna. Als onderdeel van het ProjectMER wordt hiervoor ook uitgebreid (veld)onderzoek gedaan. Indien u zelf gegevens heeft, wordt het zeer gewaardeerd deze met het project te delen. U kunt hiervoor rechtstreeks contact opnemen, maar u kunt dit ook doen via digitale platforms zoals waarneming.nl. De gegevens worden gebruikt bij de afweging van het ontwerp en inpassingsmaatregelen.*

*Op basis van de inventarisaties wordt ook de aard en omvang van de effecten bepaald zoals fysieke aantasting maar ook versnippering en verstoring door geluid, licht en stikstofdepositie. In het ProjectMER wordt tevens ingegaan op de wijze waarop negatieve effecten kunnen worden gemitigeerd of wanneer dit laatste niet*

*mogelijk is, worden gecompenseerd. Deze maatregelen maken onderdeel uit van het te nemen Tracébesluit.*

Toetsing dubbel wereld erfgoed: wij willen graag een HIA om te toetsen voor dit specifieke gebied. Wij zijn namelijk ook onderdeel van de Tuinhoek in Zuidoostbeemster. In het achtergrond rapport Landschap, cultuur en archeologie wordt geïnventariseerd met welk beleid rekening dient te worden gehouden. Ook is hiervoor een HIA opgesteld. Op pagina 16 zegt u dat deze kernkwaliteiten van deze erfgoederen met uitzonderlijke universele waarden zullen behouden of versterkt dienen te worden. Ook noemt u op pagina 18 de geografische indeling, de nederzettingen zoals de Zuidoostbeemster. Dit is historisch gezien de Tuinhoek. Een bijzonder landschap binnen de polder Beemster. Dit vraagt om maatwerktoetsing. Zowel aan de west- als aan de oostkant van de A7. Echter in het rapport toetst u niet aan de kernkwaliteiten van het dubbele werelderfgoed 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. Wij verzoeken nogmaals om een HIA voor dit specifieke gebied, inclusief de ringsloot. Een toetsing van de kernwaarden

#### **Reactie**

*In de uitgevoerde Heritage Impact Assessment (HIA) is niet alleen expliciet ingegaan op het afwijkende en unieke karakter van de Tuinhoek in relatie tot de rest van de Beemster maar ook op de unieke situatie dat sprake is van een dubbele werelderfgoedstatus. Er is daarom ook geen aanleiding tot het uitvoeren van een 'maatwerktoetsing' aangezien dit geen andere informatie zal opleveren dan reeds het geval is op basis van de uitgevoerde HIA.*

Dit is onze zienswijze. Wij verzoeken u al het bovenstaande mee te nemen in uw onderzoek.

Ook onderschrijven wij de zienswijzen van Stichting Nekkerzoom, als bewoner van dit gebied. Als ook de zienswijze van achterbuurman - *adres bekend bij project* -.

### **3.23 Zienswijze 77840561 Beemster Polder Partij**

Welke wensen en randvoorwaarden zijn essentieel voor het traject Amsterdam-Hoorn en specifiek voor het deel afslag 4 Purmerend Zuid en afslag 6 Purmerend Noord.

Deze vraag hebben wij ons gesteld en kijken daarbij door verschillende brillen qua MER relevante aspecten.

#### **1) Onderliggende wegennet**

Het onderliggende wegennet is ondanks de Duurzaam Veilig maatregelen uit de jaren 90 nog steeds zwaar belast (sluipverkeer en ontwijken A7 bij slechte doorstroming) en veelal gelijktijdig met vele soorten verkeersdeelnemers. Landbouwverkeer, frequent kort stoppende aflevering van diensten, schoolgaande fietsers, recreatieve fietser en wandelaars, vrachtverkeer en personenauto's. Op de wegen zonder vrij liggend fietspad zijn fietssuggestie stroken aangebracht. Deze moeten een bepaalde veiligheid geven aan het langzaam verkeer. Toch vallen er

nog regelmatig (dodelijke) slachtoffers (auto's die op landbouwvoertuigen botsen met dodelijke afloop of voetgangers/fietser die geschept worden. Inhalen van deelnemers die zich wel aan de 60 km/h houden leidt regelmatig in combinatie met de vele erfontsluitingen tot zeer gevaarlijke situaties. Daarnaast blijkt de weg qua fundatie op vele plaatsen niet te beschikken over voldoende draagkracht voor het zware en intensieve vracht- en landbouwverkeer. Door onderspoeling op veel plaatsen, reikt de naastliggende sloot tot ver onder het grondpakket van de weg. Het asfalt zakt, waardoor hoge voertuigen kantelen en soms zelfs de bomen raken. Soms kantelt een voertuig in de sloot.

Hieruit kan de conclusie worden getrokken dat:

- 2) Doorgaand verkeer dient vermeden te worden (met name vrachtverkeer zonder lokale bestemming)
- 3) Waar dit kan dienen vrij liggende fietspaden te worden aangelegd, te beginnen bij de Purmerenderweg, waardoor dit een goede Noord-Zuid fietsverbinding met Hoorn kan worden bereikt. Hierbij is de Oostdijk geen alternatief, alleen recreatief bij rustig weer.
- 4) Bewegwijzering en goede informatie op de snelweg moeten helpen voorkomen dat verkeer de A7 verlaat, en of daar geen gebruik van maakt.

Verbetering op deze punten kunnen de leefbaarheid in het algemeen en de fysieke veiligheid van gebruikers van de lokale wegen sterk te verbeteren. Daarnaast zal het stimuleren van het gebruik van de fiets naast het OV naast de veiligheid en ontlasten van de wegen bijdragen aan minder geluid, fijnstof, gebruik fossiele brandstoffen etc.

### **Reactie**

*De maatregelen aan de A7 zullen de doorstroming op de snelweg verbeteren. Daardoor wordt de A7 ook een aantrekkelijkere route en neemt de hoeveelheid sluiperkeer door de Beemster af met alle positieve gevolgen van dien op de verkeersveiligheid en de overlast. Bewegwijzering en goede (file)informatie op de snelweg zijn hierbij uiteraard goede hulpmiddelen. In paragraaf 2.1 vindt u meer informatie over de wijze waarop de rijksoverheid slimme technieken ontwikkelt en stimuleert die bijdragen aan de informatievoorziening. Als onderdeel van de planuitwerking wordt overigens opnieuw gekeken naar de verkeerskundige effecten van de verbreding van de A7 op het onderliggende wegennet, waaronder ook de door u aangehaalde Purmerenderweg.*

*Als uitkomst van de MIRT-verkenning corridorstudie Amsterdam-Hoorn is bestuurlijk overeengekomen dat de regionale overheden de realisatie van de fietsmaatregelen uitvoeren en daarbij ook verantwoordelijk zijn voor de planologische inbedding en besluitvorming<sup>32</sup>. De gemeente Zaanstad coördineert de realisatie. Dit betreft het upgraden van de fietsroute tussen Purmerend en Hoorn tot op het niveau van een regionale fietsroute en het upgraden van de fietsroute tussen Purmerend en Zaanstad tot op het niveau van een metropolitane (snel)fietsroute. In het onderzoek naar de fietsmaatregelen is bewust gekozen voor de Oostdijk. De achterliggende reden hiervoor is dat er op de Oostdijk minder verkeer rijdt dan op de Purmerenderweg waardoor deze fietsmaatregel ook sneller en veiliger te realiseren is. Maatregelen aan de Purmerenderweg zijn voorbehouden aan de lokale wegbeheerders, indien u van mening bent dat hier aanvullende maatregelen nodig zijn, dan wordt u geadviseerd met hen contact op te nemen.*

<sup>32</sup> Bestuurlijke Overeenkomst MIRT-Verkenning Corridor Amsterdam – Hoorn, 20 november 2019

*Tot slot, de rijksoverheid is niet verantwoordelijk voor de staat en onderhoud van het onderliggende wegennet. Hiervoor wordt u ook doorverwezen naar de lokale wegbeheerder.*

## 5) Leefbaarheid

Dit aspect is bij geluidsmaatregelen over het traject afslag 4 tot en met afslag 6 van groot belang. Echter door dat de intensiteit van verkeer toeneemt zal ook buiten dit traject de invloed van de weg in de polder toenemen. Daarom vragen wij aandacht voor de volgende onderdelen:

### Kunstwerk Noord-Hollandskanaal

Zorg dat de dilatatievoegen op het kunstwerk over het Noord Hollandskanaal duurzaam geluidsarm zijn. Dus of structureel door eindoplossingen of als dat niet kan in een onderhoudsplan dat direct in werking treedt als de toename van geluid een bepaalde grens weer overschrijdt. Dus begrensd de toegestane geluidseffecten vanuit dit object en/of pas dan tijdelijke andere toegestane maximumsnelheid toe.

### **Reactie**

*Bij de realisatie van de nieuwe brug over het Noordhollandsch Kanaal wordt specifiek aandacht gegeven aan de voegovergangen. Een structurele eindoplossing is daarbij natuurlijk het uitgangspunt. Het type voegovergang wordt daarbij afgestemd op het type asfalt. Dit laatste gaat in principe ook op voor de bestaande brug. Indien uit het geluidsonderzoek blijkt dat er op de A7 stiller asfalt moet worden aangelegd, dan geldt dit ook voor de voeg. Hoe stiller de weg, hoe stiller ook de voeg.*

*De voegen zitten in een onderhoudsplan waarbij op gezette tijden de staat van de voegen wordt onderzocht. Afhankelijk van de staat van onderhoud kan het zijn dat voegen vervangen moeten worden, dit wordt veelal uitgevoerd in combinatie met groot onderhoud.*

*Het tijdelijk verlagen van de snelheid wordt niet gezien als een reële optie. De reden hiervoor is dat de hinder met name ook wordt veroorzaakt door vrachtverkeer dat al niet harder mag rijden dan 80 km/uur.*

*In zijn algemeenheid geldt dat Rijkswaterstaat streeft naar stille, duurzame, veilige, betrouwbare en onderhoudbare oplossingen. Zie voor meer informatie ook de site: <https://www.rijkswaterstaat.nl/zakelijk/werken-aan-infrastructuur/bouwrichtlijnen-infrastructuur/voegovergangen.aspx>*

### Geluidsschermen

De huidige geluidsschermen weerkaatsen i.p.v. absorberen het geluid. De tegenoverliggende gebieden worden daardoor juist met meer geluid belast. Ga over tot geheel andere componenten of combineer deze met grond verplaatsingen (verdieping van de weg) waarbij de vrijkomende grond als dijken worden ingezet en de basis vormen van een verder te bepalen natuurlijk aandoend scherm. Dat zal naar wij menen het meest Werelderfgoed waardige zijn. Het huidige toegepast scherm van rond de eeuwwisseling is in alle opzichten een fout advies van RWS geweest en heeft naast overlast de gemeente ook veel geld gekost. Het nu nemen

van een besluit voor een effectief (i.p.v. esthetisch) scherm is wel een fikse desinvestering maar zal de leefbaarheid sterk vergroten in een groot gebied rondom dit traject. Verder heeft een fundament in de vorm van een gronddijk met gras en bloemen een hogere biodiversiteit en symboliseert zij gelijktijdig sterk de polder en haar dijken.

**Reactie**

*In de 'Gebiedsgerichte Inpassingsvisie' is expliciet ingegaan op de verschillende wijzen waarop geluidsschermen kunnen worden ingepast. Hierbij is ook gekeken naar uw suggestie de geluidsschermen te 'vergroenen' waarbij als optie het ook door u voorgestelde 'fundament' is opgenomen. Wanneer er op basis van het geluidsonderzoek sprake is van het moeten vervangen of nieuw te plaatsen geluidswerende voorzieningen wordt tevens afgewogen in welke verschijningsvorm deze dan kan worden uitgevoerd, hierbij rekening houdende met zowel de status van het gebied (werelderfgoed) alsook uw zorgen ten aanzien van reflectie. Deze afweging vindt mede plaats op basis van een bij het Tracébesluit te voegen 'Landschapsplan'.*

**Geluidsarm asfalt**

Gezien de gebruikswaarde van de gebieden nabij de A7 zal er optimaal bij de te gebruiken materialen en grondstoffen rekening moeten worden gehouden met de totale geluidsdruk die deze omgeving vanuit wegverkeer ervaart.

**Reactie**

*Indien op een locatie maatregelen genomen moeten worden, zullen bronmaatregelen, zoals stiller asfalt, als eerste overwogen worden. Bronmaatregelen hebben het voordeel dat de hele omgeving stiller wordt. Als bronmaatregelen ontoereikend zijn, zullen maatregelen in de overdracht, zoals geluidschermen of – wallen, overwogen worden. Bij iedere stap wordt hierbij afgewogen of de maatregelen ook doelmatig zijn.*

**Voorkomen van fijnstof**

Door geluidsschermen toe te passen die tevens fijnstof het beste absorberen kan dit effect tevens worden beperkt en worden de toepassingsmogelijkheden rond het traject ook het beste gewaarborgd. Zoals een school om minder dan 100m van de A7. Dit dient in de randvoorwaarden een plek te krijgen.

**Reactie**

*In de MIRT-verkenning corridorstudie Amsterdam-Hoorn is reeds onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit door het project en hieruit is gebleken dat de concentraties fijnstof en stikstofdioxide voldoen aan de wettelijke grenswaarden. In het ProjectMER wordt opnieuw gekeken naar de ontwikkeling van de luchtkwaliteit waaronder ook fijnstof.*

Wij hopen met deze opmerkingen te hebben bijgedragen aan randvoorwaarden die een milieutechnische verantwoord ontwerp en inrichting van dit traject en omliggende wegen bevordert.

### 3.24 Zienswijze 77841708<sup>33</sup>

Hierbij dien ik mijn zienswijze in over het voornemen een Milieu Effecten Rapportage op te stellen voor project A7/A8 Amsterdam-Hoorn. Hiervoor is een Notitie Reikwijdte en Detailniveau opgesteld.

Als bewoner van de stolpboerderij aan het Noorderpad - *huisnummer bekend bij project* - te Zuidoostbeemster sinds 1992 en daarvoor vanaf 1986 op het adres ernaast, - *adres bekend bij project* - wil ik graag de aandacht vragen voor het volgende:

De maatregelen van het gekozen voorkeursalternatief die op mijn nabije woonomgeving, ten westen van de A7, effect zullen hebben, zijn het plan om de A7 te verbreden naar 2 x 3 rijstroken tussen aansluiting 4 Purmerend Zuid en aansluiting 6 Purmerend Noord. En de aanpassing van de rijsnelheid 100km/uur. Zo ook de nieuwe parallelstructuur ten oosten van de A7.

U heeft in Plan-MER de effecten en de belangrijkste milieuknelpunten beschreven voor alternatief A7/A8. Dit zowel tijdens de aanleg als in de gebruiksfase.

Ik heb begrepen dat de tekeningen over de kadastrale tekeningen gelegd zijn en de Structuur visie en Plan-MER nu nog op abstract niveau zijn. En wil hierbij daarom graag duidelijk maken wat er ter plaatse bij ons speelt aan het Noorderpad gelegen aan de westkant van de A7. Onze zorgen en vraag om extra aandacht voor dit gebied, met zorgvuldige toetsing met ook meer oog voor proportionaliteit. Ook vragen wij verder onderzoek of het belang in verhouding staat tot de inbreuk op de omgeving en milieu, door de voorgenomen maatregelen aan het tracé. Is dit nu nog de beste manier om dit doel, de verbetering doorstroming verkeer, te bereiken? Gezien de grote veranderingen in de wereld en ons land vanwege de pandemie. Hierover later verder.

#### Geluid

Wij ondervinden na het rond 2004 plaatsen van geluidschermen aan de oostkant A7 veel meer geluid- en trilling overlast. Dit omdat aan onze westzijde geen maatregelen getroffen zijn. En er dus weerkaatsing van geluid naar ons toe plaats vindt. Hiervan is niet alleen dicht langs de snelweg sprake, maar in heel onze omgeving met dus vele omwonenden. In het geluidsregister kwam ik waarden tegen van 69 dB op meetpunten hier dichtbij. Volgens de GES-methodiek uit de MER is bij 63 dB naast hinder ook verhoogde kans op hart- en vaatziekten. En treedt gehoorverlies op. Deze kans neemt met 6% toe bij een verhoging van 5 dB. Dit baart ons zorgen. Zeker nu wij op een lijst van geluid gesaneerde adressen staan, terwijl van sanering nooit sprake is geweest. Uw voorkeur alternatief A7/A8 heeft verbreding asfalt ook richting het westen gepland. Waardoor wij dus nog dichter op de geluidsbron zouden komen te wonen. Graag gedetailleerder onderzoek naar de huidige situatie, ook op adres- en gevelniveau. En wat te verwachten bij het gekozen voorkeursalternatief. Met welke maatregelen zou de overlast dan voorkomen kunnen worden. N.b. als ik op de [rws.nl/geotool/geluidsregister](https://rws.nl/geotool/geluidsregister) kijk op postcode 1461 BM, dan ontbreken 3 adressen van mijn burens, te weten:

<sup>33</sup> Inspreker heeft ter ondersteuning van haar zienswijze een foto van de locatie bijgevoegd.

- adressen bekend bij project -. Nummer - huisnummer bekend bij project - heeft ook persoonlijk een zienswijze ingediend als belanghebbende dicht langs de A7. Verder wil ik opmerken dat ik niet de enige ben die last heeft van het hoge geluidsniveau van de A7. Wat ook nog versterkt wordt door de N244 en de afslagen van de A7 en N244. Alle bewoners vanaf het Zuiderpad, Nekkerweg en Volgerweg (daar waar geen schermen staan). Het is een continu zwaar zoomend geluid. Ook heeft dit gebied last van de koplampen/verlichting van het continu doorstromend verkeer.

#### **Reactie**

*Het is bekend dat wanneer schermen worden geplaatst er sprake kan zijn van weerskaatsing en dat geluid hierdoor anders wordt ervaren. Indien er aan de oostzijde van de A7 nieuwe geluidschermen zouden komen, dan wordt er in de geluidsonderzoeken rekening gehouden met de gevolgen van reflecties aan de westzijde van de A7.*

*Uw woning staat op de lijst van saneringswoningen. Dat betekent dat onderzocht gaat worden op welke wijze de geluidbelasting verlaagd kan worden. Dit onderzoek is meer in detail dan het onderzoek zoals eerder uitgevoerd in het kader van het PlanMER. Of en welke type maatregel genomen moet worden, is in deze fase echter nog niet bekend. Meer informatie over de wijze waarop de geluidsonderzoeken worden uitgevoerd kunt u vinden in paragraaf 2.3.*

*Tot slot, dat op [rws.nl/geotool/geluidsregister](https://rws.nl/geotool/geluidsregister) de adressen van uw burens ontbreken heeft te maken met het feit dat de referentiepunten niet gebonden zijn aan een adres. Het geluidregister bestaat landelijk uit zo'n 60.000 referentiepunten die op 50 meter afstand van de rijksweg liggen. Tussen twee referentiepunten ligt ongeveer 100 meter. Dat er nabij uw woning wel een referentiepunt ligt en bij uw burens niet, is toeval en heeft geen invloed op het resultaat van het onderzoek.*

#### **Luchtkwaliteit**

Graag ook gedetailleerd onderzoek naar de luchtkwaliteit met o.a. CO2 en fijnstof nu en wat te verwachten in de toekomst voor onze omgeving. Door het buitenleven in een polder, met onderhoud land en stolpboerderij, zijn wij vaak intensief buiten bezig. Met nu al luchtverontreiniging door de snelweg en in het plan met nog meer asfalt en verkeer, maken wij ons grote zorgen voor onze gezondheid. En ook voor de flora, fauna en de dieren die hier leven. Bij het ramen lappen en soppen van houtwerk aan huis en schuur kleurt het water al gauw gitzwart. Dit geeft wel aan wat er in de lucht naar ons toe zweeft. Onze schapen eten het gras van ons land en in de zomer verwerken wij dit tot hooi als voorraad voor de winter. Mijn laatste pony is overleden aan leverkanker, met uitzaaiingen in de nieren. Zou dit door verontreiniging van neerslag op zijn voeding gekomen zijn? Net als onze burens, hebben wij geen paard meer gekocht, omdat vanwege de overlast door geluid (zie boven) het trainen hier geen pretje meer was.

#### **Reactie**

*In de MIRT-verkenning corridorstudie Amsterdam-Hoorn is reeds onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit door het project en hieruit is gebleken dat de concentraties fijnstof en stikstofdioxide voldoen aan de wettelijke grenswaarden. In het ProjectMER wordt opnieuw gekeken naar de ontwikkeling van de luchtkwaliteit*

*waaronder ook fijnstof. Ook wordt CO2 meegenomen (klimaat). Voor meer informatie over luchtkwaliteit wordt u verwezen naar paragraaf 2.4.*

*Ten aanzien van uw zienswijze omtrent gezondheid wordt u verwezen naar het antwoord in paragraaf 2.5.*

#### Natuur

Op ruim anderhalf hectare land wonen wij in de stolpboerderij uit 1911. Een weiland doorbroken door traditionele elzenhagen. De tuin met oude leilinden en Japanse kers. En een lege stal (geen paarden meer) die nu onderdak biedt aan overwinterende vlinders en vleermuizen. Graag uitgebreid onderzoek om verder negatieve invloed door de snelweg te voorkomen op omgeving en milieu zoals de begroeiing van ons land zoals gras, kruiden, bomen en onze fruitbomen. En dat de dieren van o.a. de rode lijst soorten niet verder in het nauw komen. Hier leeft een grote verscheidenheid aan dieren, waarvan ik waarschijnlijk nog niet allen gezien heb. Kikkers, salamanders, vis zoals karper, rietvoorn, padden, vele soorten (water) vogels, weidevogels als kievit en scholekster, roofvogels als buizerd, sperwer, torenvalk, boomvalk en uilen als o.a. de steenuil, vleermuizen, hazen, egels, spechten, houtsnip, watersnip, padden, muizen en anderen. En zie deze graag behouden.

#### **Reactie**

*Het behoud van een groene omgeving is een belangrijke opgave voor het project. Niet voor niets komt dit ook terug in de projectdoelstelling 'zorgen voor een aantrekkelijke leefomgeving' en de aanvullende ambitie 'rekening houden met – en waar mogelijk versterken van – landschappelijke, natuurlijke en cultuurhistorische waarden. Deze wijze waarop dit vorm en inhoud kan worden gegeven is uiteengezet in de 'Gebiedsgerichte Inpassingsvisie' (zie ook paragraaf 2.6). De uitwerking vindt plaats in een bij het Tracébesluit te voegen 'Landschapsplan'.*

*Voor wat betreft de door u aangehaalde soorten, wordt er als onderdeel van het ProjectMER uitgebreid (veld)onderzoek gedaan naar het voorkomen van beschermde soorten en natuurwaarden. Indien u zelf gegevens heeft wordt het zeer gewaardeerd deze met het project te delen. U kunt hiervoor rechtstreeks contact opnemen, maar u kunt dit ook doen via digitale platforms zoals waarneming.nl. De gegevens worden gebruikt bij de afweging van het ontwerp en inpassingsmaatregelen.*

*Op basis van de inventarisaties wordt ook de aard en omvang van de effecten bepaald zoals fysieke aantasting maar ook versnippering en verstoring door geluid, licht en stikstofdepositie. In het ProjectMER wordt tevens ingegaan op de wijze waarop negatieve effecten kunnen worden gemitigeerd of wanneer dit laatste niet mogelijk is, worden gecompenseerd. Deze maatregelen maken onderdeel uit van het te nemen Tracébesluit.*

#### Bodem

Mochten de A7/A8 plannen in de voorgestelde vorm doorgaan, dan vindt vergroting van het asfalt oppervlak plaats. Dit kan een verkeer aanzuigende werking geven. Wat meer verontreiniging van de wegberm zal veroorzaken. Met onder meer: oliën, zware metalen en banden slijpsel. Dit zal ook in het grondwater terecht kunnen komen. Graag onderzoek naar de kwaliteit daarvan

nu en mogelijk effect maatregelen wegaanpassingen op de omgeving en het milieu, zowel in de bodem, het grondwater als op de waterbodem.

**Reactie**

*Meer asfalt zorgt inderdaad voor een toename van afstromend water met het risico op verontreiniging van het (grond)water. Het is ook daarom dat er in het ProjectMER expliciet wordt gekeken naar de toename van afstromend hemelwater en het effect hiervan op de bodem- en (grond)waterkwaliteit en welke maatregelen nodig zijn om eventuele effecten te voorkomen of te verminderen. Afhankelijk van de situatie en locatie kan daarbij gedacht worden aan berm passages of andere zuiverende voorzieningen. Indien van toepassing worden deze maatregelen ook opgenomen in het Tracébesluit. Dit onderzoek wordt ook in nauwe afstemming uitgevoerd met de betrokken (grond)waterbeheerder(s).*

*Wellicht geruststellend om te melden is dat het effect over het algemeen gering blijkt aangezien verontreinigingen afkomstig van de weg worden vastgehouden in de berm. De berm werk dan als een buffer. Doordat de berm periodiek afgeschraapt en afgevoerd wordt, worden de verontreinigingen ook afgevoerd en komen deze niet terecht in het grondwater. Ook het asfalttype kan een positieve bijdrage leveren. Dit is met name ook het geval bij ZOAB waarmee de meeste verontreiniging in de poriën van het asfalt achterblijft. Deze achtergebleven verontreiniging wordt met het reinigen van het ZOAB weer afgevoerd.*

**Landschap**

De A7 ligt aan twee UNESCO werelderfgoederen. De A7 lag er al voor dat de Beemster genomineerd werd. Ik denk persoonlijk dat verbreding van de weg in deze mate, niet in verhouding staat met de omgeving. En deze ten onrechte geweld aan zou doen. En hoop nog steeds op andere oplossingen voor het verkeersprobleem wat in het verleden, ten tijde van uw verkeersonderzoek, speelde. Heden is de situatie totaal anders. Vanwege de pandemie, maar ook door de 100 km/uur regel.

**Reactie**

*Voor de wijze waarop is (en wordt) gekeken naar de effecten op het landschap en in het bijzonder ook de beide werelderfgoederen wordt u verwezen naar paragraaf 2.6.*

**Verkeer**

Zoals ik hierboven al aangaf is het al enige tijd een stuk rustiger bij ons op de A7. Een heel ander beeld is te zien. Sinds de pandemie, met daarbij de noodzaak om ineens wel thuis te kunnen en mogen werken en het toegenomen fietsgebruik, is dit gaande. De fiets is het in aantal snelst groeiende vervoermiddel op dit moment. Ook door de nu opgelegde 100km/uur grens is effect te zien. Uit onderzoek is gebleken, dat bij 100km/uur het makkelijker in- en uitvoegen is. Er zijn minder onderlinge snelheidsverschillen op de weg. Er gebeuren minder ongelukken, want het verkeer is rustiger en veiliger. Iedere km/uur erbij, betekent 3 tot 4% meer dodelijke ongevallen. Op de 100 trajecten verwacht de Groningse hoogleraar de Waard, dat de wegcapaciteit beter wordt benut/gebruikt. De onderlinge afstand tussen de auto's is namelijk kleiner en daarmee wordt de capaciteit van de weg groter. Vanaf juli 2022 komt het ISA, Intelligent Speed Assistance systeem in de auto. Dit zal ook een

positieve bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid. Dit alles is wat wij graag meegenomen zien worden in uw onderzoek of het echt nog nodig is om het asfalt uit te breiden. Indien wordt besloten tot verbreding, kan dit het beste aan de oostzijde gebeuren. Daar is voldoende ruimte voor een inpassing. In de Nota van Antwoord Ontwerpstructuur visie geeft de onafhankelijke MER-Commissie in de tussentijdse rapportage aan, dat alle varianten volgens hen geen duurzame oplossing als alternatief bieden. Zij vragen zich af of variant A wel de goede oplossing is voor de toekomst.

#### **Reactie**

*In uw zienswijze gaat u allereerst in op het effect van Covid-19. Voor een reactie hierop wordt u verwezen naar paragraaf 2.2. Voor wat betreft de rijsnelheid heeft dit inderdaad een positief effect op zowel de doorstroming als de verkeersveiligheid. Echter draagt dit niet bij aan de vermindering van het autogebruik. Ook voor wat betreft de door u aangehaalde Intelligent Speed Assistance systeem is het inderdaad zo, dat op deze wijze de capaciteit van de weg naar verwachting beter wordt benut. Deze ontwikkeling gaat mogelijk nog verder met de komst van zelfrijdende auto's. Het is echter nog maar de vraag of deze ontwikkelingen ook een positieve invloed hebben op het terugdringen van files. Met het voortschrijden van deze techniek komt de auto mogelijk ook weer in beeld bij groepen verkeersdeelnemers die de auto nu nog mijden omwille van gevoelens van onveiligheid en onzekerheid, maar dan wel gebruik durven te maken van de auto. Met andere woorden deze ontwikkelingen zijn nog omgeven met diverse onzekerheden zodat hier niet op kan worden voorgesorteerd.*

#### **Verkeersveiligheid**

In uw beoordelingskader noemt u dit thema apart, ik had hierboven al één en ander genoemd wat ik graag onder de aandacht wilde brengen en verder meegenomen zou willen zien in uw onderzoek. Wat misschien ook onder dit thema kopje had gemoeten. Wat mij verder zorgen geeft is de melding dat er zelfs gesproken werd over het eventueel tijdelijk dan wel definitief benodigde gebruik van een gedeelte van het perceel van onze burens op - *adres bekend bij het project* - . Dit zou niet alleen het verkeer en daarbij komende overlast voor omgeving en milieu nog dichterbij brengen. Ook zou er dan een directe verbinding zijn tussen het land en het snelweg tracé. Terwijl wij juist naast de omheining voor de schapen, ook een toegangshek naar ons Noorderpad hebben. Dit om te voorkomen dat bij uitbraak dieren op de weg voor gevaarlijke verkeerssituaties zouden kunnen zorgen. Als er dan richting de snelweg een tijdelijke dan wel definitieve doorgang gemaakt zou worden, kunnen wij gevaarlijke situaties niet meer uitsluiten. Wat voor de verkeersdeelnemer, maar ook voor ons een ongewenste situatie is.

#### **Reactie**

*Uiteraard wordt er in de planuitwerking aandacht besteedt aan de verkeersveiligheid. Een veilig en bereikbaar Nederland is ook één van speerpunten van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Hierbij wordt er niet alleen gekeken naar de verkeersveiligheid van het ontwerp zelf, maar ook naar het aantal ongevallen op zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet. Op het onderliggende wegennet vinden ook de meeste ernstige ongevallen plaats<sup>34</sup>, het is ook daarom dat ernaar wordt gestreefd (sluip)verkeer te voorkomen door de files op*

<sup>34</sup> <https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wegbeheer/onderzoek/verkeersveiligheid-en-ongevallencijfers/actuele-verkeersongevallencijfers/index.aspx>

*het hoofdwegennet op te lossen en zo meer verkeer te laten rijden op het relatief veiligere hoofdwegennet.*

*Voor wat betreft uw zorg over het eventueel tijdelijk dan wel definitief gebruik van uw perceel en het effect op uw dieren, geldt dat in de komende fase het ontwerp nader wordt uitgewerkt. Alhoewel hier vooralsnog geen werkzaamheden worden verwacht, kan pas op basis van deze uitwerking echt uitsluitend worden gegeven of er wel of geen sprake is van een mogelijke permanente of tijdelijke claim op gronden. Zodra hierover meer bekend is wordt contact opgenomen met de betrokkenen.*

*Wanneer er sprake is van tijdelijk of definitief gebruik van percelen, dan worden deze percelen altijd voorzien van een begrenzing door middel van een watergang of een sloot (om adequate afwatering te waarborgen), zodat er ook geen risico is op loslopend vee op de snelweg.*

#### Plasbrandaandachtsgebied (PAG)

Graag zorgvuldig onderzoek hier naar. Als het asfalt dicht bij omwonenden zou komen is er meer gevaar voor milieu en veiligheid van de omgeving. Als er bijvoorbeeld ongelukken plaatsvinden met gevaarlijke- en of brandbare stoffen op de A7 .

#### **Reactie**

*Hier wordt in het ProjectMER expliciet aandacht aan gegeven. Voor meer informatie wordt u ook verwezen naar de site: <https://www.rijkswaterstaat.nl/water/wetten-regels-en-vergunningen/scheepvaart/wet-vervoer-gevaarlijke-stoffen/vervoer-gevaarlijke-stoffen/externe-veiligheid.aspx>*

#### Duurzaamheid en klimaat

Zoals ik hierboven al schreef heeft de onafhankelijke MER-Commissie in de tussentijdse rapportage al aangegeven dat dit plan voor A7/A8 geen duurzame oplossing is. Graag zorgvuldig onderzoek op de punten die u al aangeeft in tabel 3.1 van het Beoordelingskader MER. Verder zal meer asfalt veel ongewenste invloed op het klimaat hebben. Dit ook graag aandachtig bekijken.

#### **Reactie**

*In het ProjectMER wordt nadrukkelijk aandacht gegeven aan klimaat en duurzaamheid. Zo wordt er gekeken naar onder andere de mogelijkheden tot klimaatmitigatie en klimaatadaptatie:*

- *Maatregelen voor klimaatmitigatie richten zich daarbij op reductie van CO<sub>2</sub> - of energiebesparing.*
- *Voor klimaatadaptatie kan gedacht worden aan: afvoer van het regenwater, de waterberging, het ontwerp van kunstwerken, waterkeringen en weglichaam (verharding, bovenbouw, onderbouw) rekening houdend met de klimaatscenario's en de onzekerheid die daarmee samenhangt.*

#### Cultuurhistorie

Zoals ik onder het kopje Landschap hierboven al aangaf, ligt de A7 aan twee UNESCO werelderfgoederen. Daardoor zouden aanpassingen aan deze weg

zeker van invloed zijn op zowel droogmakerij Beemster als de Stelling van Amsterdam. Hier zal zeker rekening mee gehouden moeten worden. deze mogen beslist niet aangetast worden in hun waarden. Ook wonen wij in de zo genoemde Tuinhoek, het is conserverend in het Bestemmingsplan 2012 opgenomen. En is sinds de nominaties niet veranderd. Dit deel moeten wij koesteren en niet verder aantasten, zoals is voorgesteld. Wij verzoeken ten aanzien van dit gebied nu nulmeting te doen, getoetst aan de kernwaarden van de Barro. Dit bijzondere deel van de Beemster is door bebouwing aan de oostzijde het enige overgebleven karakteristieke gebied welke met recht nog steeds Tuinhoek mag worden genoemd. Niet aangetast en nog puur zoals in 1996 en 1999 is vastgesteld.

Ook aandacht gevraagd voor de karakteristieke en historische waarden van de stulp voor onze omgeving. Op dit moment is door Provincie Noord-Holland een onderzoek gestart om alle stulpboerderijen te inventariseren. Dit vanwege de sterke terugloop in aantal sinds de vorige eeuw van ca. 10.000 naar minder dan de helft. Dit om Gemeente en Provincie in de toekomst hun beleid op af te kunnen stemmen, zodat verdere terugloop voorkomen kan worden.

#### **Reactie**

*Voor de wijze waarop is (en wordt) gekeken naar de effecten op het landschap en in het bijzonder ook de beide werelderfgoederen wordt u verwezen naar paragraaf 2.6. Gezien de specifieke cultuurhistorische waarde van de Beemster en de status ervan als Werelderfgoed, is als onderdeel van de MIRT-verkenning corridorstudie Amsterdam-Hoorn een Heritage Impact Assessment (HIA) uitgevoerd. In de HIA is specifiek gekeken naar de voorkomens van de cultuurhistorische stulpboerderijen die onderdeel zijn van de kernwaarden van het Werelderfgoed Beemster. Uit de HIA volgt echter dat de effecten van de uitbreiding van de A7 op basis van het bestaand tracé neutraal zijn. In het ProjectMER wordt opnieuw gekeken naar de effecten op de cultuurhistorische waarden en objecten waaronder dus ook de kenmerkende stulpboerderijen.*

*Wel is het zo dat er bij de uitwerking van het voorkeursalternatief kritisch wordt gekeken of het ontwerp nog steeds overeenkomt met het ontwerp zoals gehanteerd als input voor de HIA. Indien niet het geval wordt in samenspraak met het RCE beoordeeld of dit een mogelijke aanleiding is de HIA te actualiseren. Uiteraard wordt daarbij ook rekening gehouden met de inpassing van de weg.*

Verder las ik nog in de Nota van Antwoord van december 2019. Veel van de door ons en andere omwonenden genoemde zorgen over het voorgestelde plan van aanpassingen aan de A7/A8. Deze problemen zouden volgens u bijna allemaal teniet gedaan worden door de snelheidsbeperking naar 100km/uur op de A7. Terwijl nu zonder deze verbreding al sprake is van extreme overlast op de verschillende gebieden en punten, zoals ik die hierboven al beschreef.

Wel denk ik dat deze snelheidslimiet, als die ook daadwerkelijk gehandhaafd zou gaan worden, positief uit kan werken voor de doorstroming. Dit had ik al genoemd onder het kopje verkeer.

#### **Reactie**

*De snelheidsverlaging heeft zonder meer een positief effect op de doorstroming als ook het milieu en de leefomgeving. Toch zal - zelfs wanneer wordt voldaan aan de*

*wettelijke normen - het geluid van de snelweg niet verdwijnen. Voor meer informatie over de snelheidsverlaging wordt u verwezen naar paragraaf 2.7.*

Ik zou liever onderzocht willen zien hoe de huidige aanwezige overlast door geluid, luchtvervuiling en de andere negatieve invloeden op ons woon- en leefklimaat aangepakt kunnen worden, in plaats van het uitbreiden met asfalt. Dit om ons gebied weer leefbaar te maken voor de mensen die daar wonen.

**Reactie**

*De nut en noodzaak van een uitbreiding staat in deze fase niet meer ter discussie. U kunt verwachten dat aan alle wettelijke voorwaarden wordt voldaan en dat er wordt toegewerkt naar een inpassing van de weg die recht doet aan de omgeving.*

Graag aandacht voor al mijn genoemde punten in het toetsingsadvies voor de MER.

Ik onderschrijf ook de zienswijze van Stichting Nekkerzoom, als bewoner van dit gebied. En ook de zienswijze van mijn achterbuurman - *adres bekend bij project* -.

**3.25 Zienswijze 77843031**

Naar aanleiding van de publicatie van het voornemen voor het opstellen van een milieueffectrapport voor het project A7/A8, willen wij graag bij dezen een zienswijze indienen.

Deze zienswijze heeft betrekking op de omgeving ten westen van de A7 ter hoogte van de afrit 5 Purmerend Centrum/Zuidoostbeemster. Deze zienswijze is opgesteld en wordt ondersteund door de bewoners van Zuiderweg - *huisnummer bekend bij project* -, Zuiderweg - *huisnummer bekend bij project* -, Kolkpad - *huisnummer bekend bij project* - en Kolkpad - *huisnummer bekend bij project* - te Zuidoostbeemster.

Als bewoners van het gebied ten westen van de A7 thv afrit 5 zijn we erg blij met het unieke stukje Beemster waar we in wonen. De combinatie van bereikbaarheid en wonen in een ruime groene omgeving maakt het wonen op deze plek geweldig. Zoals ook aangegeven in onze vorige zienswijze (d.d. 16-07-2019) onderkennen wij het belang van een aanpak van de A7/A8, maar we willen graag nogmaals benadrukken dat het unieke groene karakter van onze omgeving niet verloren mag gaan. De omgeving rond het Zuiderpad, Zuiderweg en Kolkpad hebben in de loop van de jaren een unieke groene corridor gekregen met een bosrijk talud langs de A7. Daarmee wonen wij in een bosrijke omgeving, in de polder, vlakbij een snelweg, die unieke combi willen we graag in balans houden. Deze mooie groene corridor huisvest talloze (roof-)vogelsoorten en laat omwonenden vergeten dat er een snelweg achter ligt. Wij hechten er veel waarde aan dat dit niet verloren gaat. Wij willen er daarom ook voor pleiten om dit groene karakter rondom het Kolkpad/ de Zuiderweg te behouden door voor de aanpassing van de A7 bij Zuidoostbeemster zoveel mogelijk gebruik te maken van de vrijkomende ruimte door het verdwijnen van de op- en afrit 5 van en naar Amsterdam. Hierdoor kan het bosrijke karakter in

onze omgeving in stand blijven.

Wij danken u voor het in overweging nemen van bovenstaande en zijn uiteraard graag tot verdere toelichting bereid. Wij zien uw reactie met belangstelling tegemoet!

#### **Reactie**

*Het behoud van een groene omgeving is een belangrijke opgave voor het project. Niet voor niets komt dit ook terug in de projectdoelstelling 'zorgen voor een aantrekkelijke leefomgeving' en de aanvullende ambitie 'rekening houden met – en waar mogelijk versterken van – landschappelijke, natuurlijke en cultuurhistorische waarden'. Deze wijze waarop dit vorm en inhoud kan worden gegeven is uiteengezet in de 'Gebiedsgerichte Inpassingsvisie' (zie ook paragraaf 2.6). De uitwerking vindt plaats in een bij het Tracébesluit te voegen 'Landschapsplan'.*

### **3.26 Zienswijze 77905589 Stichting Beemstergroen<sup>35</sup>**

Vanaf 2015 is door zowel de voorzitter van Beemstergroen als de toenmalige voorzitter van de Dorpsraad met wisselende bestuursleden vrijwillig heel veel tijd in dit project gestopt. Voorwaarden om mee te mogen doen waren o.a.

- vertegenwoordiging van voldoende bewoners, vrijwillig is niet vrijblijvend, continue aanwezigheid gedurende het project, met respect voor de Cultuur Historische Waarde (CHW) van beide werelderfgoederen omgaan.

De burger zou gehoord worden. Een project waar goed naar ontstane kansen gekeken zou worden. Dat had een grote aantrekkingskracht. Eindelijk bescherming van de CHW voor beide Werelderfgoederen.

Hoewel de MER-rapportage in sommige alinea's kritisch is, ontbreken punten en of worden die onvoldoende in beeld gebracht. Daardoor ontstaat een onjuist beeld. Een halve waarheid is meestal misleidend.

Er is geen rekening gehouden met de Raad van State uitspraak op 29 januari 2011, 200907212/1/R1 over BP Zuidoostbeemster I. Dit plan is in zijn geheel afgekeurd. In de rapportage wordt dit volledig genegeerd.

De MER citeert uit het Nominatie dossier van de Beemster, Blz.67, over de druk van buitenaf op het dorp

#### **Chapter 5 FACTORS AFFECTING THE PROPERTY**

##### **5.1 DEVELOPMENT PRESSURES**

Het volgende hoort erbij: [An essential point for the spatial quality of De Beemster is that the regional plan does not permit any further urban development in the small area of Zuidoostbeemster.](#)

De hele Zuidoostbeemster werd voldoende door de wet en de regelgeving van de provincie beschermd. Op deze gronden is De Beemster Werelderfgoed geworden en liep volledig tot de Stelling van Amsterdam door de Zuidoostbeemster

Hoewel de ministeries het toezicht naar de provincie hebben gedelegeerd hebben de ministeries de eindverantwoordelijkheid.

<sup>35</sup> Inspreker heeft ter ondersteuning van haar zienswijze enkele bijlage bijgevoegd.

Onder de oude WRO bleek dat de Provincie teruggefloten werd alhoewel zij het dorp Zuidoostbeemster voordien al uit de Stelling van Amsterdam had gehaald. Op kaartjes uit die tijd is dat laatste zichtbaar. Zelfs RCE maakte van onjuiste kaarten gebruik. De kaarten van ICOMOS rapportage geven eveneens deze onjuiste begrensing.

Zuidoostbeemster ligt wél in de Stelling van Amsterdam. Deze rapporten mogen herschreven worden.

Onjuiste basis ontkracht alles.

In 2017 heeft Unesco dat expliciet bevestigd door te weigeren de grens van de Stelling van Amsterdam buiten de Zuidoostbeemster te leggen. De Afdeling heeft dit eveneens in haar uitspraak in 2018, 201802926/1/R6 bevestigd.

In de door ons gevoerde correspondentie met de minister wordt in brieven verwezen naar latere uitspraken van de afdeling waarin postzegelplannetjes goedgekeurd werden. Dit was helaas mogelijk omdat de Afdeling slechts toetst aan de PRV. Die was en is inmiddels keer op keer zo veranderd dat Werelderfgoed Beemster onbeschermd is geworden. Onjuiste kaarten werden gebruikt. Zoals in de MER opgemerkt wordt, zijn de CHW ernstig aangetast.

Verdere aantasting mag niet meer plaats vinden. De kans is nu om zoveel mogelijk CHW te herstellen.

Dat de spelregels veranderd zijn na de nominatie van Werelderfgoed Beemster gebeurde door lobby of op verzoek van gemeentebesturen. Dat is vals spelen.

Dit laatste is o.a. mogelijk gemaakt doordat de toenmalige burgemeester een dikke vinger in ieder dossier heeft gehad zoals in het Watermanagementplan Beemster van 2012 wordt vermeld.

Eén ding stond voor hem vast: Zuidoostbeemster moest verstedelijken. Voor hem telden CHW niet. Een oude stomp langs de Purmerenderweg mocht gesloopt worden, de sloot erlangs verder gedempt zodat de voortuin er overheen naar de Purmerenderweg getrokken kon worden.

In de MER worden enkele verhoogde wegen genoemd. Dat is te weinig. Kernkwaliteit van Beemster is dat: alle wegen verhoogd in het land liggen en aan elkaar gelijkwaardig zijn. Ook daar zijn CHW al flink verminderd. De oude paden in de Beemster gaven het personeel en leveranciers toegang tot de grote buitens. Deze zijn na 1612 gemaakt volgens dezelfde methode als de wegen in 1612. Met de klei van uitgegraven sloten langs de wegen werd deze weg of het pad ermee verhoogd en hield men droge voeten in het natte seizoen.

Een oud plan kan na afkeuring van de MER opnieuw uit de kast gehaald worden. Daarmee kan toekomst bestendig verbreed en CHW teruggebracht worden. Het antwoord van de minister aan de Dorpsraad van 15 juni 2017 komt nu in een ander licht te staan. Bijlage 3 in email

Opnieuw wordt het verzoek van ondertunneling gedaan variant D In de MER sluit al de op- en afrit 5.

In 2016 is het volgende door de voorzitters van St. Nekkerzoom en St. Beemstergroen ingebracht in het Directeurenoverleg van de corridorstudie Amsterdam- Hoorn.

*"Met de Unesco waarden conform Barro zijn in de plannen van de corridorstudie Amsterdam- Hoorn onvoldoende rekening gehouden. Wij vinden de afsluiting van de A7 ter hoogte van Purmerend / Zuidoostbeemster zoals RWS oorspronkelijk voorgesteld heeft, akkoord. Dit gelet op het unieke landschap van Beemster en ter voorkoming van verdere aantasting van dit gebied. Dit betekent eveneens dat wij NIET akkoord gaan met een uitbreiding van secundaire wegen op Beemster grondgebied, auto of fiets. Wij pleiten hierna voor een onderzoek van herstel van CHW van het dorp Zuidoostbeemster door middel van verdieping c.q. ondertunneling zoals 15 juni jl. besloten is op de plenaire sessie van de corridorstudie Amsterdam-Hoorn. Hiermee wordt dan ook de leefomgeving verbeterd. Zie bijlage 4 in email"*

Meer is in de MER geschreven. Onvoldoende is slechts de druk van het verkeer ten gevolge van de woningbouw in Beemster te benoemen daar Purmerend het centrum aan het volbouwen en er veel woningen bijkomen. Exact hoeveelheid is mij onbekend schatting is zeker 1000.

Voldoende reacties zijn gegeven door bewoners.

De volgende reacties heeft u op 9 december jl. ontvangen.

- 1 De powerpoint presentatie, Zienswijze inpassingseis en vertrekpunten t.a.v. Verbreding A7 thv Beemster
- 2 201209 Zienswijze MER St Nekkerzoom-Beemster
- 3 Zienswijze MER A7 Amsterdam-Hoorn St. Beemster Vanzelfsprekend

Deze worden eveneens integraal ingebracht door St. Beemstergroen zonder ze extra in de mail als bijlage te versturen.

Er wordt op vertrouwd dat het roer volledig om gaat en er naar de burger geluisterd wordt.

#### **Reactie**

*Uw werk en inzet betreffende het behoud en herstel van de CHW voor beide Werelderfgoederen wordt zoals uw weet uitermate gewaardeerd. Het behoud van de CHW van de beide werelderfgoederen is ook voor het project een belangrijk gegeven. Gezien dit belang is als onderdeel van de MIRT-verkenning corridorstudie Amsterdam-Hoorn een Heritage Impact Assessment (HIA) uitgevoerd overeenkomstig de hiervoor door ICOMOS ontwikkelde methodiek. Bij de totstandkoming hiervan is de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) betrokken geweest. 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 rechte trekking te onderzoeken zoals u adviseert. In deze zijn er - sinds uw eerder ingebrachte zienswijzen op onder andere het PlanMER en de Ontwerp Structuurvisie - ook geen wijzigingen in de visie en aanpak van het project.*

*Wel is het zo dat er bij de uitwerking van het voorkeursalternatief kritisch wordt gekeken of het ontwerp nog steeds overeenkomt met het ontwerp zoals gehanteerd als input voor de HIA. Indien niet het geval wordt in samenspraak met het RCE beoordeeld of dit een mogelijke aanleiding is de HIA te actualiseren. Uiteraard wordt daarbij ook rekening gehouden met de inpassing van de weg.*

*Tot slot uw zienswijze beperkt zich niet alleen tot de A7 maar ook de wijze waarop in het verleden in uw ogen sprake is geweest van een foutieve aanpak en onvoldoende zorg voor het behoud van de CHW bij de ontwikkeling van diverse ruimtelijke plannen in het gebied. Aangezien deze geen onderdeel zijn (of zijn geweest) van het project A7/A8 Amsterdam-Hoorn en de inspraak nu betrekking heeft op het voornemen een milieueffectrapport op te stellen voor het project A7/A8 Amsterdam-Hoorn, wordt uw reactie voor kennisgeving aangenomen.*

### 3.27 **Zienswijze 77935578 Gemeente Zaanstad**

In het kader van de planuitwerking A7/A8 Amsterdam-Hoorn is Rijkswaterstaat bezig met het uitwerken van een ProjectMER voor het ontwerp-Tracébesluit. Als voorbereiding op deze ProjectMER is er een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) opgesteld. Rijkswaterstaat heeft het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Zaanstad hierop geattendeerd en de mogelijkheid gegeven een zienswijze op te stellen. Met deze brief geef ik namens het college van de gemeente Zaanstad onze zienswijze op de NRD en licht deze toe.

#### **Gevolgen onderliggende wegstructuur**

De eerste opmerking heeft betrekking op paragraaf 2.2 specifiek de volgende zinsnede: 'Deze nota reikwijdte en detailniveau richt zich alleen op de uitwerking van de maatregelen aan het hoofdwegennet'. Dit is naar mijn idee niet juist. In de ProjectMER moet onderzocht worden of de wijzigingen aan het hoofdwegennet gevolgen hebben voor de onderliggende wegstructuur. Wanneer bijvoorbeeld een toename van de verkeersbewegingen in de verwachting ligt, dan moet ook de aanvaardbaarheid daarvan onderzocht worden. De verwachting dat op de Thorbeckeweg en Guisweg in de toekomst projecten gestart worden door een ander bevoegd gezag, ontslaat het voorliggend project niet van de volledige toepassing van de onderzoeksverplichting ex art. 7.23 lid 1 sub b Wm. Bovendien moeten ook de gevolgen van de projecten aan de Thorbeckeweg en Guisweg worden overwogen als deze in de MER genoemd worden als maatregelen als bedoeld in sub c van voornoemd artikel. Maar ook als de projecten niet als maatregel worden opgenomen, moet onderzocht worden wat de gevolgen zijn voor onder andere de onderliggende wegstructuur. Ook de verwachte samenhang met (een toename van) de stikstofuitstoot van deze projecten lijkt mij goed hierbij te onderzoeken.

#### **Reactie**

*Als onderdeel van de voorgaande fase (de MIRT-verkenning corridorstudie Amsterdam-Hoorn) is samen met u intensief onderzoek gedaan naar de verkeersknelpunten op zowel het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet. Het resultaat van deze fase is een weloverwogen en (verkeerskundig) afgestemde set aan maatregelen, bestaande uit niet alleen capaciteitsverruiming van het hoofdwegennet maar ook de regionale projecten Thorbeckeweg en Guisweg. De door u aangehaalde zinsnede is bedoeld om aan te geven dat dit ProjectMER specifiek ziet op de realisatie van het project A7/A8 Amsterdam - Hoorn. Dit om te voorkomen dat er verwarring zou kunnen ontstaan of de realisatie van deze regionale projecten ook tot de scope van dit ProjectMER worden gerekend. Dit is namelijk niet het geval, in de bestuurlijke overeenkomst van november 2019 is immers overeengekomen dat de planologische voorbereiding en realisatie van deze projecten voor rekening van de regio zijn.*

*Dit neemt niet weg, - zoals u ook terecht opmerkt - dat er in het ProjectMER opnieuw wordt gekeken naar de effecten van de maatregelen aan het hoofdwegennet op het onderliggende wegennet. De projecten Guisweg en Thorbeckeweg worden hierbij in het verkeersmodel meegenomen als gerealiseerde projecten.*

*Hiermee is ook geborgd dat er in het ProjectMER rekening wordt gehouden met de gecumuleerde milieueffecten van zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet. Dit laat echter onverlet dat de afzonderlijke projecten A7/A8, Guisweg en Thorbeckeweg hun eigen effect en bijdrage in beeld moet brengen voor bijvoorbeeld geluid maar ook stikstofdepositie en daarbij zelf ook verantwoordelijk zijn voor eventuele mitigerende en/of compenserende maatregelen. Indien van toepassing is het uiteraard wel mogelijk nader te onderzoeken of de realisatie van deze maatregelen slim te combineren zijn.*

### **Gevolgen toekomstige woningbouw**

Naast mogelijke gevolgen op de onderliggende wegstructuur en stikstof-uitstoot heeft het ontwerp-Tracébesluit van de A7/A8 Amsterdam-Hoorn mogelijk effect op verschillende woningbouwplannen die worden opgesteld in Zaanstad. Ik wil u daarom vragen deze mogelijke effecten op de woningbouwopgave in de voorgenomen ProjectMER te onderzoeken. Ik wijs u in ieder geval op de volgende in voorbereiding zijnde Zaanse woningbouwprojecten:

- De woningbouwlocatie Oostzijderveld  
([https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0479.STED3851BP-0301/r\\_NL.IMRO.0479.STED3851BP-0301.html](https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0479.STED3851BP-0301/r_NL.IMRO.0479.STED3851BP-0301.html))
- De woningbouwlocatie Poelenburg Oost – Fase 1  
([https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0479.STED3859BP-0201/r\\_NL.IMRO.0479.STED3859BP-0201.html](https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0479.STED3859BP-0201/r_NL.IMRO.0479.STED3859BP-0201.html))

Ook vraag ik u in het algemeen aandacht te besteden aan de invloed op toekomstige woningbouwprojecten. Gelet op de extreme nabijheid van het project tot het stedelijk gebied van Zaanstad is het niet ondenkbaar dat de milieugevolgen van het project toekomstige woningbouw moeilijker maken. Graag zie ik dat er aan dit aspect aandacht wordt besteed in de MER, te meer nu ook op Rijksniveau beleidsmatig sterke nadruk is gelegd op het oplossen van het woningtekort en het belang van binnenstedelijke verdichting.

### **Reactie**

*In het ProjectMER wordt hier zeker rekening mee gehouden. Zo wordt bij het bepalen van de milieueffecten en eventuele mitigerende maatregelen niet alleen gekeken naar bestaande woonlocaties, maar ook naar 'geprojecteerde' woningen en geluidgevoelige bestemmingen die nog niet zijn gerealiseerd, maar al wel planologisch zijn vastgesteld (zoals bijvoorbeeld in bestemmingsplannen). Deze plannen maken onderdeel uit van de zogenaamde autonome ontwikkeling. De overige projecten zijn niet meegenomen omdat de besluitvorming hieromtrent zich niet in een concreet stadium bevinden om zo een goed beeld van de gevolgen te kunnen vormen. Hopelijk neemt deze reactie uw zorg hieromtrent weg.*

In de raadsvergadering van 30 november 2020 heeft de gemeenteraad van Oostzaan unaniem besloten tot het indienen van zienswijzen over het voornemen om een milieueffectrapport op te stellen voor het project A7/A8 Amsterdam - Hoorn (RV 20/63). Deze zienswijzen zijn:

- De NRD over de Planuitwerking A7/A8 Amsterdam-Hoorn, c.q. het onderzoek van de maatregelen aan het hoofdwegennet. Anderzijds gaat de NRD over de gewenste inhoud en diepgang van de op te stellen m.e.r. in te dienen zienswijzen kunnen dan ook slechts betrekking hebben op de inhoud en diepgang van het uit te voeren onderzoek naar de voorgestelde maatregelen aan het hoofdwegennet. Bij het onderzoek relevante (milieu-)aspecten (NRD blz. 11) moet daarom niet alleen gekeken worden naar blootstellen m.b.t. NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub>, maar ook naar deze effecten m.b.t. PM<sub>2,5</sub>. (Toelichting: De schadelijke effecten van fijnstof op de volksgezondheid zijn inmiddels genoegzaam bekend. Het is daarom noodzakelijk om ook de blootstelling van de meest schadelijke fijnstof, namelijk PM<sub>2,5</sub> te onderzoeken en niet alleen de categorie PM<sub>10</sub>. Oostzaan bevindt zich in een zone waarin nu al deze vorm van vervuiling in sterke mate voorkomt.)
- Gemeente Oostzaan wil meetinstallaties voor geluidsoverlast en luchtverontreiniging aan de oostkant van de snelweg A8, o.a. in het Oostzanerveld en wil dat de metingen die de installaties opleveren ook meegenomen worden. (Toelichting: Ook de gemeente Oostzaan ondervindt grote hinder tijdens de realisatie én na in gebruik name van de verbreding van de A7 en A8. Voor inzicht in deze hinder zijn metingen langs het tracé belangrijk en volstaan alleen berekeningen van het RIVM niet.)

Wij verzoeken u namens de gemeenteraad van Oostzaan vriendelijke doch dringend deze zienswijzen te betrekken bij de verdere planuitwerking en de wijze waarop het MER wordt opgesteld.

#### **Reactie**

*Overeenkomstig uw verzoek wordt in het ProjectMER ook onderzoek gedaan naar PM<sub>2,5</sub>. Voor wat betreft uw verzoek om metingen wordt in paragraaf 2.3 en 2.4 uitgelegd waarom Rijkswaterstaat geen gebruik maakt van metingen maar berekeningen.*

*Een overigens voor u wellicht interessante trend is dat er steeds meer burgerinitiatieven ontstaan om de luchtkwaliteit in hun (woon)omgeving te meten. Het Samen Meten programma van het RIVM ondersteunt deze ontwikkeling. Voor meer informatie hierover wordt u verwezen naar de site: <https://www.samenmetenaanluchtkwaliteit.nl>*

*Voor wat betreft hinder tijdens de bouw zullen de werkzaamheden met de grootst mogelijke zorg worden voorbereid en uitgevoerd, ook in het ProjectMER wordt hier aandacht aan gegeven. Desondanks kan hinder en schade tijdens de bouw helaas niet worden uitgesloten. Rijkswaterstaat zet zich samen met de uitvoerder van het werk wel in om hinder en schade zoveel mogelijk te voorkomen. Zo dient de aannemer voorafgaand aan de uitvoering van het werk een plan te maken op welke zij het werk met minimale hinder en schade voor de omgeving kan realiseren.*

*Tot slot, indien u zelf op één of meer locaties het geluid of de luchtkwaliteit wilt meten, dan wordt u geadviseerd contact op te nemen met het RIVM of de GGD.*

## 4 Geraadpleegde bestuursorganen en wettelijke adviseurs

Onderdeel van de m.e.r.-procedure is dat het bevoegd gezag de betrokken bestuursorganen en de (wettelijke) adviseurs om advies vraagt over de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen milieueffectrapport (ProjectMER). Het gaat daarbij om adviseurs en bestuursorganen die vanwege het wettelijk voorschrift waarop het plan of besluit berust bij de voorbereiding hiervan moeten worden betrokken.

In totaal zijn er 6 reacties ontvangen. Twee ervan betreffen een melding dat de Notitie Reikwijdte en Detailniveau in goede orde is ontvangen en dat deze geen aanleiding geeft voor een reactie. De andere reacties betreffen of een inhoudelijke reactie of een verzoek nader betrokken te worden bij de verdere uitwerking. Deze reacties zijn hieronder opgenomen.

### 4.1 Waternet

Wij hebben de "Notitie Reikwijdte en Detailniveau milieueffectrapportage planuitwerking A7/A8 Amsterdam-Hoorn, versie 1.0" onlangs van u ontvangen. In dit stadium is het nog te vroeg om een inhoudelijke reactie vanuit Waternet te geven. In de Notitie staan voor Waternet de belangrijkste beoordelingskaders (Water, Klimaatadaptatie) vermeld welke volgens u uiteindelijk ook in de MER terugkomen. Dit is voor ons nu voldoende. Graag ontvangen wij verdere informatie omtrent dit project in de volgende fase van de planvoorbereiding.

#### **Reactie**

*Waterhuishouding en klimaatadaptatie vormen een belangrijk thema waar in de planuitwerking expliciet aandacht voor is. Uiteraard zult u gedurende de planuitwerking nader worden geïnformeerd en ook worden uitgenodigd om uw advies te geven.*

### 4.2 Gemeente Oostzaan

Het door de gemeente Oostzaan ingediende advies is gelijk aan de door haar ingediende zienswijze. Voor een reactie wordt daarom verwezen naar paragraaf 3.28.

#### 4.3 Gemeente Zaanstad

Het door de gemeente Zaanstad ingediende advies is gelijk aan de door haar ingediende zienswijze. Voor een reactie wordt daarom verwezen naar paragraaf 3.27.

#### 4.4 Provincie Noord-Holland

Graag maken wij van de door u geboden mogelijkheid gebruik u op grond van de Wet milieubeheer te adviseren over de reikwijdte en het detailniveau van het ProjectMER A7/A8 Amsterdam-Hoorn. Wij kunnen ons vinden in de notitie reikwijdte en detailniveau (NRD), zoals die nu voorligt. Het beoordelingskader biedt voldoende aanknopingspunten voor het MER. Wij constateren dat werelderfgoederen daar onderdeel van zijn, de beide natuurverbindingen zijn opgenomen en dat binnen het MER de noodzakelijke onderwerpen vanuit Natura 2000 en Natuurnetwerk Nederland (NNN) zijn geadresseerd. Bij het verder uitwerken van de maatregelen aan het hoofdwegennet die voortvloeien uit het voorkeursalternatief uit de Structuurvisie Corridor Amsterdam-Hoorn blijven wij graag betrokken.

**Reactie**

*Dank voor uw positieve reactie en uiteraard wordt net als in de voorgaande fase uw betrokkenheid en de samenwerking in de komende fase zeer op prijs gesteld.*

## 5 Advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage

De Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) adviseert, als onafhankelijke organisatie, over de inhoud van milieueffectrapporten. De Commissie m.e.r. heeft op 5 januari 2021 haar advies uitgebracht over de Notitie Reikwijdte en Detailniveau milieueffectrapportage planuitwerking A7/A8 Amsterdam-Hoorn.

Het advies van de Commissie m.e.r. is als bijlage bij deze Reactienota opgenomen, maar is ook digitaal in te zien op de site van de Commissie m.e.r.: <https://www.commissiemer.nl/adviezen/3521>

De Commissie m.e.r. heeft in haar advies aangegeven welke essentiële informatie naar haar oordeel in het MER moet worden meegenomen:

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

### **Reactie**

*Veel van de adviezen van de Commissie m.e.r. sluiten aan bij de voorgestelde aanpak van het ProjectMER of worden ook beschouwd als een zinvolle aanvulling. Deze worden ook overgenomen. Op een aantal onderdelen geeft het advies echter aanleiding om wat meer toelichting te geven op de aanpak. Hier wordt in de navolgende paragrafen nader op ingegaan.*

### **5.1 Toetsbare en zoveel mogelijk meetbare ambities en meekoppelkansen**

De Commissie m.e.r. beveelt ondermeer aan om het doelbereik te kwantificeren en de ambities uit de BOK (bestuursovereenkomst) te vertalen naar doelen en deze zo 'smart' mogelijk te maken. Dit betreft met name ook de ambitie om rekening te houden met - en waar mogelijk versterken van - landschappelijke en cultuurhistorische waarden.

## **Reactie**

*Dit advies sluit aan bij het eerder door de Commissie m.e.r. afgegeven tussentijds toetsingsadvies over het milieueffectrapport van 12 september 2019.*

*Waar mogelijk, wordt in het ProjectMER net als in het PlanMER gestreefd naar het gebruik van 'smart' te kwantificeren doelen. Echter is dit niet altijd mogelijk of kan ook prima worden volstaan met kwalitatief geformuleerde ambities. Op een aantal thema's is kwantificeren zonder meer mogelijk, denk hierbij aan de projectdoelstellingen op het gebied van verkeer (doelbereik). In de vorige fase is het voorkeursalternatief nadrukkelijk gemotiveerd en onderbouwd op basis van het behaalde doelbereik. Dit doelbereik geldt nog steeds als referentiekader. Het is daarom in deze fase ook niet nodig het doelbereik opnieuw te kwantificeren. Uiteraard wordt er op basis van een geactualiseerd verkeersmodel wel beoordeeld of en in welke mate er wordt afgeweken van dit doelbereik en wat de implicatie is wanneer dit een sterk negatieve afwijking betreft.*

*Ook als het gaat om milieuthema's waar wettelijke normen voor zijn geformuleerd is het kwantificeren van doelen en ambities een relatief overzichtelijk opgave, voor de rijksoverheid geldt als doel en ambitie dat er minimaal aan deze wettelijke normen worden voldaan en wanneer hier met de regionale bestuurders overeenstemming over is kan er mogelijk ook sprake zijn van een bovenwettelijke opgave. Vooralsnog is dit laatste niet aan de orde.*

*In andere gevallen is het kwantificeren van doelen en ambities niet zo eenvoudig. Destijds is als reactie op het tussentijds advies van de Commissie m.e.r. aangegeven dat - ten aanzien van de doelstelling aantrekkelijke leefomgeving - dit lastig is te vangen in een definitie omdat dit grotendeels ook een subjectief begrip is en ook sterk afhankelijk van schaal. Dit geldt eveneens voor het kwantificeren van de ambitie 'rekening te houden met - en waar mogelijk versterken van - landschappelijke en cultuurhistorische waarden'.*

*Uiteraard zijn er wel tools op basis waarvan kan worden beoordeeld of er wel of niet sprake is van een behoud of versterking van deze waarden. Zo is in de vorige fase met de HIA aangetoond dat de kernwaarden van de beide werelderfgoederen blijven behouden. Ook het MER is een degelijke tool waarmee inzichtelijk wordt gemaakt of en in welke mate er sprake is van behoud of een mogelijke versterking van de landschappelijke en cultuurhistorische waarden. Is er sprake van een negatief effect dan is er afhankelijk van de status van het gebied (of object) alsook de aard en omvang van het effect een opgave voor het project dit te mitigeren of te compenseren (al dan niet in samenwerking met betrokken bestuurlijke partners). Dit krijgt ook zijn uitwerking in een nader op te stellen 'Landschapsplan'.*

*Naar oordeel van het project wordt op deze wijze voldoende invulling gegeven aan het duiden van de doelstellingen en ambities.*

## **5.2 Integraal overzicht van de maatregelen en effecten**

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

**Reactie**

*De integrale aanpak heeft veel meerwaarde gehad, niet alleen de opgaven en maatregelen zijn in goede onderlinge samenhang beschouwd maar ook de effecten. Deze aanpak heeft ertoe geresulteerd dat er ook een afgewogen (en integraal) besluit kon worden genomen welke maatregelen meest effectief zouden kunnen worden ingezet om zo de bereikbaarheidsknelpunten in de corridor op te lossen.*

*De realiteit is echter ook dat de verdere planologische voorbereiding en realisatie is gedelegeerd aan de daartoe bevoegde overheden. Om dit in goede banen te leiden en om ook in de toekomst de samenhang en integraliteit te bewaken en te monitoren zijn hierover in de BOK heldere afspraken gemaakt. Deze afspraken zijn onder meer terug te vinden in Artikel 12: Governancestructuur van de BOK.*

*Ieder project is daarbij wel zelf verantwoordelijk voor het mitigeren en compenseren van effecten en het monitoren ervan. Uiteraard wordt de samenhang bewaakt en wordt in het ProjectMER ook specifiek aangegeven welke van deze projecten tot de autonome ontwikkeling worden gerekend en met welke van deze projecten rekening wordt gehouden als zijnde een 'raakvlakproject'. Voor het in beeld brengen van cumulatieve effecten wordt ook gebruikt gemaakt van de hiervoor geldende wettelijke spelregels.*

*Dus ja, een integrale blik, maar met een gedelegeerde verantwoordelijkheid ten aanzien van de planologische voorbereiding en realisatie van de projecten.*

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

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

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

**Reactie**

*Het onderzoek betreffende het openingsregime van de Coentunnel wordt opgenomen in het ProjectMER. De ontwikkelperspectieven voor onder andere de A10 en de andere rijkswegen rond Amsterdam wordt uitgevoerd binnen het Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid. Uiteraard vindt hier afstemming over plaats. Op basis van de verkeersanalyses uitgevoerd tijdens de MIRT-verkenning corridorstudie Amsterdam-Hoorn is zonder meer duidelijk geworden dat er een sterke relatie is tussen de A10 en A8. Kort samengevat, wanneer de doorstroming op de A10 verbeterd heeft dit direct ook een positief effect op de verkeersafwikkeling op de A8, andersom loopt de A8 direct vast wanneer de doorstroming op de A10 afneemt, met alle milieugevolgen van dien. Dit maakt ook dat het één niet buiten het ander kan worden beschouwd. Aangezien het verlagen van de snelheid op de A8 en de A10 geen onderdeel uitmaakt van de scope van het project A7/A8 wordt het effect hiervan ook niet in het ProjectMER meegenomen en*

*ligt deze opgave en afweging bij het Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid.*

### 5.3 Studiegebied

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

#### **Reactie**

*Het is correct dat in deze fase het studiegebied nog niet is gedefinieerd. Dit is zoals de Commissie m.e.r. ook stelt niet alleen afhankelijk van de aard en omvang van de ingreep aan de A7/A8 zelf maar ook van de (inpassings)maatregelen en 'meekoppelkansen' die in deze fase of nog niet zijn besloten (m.u.v. de natuurverbindingen) of nog niet zijn uitgewerkt. Dit alles kan effect hebben op de omvang van het studiegebied. In deze fase wordt ook nadrukkelijk gekeken welke ontwikkelingen en projecten als autonome ontwikkeling worden gezien en welke niet en waar er tussen projecten mogelijk sprake is van een overlap van studiegebied. In deze situaties wordt dan ook gekeken naar mogelijke cumulatie van effecten.*

### 5.4 Een analyse van de robuustheid van het project en de maatregelen

De Commissie m.e.r. adviseert om de robuustheid van de (mitigerende) maatregelen in beeld te brengen, bijvoorbeeld met behulp van scenario's voor de ontwikkelingen op het gebied van woningbouw en grootschalige energieopwekking. De Commissie m.e.r. vraagt daarbij concreet aandacht te besteden aan:

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

wat de consequenties (kunnen) zijn op (de milieueffecten van) de voorgenomen activiteit. Maak daarbij bijvoorbeeld gebruik van studies naar smart mobility en de recente scenariostudie van het KiM (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid).

### **Reactie**

- In de voorgaande fase is juist ook vanwege de door de Commissie m.e.r. genoemde onzekerheden expliciet ingegaan op de cumulatie van de diverse (nog onzekere) verkeerskundige en ruimtelijke ontwikkelingen en zijn er diverse gevoeligheidsanalyses uitgevoerd. Bekend is welke verkeerskundige effecten te verwachten zijn en of deze een positieve dan wel negatieve impact hebben op de (gecumuleerde) milieueffecten. Met deze onzekerheden is samen met de betrokken bestuurders rekening gehouden bij de afweging en de besluitvorming van het voorkeursalternatief. Bij de uitwerking wordt de besluitvorming omtrent deze plannen en projecten uiteraard nauwlettend in de gaten gehouden en wordt met de betreffende overheden ook afgestemd over de gevolgen. Zo wordt als onderdeel van het ProjectMER een 'robuustheidsanalyse' uitgevoerd waarin (kwalitatief) wordt beoordeeld welke impact genoemde ontwikkelingen op de robuustheid van het netwerk hebben. Uiteraard is het daarbij noodzaak goed te duiden wel ontwikkelingen en projecten tot de autonome ontwikkeling worden gerekend en welke niet. Daarnaast is er sprake van een 2-tal concreet uit te voeren gevoeligheidsanalyses te weten een gevoeligheidsanalyse naar het effect van de nieuwe wegverbinding A8-A9 en één naar het effect van de ruimtelijke ontwikkelingen in het kader van Haven-Stad Amsterdam.*
- Energieopwekking is geen expliciete opgave voor het project zelf. Wel is er sprake van diverse initiatieven waarbij wordt gekeken naar de mogelijkheden om rijksgronden in te zetten, u wordt hiervoor ook verwezen naar onder meer de brief van de minister van Economische Zaken en Klimaat van 30 oktober 'Programma's voor de opwek van duurzame energie op Rijksareaal'<sup>36</sup> en de site: <https://www.energieoprijksgrond.nl>. Een concrete pilot is 'Zon langs de A7' met een viertal aansluitingen langs de rijksweg A7 in Noord-Holland, te weten aansluitingen 10 (Wognum), 10a (Abbekerkerk), 11 (Medemblik) en 12 (Middenmeer). Bij de uitwerking van de 'Gebiedsgerichte Inpassingsvisie' naar een 'Landschapsplan' wordt gekeken of en op welke wijze eventueel kan worden geanticipeerd op een verdergaande toepassing, echter is er geen sprake van een actieve rol van het project om deze ontwikkelingen mogelijk te maken. Dit geldt eveneens voor initiatieven vanuit het RES. Het is ook daarom dat in het ProjectMER het effect van dergelijke maatregelen niet wordt meegenomen, behoudens dan de analyse of dergelijke initiatieven in de toekomst niet onmogelijk worden gemaakt.*
- Zoals aangegeven wordt in het 'Landschapsplan' rekenschap gegeven van dergelijke initiatieven, echter prevaleert een inpassing die recht doet aan de kenmerkende eigenschappen van de gebieden. Ten aanzien van laadstations de opmerking dat deze worden geconcentreerd op de verzorgingsplaatsen en dat wanneer er sprake is van een herinrichting van een verzorgingsplaats hier dan fysiek ook rekening mee wordt gehouden. Deze maken echter geen onderdeel uit van het ProjectMER.*

<sup>36</sup> kenmerk DGKE-WO / 20268071

- *Het is inderdaad correct dat SMART-Mobility in de toekomst effect heeft op onder ander het reizen en de modal split. Het is ook daarom dat hier in de voorgaande fase al expliciet rekening mee is gehouden en dat er verschillende scenario's en combipakketten zijn doorgerekend. De conclusie is ook helder, het lost de knelpunten op de A7 en A8 onvoldoende op.*
- *Voor de reactie op uw advies t.a.v. Covid-19 wordt u verwezen naar paragraaf 2.2.*

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

#### **Reactie**

*Dit onderzoek heeft al plaatsgevonden in het kader van de MIRT-verkenning corridorstudie Amsterdam-Hoorn. Alle maatregelen in combipakket 1 en 2 zijn 'no-regret' maatregelen waarvan de realisatie niet afhankelijk is van de wegaanpassing.*

## **5.5**

### **De (milieu)effecten van de maatregelen uit de eerder opgestelde landschappelijke inpassingsmaatregelen.**

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

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

#### **Reactie**

*De 'Gebiedsgerichte Inpassingsvisie' zoals deze in de vorige fase is opgesteld is gebaseerd op een samen met de regio in 2017 uitgevoerde 'Verkenning Ruimtelijke Kwaliteit' <sup>37</sup>. Deze verkenning had tot doel inzichtelijk te maken wat de bestaande ruimtelijke kwaliteit is en wat de potentiële (gewenste) kwaliteit zou kunnen zijn. Op*

<sup>37</sup> <https://www.corridoramsterdamhoorn.nl/bibliotheek/analytischefase+documenten/zeef+1+documenten/>

*basis hiervan zijn een aantal opgaven geformuleerd die leidend zijn voor de inpassing:*

- *Openheid behouden en waar mogelijk vergroten.*
- *Doorsneden structuren herstellen en versterken.*
- *Ecologische verbindingen tot stand brengen of verbeteren.*
- *Unesco-gebieden (Beemster en Stelling van Amsterdam) (meer) zichtbaar en beleefbaar maken vanaf de weg.*

*Met de 'Gebiedsgerichte Inpassingsvisie' is beoogd te komen tot een integrale ruimtelijke visie die verder kijkt dan alleen de inpassing van snelweg. Echter is in de Startbeslissing van 26 februari 2015, al wel duidelijk aangegeven:*

*"Alhoewel afzonderlijke oplossingen voor vraagstukken op het gebied van ruimtelijke ordening, natuurontwikkeling en recreatie geen onderdeel zijn van de verkenning heeft de minister wel aangegeven dat ze over ambities die niet rechtstreeks herleid kunnen worden tot de bereikbaarheidspoging – zogenaamde 'meekoppelkansen' -, afspraken met de regio wil maken met betrekking tot realisatie en financiering"*

*Dit project biedt inderdaad (meekoppel)kansen en een aantal zoals de natuurverbindingen Kalverpolder-Oostzanerveld (en Jagersveld, nabij Zaanstad) en Jisperveld-Oostzanerveld (via Ringvaart Wijdewormer, nabij Purmerend) zijn hiervan ook het concrete resultaat.*

*Het is ook daarom dat het advies van de Commissie m.e.r. om de maatregelen uit het Stoplichtenoverzicht te heroverwegen zeker wordt betrokken bij de verdere planvorming. Echter is de haalbaarheid van deze maatregelen daarbij nog steeds afhankelijk van het (financieel) draagvlak bij de bestuurlijke partners. Zoals in het Stoplichtenoverzicht al aangegeven willen betrokken partijen zich hier in deze fase alsnog voor inzetten. Het Stoplichtenoverzicht is daarom ook nog niet het sluitstuk.*

*Hierbij is onder meer de afspraak dat de maatregelen die met de kleuren blauw zijn opgenomen in bijlage 2 van de BOK nader door het project A7/A8 worden verkend in het kader van de besluitvorming over mitigerende en compenserende maatregelen. Indien op basis van de milieuonderzoeken blijkt dat er sprake is van wettelijke mitigatie en/of compensatie dan wordt bekeken of en welke van deze maatregelen hiervoor in aanmerking kunnen komen. Indien niet het geval dan zullen de regionale partijen nader bezien of zij deze maatregelen alsnog zelf willen uitvoeren of deze als 'meekoppelkansen' willen voorstellen.*

*Los hiervan gaat het project verder met het opstellen van een 'Landschapsplan' waarin uiteenzet wordt gezet welke maatregelen sowieso worden genomen om te komen tot een goede ruimtelijke inpassing en welke maatregelen volgen uit een wettelijke mitigatie en/of compensatieplicht. Dit 'Landschapsplan, borduurt voort op de verkregen inzichten en maatregelen uit de 'Gebiedsgerichte Inpassingsvisie'. Ook in het ProjectMER wordt expliciet gemaakt welke maatregelen tot de scope van het project worden gerekend (wat is standaard nodig voor een goede inpassing) en welke maatregelen aanvullend zijn, bijvoorbeeld op basis van de conclusies uit het ProjectMER. Hiermee wordt ook aangesloten bij het advies van de Commissie m.e.r. om in het ProjectMER duidelijk te maken of het gaat om een maatregel die binnen de projectscope past of om een meekoppelkans.*

## 5.6 Inzicht in de wijzigingen in de effecten op de gezondheid

De Commissie m.e.r. geeft terecht aan dat in de NRD staat dat geluid wordt beoordeeld aan de hand van de verandering van het aantal blootgestelde personen. De Commissie m.e.r. adviseert ook de effecten in beeld te brengen tot de gezondheidkundige advieswaarden van de World Health Organization (WHO). Doe dit ook voor de advieswaarden voor luchtkwaliteit.

Geef aan met welke maatregelen de geluidbelasting en luchtverontreiniging kunnen verminderen, mogelijk tot aan de gezondheidkundige advieswaarden van de WHO. Toets bij geluid - naast aan het aantal (ernstig) gehinderden en slaapgestoorden - ook of de geluidproductieplafonds (GPP's) niet worden overschreden. Mogelijk dat voor de toetsing van de gevolgen voor de externe veiligheid kan worden volstaan met een kwalitatief onderzoek, bijvoorbeeld door gebruik te maken van de jaarlijkse realisatiecijfers van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg en de toetsing aan de risicoplafonds van het Basisnet.

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

### **Reactie**

*Als onderdeel van de vorige fase is in het PlanMER al een 'Gezondheidseffectscreening' (GES) uitgevoerd. Waar in een MER de effecten normaliter worden afgezet tegen normen zoals deze in Nederland wettelijk zijn vastgesteld (en waar dus minimaal aan moet worden voldaan) wordt in een GES ook gekeken naar de situatie onder deze wettelijke normen. Het geeft echter geen inzicht in de absolute of feitelijke gezondheid van mensen. Alhoewel de methode dus geen absoluut oordeel geeft over de gezondheidsrisico's binnen een bepaald gebied, kan op basis van dit onderzoek in een vroegtijdig stadium wel worden gescreend of er gezondheidsknelpunten zijn te verwachten. Op basis van het uitgevoerde GES zijn deze niet geconstateerd. Overigens dient opgemerkt te worden dat er veel meer factoren van invloed zijn op de gezondheidsontwikkeling, denk hierbij aan andere schadelijke bronnen in de omgeving, erfelijke factoren, levensstijl etc.*

*In het ProjectMER wordt niet opnieuw een GES uitgevoerd, maar wordt wel aandacht gegeven aan het thema gezondheid. Het advies van de Commissie m.e.r. gebruik te maken van de MGR-indicator wordt nader afgewogen. Hierbij dient wel opgemerkt te worden dat er veel meer factoren van invloed zijn op de gezondheidsontwikkeling, denk hierbij aan andere schadelijke bronnen in de omgeving, erfelijke factoren, levensstijl etc. Voor wat betreft de MGR-indicator geldt overigens dat deze alleen ingaat op lucht en geluid en niet externe veiligheid. Hier speelt mee dat externe veiligheid doorgaans ook niet van invloed is op het thema gezondheid (risico's zijn veelal incidenteel van aard).*

*Tot slot, het advies van de Commissie m.e.r. om maatregelen te beschrijven die een gezonde leefomgeving kunnen bevorderen is feitelijk in de voorgaande fase al opgevolgd. Zo is er met de bestuurlijke partners al overeengekomen dat er nieuwe fietsroutes komen idem maatregelen om het autogebruik terug te dringen. Daarnaast dient ook opgemerkt te worden dat er door de rijksoverheid al veel beleid*

*is geïnitieerd gericht op een gezondere leefomgeving. Bijvoorbeeld om het wagenpark de komende jaren stiller en ook schoner te krijgen door het stimuleren van minder milieubelastende brandstoffen zoals waterstof en de verdere ontwikkeling van elektrische voertuigen. Gelet op het aantal aanbieders van geheel of gedeeltelijk elektrisch aangedreven voertuigen zijn we op de goede weg. Een totale omschakeling op duurzame voertuigen zal echter nog wel geruime tijd duren.*

*Uiteraard wordt in het ProjectMER nader onderzocht of er ook aanvullende maatregelen mogelijk zijn die een gezonde leefomgeving stimuleren. Hier ligt name ook een relatie met de maatregelen die in het kader van het 'Landschapsplan' worden uitgewerkt. Daarbij dient gedacht te worden aan vermindering van barrièrewerking maar ook het bevorderen van sociale veiligheid en het waar mogelijk vergroenen en verduurzamen van de leefomgeving.*

## Bijlage 1: Advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage