



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Nota van Antwoord

Beantwoording zienswijzen op het voornemen voor een Structuurvisie/PlanMER
MIRT-verkenning Corridorstudie Amsterdam - Hoorn

Datum	April 2018
Status	Definitief

Colofon

Versie	1.0
Opdrachtgever	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Auteur	Projectorganisatie Corridorstudie Amsterdam - Hoorn / Anteagroup

Inhoud

Colofon—2

Inhoud—3

1	Inleiding—5
1.1	Wat kunt u van deze nota verwachten?—6
1.2	Opzet van deze Nota van antwoord—6
2	Structuurvisie en Plan-m.e.r.—7
2.1	Startbeslissing—7
2.2	Plan-m.e.r. en Project-m.e.r.—7
2.3	Vervolg van de m.e.r.-procedure—8
3	Veel gestelde vragen en opmerkingen—10
3.1	Onderzoeksgebied is te beperkt—10
3.2	Niet alleen aandacht hebben voor meer wegen en asfalt—11
3.3	(meer aandacht nodig voor) Goede Ruimtelijke Ordening—11
3.4	Openbaar vervoer—12
3.5	Fiets—14
3.6	Gedragsverandering—15
3.7	Bereikbaarheid Waterland / N247—16
3.8	Verkeersveiligheid—17
3.9	Ruimtelijke kwaliteit / inpassing—17
3.10	Natuur—18
3.11	Luchtkwaliteit—19
3.12	Geluid—19
3.13	Waardedaling en compensatie—22
4	Individuele beantwoording zienswijzen—23
4.1	Zienswijze 1—23
4.2	Zienswijze 2 -Westfrieze bedrijvenvereniging—25
4.3	Zienswijze 3—28
4.4	Zienswijze 4—29
4.5	Zienswijze 5 - Gemeentebelangen Sociaal Oostzaan—30
4.6	Zienswijze 6—34
4.7	Zienswijze 7 - Vogelbeschermingswacht Zaanstreek—35
4.8	Zienswijze 8—37
4.9	Zienswijze 9—41
4.10	Zienswijze 10—42
4.11	Zienswijze 11—44
4.12	Zienswijze 12 - Amstel Shipping Amsterdam—49
4.13	Zienswijze 13—50
4.14	Zienswijze 14—52
4.15	Zienswijze 15 - Stichting Platform Keelbos—52
4.16	Zienswijze 16—53
4.17	Zienswijze 17 - Watersportbond—54
4.18	Zienswijze 18 - Fietsersbond Zaanstreek—54
4.19	Zienswijze 19 - Watersportbond—58
4.20	Zienswijze 20 - Belangenorganisatie Stop Geluidsoverlast A7 Grote Waal—58
4.21	Zienswijze 21—59
4.22	Zienswijze 22 - Gasunie Transport Services B.V.—63

4.23	Zienswijze 23—64
4.24	Zienswijze 24—64
4.25	Zienswijze 25—65
4.26	Zienswijze 26—65
4.27	Zienswijze 27—65
4.28	Zienswijze 28—67
4.29	Zienswijze 29—67
4.30	Zienswijze 30—73
4.31	Zienswijze 31—74
4.32	Zienswijze 32—74
4.33	Zienswijze 33—75
4.34	Zienswijze 34—76
4.35	Zienswijze 35—76
4.36	Zienswijze 36—77
4.37	Zienswijze 37 - Stichting Beemstergroen (mede namens Stichting Nekkerzoom)—77

1 Inleiding

Voor u ligt de Nota van Antwoord op de ontvangen reacties op het voornemen tot het opstellen van een Structuurvisie en PlanMER Corridor Amsterdam-Hoorn. Gedurende de periode van 16 mei tot en met 26 juni 2017 heeft het voornemen overeenkomstig de Algemene wet bestuursrecht ter inzage gelegen. Op 9, 10 en 11 mei 2017 hebben informatiebijeenkomsten plaatsgevonden om eenieder in de gelegenheid te stellen zich nader te laten informeren over het voornemen.

Gedurende de periode van 16 mei tot en met 26 juni 2017 kon door eenieder worden gereageerd op de inhoud van het voornemen.

Zienswijzen konden zowel schriftelijke, digitaal als mondeling worden ingediend. Schriftelijke zienswijzen konden worden geadresseerd aan: directie Participatie, o.v.v. Structuurvisie Corridor Amsterdam – Hoorn, Postbus 30316, 2500 GH Den Haag. Digitale zienswijzen konden worden ingediend via de site www.platformparticipatie.nl/corridoramsterdamhoorn. Bij het indienen van zienswijzen via de site konden insprekers middels invulvelden tevens aangeven of er naar hun oordeel:

- onjuistheden stonden vermeld in het voornemen;
- of dat er wellicht zaken of belangen over het hoofd waren gezien.

Tot slot bestond er de mogelijkheid om een mondelinge zienswijze te geven. Insprekers konden daartoe een afspraak maken via de directie Participatie van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, telefoon 070 456 89 99.

In totaal zijn 37 individuele zienswijzen ingediend. Van de 37 zienswijzen zijn er 28 afkomstig van particulieren, 7 van belangenorganisaties en 2 van bedrijven.

Tevens zijn de betrokken bestuursorganen en wettelijke adviseurs geraadpleegd over de reikwijdte en het detailniveau van het PlanMER. Het betreft achtereenvolgens:

- Provincie Noord-Holland
- Stadsregio Amsterdam
- Gemeente Amsterdam
- 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
- Ministerie van Binnenlandse Zaken, DG Wonen en Bouwen
- Ministerie van Economische Zaken, DG Bedrijfsleven en Innovatie

Van de betrokken bestuursorganen zijn geen reacties ontvangen.

1.1 Wat kunt u van deze nota verwachten?

In voorliggende Nota van Antwoord geeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat antwoord op de zienswijzen op het voornemen. Relevante punten uit deze nota worden verwerkt in de Structuurvisie en PlanMER en de daarbij behorende onderzoeken.

1.2 Opzet van deze Nota van antwoord

Alle ontvangen zienswijzen hebben van de directie Participatie van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een uniek nummer gekregen. Alle individuele zienswijzen en de reactie hierop zijn opgenomen in hoofdstuk 4. Hierbij correspondeert het nummer in de paragraaftitel met het nummer dat de indiener heeft verkregen van de directie Participatie. De zienswijzen zijn integraal overgenomen¹.

Aangezien een deel van de zienswijzen qua inhoud gelijkloënd is en sommigen (of een deel) een algemeen karakter hebben, is ervoor gekozen deze onder te brengen in een algemeen deel van de beantwoording.

In hoofdstuk 2 is een verkorte beschrijving opgenomen van de planprocedure. In hoofdstuk 3 vindt u het algemene deel van de beantwoording en in hoofdstuk 4 worden alle individuele zienswijzen beantwoord.

¹ Daar waar insprekers via de site een zienswijze hebben ingediend en ook gebruikt hebben gemaakt van de mogelijkheid om aan te geven of er a) mogelijk onjuistheden stonden vermeld in het voornemen of b) dat er wellicht zaken of belangen over het hoofd waren gezien, is dit expliciet aangegeven.

2 Structuurvisie en Plan-m.e.r.

2.1 Startbeslissing

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

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

Formeel is het bevoegd gezag, in dit geval de minister van Infrastructuur en Waterstaat, verantwoordelijk voor de m.e.r.-procedure en alle besluiten, adviesvragen en kennisgeving in deze procedure. De minister geeft raadpleging over reikwijdte en detailniveau vorm door deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) te delen met de wettelijke adviseurs en betrokken bestuursorganen.

2.2 Plan-m.e.r. en Project-m.e.r.

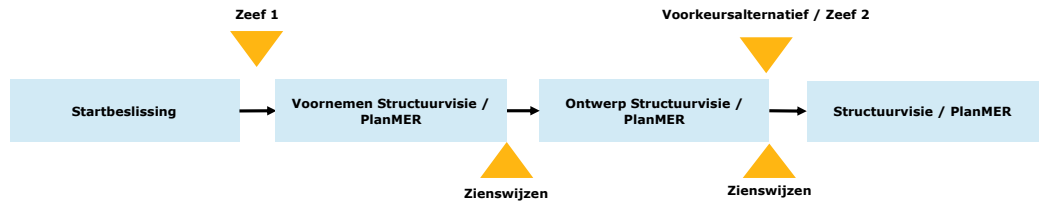
De m.e.r.-procedure kent een onderscheid in plan- en project-m.e.r.

Een plan-m.e.r. is gekoppeld aan een plan, zoals een Structuurvisie. Een project-m.e.r. is gekoppeld aan een concreet besluit, zoals een Tracébesluit.

Een structuurvisie, zoals deze in het kader van deze MIRT-verkenning wordt opgesteld is in het Besluit m.e.r.² genoemd als kader stellend plan voor m.e.r.(beoordelings)plichtige activiteiten. Daarom wordt eerst een PlanMER opgesteld. Vanwege de nabijheid van de Natura2000-gebieden Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske en Wormer- & Jisperveld is het noodzakelijk om een passende beoordeling op te stellen voor de Structuurvisie.

In het PlanMER worden de verschillende maatregelen op een strategisch niveau uitgewerkt en geanalyseerd op hun effecten. Het PlanMER dient ter onderbouwing van de afweging en locatie van activiteiten. Dit bepaalt in belangrijke mate ook het detailniveau van het PlanMER.

² Besluit van 4 juli 1994, houdende uitvoering van het hoofdstuk Milieu-effectrapportage van de Wet milieubeheer. Het Besluit m.e.r. omvat die activiteiten, plannen en besluiten ten aanzien waarvan het maken van een milieueffectrapport verplicht is of ten aanzien waarvan de artikelen 7.16 tot en met 7.19 van de wet moeten worden toegepast.



Figuur 2.1: Schematische voorstelling (Ontwerp) Structuurvisie / PlanMER

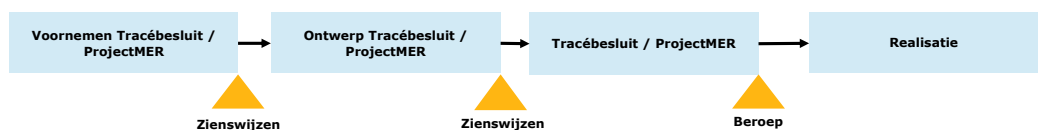
2.3 Vervolg van de m.e.r.-procedure

Na vrijgave door de minister van Infrastructuur en Waterstaat wordt het PlanMER samen met de Ontwerp Structuurvisie ter inzage gelegd. Eenieder kan in deze periode een reactie geven op het PlanMER en de Ontwerp Structuurvisie. De wijze waarop en wanneer een zienswijze kan worden ingediend wordt tijdig aangekondigd middels een publicatie in de Staatscourant, huis-aan-huis bladen en via de site van het project en de site van de directie Participatie.

Tevens worden de bij de NRD benaderde partijen aangeschreven voor een reactie op het PlanMER. In deze fase toetst ook de Commissie m.e.r. het PlanMER op volledigheid en juistheid. Alle reacties worden door het bevoegd gezag beantwoord en al dan niet meegenomen in de Structuurvisie.

Afhankelijk van het voorkeursalternatief wordt deze verder uitgewerkt in een Tracébesluit en/of in regionale planologische plannen. In het kader van een Tracébesluit zal wederom de procedure van de milieueffectrapportage doorlopen worden.

Deze procedure is dan gericht op het nemen van dat besluit. Het bij het Tracébesluit (of regionale plan) op te stellen project-MER zal zich, gedetailleerder dan in het PlanMER, richten op de milieueffecten van de in de structuurvisie beschreven voorkeursalternatief. De m.e.r.-procedure sluit namelijk qua detailniveau aan bij het detailniveau van het te nemen besluit. Een Tracébesluit of uitwerking in een regionaal plan kent een hoger detailniveau dan de Structuurvisie waar het PlanMER bij hoort dat in deze fase wordt opgesteld.



Figuur 2.2: Schematische voorstelling (Ontwerp) Tracébesluit / ProjectMER

Trechteren van maatregelen

Het doel van een MIRT-verkenning is om via een getrappt proces van 'trechteren' te komen tot een voorkeursalternatief. Dit proces komt tot stand op basis van een aantal 'zeven'. 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 afgevallen die niet binnen de scope van de studie behoren of die op belangrijke 'showstoppers' stuiten. De op de shortlist opgenomen maatregelen zijn vrij naar de Ladder van Verdaas ingedeeld in 'sectorale' maatregelpakketten, waarbij opnieuw ook een aantal maatregelen zijn afgevallen. Zowel de maatregelpakketten als de afgevallen maatregelen zijn 20 april 2017 bestuurlijk overeengekomen. Hiermee is zeef 1 afgesloten. Meer informatie over dit 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 jl. heeft bestuurlijke besluitvorming plaatsgevonden over deze combipakketten en heeft ook een nieuwe trechtering plaatsgevonden (zeef 1,5). De verkregen combipakketten worden in het PlanMER nader uitgewerkt, geanalyseerd en beoordeeld. Voor meer informatie over de inhoud van dit zeef 1,5 besluit wordt verwezen naar de site:

<https://www.corridoramsterdamhoorn.nl>

In de nu voorliggende fase wordt geleidelijk toegewerkt naar zeef 2 waarin de gezamenlijke bestuurders besluiten tot een voorkeursalternatief. Dit besluit voor een voorkeursalternatief wordt opgenomen in een (ontwerp) structuurvisie en vormt de basis voor de verdere juridische en planologische uitwerking. Onderdeel van de (Ontwerp) Structuurvisie zijn:

- Het PlanMER (dat zich richt op effecten op het gebied van milieu);
- Een passende beoordeling (een toets op significante negatieve effecten op Natura 2000-gebieden en als er negatieve effecten zijn hoe deze dan te mitigeren (verzachten) of te compenseren;
- Een MKBA (integraal overzicht van de maatschappelijke kosten en baten).

Meer informatie over de aanpak van een MIRT-verkenning is ook te vinden op de site:

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2011/04/04/handreiking-mirt-verkenning>

3 Veel gestelde vragen en opmerkingen

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

3.1 Onderzoeksgebied is te beperkt

Insprekers geven aan dat er te beperkt is gekeken naar alleen de corridor Amsterdam – Hoorn en dat er breder moet worden gekeken naar al de knelpunten ten noorden van Amsterdam.

Reactie

In 2011 is de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) gepubliceerd. Doel van de NMCA was het signaleren van trajecten waar de infrastructuur in 2020 en in 2028 naar verwachting niet toereikend is voor de bereikbaarheidsdoelstellingen. Uit de NMCA kwam naar voren dat er met name knelpunten zouden ontstaan op de A9 tussen Haarlem en Alkmaar en op de A8/A7 van Amsterdam via Purmerend naar Hoorn. In het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO-MIRT) najaar 2011 is vervolgens besloten dat Rijk en regio gezamenlijk een MIRT-onderzoek (MONA = MIRT-Onderzoek Noordkant Amsterdam, 2013) uitvoeren om meer zicht te krijgen op de knelpunten en mogelijke oplossingen, voor de periode na 2020.

Het in 2013 afgeronde MIRT-onderzoek Noordkant Amsterdam (MONA) bevestigde het beeld dat de wegen aan de noordkant van Amsterdam na 2020 te maken krijgen met een forse overschrijding van de reistijdnormen. Deze overschrijdingen gaan samen met een fors aantal voertuigverliesuren. Daarnaast is sprake van sterke variatie in de reistijden (onbetrouwbaarheid) en blijken verstoringen door incidenten te leiden tot een groot aantal voertuigverliesuren (gebrek aan robuustheid). In MONA is geconstateerd dat het bereikbaarheidsprobleem het grootst is aan de oostkant van het studiegebied, bij de A7 en de A8 (Muconsult, 2013).

Naar aanleiding van de uitkomsten van het onderzoek Noordkant Amsterdam (MONA) is afgesproken om voor de A9 tussen Alkmaar (knooppunt Kooimeerplein) en knooppunt Raasdorp een nieuw MIRT Onderzoek te starten; Bereikbaarheid Noordwestkant Amsterdam. Voor meer informatie over dit MIRT Onderzoek wordt u verwezen naar de site:

- <http://www.mirtnowa.nl>

Omdat de bereikbaarheidsproblemen aan de oostkant van het studiegebied het grootst waren heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu in 2015 besloten tot het opstarten van de MIRT-verkenning 'Corridor Amsterdam – Hoorn'. Zie voor de startbeslissing ook de site:

- <https://www.corridoramsterdamhoorn.nl/bibliotheek/startfase+documenten/default.aspx#folder=685844>

Het is dus niet zo dat er alleen is gekeken naar de A7 en A8. In het kader van MONA is breed gekeken naar de knelpunten op het totale hoofdwegennet ten noorden van Amsterdam.

In 2017 is er opnieuw een NMCA uitgevoerd. Hierin wordt opnieuw bevestigd dat de problemen op de A7 en A8 het grootste zijn. Voor de NMCA 2017 wordt u verwezen naar de site:

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

3.2 Niet alleen aandacht hebben voor meer wegen en asfalt

Veel insprekers geven aan dat er niet alleen moet worden gekeken naar investeringen in wegen / nieuw asfalt. Er moet ook worden gekeken naar andere wijzen van vervoer, zoals meer openbaar vervoer, fiets en gedragsverandering.

Reactie

De Corridorstudie Amsterdam-Hoorn gaat in op de bereikbaarheid in het gebied tussen Amsterdam en Hoorn. Daarbij wordt de bereikbaarheid expliciet gekoppeld aan de internationale concurrentiepositie van de regio en een aantrekkelijke woon- en leefomgeving. In overleg met de regio is besloten in de Corridorstudie een sectorale focus aan te brengen, namelijk de bereikbaarheid op de lange termijn waarborgen. Hierbij staat de vraag (de reiziger, de vervoerder) na 2020 centraal. Bij het verkennen van de oplossingen wordt echter geen sectorale aanpak gevolgd, er wordt met een brede blik gekeken naar divers mogelijke oplossingsrichtingen. Er wordt niet alleen gekeken naar het hoofdwegennet, maar ook naar het onderliggend wegennet, het OV, de fiets, ketenmobiliteit en gedragsverandering. Hiermee wordt ook aangesloten bij de aanpak die bekend staat als de Ladder (of Zevensprong) van Verdaas.

3.3 (meer aandacht nodig voor) Goede Ruimtelijke Ordening

Een groot aantal insprekers pleit voor het goed meenemen van alle ruimtelijke ontwikkelingen en het effect hiervan op de mobiliteit. Tevens doet een aantal insprekers suggesties voor het sturen van de mobiliteit middels een goede ruimtelijke ordening.

Reactie

*In deze MIRT-verkenning wordt op verschillende wijzen rekening gehouden met toekomstige woningbouwopgaven. In het rapport '**Ruimtelijke ontwikkelingsperspectieven en bereikbaarheid**' is gekeken naar de toekomstige ruimtelijke en economische ontwikkelingen in het studiegebied en de wijze waarop dit invloed heeft op het totale mobiliteitssysteem. Dit rapport is te vinden op de site van de MIRT-verkenning:*

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

In dit onderzoek is ook gekeken naar de toekomstige woningbouwcapaciteit en - behoefte. Het blijkt dat Noord-Holland een zeer gedifferentieerd beeld laat zien van de ontwikkeling in omvang en samenstelling van de bevolking. Daar waar het zuiden van de provincie sterk groeit, neemt deze groei af naar het noorden, tot aan krimp in de Kop van Noord-Holland. De uitkomsten van de provinciale prognose 2015-2040 laat een verdere verstedelijking van Amsterdam zien en de direct aangrenzende gemeenten en regio's. De bevolking van het corridorgebied concentreert zich vooral in het zuidelijke deel (Amsterdam en Zaanstad). Deze concentratie wordt versterkt doordat de bevolking in deze gebieden, harder groeit dan in de andere gemeenten in het corridorgebied. Overigens geldt dat de gehele bevolking in het studiegebied harder groeit of gaat groeien dan het landelijke

gemiddelde. De regio Amsterdam en Zaanstad is en blijft een belangrijke concentratie van wonen en werken.

Voor wat betreft de woningcapaciteit in Noord-Holland Noord overtreft deze vooralsnog de woningbehoefte. Er zal vooral frictie ontstaan in de gebieden in en rondom Amsterdam. Voor deze gemeenten is dan ook de grootste uitdaging om ervoor te zorgen dat zij wel kunnen voldoen aan de toekomstige woningbehoeften. Er is echter wel sprake van onzekerheden ten aanzien van de realisatie van bestaande plannen. Niet alle plannen zijn planologisch 'hard'. Het 'hard' maken van deze plannen is ook een prioriteit voor de provincie en de gemeenten. Voor meer informatie over de woningbehoefte en plancapaciteit wordt u verwezen naar de site:

- www.plancapaciteit.nl

Gezien het grote effect van Amsterdam op het wonen en werken in de regio levert dit een scheve woon-werk balans op. Mensen werken niet waar ze wonen. Om het vele forensenverkeer als gevolg van deze scheve woon-werk balans op de weg op te lossen wordt wel ingezet op het concentreren van wonen en werken rondom (OV) knooppunten. Deze ontwikkelingen worden in gang gezet in onder meer Hoorn, Purmerend en Zaanstad. Meer informatie hierover kunt u ook vinden op de sites:

- <http://www.poortvanhoorn.nl>
- <https://maak.zaanstad.nl>

In de verkeersmodellen wordt rekening gehouden met toekomstige woon- en economische ontwikkelingen middels het doorrekenen van een tweetal economische groeiscenario's zoals deze zijn opgesteld door het PBL (Planbureau voor de Leefomgeving) en het CPB (Centraal Planbureau):

- *Scenario Hoog combineert een relatief hoge bevolkingsgroei met een hoge economische groei van ongeveer 2% per jaar.*
- *In scenario Laag gaat een beperkte demografische ontwikkeling samen met een gematigde economische groei van ongeveer 1% per jaar.*

Voor meer informatie over de gebruikte scenario's wordt u verwezen naar de site:

- <http://www.wlo2015.nl>

De gebruikte verkeersmodellen worden 1 tot 2-jaarlijks geactualiseerd waarbij ook opnieuw wordt gekeken of de actuele woningbouwopgaven nog steeds passen binnen de onderscheiden economische groeiscenario's.

3.4 Openbaar vervoer

Insprekers zien het openbaar vervoer als een oplossing om de bereikbaarheid op de Corridor te verbeteren. Het doortrekken van de Noord-Zuidlijn naar Hoorn wordt meerdere malen genoemd, maar ook extra stops voor treinen, een intercity station in Purmerend en uitbreiding van busroutes worden genoemd. Ook wordt gesteld dat mensen eerder met het openbaar vervoer reizen als het beter geregeld is. Hier wordt gedacht aan meerdere stops voor treinen en bussen, uitbreiding van de infrastructuur voor openbaar vervoer, meer capaciteit op de lijn, aandacht voor de fiets als voor- en natransport en meer comfort voor de reiziger bieden.

Reactie

In de startbeslissing van februari 2015 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu opgenomen dat in deze MIRT-verkenning ook gekeken moet worden naar maatregelen in het OV-netwerk. Hierbij is het studiegebied afgebakend tot de volgende verbindingen: Hoornse lijn, Zaanse lijn en de snelbusverbinding tussen Amsterdam en Purmerend, Amsterdam en Waterland en Amsterdam en Zaanstad.

Op dit moment functioneert het R-net bus systeem in de regio goed. Er zijn voldoende snelle en frequente busverbindingen tussen Purmerend en Amsterdam en tussen overig Waterland en Amsterdam. Met het in gebruik nemen van de Noord-Zuid-lijn worden grote delen van Amsterdam (Zuid) ook nog beter bereikbaar vanuit de regio.

Over het doortrekken van de Noord-Zuidlijn wordt al langere tijd gediscussieerd. Hieruit is gebleken dat vooralsnog breed bestuurlijk draagvlak ontbreekt zodat, ook rekening houdende met de planhorizon van deze MIRT-verkenning (2030), deze maatregel niet in deze MIRT-verkenning is meegenomen. Het doortrekken in noordelijke richting vergt daarbij ook een zeer hoge investering en zal naar verwachting ook sterk gaan concurreren met het bestaande OV-systeem. Hierbij wordt tevens opgemerkt dat tussen Zaanstad en Amsterdam Noord nu wel de ZaanIJtangent wordt gerealiseerd, een vrije busbaan voor een snelle en betrouwbare R-net verbinding. Met haltes op loopafstand, comfortabele bussen en goede aansluitingen op ander openbaar vervoer, waaronder de Noord-Zuidlijn. De ZaanIJtangent is een initiatief van de gemeente Zaanstad, gemeente Amsterdam en de stadsregio Amsterdam. Met deze uitbreiding en rekening houdende met de constante investeringen in het optimaliseren van het bestaand bussysteem (o.a. vrije busbanen en OV in de voorrang) door de Vervoerregio zal dit netwerk ook nog lange tijd toe kunnen. Meer informatie over de ZaanIJtangent is te vinden op de site:

- <http://www.zaanijtangent.nl>.

Het rijden van extra treinen en het rijden met extra materieel (langere treinen en/of dubbeldekkers) is een zaak van de NS. Zij bepalen op basis van reizigersprognoses of het inzetten van extra capaciteit rendabel is. In deze MIRT-verkenning is samen met NS gezocht naar mogelijkheden om te bezien of de Hoornse Lijn meer dan nu kan worden ingezet om de bereikbaarheid in de corridor te verbeteren. De NS is van mening dat het traject tussen Zaandam en Hoorn en Hoorn-Kersenboogerd in de periode tot 2030 geen extra capaciteit vergt, anders dan de nu voorziene wijzigingen in de Dienstregeling 2018. Vanuit de regio Purmerend is onvoldoende reizigersaanbod om een IC stop aan te bieden richting Amsterdam CS. Er is naar de mening van NS ook onvoldoende vervoerwaarde in de periode tot 2030 om de halfuursdienst tussen Hoorn-Kersenboogerd en Zaandam uit te breiden tot eenmaal per kwartier.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft voor de langere termijn wel het initiatief genomen om samen met de verschillende landsdelen en vervoersector een OV Toekomstbeeld 2040 op te stellen. Het ministerie heeft de landsdelen gevraagd om input hiervoor te leveren door een regionaal OV toekomstbeeld te schetsen. Het Platform Bereikbaarheid Metropoolregio Amsterdam (PBMA) heeft dit opgepakt voor onder meer de provincie Noord-Holland en heeft hierbij eind juli 2016 het regionale ambitiebeeld opgesteld. Het Eindrapport is te downloaden via <http://www.metropoolregioamsterdam.nl/bereikbaarheid/mra-spoor/eindrapportage>. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft vervolgens samen met provincies, metropoolregio's, vervoerders en ProRail verder gewerkt aan een toekomstbeeld openbaar vervoer 2040. Dit toekomstbeeld geeft richting aan het beleid van de overheid en de uitvoering hiervan samen met partners. Samen met de betrokken partijen zal het Toekomstbeeld OV verder worden vormgegeven in een ontwikkelagenda waarmee meer zicht wordt geboden op maatregelen die op (middel)lange termijn genomen kunnen of moeten worden. Het doortrekken van de noord-zuidlijn naar bijvoorbeeld Zaanstad zou wellicht in dat langere termijn perspectief kunnen passen.

Voor meer informatie over het Toekomstbeeld OV wordt u verwezen naar:

- <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/openbaar-vervoer/inhoud/openbaar-vervoer-in-2040>.

3.5 Fiets

Insprekers vragen aandacht voor de fiets, en dan met name de aanpak van de fietsinfrastructuur, want die aanpak wordt volgens de insprekers op dit moment onvoldoende meegenomen in de planvorming. Met name wordt gewezen op voorrang geven aan maatregelen om fietsen te stimuleren.

Reactie

In de startbeslissing van februari 2015 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu opgenomen dat in deze MIRT-verkenning ook gekeken moet worden naar fietsmaatregelen. Hierbij is het studiegebied afgebakend tot de bestaande en geplande (snel)fietspaden tussen Purmerend, Zaanstad en Amsterdam-Noord – bijvoorbeeld de geplande Dam tot Damfietsroute van het Zaanse centrum naar het pontveer over het IJ.

In het kader van deze MIRT-verkenning wordt uitgebreid onderzoek gedaan naar fietsmaatregelen. Hierbij wordt wel opgemerkt dat er vanuit de doelstelling van het project sec wordt gekeken naar het effect hiervan op het terugdringen van het gemotoriseerd woon-werk verkeer tijdens de spits. Recreatief fietsverkeer valt hiermee ook buiten de scope van deze MIRT-verkenning. De in het kader van deze MIRT-verkenning onderzochte maatregelen worden afgestemd met de vervoerregio Amsterdam. De vervoerregio Amsterdam is een samenwerking van vijftien gemeenten die zich inzetten voor een optimale bereikbaarheid van de Amsterdamse regio. Voor meer informatie over de fietsmaatregelen van de vervoerregio Amsterdam wordt u verwezen naar de site:

- <https://vervoerregio.nl/pagina/20151219-fiets>

Er is qua maatregelen onderscheid te maken in fietsinfra, fietsstimulering en ketenmobiliteit. Bij dat laatste moet gedacht worden aan goede fietsvoorzieningen bij OV haltes en stations. Ook is fietsbereikbaarheid van NS stations en OV-haltes belangrijk. Een inventarisatie heeft evenwel opgeleverd dat er op dit vlak niet veel knelpunten zijn. In het kader van gedragsverandering, zie ook de volgende paragraaf, wordt verder ingezet op stimuleringsmaatregelen voor de fiets.

Het scala aan fietsmaatregelen dat nu wordt voorbereid, is ook in nauw overleg met de Fietsersbond doorgesproken. Er wordt een forse kwaliteitsimpuls voorgesteld met betrekking tot de fietsroute Hoorn-Purmerend en Purmerend-Zaanstad. Het gaat daarbij om de fietsroute Zaandam-Purmerend uit te werken op het kwaliteitsniveau van een snelfietsroute en de fietsroute Purmerend-Hoorn uit te werken op het kwaliteitsniveau van een regionale fietsroute.

Hoorn-Purmerend

Op basis van fietstelcijfers, CBS woon-werk en scholierengegevens en ervaringscijfers met het gebruik van onlangs in Nederland aangelegde (snel)fietsroutes is de conclusie getrokken dat het potentiële fietsgebruik op de route tussen Hoorn en Purmerend (en vice versa) niet voldoende is om de bestaande fietsroute op te waarderen naar het niveau van een snelfietsroute. Wel is er aanleiding om zodanige verbeteringen in de route tussen beide kernen aan te

brengen dat deze overeenkomstig de uitgangspunten van de Provincie Noord-Holland en de Vervoerregio kan worden aangemerkt als een regionale fietsroute.

De bedoelde route, waar de kwaliteitsverbeteringen zijn voorzien, loopt via de Oostdijk van Purmerend via de smalle dijk naar Oosthuizen waar de fietser op de rijbaan moet fietsen. Net ten zuiden van Oosthuizen liggen rode fietssuggestiestroken. Vanaf Oosthuizen loopt de fietsroute via de parallelweg van de N247 via smalle fietssuggestie stroken richting Scharwoude. Halverwege gaat de route over in een fietspad met wisselende kwaliteit. Bij Scharwoude zit het grootste knelpunt op de route, namelijk een fietstunnel waarbij omgefietst moet worden om van/naar Hoorn te gaan. De route naar Hoorn loopt vervolgens over een rustige straat (op de rijbaan) en grotendeels via fietspaden. Op basis van het huidige fietsgebruik is in Hoorn gekozen voor het tracé via de Venneweg.

Purmerend-Zaanstad.

Op dezelfde wijze als hiervoor beschreven is geconcludeerd om de bestaande fietsroute naar het niveau van een snelfietsroute op te waarderen. Zowel op basis van het huidige fietsgebruik als ook het potentiële gebruik. Op de fietsrelatie Zaandam-Purmerend is berekend dat hier dagelijks zo'n 1 200 tot 1700 fietsverplaatsingen gemaakt worden. Samen met fietsstimulering zal dit kunnen leiden tot 3% minder autogebruik. De route komt grotendeels overeen met de Zuiderweg. Gezien het profiel van de Zuiderweg zal een fietsstraat vanuit verkeersveiligheidsoogpunt niet inpasbaar zijn maar wel fietsstroken (rood asfalt) van 1,50 meter breed.

Bij het uitwerken van deze fietsmaatregelen is zoveel mogelijk rekening gehouden / aangesloten bij de volgende reeds lopende projecten:

- Purmerend: aanleggen fietspad Neckerstraat en de wens om naast de Sluisbrug een nieuwe fietsbrug te realiseren. Overige projecten in de omgeving (zoals Hoornsebrug, Hoornselaan en fietspad Noord-Hollandskanaal tussen Melkwegbrug en Sluisbrug) zijn vooralsnog minder relevant.*
- Provincie Noord-Holland: vervanging brug N509 bij Oosthuizen in de zomer van 2017 (met nieuwe fietsvoorzieningen).*
- HHNK: het onlangs opgeknapte en mogelijk in de toekomst verder te verbeteren fietspad Otterbos, langs Hoornselijn tussen A7 en stationsstraat Oostzaan*
- Zaanstad: toekomstige aanleg fietspad ZMC-zuid tussen Heijermansstraat en Hoogaarslaan*

3.6 Gedragsverandering

Insprekers vragen aandacht voor technologische ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn op ons mobiliteitsgedrag.

Reactie

Technologische ontwikkelingen kunnen een bijdrage leveren aan een betere bereikbaarheid.

Het uitgangspunt binnen deze verkenning is om gebruik te maken van best practices op het gebied van mobiliteitsmanagement en innovatieve ontwikkelingen. Dit betekent dat in deze MIRT-verkenning geen pilots van nieuwe innovatieve ontwikkelingen worden toegepast maar dat gebruik wordt gemaakt van innovaties die in het kader van andere programma's worden ontwikkeld en die veelal ook landelijk worden geïmplementeerd.

Er worden mobiliteitsmanagementmaatregelen voor de korte en lange termijn voorgesteld. Dit zijn maatregelen die specifiek op deze corridor een bijdrage zouden kunnen leveren aan het verbeteren van de bereikbaarheid. Met bijvoorbeeld stimuleringsmaatregelen voor de fiets, verbeterde reisinformatie of een werkgeversaanpak wordt ingezet op minder of anders reizen.

3.7 Bereikbaarheid Waterland / N247

Veel insprekers doen voorstellen om de N247 aan te passen zodat de doorstroming verbetert.

Reactie

Met de aanpassingen aan het hoofdwegennet, wordt er ook naar gestreefd meer verkeer van het onderliggend wegennet naar het hoofdwegennet te verplaatsen. Dus meer verkeer via een verbeterde en snellere route over de A7 en A8 en hiermee dus minder sluipverkeer vanuit Hoorn via de N247. De verkeersanalyses zoals de worden uitgevoerd in het kader van de Structuurvisie/PlanMER moeten hier meer duidelijkheid in geven.

Het verbeteren van de doorstroming op de N247 zelf staat centraal in een afzonderlijke studie 'Bereikbaarheid Waterland'. Dit is een gezamenlijk initiatief van de gemeente Edam-Volendam, Purmerend, Waterland, het stadsdeel Amsterdam-Noord, de stadsregio Amsterdam en de provincie Noord-Holland. Meer informatie over de studie 'Bereikbaarheid Waterland' is te vinden op de site:

- https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Projecten_verkeer_en_vervoer/N235_N247_Bereikbaarheid_Waterland.

Veel insprekers pleiten ook voor een tunnel onder Broek in Waterland. In 2015 is middels een burgerinitiatief een ondergrondse variant ingediend als alternatief voor een bovengrondse doorgang door het dorp. In 2016 heeft de provincie Noord-Holland besloten dit voorstel verder uit te werken. Deze uitwerking vindt plaats in het kader van de studie "Bereikbaarheid Waterland". Zie voor meer informatie ook:

- https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Projecten_verkeer_en_vervoer/N235_N247_Bereikbaarheid_Waterland/Broek_in_Waterland.

Verder loopt onder de verantwoordelijkheid van de Vervoersregio Amsterdam het project KANS dat als doel heeft om de aansluiting (S116) van de N247 op de A10 te optimaliseren. Het project bevindt zich in het begin van de planstudiefase. Meer informatie is te vinden op de site:

- <https://vervoerregio.nl/pagina/20170925-knooppunt-a10n247s116-kans>.

Aangezien genoemde maatregelen reeds in studie zijn worden deze aanvullend niet nog een keer onderzocht in het kader van deze MIRT-verkenning. Uiteraard wordt wel rekening gehouden met de effecten die deze maatregelen hebben op de maatregelen die worden onderzocht in deze MIRT-verkenning en vice versa.

3.8 Verkeersveiligheid

Insprekers geven aan dat de verkeersveiligheid onvoldoende is meegenomen in de Corridorstudie.

Reactie

Als het gaat om veiligheid zijn er een tweetal aspecten van belang:

- *Verkeersveiligheid van het ontwerp*
- *Verkeersveiligheid in het netwerk*

Voor wat betreft de 1^e geldt dat het ontwerp moet voldoen aan de vigerende ontwerprichtlijnen. Afwijken is in gevallen mogelijk, maar dit dient goed gemotiveerd te worden. Dit kan bijvoorbeeld spelen in gevallen waar er sprake is van bijzondere omgevingswaarden of specifieke dwangpunten. Het afwijken van de richtlijnen mag echter niet tot gevolg hebben dat dit ten koste gaat van de verkeersveiligheid zodat dit in het merendeel van de gevallen ook gepaard gaat met aanvullende – mitigerende - maatregelen. Hierbij kunt u denken aan (plaatselijke) snelheidsverlaging of het plaatsen van bochtschilden of andere vormen van wegbegeleiding in bijvoorbeeld krappe bochten. Of er sprake is van een voldoende veilig ontwerp en mitigerende maatregelen moet ook blijken uit een verkeersveiligheidsanalyse die in het kader van het PlanMER wordt uitgevoerd. In de vervolgfase, de planstudiefase, is zelfs voorgeschreven dat er sprake moet zijn van een verkeersveiligheidsaudit uitgevoerd door een hiervoor speciaal gecertificeerd bureau. Dit alles moet garanderen dat er sprake is van een voldoende veilig wegontwerp.

Daarnaast kunnen de voorgestelde aanpassingen - zoals het verbreden van de A7 en A8 - gevolgen hebben voor de verkeersveiligheid in een breder netwerk. Dit omdat verkeersstromen als gevolg van de wegaanpassingen wijzigen. Het is ook daarom dat in het PlanMER expliciet wordt gekeken naar de wijziging van de verkeersstromen in het bijzonder ook het onderliggende wegennet; waar wordt het drukker of rustiger en wat betekent dit dan voor de verkeersveiligheid. Door de files op de A7 en A8 op te lossen moet dit ook leiden tot minder sluipverkeer op het onderliggende wegennet en dus ook tot veiligere wegen. Op de wegen waar het drukker wordt zal met de betreffende wegbeheerder moeten worden gekeken of dit ook daadwerkelijk leidt tot knelpunten en zo ja, welke maatregelen in de redelijkheid noodzakelijk zijn.

3.9 Ruimtelijke kwaliteit / inpassing

Insprekers benadrukken dat bij de ontwikkeling van infrastructuur nadrukkelijk aandacht moet zijn voor het behoud en waar mogelijk versterken van de ruimtelijke kwaliteit waaronder inbegrepen (onder)doorgangen voor bijvoorbeeld recreatie(vaart), maar ook cultuurhistorie.

Reactie

In het startdocument is als hoofdoelstelling van de MIRT-verkenning het volgende opgenomen:

Het verbeteren van de bereikbaarheid in de corridor Amsterdam-Hoorn om daarmee een bijdrage te leveren aan de ambities van rijk en regio, zoals het versterken van de economische concurrentiepositie en het zorgen voor een aantrekkelijke leefomgeving

Daarbij geldt als ambitie:

*Rekening houden met – en waar mogelijk versterken van –
landschappelijke, natuurlijke en cultuurhistorische waarden.*

*De wijze waarop dit kan worden vormgegeven wordt opgenomen in een
Inpassingsvisie die een bijlage vormt van de Structuurvisie. De Inpassingsvisie
beschrijft niet alleen de bestaande ruimtelijke, landschappelijke en
cultuurhistorische waarden maar ook de wijze waarop met een goede inpassing kan
worden voldaan aan genoemde ambitie. Bij het opstellen van deze Inpassingsvisie
werken de betrokken overheden nauw samen.*

*Uitgangspunt is dat alle bestaande (onder)doorgangen gehandhaafd blijven, dus ook
de onderdoorgangen voor de kleine recreatievaart.*

*Doorsneden cultuurhistorische verbindingen worden onderzocht waarbij het niet
alleen gaat om de inpassing van bestaande cultuurhistorische lijnen, maar ook om
het mogelijke herstel van eerdere doorsneden cultuurhistorische lijnen.*

*Maatregelen die de ruimtelijke kwaliteit kunnen versterken, waaronder ook de
mogelijkheid voor het uitbreiden van het aantal (onder)doorgangen, gelden als
meekoppelkans. Bij de besluitvorming over het voorkeursalternatief (zeef 2) wordt
hier over besloten.*

3.10 Natuur

Veel insprekers maken zich grote zorgen over de aantasting van bestaande
(beschermd) natuurgebieden en (beschermd) soorten door de verbreding van
wegen en de toename van het (auto)verkeer

Reactie

*Alhoewel ernaar wordt gestreefd effecten – in het bijzonder ruimtebeslag - tot een
minimum te beperken, zijn gevolgen op natuur niet uit te sluiten. Het betreft dan
met name verstoring van natuurwaarden door geluid, licht en stikstofdepositie. Het
is ook daarom dat er in deze fase in het PlanMER en het ProjectMER in de volgende
fase, uitgebreid naar deze effecten op natuur wordt gekeken en 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 beschermd soorten. Ten behoeve van de Natura 2000-gebieden wordt een
passende beoordeling opgesteld.*

*Voor zover er sprake is van de doorsnijding van vastgestelde ecologische
verbindingzones worden hiervoor passende ecologische voorzieningen getroffen.
Samen met de betrokken overheden wordt ook gekeken naar mogelijkheden om
natuurwaarden en ecologische verbindingen te versterken, dit overeenkomstig de in
de startbeslissing opgenomen ambitie:*

*Rekening houden met – en waar mogelijk versterken van –
landschappelijke, natuurlijke en cultuurhistorische waarden.*

*We spreken dan van meekoppelkansen. Bij de besluitvorming over het
voorkeursalternatief (zeef 2) wordt hier over besloten.*

3.11 Luchtkwaliteit

Veel insprekers maken zich zorgen over de luchtkwaliteit in het bijzonder de Zaanstreek en Oostzaan.

Reactie

In het PlanMER worden de effecten van de verschillende maatregelpakketten met elkaar vergeleken. Ten behoeve van deze vergelijking worden in het PlanMER de toe- en afname van de concentraties van fijn stof³ (PM10 en PM2,5) en NO2 bij de verschillende maatregelen in kaart gebracht. De toe- en afnames worden middels rekenpunten langs de maatgevende wegvakken berekend. Met het onderzoek wordt aangesloten op de wet- en regelgeving rondom luchtkwaliteit.

3.12 Geluid

Veel insprekers maken zich zorgen over de (toenemende) geluidsoverlast van de A7 en de cumulatie van geluid.

Reactie

De beschrijving van de effecten op geluid wordt in belangrijke mate bepaald door de Wet Milieubeheer (en voor het onderliggend wegennet door de Wet geluidhinder).

Vanaf 1 juli 2012 gelden voor de bestaande tracédelen van de A7 en A8 zogenoemde geluidproductieplafonds (GPP's). De vastgestelde GPP's gelden als maximale geluidproductie die in de toekomst mag optreden. Indien er sprake dreigt te zijn van een overschrijding van deze GPP's, bijvoorbeeld ten gevolge van een toename van verkeer door een wegverbreding, wordt onderzocht welke geluidbeperkende maatregelen in aanmerking komen om de GPP's na te kunnen leven. Deze maatregelen kunnen onder meer worden opgenomen in een (Ontwerp) Tracébesluit⁴. Bij geluidbeperkende maatregelen moet u denken aan stillere wegdekken, geluidsschermen of een combinatie hiervan. Het kan echter voorkomen dat geen of onvoldoende geluidbeperkende maatregelen in aanmerking komen om de GPP's na te leven, bijvoorbeeld omdat dit niet doelmatig is. Indien dat het geval is wordt dit nauwkeurig gemotiveerd en zal worden bepaald of gevelisolatie noodzakelijk is. Voor meer informatie over de wijze waarop de geluidsonderzoeken worden uitgevoerd wordt u verwezen naar de site:

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

De geluidberekeningen in het PlanMER zullen zich richten op het in kaart brengen van de verschillen in tussen de toekomstige situaties met het project (diverse alternatieven en varianten) en de toekomstige situatie dat er niets wordt gedaan aan de weg. Er wordt in deze fase nog geen onderzoek gedaan naar de GPP's. In het PlanMER wordt gekeken naar de verandering van bijvoorbeeld het akoestisch ruimtebeslag en aantallen geluidbelaste woningen / gehinderden en overige geluidsgevoelige bestemmingen. Hierbij wordt nog geen rekening gehouden met het effect van eventuele geluidbeperkende maatregelen, wel wordt er een indicatie gegeven of, en zo ja welke, geluidbeperkende voorzieningen nodig zijn om aan de geluidnormen te kunnen voldoen.

³ Voor ultrafijnstof geldt (nog) geen wettelijke milieunorm.

⁴ Als er geen project is (anders dan de situatie waarbij er sprake is een Tracébesluit), kan er enkel een besluit tot een wijziging van het GPP op grond van Hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer worden genomen.

In de volgende fase, bij het opstellen van een (Ontwerp)Tracébesluit / ProjectMER wordt meer gedetailleerd onderzoek gedaan naar de GPP's en de belastingen op de gevels. Uit dit onderzoek volgen dan ook de minimaal wettelijk noodzakelijke maatregelen.

Cumulatie (samenloop van geluidsbelastingen)

In het Plan-MER wordt ook voor het hele onderzoeksgebied onderzoek gedaan naar cumulatie van geluid. Het totale geluidsniveau kan namelijk hoger zijn dan alleen de geluidsbelasting die de rijksweg veroorzaakt. In het PlanMER wordt alleen het geluid van wegverkeerslawaaï en van spoorweglawaaï gecumuleerd binnen de eigen bronsoort en wordt er ook een cumulatie van wegverkeerslawaaï met spoorweglawaaï berekend. Van mogelijk andere geluidbronnen, zoals industrieterreinen en luchthavens, wordt melding gemaakt. Aangezien deze geluidbronnen niet zullen wijzigen als gevolg van de in deze MIRT-verkenning onderzochte alternatieven en varianten worden deze ook niet in de vergelijking betrokken.

Als in een volgende fase een (Ontwerp) Tracébesluit/Project-MER wordt opgesteld, zal er zo nodig ook onderzoek naar cumulatie van geluid worden gedaan, volgens de voorschriften van de Wet milieubeheer. In dat onderzoek wordt geluid van de volgende bronnen meegenomen, voor zover relevant: (andere) wegen en spoorwegen, zogenaamde 'gezoneerde' industrieterreinen (dat zijn de grotere industrieterreinen), luchthavens en scheepvaart. Het onderzoek wordt in die fase niet gedaan voor het hele onderzoeksgebied, maar enkel voor de geluidsgevoelige objecten waar de geluidsbelasting toeneemt door het project.

In de fase van het (Ontwerp) Tracébesluit / Project-MER ziet het onderzoek naar cumulatie van geluid er op hoofdlijnen als volgt uit:

Als er sprake is van geluidsbelastingen van twee of meer Rijkswegen, dan moet altijd het totale ('gecumuleerde') geluid van alle Rijkswegen aan de wettelijke normen worden getoetst. Als het gaat om het geluid van andere bronnen dan de Rijksweg, bijvoorbeeld een gemeentelijke of provinciale weg, een spoorweg of een industrieterrein, is het niet altijd nodig om cumulatie van geluidsbronnen te beoordelen. Uit de Wet milieubeheer volgt daarom een getrappt beoordelingsmodel. Dit beoordelingsmodel bestaat uit de volgende stappen:

1. Beoordeling geluid van de Rijksweg

Eerst wordt het (toekomstige) geluidniveau van alleen de Rijkswegen beoordeeld. Als dit geluidniveau niet boven de voorkeerswaarde (50 dB) komt of toeneemt ten opzichte van het huidige geluidniveau (toetswaarde) hoeft niet meer naar de cumulatie met andere geluidsbronnen te worden gekeken. De geluidssituatie verslechtert dan immers niet als gevolg van het project dan wel voldoet aan de voorkeerswaarde bij een nieuwe weg. Als het toekomstige geluid van de Rijkswegen wel hoger is dan de toetswaarde, ook na het treffen van maatregelen, wordt eerst onderzocht of geluidsmaatregelen zoals een stiller wegdek en/of een geluidsscherm of -wal doelmatig zijn. Als het mogelijk is om daarmee de toekomstige overschrijding van de toetswaarde te voorkomen, hoeft ook niet meer naar de cumulatie met andere geluidsbronnen te worden gekeken. Pas als het niet mogelijk is om de overschrijding van de toetswaarde met een doelmatige maatregel te voorkomen, moet bekeken worden of er sprake is van mogelijke cumulatie met andere geluidsbronnen.

2. Inventarisatie mogelijke andere bronnen

In de regelgeving is afgebakend voor welke bronnen geldt dat deze in een eventueel 'cumulatieonderzoek' moeten worden meegenomen. Dit zijn:(andere) wegen, spoorwegen, zogenaamde 'gezoneerde' industrieterreinen (dat zijn de grotere industrieterreinen) en luchthavens. Daarnaast wordt ook onderzoek gedaan naar de scheepvaart. Er moet dus eerst worden nagegaan of de woning of het andere geluidsgevoelig object wel binnen de invloedssfeer van één of meer van deze bronnen ligt. Als dat niet het geval is, is een onderzoek naar cumulatie niet aan de orde.

3. Bepaling geluidsniveau andere bronnen

Behalve een verslechtering van de geluidssituatie als gevolg van de Rijksweg(en) moet er ook sprake zijn van een geluidsniveau van één of meer genoemde andere bronnen dat boven de voorkeurswaarde ligt. Als dit niet het geval is, is een onderzoek naar cumulatie niet aan de orde. De bijdrage van de andere bronnen is dan zo klein, dat de wetgever ervan uit is gegaan dat deze niet tot een onacceptabele toename van het totale geluid leidt.

4. Berekening en beoordeling totale ('cumulatieve') geluidsniveau

Als er wel sprake is van één of meer geluidsniveaus van andere bronnen boven de voorkeurswaarde, dan moet het cumulatieve (opgetelde) geluidsniveau van de Rijkswegen en de betreffende andere bron(nen) worden berekend en beoordeeld. Het gecumuleerde geluidsniveau wordt vervolgens op aanvaardbaarheid beoordeeld. Als gezegd is er geen wettelijke norm voor cumulatieve geluidsniveaus, aangezien de omstandigheden per geval sterk kunnen verschillen (aantal bronnen, hoogte van de verschillende geluidsniveaus, aantal geluidbelaste en geluidluwe gevels, enz.). De beoordeling zal dus ook per geval moeten worden gemaakt.

5. Bepaling noodzaak extra of andere maatregel(en)

Afhankelijk van de beoordeling van het totale niveau in het kader van het Tracébesluit, en van het overleg met de beheerders van de betreffende andere bronnen, wordt besloten of er extra en/of andere geluidsmaatregelen moeten worden getroffen om het totale geluidsniveau te beperken.

6. Bepaling aard extra of andere maatregel(en)

Als wordt besloten dat een extra maatregel wenselijk is, bestaan daarvoor verschillende mogelijkheden:

- 1. een extra (bovendoelmatige) maatregel aan de rijksweg;*
- 2. een extra maatregel aan één van de andere bronnen;*
- 3. een maatregel aan één van de andere bronnen in plaats van een (doelmatige) maatregel aan de Rijksweg.*

Welke maatregel wordt gekozen is afhankelijk van de situatie. Wanneer de Rijkswegen de dominerende bron zijn, ligt het bijvoorbeeld eerder voor de hand om daaraan een extra maatregel te treffen dan aan een van de andere bronnen. Wanneer een andere bron maatgevend is voor het totale niveau, zou het kunnen zijn dat het gunstiger is om juist daar een maatregel aan te treffen, en in plaats daarvan de toename van het geluid van de Rijksweg(en) te accepteren. Een maatwerk aanpak is nodig om per locatie de optimale maatregel te bepalen. Voordat een maatregel aan een andere bron kan worden getroffen, moet daarover natuurlijk wel overleg plaatsvinden met de beheerder van die bron, en deze moet ook instemmen met het treffen van zo'n maatregel. Daarom schrijft de wet eveneens voor dat dit overleg moet plaatsvinden, en dat een verslag van dat overleg aan het akoestisch onderzoek moet worden toegevoegd.

3.13 Waardedaling en compensatie

Veel insprekers zijn van mening dat zij als gevolg van de mogelijke wegaanpassingen op verschillende wijzen nadeel en (schaduw)schade ervaren.

Reactie

De overheid neemt binnen haar taakuitoefening veel maatregelen en besluiten die in het algemene belang en rechtmatig genomen zijn. Burgers en bedrijven kunnen nadeel ondervinden door dit optreden van de overheid. In sommige situaties hebben zij recht op een tegemoetkoming in de schade. Zo kan de wijzingen van nieuwe infrastructuur leiden tot omzetverlies voor bedrijven, waardedaling van een woning of omrijdschade. Die schade komt in principe voor rekening van de benadeelde. Alleen in de uitzonderlijke situatie dat een bedrijf of burger onevenredig wordt getroffen, heeft hij mogelijk recht op een tegemoetkoming in de schade.

Schaduwsschade wil zeggen, schade die niet zozeer het gevolg is van het gestelde besluit (zoals een Tracébesluit), maar schade als gevolg van de omstandigheid dat het eventueel rechtskracht krijgen van een besluit zijn schaduw soms vooruit werpt. De in het kader van deze MIRT-verkenning op te stellen Structuurvisie geldt niet als het plan waarin de concrete uitwerking van de maatregelen plaatsvindt en is als zodanig ook niet aan te merken als de schadevergoedende gebeurtenis. Voor de uitvoering van dit plan is nadere besluitvorming nodig. Bij deze nadere besluitvorming (Tracébesluit) worden alle betrokken belangen, waaronder de belangen van bewoners, bedrijven en andere belangengroeperingen, zorgvuldig afgewogen. In deze vervolgfase wordt ook duidelijk of aankoop van onroerende goederen aan de orde is. Dan zal ook moeten worden gezien of en zo ja, welke schade zou moeten worden vergoed. Schaduwsschade wordt daarbij in beginsel niet vergoed.

Indien u van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven of deze wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kan een verzoek om nadeelcompensatie worden ingediend vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van overeenkomstige toepassing. Meer informatie hieromtrent is ook te vinden op de site:

- <https://www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/contact/schade-en-compensatie/nadeelcompensatie.aspx>

4 Individuele beantwoording zienswijzen

4.1 Zienswijze 1⁵

Staan er onjuistheden in het voornemen?

Dat er nu ontheffingen verleend worden voor het te dicht bouwen op de snelweg en er vervolgens een verbreding van die weg gaat plaats vinden waardoor de woningen en school dus nog dichter langs de rand van die weg komen staan.

Wat ook niet mag worden vergeten is dat de Purmerenderweg en de Zuiderweg in het dorp Zuidoostbeemster erftoegangswegen zijn en ook zo moeten worden ingericht en voor doorgaand verkeer moeten worden afgesloten. Voor de Zuiderweg ligt er een burgerinitiatief, dus een verplichting, waar door de gemeente Beemster op geen enkele wijze uitvoering aan is gegeven.

Reactie

Zolang er geen besluitvorming heeft plaatsgevonden over de A7 staat het de gemeente vrij om binnen de hiervoor geldende wettelijke kaders woningen te bouwen. Wanneer er sprake is van besluitvorming over de A7 dient in het Tracébesluit / ProjectMER aan te worden gegeven of met de verbreding sprake is van een overschrijding van milieunormen. Voor meer informatie over de wijze waarop de milieuonderzoeken worden uitgevoerd wordt u verwezen naar hoofdstuk 3.

Voor wat betreft het door u genoemd burgerinitiatief is dit medio (2010) voor de gemeente Beemster aanleiding geweest om een onderzoek te laten uitvoeren naar de verkeerssituatie op de Zuiderweg en omgeving te Zuidoostbeemster. Aan de hand van de uitkomsten van het onderzoek, maar daarnaast de behoefte binnen de gemeente aan een beleidskader dat richting geeft en handvatten biedt voor de vele verschillende vraagstukken op verkeerskundig gebied, zijn toentertijd enkele concrete en financieel haalbare maatregelen (aanpassen belijning en bebording, afvlakken drempels, plaatsen permanente snelheidsmeter) opgepakt. Deze maatregelen zijn in overeenstemming met de bewonersvertegenwoordiging en de dorpsraad uitgevoerd. Er is toentertijd ook aangegeven dat de problematiek rondom de Zuiderweg zal moeten worden meegenomen in een breed opgezet plan dat voor een groter gebied zal moeten worden onderzocht zodat op een volledige en samenhangende wijze alle relevante verkeersgegevens in beeld kunnen worden gebracht en ook rekening zal worden gehouden met toekomstige ontwikkelingen. Deze behoefte binnen de gemeente aan een beleidskader waarin richting wordt gegeven aan de verschillende vraagstukken op verkeerskundig gebied heeft geresulteerd in een gemeentelijk verkeers- en vervoersplan dat in 2014 is vastgesteld. Hieraan is een uitvoeringsprogramma gekoppeld waarin de verschillende projecten in tijd zijn weggezet. Een onderzoek naar inrichtingsmaatregelen Zuiderweg is hierin ook als project opgenomen. Aangezien dit project afhankelijk is van de resultaten van andere onderzoeken, zoals het Haalbaarheidsonderzoek Kolkpad in Zuidoostbeemster, zal dit ook volgtijdelijk opgepakt worden.

⁵ Zienswijze is vergezeld van een viertal historische foto's van de locaties waar inspreker aan refereert.

Ten aanzien van de verkeerseffecten op de Purmerenderweg en de Zuiderweg is het zo dat met deze MIRT-verkenning ook wordt nagestreefd dat er minder verkeer gebruik zal gaan maken van het onderliggende wegennet. Zo moeten investeringen in het openbaar vervoer ervoor zorgen dat er zijn totaliteit minder auto's gaan rijden en met de investeringen op het hoofdwegennet wordt beoogd dat er minder verkeer gaat sluipen op het onderliggende wegennet. De reden waarom verkeer gaat sluipen via het onderliggende wegennet is namelijk vanwege de files op het hoofdwegennet. In de Structuurvisie en het PlanMER wordt onderzocht welke verkeerskundige effecten er worden verwacht en wat dit betekent voor de genoemde wegen.

Zijn er zaken of belangen over het hoofd gezien?

Het is belangrijk te kijken naar de mogelijkheden die aanpassing van de A7 met zich mee kan brengen en niet alleen te kijken naar de kosten. Het rechttrekken van de A7 ter hoogte van de afrit Zuidoostbeemster scheidt de mogelijkheid om het Beusebos en natuurgebied Wijdewormer met elkaar te verbinden. Ook ontstaat er door het rechttrekken ruimte voor bijvoorbeeld een hotel of andere voorzieningen. Tevens ontstaat er daardoor ruimte om een voorziening te maken om zwaar- en landbouw verkeer buiten het dorp Zuidoostbeemster om de Beemster in en uit krijgen. Stilstaande voertuigen kosten geld, dus rijdende voertuigen leveren geld op. Maak de A7 zesbaans, onder de grond en er zal een enorme hoeveelheid voertuigen doorheen rijden en dus geld opleveren.

Als de afslag Zuidoostbeemster én Purmerend-Zuid worden afgesloten en er bij Wijdewormer een knooppunt wordt gerealiseerd kan het verkeer over een parallelweg zijn weg vinden naar het onderliggend wegennet."

Rechttrekken en ondertunnelen is voor korte- en lange termijn de beste optie. Er ontstaat dan ruimte voor sport en recreatie op het tunneldak. Tevens kan er dichterbij de weg worden gebouwd waardoor er beter aan de woningbouwopdracht gevolg kan worden gegeven. Ook ontstaat er daardoor ruimte om een weg zoals de Laan der Continenten aan te leggen langs de ZOB waarover al het verkeer uit Zuidoostbeemster kan worden afgewikkeld en er geen Noord-Zuidverkeer meer door de ZOB hoeft plaats te vinden. Indien ook de Zuiderwegransloot weer in de oude glorie wordt hersteld, inclusief de bruggetjes naar de woningen en het asfalt wordt vervangen door de traditionele klinkers dan ontstaat er weer een prachtig dorp dat menig toerist wil bezoeken en zo de druk op Amsterdam weer wat verminderd. Als de Purmerenderweg in oude glorie wordt hersteld dan is het ook leuk om de oude tram weer naar het Walvisvaardersdorp de Rijk laten rijden.

Reactie

Het rechttrekken van de A7 in de kom van de Purmerend heeft geen relevant effect op de hoofddoelstelling van het project namelijk het verbeteren van de bereikbaarheid. Het is ook daarom dat het rechttrekken van de A7 als bereikbaarheidsmaatregel door de minister van Infrastructuur en Waterstaat niet verder wordt onderzocht. Aangezien het ondertunnelen van de A7 onlosmakelijk is verbonden met het rechttrekken van de A7 wordt ook dit niet verder onderzocht.

Het is correct dat het rechttrekken van de A7 mogelijkheden geeft voor diverse gebiedsontwikkelingen. De gemeente Purmerend heeft daarom een eigen verkenning gedaan naar de haalbaarheid van het rechttrekken van de A7 alsook andere alternatieven in combinatie met gebiedsontwikkeling. Alhoewel de minister van Infrastructuur en Waterstaat het rechttrekken van de A7 nog steeds niet ziet als een te verkiezen optie geeft de verkenning van de gemeente wel nieuwe aanknopingspunten voor een extra variantenstudie als mogelijk alternatief voor het

rechtstrekken. Deze variantenstudie zal gelijktijdig met zeef 2 (zie hoofdstuk 2) moeten worden afgerond, zodat vervolgens in het kader van het ProjectMER een definitieve afweging kan worden gemaakt.

4.2 Zienswijze 2 –Westfriesse bedrijvenvereniging

Graag reageren wij namens onze leden, het West-Friese bedrijfsleven, op het voornemen tot het opstellen van een structuurvisie voor de Corridor Amsterdam-Hoorn. De WBG vertegenwoordigt het bedrijfsleven in West-Friesland en is daarmee een grote belanghebbende in deze ontwikkeling. Allereerst onderstrepen wij de wens en ambitie voor betere bereikbaarheid na 2020. Wij bieden onze kennis en die van onze achterban aan om dit proces te ondersteunen en tot een goed resultaat te komen. De WBG werkt graag proactief samen en dat doen wij uiteraard met zowel de regionale, provinciale als landelijke overheid. In reactie op het voorgenomen structuurvisie vragen wij graag aandacht voor het volgende.

Bredere context

Onze reactie plaatsen wij in een bredere visie op de toekomst van de regio in relatie tot de Metropool Regio Amsterdam. Wij zien in de toekomst een geharmoniseerde relatie tussen de metropool regio Amsterdam en de regio Holland boven Amsterdam en daarmee West-Friesland. Het is belangrijk om te streven naar samenhang tussen bereikbaarheid, woningbouw, toerismeaanbod en onderwijsaanbod. Door deze samenhang kan de regio een bijdrage leveren aan het oplossen van de problemen in de Metropool regio Amsterdam. Amsterdam kent krapte op de woningmarkt en een toenemende toeristen stroom met negatieve gevolgen voor de leefbaarheid in de stad. Om die bijdrage te kunnen leveren moet wel aan een aantal randvoorwaarden op het gebied van bereikbaarheid en infrastructuur worden voldaan. Vanuit deze bredere context beoordelen wij de maatregelen die nu worden aangekondigd.

Woningbouw

De voorgenomen maatregelen hebben als doel om de bereikbaarheid tussen Amsterdam en Hoorn te verbeteren. Een bereikbare regio is een aantrekkelijker woongebied. Momenteel zien wij in cijfers van NVM dat er krapte ontstaat in de regionale woningmarkt. Daarom vragen wij aandacht voor de effecten van verbeterde bereikbaarheid voor woningbouw in de regio in samenhang met de corridor. Als regionale bedrijvengroep staan wij in contact met veel bedrijven in de regio. Zij geven aan dat er behoefte naar woningen en personeel in de regio aan het toenemen is. Deze trend gaat in tegen het Rijks- en provinciaal beleid om woningbouw beperkt mogelijk te maken in de regio. Namelijk 200.000 woningen in Amsterdam en maar 10% in de regio Noord Holland Noord. Wij pleiten voor actualiseren van onderzoek naar woningvraag in de regio. En rekening houden met de effecten van een verbeterde bereikbaarheid. De corridor studie is verantwoordelijk voor de effecten van voorgenomen maatregelen.

Reactie

Voor het antwoord op deze zienswijze wordt u verwezen naar paragraaf 3.1.

Investerings in openbaar vervoer

Er wordt in de stukken uitgegaan van het laten rijden van meer treinen. Dat is op zich positief en zal bijdragen aan betere bereikbaarheid.

Meer treinen laten rijden tijdens de spits betekent ruimte voor toeristen in de daluren. Korting voor toeristen tijdens daluren zou kunnen bijdragen aan het oplossen van de problematiek in Amsterdam. Als we met korting toeristen kunnen

verleiden naar Hoorn te komen dan ontlasten wij Amsterdam. Daar is momenteel sprake van een overvloed aan toeristen. Bovendien zal dit leiden tot een economisch impuls voor de toeristische en horeca sector West-Friesland. De regio heeft voor toeristen namelijk veel te bieden. Denk aan de historische steden als Hoorn en Enkhuizen waar al een spoorverbinding ligt.

Reactie

Deze verkenning heeft betrekking op het verbeteren van het woon-werk verkeer in de corridor. Alhoewel het verbeteren van de bereikbaarheid uiteraard ook een positief effect zal hebben voor toeristen valt het stimuleren van toerisme buiten de scope van deze verkenning.

Doortrekken N-Z lijn.

Wij missen het doortrekken van N-Z lijn naar de regio. Op dit moment is duidelijk zichtbaar dat Amsterdam Noord aantrekkelijker wordt als vestigingsgebied. n ontstaat er een krapte op de woningmarkt. Met het oog op de toekomst voorzien wij meer woning bouw naar het noorden van Amsterdam. Des te meer pleit dit voor het doortrekken van de N-Z naar Purmerend en later Hoorn.

Reactie

Ten aanzien van uw voorstel voor het doortrekken van de noord-zuidlijn wordt u verwezen naar paragraaf 3.4.

Investerings in het wegennet

A23

De voorgenomen maatregelen juichen wij toe. Wij onderstrepen vooral het belang van de afrit bij de A7 naar bedrijven terrein Overspoor in Wognum. Het bedrijfsleven roept hier al langere tijd om vanwege een betere aansluiting en vanwege de verkeersveiligheid.

Daarnaast vragen wij ook aandacht voor de opwaardering van de N23 naar een A23, de snelweg van Alkmaar naar Zwolle. Een verbinding die niet alleen de regio beter ontsluit richting Duitsland maar ook de Randstad enorm kan ontlasten. Het gaat om de grote hoeveelheid vrachtverkeer vanuit onder andere de Agri-foodsector die ons regio rijk is. Dit vrachtverkeer gaat momenteel over Amsterdam en Utrecht en zorgt voor extra drukte op A7, A8, A10, A1 en A2. Daar waar de capaciteit al krap is. Wij raden aan om ook dat effect van een A23 op de verkeersbewegingen mee te nemen in de studie. Wij adviseren u te onderzoeken wat het effect zou kunnen zijn van een goede oost-west verbinding in de vorm van een A23 niet alleen het effect op de regio maar ook op de weggebruik in de randstad.

Reactie

Voor wat betreft de afrit bij de A7 naar het bedrijventerrein Overspoor in Wognum - waarbij de aansluiting wordt aangepast door middel van een rotonde en waarbij ook een directe verbinding met het bedrijventerrein wordt gerealiseerd - heeft deze weliswaar lokaal een positief effect op de doorstroming en de bereikbaarheid van het bedrijventerrein, maar op de corridor als totaal is het effect op de bereikbaarheid nihil. Het is ook daarom dat bij zeef 1 is besloten deze maatregel niet verder uit te werken in de Structuurvisie/PlanMER.

Mocht er desondanks toch sprake zijn van een urgente wens deze maatregel uit te voeren dan zal de gemeente zelf het initiatief kunnen nemen tot het starten van een eigen planologische procedure.

Voor wat betreft de N23, wordt momenteel in opdracht van de Provincie Noord-Holland een betere en deels nieuwe verbinding tussen Alkmaar en Enkhuizen gerealiseerd, de N23 Westfrisiaweg. De weg verbetert de doorstroming van het verkeer, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in de regio en bevordert de economie en werkgelegenheid. Eind 2018 gaat de hoofdrijbaan open. De effecten van de N23 Westfrisiaweg worden meegenomen in deze MIRT-verkenning.

Het opwaarderen van de N23 naar een A23 is niet aan de orde. Uit het MIRT-onderzoek MONA is gebleken dat de bereikbaarheidsknelpunten aan de noordkant van Amsterdam grotendeels worden veroorzaakt door forensenströmen van en naar de Metropoolregio. Dit is het gevolg van een 'scheve woon-werkbalans' – mensen werken niet op de plek waar ze wonen.

In 2014 heeft er een grootschalig verkeersonderzoek personenauto's plaatsgevonden. Dit onderzoek is uitgevoerd op 34 meetlocaties op autosnelwegen en een enkele provinciale weg in de Randstad en op de grenzen daarvan waar in totaal 1,7 miljoen voertuigen zijn geteld met ongeveer 150 camera's. Verder zijn 152.000 enquêtes verstuurd (particulier) en 9.500 enquêtes zijn verstuurd via e-mail aan de 5 deelnemende leasemaatschappijen.

Doel van dit onderzoek was om meer inzicht te krijgen in de herkomsten, bestemmingen, motieven en de verkeersstromen in de Randstad. Uit dit onderzoek is opnieuw gebleken dat het merendeel van het verkeer dat gebruik maakt van de A7 en A8 bestaat uit verkeer dat een woon-werkrelatie heeft met Amsterdam. Het aantal herkomst en bestemmingen buiten Amsterdam, zoals richting Almere / oosten en zuidoosten van Nederland is beperkt. Voor wat betreft de A7 blijkt uit het onderzoek dat het aandeel vrachtverkeer over de dag ook beperkt is tot circa 6% zonder noemenswaardige pieken.

Alhoewel de door inspreker genoemde relaties er wel zijn, is dit van onvoldoende omvang om de door inspreker voorgestelde verbinding te kunnen motiveren, ook zal deze A23 de problemen op de A7 en A8 onvoldoende oplossen omdat de problemen hier primair worden veroorzaakt door het woon-werk verkeer met Amsterdam. Het wegnemen van het relatief gering aantal verkeersbewegingen met de bestemming oosten en zuidoosten van Nederland heeft slechts marginaal effect en pakt de problemen niet bij de kern aan. Het is ook daarom dat het genoemd voorstel niet verder zal worden uitgewerkt.

Voor meer informatie over het uitgevoerd onderzoek wordt u verwezen naar de sites:

<https://data.overheid.nl/data/dataset/databestand-grootschalig-verkeersonderzoek-personenauto-s-randstad-2014>

en

<http://hez10.goudmap.info/gvo>

Gedragsverandering van gebruikers:

Onder de voorgenomen maatregelen gaat het ook over gedragsverandering van weggebruikers om doorstromen te verbeteren. Graag vragen wij uw aandacht voor de toekomstige bereikbaarheid, digitale bereikbaarheid.

Digitale bereikbaarheid

Naast bereikbaarheid over de weg en openbaar vervoer vinden onze leden digitale bereikbaarheid steeds belangrijker. Breedband is ook een corridor voor connectiviteit. Geen bedrijvigheid kan meer plaatsvinden zonder de digitale snelweg! Daarnaast zal flexibel werken en thuiswerken een steeds grotere rol gaan spelen. Ook onze regio kent een groeiende dienstensector en is een regio waarin talrijke innovaties plaatsvinden en waar een grote behoefte bestaat aan goede vakmensen en hoogopgeleide professionals. Deze sector leent zich uitstekend voor werk op afstand. Daarvoor is een goede breedbandverbinding van cruciaal belang. Investeer in breedband en met name witte plekken zodat we de forens kunnen verleiden tot meer werk van uit huis zodat we weggebruik kunnen doen dalen. Dit bespaart medewerkers reistijd en vermindert CO2 uitstoot.

Reactie

Het mogelijk maken / verbeteren van faciliteiten voor thuiswerken kan leiden tot minder reizen. Het investeren in breedband valt echter buiten de scope van dit project. Voor meer informatie over de wijze waarop de rijksoverheid breedband stimuleert wordt u verwezen naar de site:

- <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/telecommunicatie/rijksoverheid-ondersteunt-groei-breedband>

Er wordt wel op een andere wijze ingezet op het minder of anders reizen, namelijk door mobiliteitsmanagement maatregelen toe te passen. Met bijvoorbeeld stimuleringsmaatregelen voor de fiets, verbeterde reisinformatie of een werkgeversaanpak.

Conclusie

Wij waarderen de maatregelen en de voorname tot een structuurvisie maar missen de ambitie en de samenhang in bredere context. Voornamelijk de woningbouwopgave die bij een verbeterde bereikbaarheid past als oplossing voor de drukker wordende metropool regio. De huidige woningbouwambitie is gebaseerd op onderzoeken en cijfers die achterhaald zijn. Wij hebben te maken met snelle verandering van de economische werkelijkheid. Wij roepen op tot het actualiseren van deze cijfers en te komen met een realistische ambitie die in de juiste verhouding staat met de bereikbaarheidsambitie. Ook de ambitie in digitale bereikbaarheid mist. Met het oog op de toekomst is de digitale snelweg van even groot belang als een goede snelweg en spoorverbinding.

4.3 Zienswijze 3

Staan er onjuistheden in het voornemen?

Een gedegen onderzoek door een onafhankelijke deskundige naar en rapportage over de toename van de milieuvervuiling door deze maatregelen. En de gevolgen daarvan voor omwonenden. Met name wat betreft (ultra)fijnstof en stikstofdioxide en omgevingsgeluid.

Opmerking: Hierover lees ik niets in alle pdf-bestanden van dit project. Is dit veelzeggend en stelt deze 'participatie' weinig voor? Het woord 'fijnstof' moest ik toevoegen aan het woordenboek van deze site.

Het project beperken tot proporties die milieuwetenschappers verantwoord achten.

Reactie

De verschillende milieuonderzoeken worden uitgevoerd door hierin gespecialiseerde onderzoeksbureaus waarbij ook gebruik wordt gemaakt van de best beschikbare rekenmodellen. Er wordt zowel onderzoek gedaan naar luchtkwaliteit als ook geluid. Meer informatie hierover is te vinden in de paragrafen 3.11 en 3.12. Het PlanMER wordt tevens voorgelegd aan een onafhankelijke commissie; de commissie voor de m.e.r.

Zijn er zaken of belangen over het hoofd gezien?

De milieueffecten van alle projecten die het leefmilieu in de Zaanstreek beïnvloeden dienen bij elkaar te worden opgeteld. En niet slechts per afzonderlijk project te worden gewogen. Het is immers 'en-en' voor de bewoners.

De luchtkwaliteit van de Zaanstreek is nu al niet best (zie teletekst pagina 711). Bovendien wil Schiphol ook -weer- uitbreiden.

De meest voorkomende windrichtingen meewegen, die zijn hier ook van invloed.

Ik wil geen verdere toename van de regionale luchtvervuiling en verkeerslawaaï.

Reactie

Bij het beoordelen van de milieueffecten wordt bij iedere fase opnieuw rekening gehouden met alle ruimtelijke en infrastructurele projecten waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden en waarvan wordt aangenomen dat deze in 2030 gerealiseerd zullen zijn, maar ook met alle beleidsmatige ontwikkelingen die betrekking hebben op bijvoorbeeld het terugdringen van de verkeersemisies.

Voor wat betreft het gebruik van meteogegevens is dit vastgelegd in verschillende van toepassing zijnde reken- en meetvoorschriften (Rmg2012 en Rbl2007). Ten aanzien van het effect van de windrichting (en andere meteorologische omstandigheden) geldt dat de geluidbelastingen worden 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 voorgescreven 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 wel uit van een situatie onder meewindcondities. Dat wil zeggen dat het geluid de wind mee heeft en dus verder draagt. In de luchtberekeningen worden de meteorologische gegevens van het voorafgaande kalenderjaar en de vijfjarige gemiddelde meteorologische gegevens toegepast.

4.4 Zienswijze 4

Staan er onjuistheden in het voornemen?

Wat niet vergeten mag worden is het Beusebos. Dit waardevolle bos langs de A7 ter hoogte van Purmerend biedt verkoeling, recreatie, biodiversiteit, luchtzuivering en buffer tussen stad/snelweg en landelijk gebied. Er leven beschermde diersoorten, er staan 8000 bomen en mag nooit opgeofferd worden voor wat voor werkzaamheden dan ook.

Zijn er zaken of belangen over het hoofd gezien?

Laat ons meepraten met de opties zodat wij kunnen waken over dit kostbare stuk natuur.

Reactie

Uitgangspunt voor de minister van Infrastructuur en Waterstaat is verbreding van de A7 op basis van het bestaande tracé. Hierbij dient wel rekening te worden gehouden met mogelijke optimalisaties waarbij aanpassingen van het bestaande tracé niet kunnen worden uitgesloten. Hierbij wordt gestreefd naar het minimaliseren van aantasting van het Beusebos. Tegelijkertijd gaat de Minister van Infrastructuur en Waterstaat niet over de ruimtelijke ordening van de gemeenten zodat zij ook moet uitgaan van de meest actuele bestemming(en).

Het rechttrekken van de A7 waarbij er wel sprake zal zijn van aantasting van het Beusebos maakt vooralsnog geen onderdeel meer uit van deze MIRT-verkenning. Het rechttrekken van de A7 in de kom heeft geen relevant / aantoonbaar effect op de bereikbaarheid. Het is ook daarom dat het rechttrekken van de A7 als bereikbaarheidsmaatregel door de minister van Infrastructuur en Waterstaat niet verder wordt onderzocht.

Het is echter wel zo dat de betrokken gemeenten zich zorgen maken over de effecten op het onderliggende wegennet van een verbreding van de A7 met halve aansluitingen zoals in het kader van zeef 1 als meest haalbaar naar voren is gekomen. De gemeente Purmerend heeft daarom een eigen verkenning gedaan naar de haalbaarheid van het rechttrekken van de A7 alsook andere alternatieven in combinatie met gebiedsontwikkeling. Alhoewel de minister van Infrastructuur en Waterstaat het rechttrekken van de A7 nog steeds niet ziet als een te verkiezen optie geeft de verkenning van de gemeente wel nieuwe aanknopingspunten voor een extra variantenstudie als mogelijk alternatief voor de oplossing met halve aansluitingen en het rechttrekken van de A7. Deze variantenstudie zal gelijktijdig met zeef 2 (zie hoofdstuk 2) moeten worden afgerond, zodat vervolgens in het kader van het ProjectMER een definitieve afweging kan worden gemaakt.

4.5 Zienswijze 5 – Gemeentebelangen Sociaal Oostzaan

Hierbij een zienswijze uit Oostzaan - een lokaal geluid uit een kleine gemeente die zich duidelijk heeft laten ondersneeuwen door de immense belangen en honderden miljoenen.

Prima dat er een gecoördineerde planning komt om de bereikbaarheid in het gebied Amsterdam Hoorn te verbeteren. Heel belangrijk dat de economische ontwikkeling geen gevaar loopt, dat de woonomgeving aantrekkelijk blijft en dat de natuur gespaard wordt.

Ambities die met elkaar op gespannen voet staan en waarbij de onderlinge afwegingen zorgvuldig gemaakt dienen te worden.

Uiteindelijk is er een Plan met een kosten-baten analyse waaruit maar één conclusie kan worden getrokken: dat moeten we doen!

Zelfs bij een zorgvuldige afweging zijn er winnaars en verliezers - een lijstje dat trouwens ontbreekt in de 138 deskundige rapporten, factsheet, long- en shortlists, en bovenal de "Resultaten en reactie web-enquête Corridorstudie Amsterdam-Hoorn", waarin het woord "Oostzaan" 0 keer voorkomt.

Dat is het voordeel van zo'n gigantische studie - er zijn altijd wel wat meningen, mensen of dorpen die wat over het hoofd worden gezien omdat ze niet zulke handige vertegenwoordigers hebben, of wiens mening sowieso niet op prijs wordt gesteld omdat ze uit de hoek komen waar de klappen vallen.

Pech, maar dat is dan voor het groter goed, take one for the team!

Reactie

De gemeente Oostzaan is zowel ambtelijk als bestuurlijk intensief betrokken bij de totstandkoming van deze MIRT-verkenning. Dit uit zich onder meer in de deelname van de gemeente Oostzaan in ambtelijke werkgroepen, directeuren overleggen en bestuurlijk overleggen.

Daarnaast zijn ook diverse belangengroepen betrokken middels burgerparticipatie. Tijdens bijeenkomsten wordt niet alleen nagedacht over mogelijke bereikbaarheidsmaatregelen maar ook de wijze waarop effecten op bijvoorbeeld de Oostzaanse waarden kunnen worden beperkt.

De participatie vindt ook plaats overeenkomstig de landelijke ontwikkelingen op het gebied van burgerparticipatie, zoals Elverding en de Code Maatschappelijke Participatie. De participatie wordt ook voortgezet bij het opstellen van de Structuurvisie/PlanMER en later ook in het kader van het Tracébesluit/ProjectMER. Hierbij is niet alleen sprake van de mogelijkheid tot participatie maar ook tot indienen van zienswijzen op zowel de Structuurvisie/PlanMER als ook het Tracébesluit/ProjectMER.

Meer informatie over de participatie kunt u ook vinden op de site:

- <https://www.corridoramsterdamhoorn.nl/denk+mee>

Om ook een zo breed mogelijk publiek te bereiken worden de formele aankondigen van een zienswijze, zoals op het voornemen voor de Structuurvisie / PlanMER, breed verspreid in verschillende huis-aan-huis bladen. Daarnaast wordt er ook bewust voor gekozen belangstellenden op te zoeken, zo heeft er 11 mei 2017 in het gemeentehuis van Oostzaan ook nog een informatieavond plaatsgevonden.

Een summiere Oostzaanse fact-sheet:

Een dorp met bijna tienduizend inwoners, waarvan er acht- à negenduizend op enkele honderden meters van snelwegen en of 380 kVhoogspanningslijn wonen. Daarnaast in de rook van vuilverbranding, kolencentrale en hoogovens, onder de belangrijkste vliegroutes. Er zijn twee gemeenten in Nederland met vuilere lucht. In het "CorAH_deelrapport Zaanstreek " staat als vrome wens :

"De volgende concrete deelopgaven zijn uit de analyses naar voren gekomen: Zorgen voor een aantrekkelijke leefomgeving, onder meer door de Groene buffer Oostzaan te behouden en versterken "

- waarna in de "Factsheet Aanpassing aan knooppunt Coenplein_ richting Coentunnel (maatregel 5 en 6)" en de "Factsheet Vergroten capaciteit A8 tussen knooppunt Zaandam - knooppunt Coenplein (2x6) (maatregel 4c 7)" duidelijk wordt gemaakt dat Oostzaan qua lucht, lawaai, natuur en ruimte vreselijk de lul gaat zijn.

De Antea groep weet in deze Factsheets nog net een Lokaal evidente (een plusje) bijdrage op de lokale verkeersveiligheid te scoren.

Daarmee is de zorgvuldigheid van de afwegers afdoende geïllustreerd.

1. De natuur moet behouden worden, voor het leuke uitzicht der automobilisten en voor de onvermijdelijke Noords woelmuis (het staat er echt)
2. Oostzaan gaat opstoten naar de eerste plek van gemeenten met giftige lucht
3. Een plusje voor Lokaal evidente verkeersveiligheid

Dat eerste punt gaat uitonderhandeld worden - zo bijzonder uniek is het Oostzanerveld niet (amper natuur, hoogstens ouderwets cultuurlandschapje) - zo ging dat bij de Hedwigespolder uiteindelijk ook.

Het tweede punt wordt onvermijdelijk gemaakt (verdiepen kost wel honderd miljoen duizend euro) of genegeerd. Geen studie om zo snel mogelijk tienduizend populieren of dennen te planten en pas wanneer die groot genoeg zijn gegroeid de automobilisten los te laten. Niet zo'n sexy plan als een app ontwikkelen om je fiets op te laden. Maar wel te belangrijk om af te serveren met "het uitzicht van de automobilist wordt er minder fraai door" - dat afwegen is toch een moeilijke zaak! Tenslotte punt drie: Oostzaan is een lintdorp waaraan steeds meer nieuwbouwwijken worden gebouwd. In een klein dorp gaat dat zonder grootschalige studies zodat in 2017 met vier keer zoveel inwoners en tachtig keer zoveel auto's Oostzaan nog steeds dezelfde infrastructuur heeft als vóór de Tweede Wereldoorlog. (één straat van zuid naar noord, één zijstraat westelijk richting Zaandam) En sinds een jaar of dertig één ontsluitingsweg richting "De Corridor" en asfalt in plaats van klinkers.

Die gebrekkige Oostzaanse infrastructuur speelt absoluut geen rol in de Corridor-studies - het feit dat alle verkeer (auto's, fietsen, bussen, vrachtverkeer) door die éne straat moet is geen probleem voor de Corridor- studeerders. Echt beledigend wordt het wanneer de Antea-onderzoekers met een niet beargumenteerd plusje gaan strooien: wat een onzin! Oostzaan zit hopeloos opgesloten tussen snelwegen en water.

Reactie

De onderzoeken die hebben plaatsgevonden in het kader van zeef 1 (zie ook hoofdstuk 2) hadden met name tot doel om een kwalitatieve afweging te maken van maatregelen. Vragen die in die fase speelden waren onder meer:

- *Zijn er maatregelen die op voorhand niet zinvol zijn (verkeerskundig niet effectief), of waarvan duidelijk is dat met minder kosten ook kan worden voldaan aan wet- en regelgeving?*
- *Zijn er showstoppers waardoor bepaalde maatregelen geen doorgang kunnen vinden?*

Voor wat betreft uw woonomgeving zijn er inderdaad maatregelen afgevallen. Dit betreft onder meer het overkappen van de A8. De reden hiervoor is dat het overkappen van de A8 niet bijdraagt aan het hoofddoel van de corridorstudie namelijk het verbeteren van de bereikbaarheid. Ten aanzien van de ambities op het gebied van leefomgeving, en landschap geldt dat het overkappen ook geen randvoorwaarde is om te kunnen voldoen aan de vigerende (milieu)wet- en regelgeving, dit kan ook met andere veel minder vergaande en kostbare maatregelen.

De systematiek van plussen en minnen is hierbij ook niet bedoeld om de kwaliteit aan te duiden, maar om aan te geven of deze maatregelen in vergelijking met de situatie bij niets doen (dus helemaal geen wegverbreding of oplossing van de verkeersknelpunten) beter (+) of slechter (-) scoren. In de vervolgfase van het PlanMER en in het bijzonder ook het ProjectMER wordt meer ingegaan op de kwaliteit door ook te toetsen of er wordt voldaan aan de vigerende normen en welke maatregelen nodig zijn om hier aan te kunnen voldoen. Dit betreft niet alleen de luchtkwaliteit, maar ook geluid en verkeersveiligheid. Voor meer informatie wordt u ook verwezen naar hoofdstuk 3.

Het is correct dat het aantrekkelijk houden van de leefomgeving, het ruimte bieden aan economische ontwikkelingen en het sparen van natuur op gespannen voet met elkaar staan. Het is ook daarom dat er in het kader van het PlanMER secuur onderzoek wordt uitgevoerd naar natuur. Zo maakt een passende beoordeling met inzicht in de effecten op onder meer het Oostzanerveld onderdeel uit van deze onderzoeken. Anders dan inspreker suggereert heeft het Oostzanerveld wel degelijk

een uniek karakter. Niet voor niets is dit gebied ook aangewezen als een Natura2000 gebied. Voor meer informatie wordt ook verwezen naar paragraaf 3.10.

Daarnaast wordt er met de betrokken overheden goed nagedacht over de wijze waarop de wegaanpassingen landschappelijk moeten worden ingepast. Onderdeel van de Structuurvisie is ook een Inpassingsvisie waarin staat beschreven welke ruimtelijke, landschappelijke en cultuurhistorische waarden het gebied kenmerken en de wijze waarop hierbij de inpassing rekening mee wordt gehouden dan wel de wijze waarop deze waarden misschien toch zijn te versterken. Hierbij wordt zowel gekeken naar het zicht van de automobilist op de omgeving als ook andersom, het uitzicht van de omwonende. Voor meer informatie wordt ook verwezen naar paragraaf 3.9.

Tot slot er wordt inderdaad niet gekeken naar het aanpassen van de weginfrastructuur in Oostzaan. Wel wordt er gekeken of en op welke wijze er sprake is van een slechte werking van de toe- en afritten naar de A8 en op welke wijze dit mogelijk kan worden opgelost om zo ook de doorstroming van en naar het dorp Oostzaan te verbeteren.

In de "Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen" nemen de beleidsambtenaren en hun adviserende doctorandussen al een voorschot van de komende ontwikkelingen - die er vroeg of laat toch komen ondanks deze of alle andere Zienswijzen die ritueel en procedurisch ergens worden gearhiveerd.

Een onderzoeksbureau heeft een eerste schatting gemaakt dat de waarde van gezamenlijke koopwoningen in Oostzaan door de "Kansrijke Oplossingsrichtingen" tussen de 190 en 250 miljoen euro in waarde zal dalen. Nergens teruggevonden in de vele rapporten op de fijne website - dat zal toch wel meegenomen zijn in de zorgvuldige afweging. Evenals het lot van de Noordse woelmuis.

Reactie

Voor het antwoord op deze zienswijze wordt u verwezen naar paragraaf 3.13.

Tegen beter weten in toch nog een voorstel:

Wanneer jullie dan toch een stuk van het Oostzanerveld gaan volplempen, leg er dan nog een extra strookje langs - zo doen ze dat in het buitenland ook (naast de Péage komt een lokale weg) als wiedergutmachung van de aangedane overlast. Een niet eens zo brede 50 km weg, omzoomd met hoge bomen die het ergste fijnstof en lawaai tegenhouden. Als compensatie. Want zorgvuldig afwegen mag best wat meer kosten dan wat lullige plusje in een van de 147 rapportjes.

En we weten dat Oostzaan niet het enige kind van de rekening in de Corridor is - dat is een geen enkel excuus om een dorp zo in de tang te nemen. Na Slochteren zou je toch beter moeten weten.

Reactie

Inspreker sorteert voor op het idee dat met de wegverbreding van de A8 sprake zou zijn van ruimtebeslag op het Oostzanerveld. Gezien de status van dit gebied (Natura2000) is het uitgangspunt dat dit moet worden voorkomen. Het nog eens extra aanleggen van een lokale weg naast de A8 zal zeker leiden tot aantasting en vernietiging van het Oostzanerveld.

Voor wat betreft de bomencompensatie, wordt in de PlanMER berekend hoeveel bomen er binnen het plangebied gekapt dienen te worden. De wijze waarop bomen

worden herplant wordt in overleg met de betrokken gemeenten bepaald. Hierbij ligt de keuze of de herplant direct langs de ingreep wordt gecompenseerd of elders. Het ligt echter gezien het open en weidse karakter van het Oostzanerveld niet voor de hand hier bomen te gaan planten. De wijze waarop met de kap en herplant van bomen wordt omgegaan wordt opgenomen in een mitigatie- en compensatievisie en een Inpassingsvisie. Deze maken onderdeel uit van het PlanMER.

Ten aanzien van uw opmerking dat bomen fijn stof tegenhouden, blijkt uit onderzoek in onder andere de gemeente Amsterdam (en bevestigd door RIVM), dat de luchtkwaliteit vanwege bomen en planten in een stad niet significant verbetert en soms zelf ook iets kan verslechteren. Dit komt doordat bomen de windsnelheid verlagen waardoor luchtverontreinigingen zich ook kunnen ophopen.

Vegetatie en dus ook bomen absorberen geluid slecht. Voor een werkelijk waarneembaar effect van bomen op de geluidsbelasting moet er sprake zijn van een diep en ook fors gesloten bos. Iets dat gezien het eerder genoemde karakter van het Oostzanerveld niet voor de hand liggend is.

4.6 Zienswijze 6

Staan er onjuistheden in het voornemen?

De gemeente Waterland mag niet worden vergeten. Deze gemeente lijkt niet mee te doen in de samenwerking maar heeft te maken met 'overloopverkeer'. Verder het Hoogheemraadschap Noordhollands Noorderkwartier als weg-, brug- en dijkbeheerder van het corridorgebied.

Elke morgen slaan veel automobilisten op de N247 vanuit Hoorn naar Amsterdam linksaf bij Monnickendam-Noord. Er is 's morgens in inrijverbod tegen sluipverkeer. Dat deert het sluipverkeer niet, er is geen handhaving (natuurlijk is bekend dat de gemeente moet handhaven, maar de provincie helpt absoluut niet mee). Wat niet vergeten moet worden is dat het corridorplan moet voorzien in beëindiging van dit 'overloopverkeer'/sluipverkeer. Het gaat om verkeer dat in Monnickendam de Havenstraat-Zuideinde-rotonde en Waterlandse Zeedijk richting Marken neemt. Afslaat bij het begin van de dijk bij Marken en dan langs de dijk doorrijdt (door 3 kwetsbare dorpen) om vlak voor de Zeeburgertunnel de A10 op te rijden. Kennelijk in Zuidoostelijke richting. Ik heb geen tellingen verricht maar als u de genoemde wegen bekijkt ziet u dat die uitgewoond worden door het autoverkeer. Daarnaast is er verlies van veiligheid, schone lucht, stilte en rust.

Ik weet ook dat er een studie is naar een onderdoorgang bij Broek in Waterland. Maar het is de vraag of die er komt, of die tot afname van verkeer leidt en of die het sluipverkeer volledig tot nul zal terugdringen. Het zijn met name de stoplichten die automobilisten frustreren en tot ongewenst gedrag brengen.

Aangezien gedragsbeïnvloeding een van de doelstellingen van het corridorplan is, moet niet vergeten worden hoe het automobilistengedrag dusdanig kan worden beïnvloed dat het sluipverkeer door Monnickendam/Waterland tot nul kan worden teruggebracht."

Zijn er zaken of belangen over het hoofd gezien?

Verplaats u in de positie van andere bestuurders.

Juridisch heeft elke bestuurder natuurlijk zijn/haar eigen terrein en bevoegdheden, maar verplaats je nou ook eens in de gevolgen die dat voor een andere bestuurder/bestuurslaag voor gevolgen heeft.

Hoe kunt u het plan door integraal en inclusief te denken een zodanige kwaliteit geven dat het meer oplevert (voor alle betrokken burgers waar het immers om te doen is) dan alleen de opvulling tot de eigen randjes op juridisch, technisch en economisch gebied.

Succes met de verdere ontwikkeling.

Reactie

Het is correct dat de gemeente Waterland geen bestuurlijke partner is in de corridorstudie. Dit komt omwille van het feit dat er geen fysieke maatregelen zijn voorzien in de gemeente. Als onderdeel van de Structuurvisie/PlanMER wordt echter wel gekeken naar de verkeerseffecten in de gemeente. Hierbij wordt ook rekening gehouden met de verkeersplannen zoals die in ontwikkeling zijn in Waterland. Voor dit laatste wordt u ook verwezen naar paragraaf 3.7. Indien hier aanleiding voor is, bijvoorbeeld bij onvoorziene negatieve verkeerseffecten zal dit uiteraard met de gemeente worden afgestemd. Het is dus niet zo dat er sprake is van een 'afwenteling' van bestuurlijke verantwoordelijkheden.

Vooralsnog is het echter de verwachting dat er sprake zal zijn van grotendeels positieve effecten aangezien met de wegaanpassingen aan de A7 en A8 er minder sluipverkeer zal zijn op de doorgaande wegen in Waterland. De aanname hierbij is dat veel verkeer de huidige files op de A7 en A8 omzeilt via het onderliggende wegennet van Waterland. Met het oplossen van de files zal de route via de A7 en A8 weer sneller en aantrekkelijker worden. Dit zal nader worden onderzocht met de verkeersanalyses zoals die worden uitgevoerd in het kader van de Structuurvisie/PlanMER.

Het Hoogheemraadschap is als samenwerkende partner volledig betrokken aangezien zij ook wettelijk is aangesteld als bevoegd gezag in die gevallen dat er sprake is van mogelijke aanpassingen aan het watersysteem, dat wil zeggen waterkwantiteit, waterkwaliteit en waterveiligheid.

4.7 Zienswijze 7 - Vogelbeschermingswacht Zaanstreek

Waarom een zienswijze

Het project bevindt zich momenteel in fase 1. In deze fase is een aantal maatregelen op hoofdlijn uitgewerkt. Eén van deze maatregelen betreft volgens de gepubliceerde documenten "investerings in het wegennet (ombouwen van knooppunt Zaandam, het verbreden van de A8 en delen van de A7 bij Purmerend en Hoorn)".

Deze maatregel kan een groot effect hebben op het Oostzanerveld, een veenweiden natuurgebied dat ten zuidoosten van het knooppunt Zaandam ligt. Het Oostzanerveld maakt deel uit van het Nationaal Landschap Laag Holland en van het Natura 2000-gebied IJperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske.

Het gebied maakt deel uit van het beleidsterrein van de Vogelbeschermingswacht "Zaanstreek".

Reden waarom wij bij deze een zienswijze indienen.

Zienswijze

Nieuwe activiteiten binnen of buiten de begrenzing van het Natura 2000-gebied mogen uiteraard niet leiden tot negatieve effecten op de Natura 2000-doelen. Wanneer de genoemde investeringen in het wegennet bestaan uit Infrastructurele maatregelen die aan de rand van het Oostzanerveld worden uitgevoerd of in het ergste geval tot in het gebied reiken, is dit een belangrijk aandachtspunt. Naar onze mening moet het zelfs een uitgangspunt zijn om negatieve effecten die hieruit mogelijk voortvloeien, te voorkomen.

Het is denkbaar dat er in een volgende fase van het project een variant of varianten ontstaan die negatieve effecten niet kunnen voorkomen maar welke variant of varianten verkeerskundig en/of economisch tot de meest optimale behoren. Deze negatieve effecten dienen naar onze mening te worden gemitigeerd of gecompenseerd met maatregelen die direct ten goede komen aan het Oostzanerveld.

Aandachtspunten zijn in deze wat ons betreft:

- Veranderingen in waterhuishouding, als deze leiden tot een verslechtering van habitattypen of leefgebieden van soorten.
- Toename van stikstofdepositie op veenmosrietland en vochtige heide.
- Toename van betreding van habitattypen en de leefgebieden van habitatsoorten.
- Veranderen, versnipperen of vernietigen van habitattypen en de leefgebieden van de doelsoorten.
- Toename van licht, geluid of betreding in gebieden met verstoringsgevoelige vogels.

Aandachtspunten die ook door de Provincie Noord Holland in het beheersplan voor het gebied nadrukkelijk en uitvoerig worden beschreven.

Wij vragen in dit geval speciale aandacht voor de volgende vogels: roerdomp, bruine kiekendief, kemphanen, watersnip, visdief, rietzanger, snor en slobbeend. Indien het in de vervolgfase van het project komt tot de noodzaak van mitigerende en/of compenserende maatregelen dan zijn wij als Vogelbeschermingswacht gaarne bereid om met onze kennis en ervaring van het gebied mee te denken in het zoeken naar optimale oplossingen.

Reactie

In het kader van het PlanMER wordt onderzoek uitgevoerd naar natuur. Uitgangspunt is dat waar mogelijk in het ontwerp al rekening wordt gehouden met het vermijden van significante effecten door bijvoorbeeld het wegontwerp zo in te passen dat ruimtebeslag op natuurgebieden wordt voorkomen. Een passende beoordeling met inzicht in de effecten op onder meer het Oostzanerveld maakt onderdeel uit van deze onderzoeken. Hierin is dan ook vanzelfsprekend aandacht voor de door u genoemde soorten (waarvoor het gebied op grond van de Vogelrichtlijn is aangewezen als Natura 2000-gebied). Als uit de passende beoordeling volgt dat significante effecten niet kunnen worden uitgesloten zal een ADC toets nodig zijn. Voor meer informatie wordt u ook verwezen naar paragraaf 3.10.

Graag maken wij ook gebruik van uw aanbod om mee te denken.

4.8 Zienswijze 8⁶

Ik heb kennis genomen van de Structuurvisie Corridor Amsterdam-Hoorn. Daarop heb ik, in samenspraak met meerdere medebewoners van de Purmerenderweg en omliggende wegen in Beemster, een aantal opmerkingen en aanvullingen.

In het verdere onderzoek moet niet vergeten worden om de gevolgen van de Structuurvisie voor de verkeersveiligheid op het onderliggend wegennet (meer) mee te nemen. Een duidelijk aandachtspunt hierin dat nog niet was meegenomen is de Purmerenderweg in Beemster ten noorden van de N244, voorbij de Rijperweg. Daarvoor heb ik de volgende redenen die ik eerst kort zal benoemen en vervolgens nader zal toelichten en met gefundeerde onderzoeken zal ondersteunen:

1. Door de plannen in de Structuurvisie zal, in combinatie met op dit moment reeds in gang zijnde maatregelen ter bevordering van de doorstroming Hoorn-Purmerend-Amsterdam, de verkeersdruk op de Purmerenderweg in Beemster sterk toenemen waardoor kwetsbare weggebruikers in gevaar komen.
2. De Purmerenderweg is een erfontsluitingsweg maar wordt voor een groot deel gebruikt door doorgaand verkeer. Als door overheidsmaatregelen de verkeersdruk nog meer zal toenemen, zoals uitgelegd onder punt 1, moet er ook vanuit de overheid actie ondernomen worden om de aanwonenden en de kwetsbare weggebruikers te beschermen.
3. In de 'Rapportage hoogwaardige fietsverbindingen Bijlage 4' van deze Structuurvisie wordt op het traject Oosthuizen-Purmerend als fietsroute de Oostdijk geadviseerd. De Purmerenderweg ligt echter parallel aan de A7 en is daardoor een snellere en meer efficiënte route dan de meer recreatieve, meanderende Oostdijk. Fiets-forensen verkiezen logischerwijs de Purmerenderweg boven de Oostdijk.

Nadere toelichting bij de hierboven genoemde punten:

1. Momenteel worden er meerdere maatregelen genomen om de doorstroming Hoorn-Purmerend-Amsterdam te bevorderen:
 - Rijkswaterstaat verbetert middels deze Structuurvisie (onder andere) de doorstroming op de A7 en A8.
 - De Provincie Noord-Holland creëert op dit moment een aansluiting vanaf de Purmerenderweg in Beemster naar de N244 als extra op- en afritmogelijkheid naar de A7.
 - De Provincie Noord-Holland verdubbelt tevens de brug tussen de N247 en de N509 op de grens tussen Oosthuizen en Beemster.

Deze afzonderlijke maatregelen tezamen zullen echter de verkeersveiligheid op de Purmerenderweg ernstig in gevaar brengen doordat:

- A. De nieuwe aansluiting van de Purmerenderweg naar de N244 zal ervoor zorgen dat het verkeer dat nu door de dorpskern van Zuidoostbeemster moet om op de A7 te komen, reeds vóór de bebouwde kom de A7 op kan. Dit is een grote verbetering van de verkeersveiligheid in de dorpskern en tevens een snellere verbinding voor het doorgaande verkeer richting Zaandam en Amsterdam. Het wordt hierdoor aantrekkelijker voor bestuurders om voor deze route te kiezen. Dit heeft ook gevolgen voor het verkeer dat nu nog vanuit Alkmaar en Hoorn (beide N243) via de Middenweg naar de N244 gaat. Ook dit verkeer moet eerst door een dorpskern (Middenbeemster) om bij de N244 te komen. In het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan 2014-2024 van de gemeente

⁶ Bij de zienswijze horen een 11-tal ondersteunende bijlagen

Beemster staat echter over deze verkeersdruk op de Middenweg in Middenbeemster dat het "de verwachting [is] dat aanwezig doorgaand verkeer meer gebruik zal gaan maken van de Purmerenderweg als de aansluiting op de N244 wordt gerealiseerd" (p.79/pdf.80). Zodra de nieuwe aansluiting bij de Purmerenderweg gereed is, kan dit verkeer immers sneller reizen door vanaf de Middenweg in Noordbeemster de N509 te volgen naar de Purmerenderweg en de N244. Hierdoor zullen vanzelfsprekend ook navigatiesystemen voortaan deze route adviseren.

Het is daarom te verwachten dat deze nieuwe aansluiting een breed aanzuigende werking zal hebben met extra belasting voor de Purmerenderweg.

- B. De verdubbeling van de brug tussen de N509 en de N247 zal er in combinatie met de verbeterde doorstroming naar de A7 ook voor zorgen dat meer bestuurders over de Purmerenderweg gaan rijden. Het verschil in reistijd tussen de route via de N247 of via de Purmerenderweg naar Amsterdam is op dit moment minimaal⁷. Zodra de nieuwe aansluiting van de Purmerenderweg naar de N244 en A7 is gerealiseerd en de doorstroming op de A7 en A8 zijn verbeterd, zal deze route hoogstwaarschijnlijk sneller zijn. Navigatiesystemen zullen dan logischerwijs ook hier de route via de Purmerenderweg kiezen. De verdubbeling van de brug zal er dan voor zorgen dat deze verkeersstroom voortaan vloeiend door kan rijden en er meer voertuigen vanaf de N247 over de Purmerenderweg zullen komen. Te verwachten is dat in de toekomst de keuze die bestuurders ter hoogte van Oosthuizen maken tussen doorrijden op de N247 of naar Purmerenderweg/A7, slechts zal afhangen van het feit of deze bij Amsterdam richting ring Oost/A1 dan wel ring West/A5/A4 gaat. (Zie ook plattegrond bijlage 1)
- C. Het doorgaand verkeer in Beemster komt voornamelijk via de twee hiervoor genoemde routes binnen: de brug bij Oosthuizen (N509) en de N243 in Noordbeemster. In de 'Notitie Werkgroep Sluipverkeer' uit 2001 dat is uitgevoerd in opdracht van de gemeente Beemster komt naar voren dat 46,5% van het verkeer in Beemster doorgaand verkeer is. Van dit doorgaande verkeer komt 41,3% via de brug bij Oosthuizen (N509), 21,8% via de N243 uit Alkmaar en 25,3% via de N243 uit Hoorn de Beemster in. Als, zoals bij punt A en in het GVVP (p.79/pdf. 80) al aangegeven, dit verkeer in de toekomst voornamelijk voor de route via de Purmerenderweg naar het zuiden kiest, zou het merendeel van het doorgaande verkeer in Beemster (tot wel 88,4%) via deze erftoegangsweg worden geleid. (Zie ook plattegrond bijlage 1)
- D. Dat de verkeersintensiteit op de Purmerenderweg ten noorden van de N244 flink zal toenemen is reeds lang bekend. Al in mei 2006 gaf het onderzoek 'Verkeersafwikkeling Zuidoostbeemster' in opdracht van de gemeente Beemster aan dat na fasen 1 en 2 van de woningbouw in Zuidoostbeemster en de aansluiting op de N244 deze toename "wel een aandachtspunt" is omdat hier een toename te verwachten is van 3400 motorvoertuigen per etmaal (p. 3,6).
Er mag dus worden verwacht dat de verkeersintensiteit bovenop de huidige 2600 mvp/etmaal (okt/nov 2014) ver boven de grens van 3000 mvp/etmaal uit zal komen: de intensiteit waarbij de enig mogelijke optie volgens het keuzeschema van het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan Beemster voor fietsvoorzieningen op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom een fietspad is (p.32/pdf.33).

⁷ Het verschil in reistijd vanaf de rotonde op de N247 bij Oosthuizen naar Amsterdam CS is volgens de routeplanner van de ANWB, zonder files, twee minuten.

2. Op dit moment voelt de Purmerenderweg al niet veilig voor het fietsverkeer; de twee dodelijke ongelukken met fietsers in 2009 en 2010 op deze rechte en overzichtelijke weg tonen aan dat dit niet slechts een kwestie van beleving is⁸. Bovendien geven tellingen van het HHNK uit 2010 en 2011/2012 aan dat 80% van de gebruikers van de Purmerenderweg te hard rijdt⁹. De indeling van de Purmerenderweg geeft aan dat voertuigen in principe op het middelste, grijze, deel horen te rijden en de rode fietsstroken alleen door hen gebruikt mogen worden om tegemoetkomend verkeer te passeren. Echter, door de vele tegenliggers worden bestuurders gedwongen om vaak of zelfs de gehele route over de fietsstrook te rijden. Het grote verschil in rijnsnelheid met de daar aanwezige fietsers zorgt regelmatig voor gevaarlijke situaties. Wanneer de verkeersdruk op de Purmerenderweg toeneemt, zal logischerwijs dit gevaar evenredig toenemen. Het GVVP geeft ditzelfde aan over de verkeersveiligheid voor fietsers op de Purmerenderweg: “[de] reden om maatregelen te nemen [...] wordt urgenter bij realisatie van de nieuwe aansluiting van de Purmerenderweg op de N244 en de daarmee gepaard gaande verwachte toename van de verkeersintensiteit” (p. 86).
3. Om de fiets daadwerkelijk tot een aantrekkelijk vervoermiddel voor woon-werkverkeer te maken, wat een van de doelstellingen van de Structuurvisie is, is een goede fietsinfrastructuur nodig¹⁰. Woon-werkverkeer kiest voor de kortste en snelste route van A naar B, en dat is voor de fiets-forens niet anders. Echter, in de ‘Rapportage hoogwaardige fietsverbindingen Bijlage 4’ van deze Structuurvisie wordt op het traject Oosthuizen-Purmerend als fietsroute de meanderende Oostdijk geadviseerd (Routes A+B). Dit is weliswaar een recreatief aantrekkelijke route, maar niet de snelste manier om van A naar B te gaan. De Purmerenderweg loopt recht en ligt tevens parallel aan en in het zicht van de A7 waardoor de fiets-forens daadwerkelijk kan zien dat zijn/haar route net zo efficiënt is als de A7 zelf. Niet voor niets kiezen fiets-forensen ook nu al voor de onveilige Purmerenderweg¹¹. Als de Purmerenderweg bovendien veilig wordt gemaakt voor fietsers is dit verreweg de snelste en veiligste optie richting het zuiden en zullen forensen sneller verleid zijn te kiezen voor de fiets als vervoermiddel voor het woon-werkverkeer. Op deze manier worden er zogezegd ‘twee vliegen in één klap’ geslagen.

De hierboven genoemde maatregelen om de doorstroming te verbeteren zorgen ervoor dat het aandeel doorgaand verkeer op de Purmerenderweg in de toekomst nog verder zal toenemen waardoor zij haar functie als erftoegangsweg zal overstijgen. Deze toename van de verkeersstroom zal de veiligheid van kwetsbare weggebruikers op de Purmerenderweg nog verder verslechteren. Het wordt ook voor de aanwonenden letterlijk levensgevaarlijk om zich vanuit huis met de fiets of lopend te verplaatsen. De kwetsbare weggebruikers en aanwonenden moeten daarom (beter) worden beschermd tegen de (reeds op korte termijn) te verwachten hogere verkeersdruk op de Purmerenderweg¹².

⁸ “Beide ongevallen hebben plaatsgevonden op de rechte weg en er waren geen specifieke oorzaakomsandigheden” (GVVP, p.85/pdf.86). De fietsers waren door een achteropkomende auto aangereden.

⁹ In beide metingen zijn ook fietsers en landbouwverkeer meegeteld, het percentage hardrijders onder automobilisten zal naar alle waarschijnlijkheid nog hoger liggen.

¹⁰ ‘Openbaar vervoer, ketenmobiliteit en fiets’, Analysefase MIRT-verkenning Corridorstudie Amsterdam-Hoorn, en ‘Stimuleren fiets en e-bike’ 64 151 – Corridorbreed door de Antea Group.

¹¹ De Purmerenderweg is in dit rapport reeds aangegeven als paarse alternatieve route tussen A+B en de A7.

¹² Dit geldt overigens tevens voor de N509, ook deze drukke provinciale weg heeft slechts fietsstroken.

Het afremmen of tegenhouden van deze verkeersstroom zal slechts een verplaatsing van het probleem naar de nabijgelegen wegen tot gevolg hebben. Bovendien zijn de bovengenoemde maatregelen om de doorstroming Hoorn-Purmerend-Amsterdam te verbeteren niet voor niets genomen. Er is bewust voor gekozen om de Purmerenderweg te gebruiken als doorvoerkanaal van deze verkeersstroom. Dat er gemiddeld 'slechts' iets meer dan honderd fietsers per etmaal gebruik maken van de Purmerenderweg¹³ (sept/okt 2015) mag geen reden zijn om niet tot actie over te gaan: "De fietsintensiteit wordt in de 'Ontwerpwijzer voor fietsvriendelijke infrastructuur' niet als bepalende factor meegenomen. Het gevaar op de weg wordt immers niet veroorzaakt door fietsers. Dit wordt ook in het Handboek 'Wegontwerp Erftoegangswegen' aangegeven: de keuze voor de wijze waarop het fietsverkeer wordt afgewikkeld is in belangrijke mate afhankelijk van de snelheid, de intensiteit en de samenstelling van het gemotoriseerde verkeer" (GVVP, p.31/pdf.32). Een vrij liggend fietspad lijkt hier dan ook de enige juiste oplossing.

Tot nog toe echter nemen de diverse overheidsinstanties niet hun verantwoordelijkheid voor deze onveilige situatie voor de aanwonenden en kwetsbare weggebruikers van de Purmerenderweg ten noorden van de N244 voorbij de Rijperweg en wijzen slechts naar elkaar. Ik ga ervan uit dat de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn hierom het advies aan de Rijksoverheid zal geven om deze gevaarlijke situatie zo snel mogelijk adequaat aan te pakken en op te lossen.

Namens meerdere bezorgde medebewoners van de Purmerenderweg en omliggende wegen,

Reactie

Inspreker refereert abusievelijk naar de onderzoeken in het kader van zeef 1 als zijnde de Structuurvisie. Deze onderzoeken vormen niet de Structuurvisie. Deze onderzoeken hadden tot doel om bij zeef 1 een eerste kwalitatieve afweging te maken van maatregelen: zijn er maatregelen die op voorhand niet zinvol zijn (verkeerskundig niet effectief), of waarvan duidelijk is dat met minder kosten ook kan worden voldaan aan wet- en regelgeving, of waarvan nu reeds duidelijk is dat er sprake is van showstoppers.

In de vervolgfase –de Structuurvisie/PlanMER - wordt meer in detail ingegaan op de effecten in het bijzonder ook de effecten op het onderliggende wegennet.

Eén van de effecten die ook met de MIRT-verkenning worden nagestreefd is dat er minder sluipverkeer gaat plaatsvinden. Zo moeten investeringen in het openbaar vervoer ervoor zorgen dat er in totaliteit minder auto's gaan rijden en met de investeringen op het hoofdwegennet wordt beoogd dat er minder verkeer gaat sluipen op het onderliggende wegennet. De reden waarom veel verkeer gaat sluipen via het onderliggende wegennet is namelijk vanwege de files op het hoofdwegennet. Het oplossen van de files zal naar verwachting ook een positief effect hebben, waardoor dit per saldo ook bijdraagt aan een verbeterde verkeersveiligheid. De verkeersanalyses zoals deze nog moeten worden uitgevoerd in het kader van de Structuurvisie/PlanMER moeten meer duidelijkheid geven of dit effect daadwerkelijk optreedt. Hierbij wordt niet alleen gekeken naar het effect op de verkeersafwikkeling maar wordt ook specifiek gekeken naar de effecten op de verkeersveiligheid. Het kan echter voorkomen dat er specifieke wegen zijn waar dit effect niet wordt bereikt dan wel dat er toch sprake is van verkeerstoenames, in die gevallen wordt met de

¹³ "De fietsintensiteiten [waren] een van de redenen dat [wegbeheerder] HHNK de afweging heeft gemaakt om geen maatregelen te treffen" (GVVP, p.85/pdf.86).

betreffende wegbeheerder gekeken of er sprake is van nieuwe knelpunten en de wijze waarop deze mogelijkerwijs kan worden opgelost.

Autonome maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid voor fietsers op de Purmerenderweg maken geen onderdeel uit van deze verkenning. Dergelijke ingrepen zijn voorbehouden aan de lokale wegbeheerders. Voor wat betreft de Purmerenderweg is in september 2017 in de gemeente Beemster wel een motie aangenomen om de mogelijkheden te onderzoeken naar de haalbaarheid van een vrij liggend fietspad op dit wegvak. Voor meer informatie hieromtrent wordt u verwezen naar of de gemeente Beemster dan wel de betreffend wegbeheerder (het wegvak op de Purmerenderweg gelegen ten noorden van de Rijperweg is in beheer bij het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier).

Tot slot, 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.

4.9 Zienswijze 9

Staan er onjuistheden in het voornemen?

Eerst moet worden vastgesteld, wat de reden is van de overbelasting t.w. er is een historische vergissing gemaakt m.b.t. de verkeersstromen die vanuit Amsterdam naar Hoorn zijn ontwikkeld.

Het is onbegrijpelijk dat een overheid, die toch jaren vooruit zou moeten werken, daarmee nauwelijks rekening heeft gehouden, want ""men"" moest maar gaan wonen in Purmerend en Hoorn en bedrijven werden gestimuleerd om zich ook ten noorden van Hoorn te vestigen.

Voorbeelden: ACTION - Simon Loos en Gam Bakker. Dus is dit infarct door de overheid zelf ontwikkeld.

Zijn er zaken of belangen over het hoofd gezien?

Alle verkeer dat zich opstapelde tussen Amsterdam en P'end/Hoorn werd jaar na jaar over de A8 geleid. Er is heel veel verkeer, dat niets met Zaanstad/Zaanstad te maken heeft en die verkeersstroom zou los moeten worden gemaakt van het verkeer Amsterdam/Zaanstad.

Dus zou ik in het verdere proces graag zien dat beide verkeersstromen uiteen worden getrokken, dat geeft heel veel doorstroom winst.

Dus als reactie wil ik geven, dat er gekeken kan worden naar handhaving van de huidige A 8 voor verkeer Amsterdam/Zaanstad en dat er op USA achtige wijze een extra snelweg boven komt te liggen, waarop het verkeer Purmerend/Hoorn etc vice versa naar A-10 Noord/Zeeburger-tunnel wordt geleid. Juist die stroom verkeer is de boosdoener van de huidige problemen. - Daarmee spaart men het Oostzijderveld en wordt toch het doel bereikt. Vanzelfsprekend had de overheid dit moeten oplossen voordat de Zeeburgertunnel in gebruik is genomen, maar het is nog niet te laat. Maar ergens is het toch te zot voor woorden, dat noord/zuid verkeer in NoordHolland allemaal door de A8 wordt geparst, het zijn in feite gecreëerde extra kilometers, maar nu we het allemaal gewend zijn, zou het rijden op gescheiden wegen de oplossing kunnen/moeten worden.

Reactie

Uit het MIRT-onderzoek MONA is gebleken dat de bereikbaarheidsknelpunten aan de noordkant van Amsterdam grotendeels worden veroorzaakt door forensenstromen van en naar de Metropoolregio. Dit is het gevolg van een 'scheve woon-werkbalans' – mensen werken niet op de plek waar ze wonen.

In 2014 heeft er ook een grootschalig verkeersonderzoek personenauto's plaatsgevonden. Dit onderzoek is uitgevoerd op 34 meetlocaties op autosnelwegen en een enkele provinciale weg in de Randstad en op de grenzen daarvan waar in totaal 1,7 miljoen voertuigen zijn geteld met ongeveer 150 camera's. Verder zijn 152.000 enquêtes verstuurd (particulier) en 9.500 enquêtes zijn verstuurd via e-mail aan de 5 deelnemende leasemaatschappijen.

Doel van dit onderzoek was om meer inzicht te krijgen in de herkomsten, bestemmingen, motieven en de verkeersstromen in de Randstad. Uit dit onderzoek is opnieuw gebleken dat het merendeel van het verkeer dat gebruik maakt van de A7 en A8 bestaat uit verkeer dat een woon-werkrelatie heeft met Amsterdam. Het aantal herkomst en bestemmingen buiten Amsterdam is beperkt. Het is ook daarom dat het scheiden van verkeer hier geen directe oplossing biedt, daarnaast geeft dit ook aanzienlijke meer ruimtebeslag in een toch al kwetsbaar gebied.

Het voorstel van inspreker om van de A8 een (gescheiden) dubbeldeksweg te maken kent ook een groot aantal technische en milieutechnische bezwaren. Het aanleggen van dubbeldekswegen betekent een nog veel grootschaligere aanpassing van de knooppunten Coenplein en Zaandam aangezien er rekening moet worden gehouden met de inpassing van meerdere niveaus van wegen. Geotechnisch gezien betreft dit ook een zeer complexe en kostbare opgave aangezien de grond hier bestaat uit zeer zettingsgevoelig en nat veenweidegebied en er bij de uitvoering van dubbeldekswegen rekening moet worden gehouden met aanzienlijk zwaardere funderingen. Vanuit milieuoverwegingen speelt wederom de zettingsgevoeligheid een rol maar ook de toename van verstoring als gevolg van de hoger liggende wegdelen. Hierbij moet niet alleen gedacht worden aan verstoring ten gevolge van geluid voor zowel mens als dier, maar ook visuele verstoring.

4.10 Zienswijze 10¹⁴

Staan er onjuistheden in het voornemen?

De verkeersbewegingen vanuit Hollands Kroon, Friesland en Groningen. Mede dank zij het verkeer vanuit het noorden staat het verkeer al op de A7 bij de afslag Alkmaar om 06.00 uur vast. Daarna ter hoogte van de BP pomp om vervolgens voor Purmerend-noord stil te staan.

Zijn er zaken of belangen over het hoofd gezien?

De twee rijstroken van en naar Amsterdam zijn te kort.

Reactie

Inspreker refereert hierbij vermoedelijk naar de filevorming ter hoogte van aansluiting 7 Avenhorn en het gebrek aan capaciteit (aantal rijstroken) op de A7.

¹⁴ Bij de zienswijze hoort een ondersteunende bijlage met een pleidooi voor een alternatief door inspreker genoemd Transferium.

Uit verkeersanalyses blijkt dat er op werkdagen vanaf 6 uur filevorming optreedt op de A7 richting Amsterdam ter hoogte van aansluiting 7 Avenhorn. Het grootste deel van deze filevorming wordt echter veroorzaakt door fileterugslag vanaf Purmerend. Met het oplossen van de files ter hoogte van Purmerend zal de fileterugslag naar Avenhorn idem de verzorgingsplaats (BP tankstation) afnemen. Het is hiervoor niet nodig de A7 tussen Purmerend Noord en Avenhorn te verbreden. Incidenteel zal er overigens nog wel steeds sprake kunnen zijn van lichte kortdurende filevorming als gevolg van in korte tijd veel invoegend verkeer vanaf de aansluiting Avenhorn in zuidelijke richting. Dit zal met name spelen in de traditioneel wat drukkere herfst en wintermaanden.

Nog altijd pleit ik voor een spoorverbinding richting Bolsward. Ook Bolsward wenst dit. Hiermee zal het verkeer op de A7 sterk verminderen. Ook een halte in de vork bij Hoorn, tussen Alkmaar en Amsterdam zou een prima oplossing kunnen zijn als transferium. Laat de A7 hier op aftakken.

Reactie

In de startbeslissing van februari 2015 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu opgenomen dat in deze MIRT-verkenning ook gekeken moet worden naar maatregelen in het OV-netwerk. Hierbij is het studiegebied afgebakend tot de volgende verbindingen: Hoornse lijn, Zaanse lijn en de snelbusverbinding tussen Amsterdam en Purmerend, Amsterdam en Waterland en Amsterdam en Zaanstad. Het aanleggen van een spoorverbinding richting Bolsward valt derhalve buiten de scope van deze verkenning. Het is daarbij ook dat de knelpunten op de A7 en A8 met name worden veroorzaakt door woon-werkverkeer uit het studiegebied van de corridor Amsterdam - Hoorn van en naar Amsterdam. Ter illustratie uit de Kop van Noord-Holland bedraagt dit circa 50% uit Purmerend en uit omstreken circa 40%. Het aandeel verkeer uit de regio Friesland bedraagt circa 6%. De cijfers zijn op basis van een in 2014 uitgevoerd grootschalig verkeersonderzoek. Meer informatie hierover kunt u vinden op de sites:

<https://data.overheid.nl/data/dataset/databestand-grootschalig-verkeersonderzoek-personenauto-s-randstad-2014>

en

<http://hez10.goudmap.info/gvo>

Ten aanzien van het door inspreker voorgestelde alternatief voor een transferium is in het verleden op verzoek van de gemeente Hoorn door de TFR (taskforceruimte winst) van de provincie onderzoek gedaan naar de stationslocatie van Hoorn. Uit deze TFR studie is de basis voor de structuurvisie Poort van Hoorn gekomen. Tijdens deze studie is ook gekeken of het mogelijk was het station te verplaatsen richting de Grote Waal. Uit deze verkennende studie is echter gebleken dat dit niet kan, gezien de richtlijnen/regelgeving vanuit NS en ProRail aan de bochtstralen in het spoor richting Amsterdam en Alkmaar.

Voor meer informatie inzake de voorgeschiedenis van de besluitvorming en ontwikkeling rondom Poort van Hoorn wordt u ook doorverwezen naar de site: <http://www.poortvanhoorn.nl/visie/voorgeschiedenis> dan wel de gemeente Hoorn.

4.11 Zienswijze 11

Staan er onjuistheden in het voornemen?

Beleving van vervoer.

Zijn er zaken of belangen over het hoofd gezien?

Blijf open staan voor verbetering

Dank voor de prima informatieavond in Hoorn.

Ik weet dat enkele zienswijzen buiten het kader van uw opdracht vallen, toch heb ze wel meegenomen.

Fiets

1. Algemeen: ik ben voor de volgorde fiets, trein, auto. Het is veel waard om fietsen te stimuleren en te zorgen dat zij soepel kunnen doorfietsen. Zeker op interlokale routes. Fiets infrastructuur is veel goedkoper dan auto / trein infrastructuur. Het is dan ook vreemd dat er zo weinig middelen voor goede fietsverbindingen gereserveerd worden.
2. Ongelijkvloerse fietskruisingen spoor / weg aanleggen nabij stations. Daar zijn wachttijden het lang en is de drukte het grootst.
3. Overweeg 'roll on , roll off' principe voor trein-fiets vervoer. Kan groot deel van parkeren fiets probleem bij stations oplossen. Sluit ook beter aan bij wensen gebruikers (mag toch aannemen dat het daar uiteindelijk voor bedoeld is). Het is opmerkelijk hoe verschillend de houding van de treinbeheerder in Nederland en Duitsland is t.a.v. het meenemen van de fiets in de trein. In Nederland restrictief en demotiverend, in Duitsland constructief en motiverend. Wensbeeld: zonder af te stappen de trein in fietsen. Controle automatisch zonder antieke OV kaart. Dwing uzelf om in dergelijke richtingen te denken. Tracé Enkhuizen-Hoorn-Purmerend-Amsterdam zou een fraaie pilot kunnen zijn.

Reactie

1. *Voor het antwoord op deze zienswijze wordt u verwezen naar paragraaf 3.5.*
2. *Het ongelijkvloers maken van overwegen is een complexe en dure ingreep. Het is ook daarom dat allereerst wordt gekeken naar andere maatregelen om de dichtliggende van de overgangen te verkorten. Dit kan worden bereikt met het plaatsen van zogenaamde aftellers. Dit is een systeem waarbij de treinconducteur en machinist precies weten wanneer zij kunnen vertrekken. Deze aftellers zorgen ervoor dat de treinen vertrekken zodra de overwegen dicht zijn. Daarmee wordt de halteertijd van de trein verminderd en de wachttijd voor het weg- en fietsverkeer verkleind. Deze aftellers zijn voorzien op de volgende vier stations: Bovenkarspel-Grootebroek, Hoorn, Hoorn Kersenboogerd en Purmerend Overwhere.*
3. *Het beleid van de vervoerder (NS) is er in eerste instantie op gericht zoveel mogelijk reizigers een zitplaats aan te kunnen bieden. Het reserveren van meer ruimte voor de fiets gaat ten koste van deze zitplaatsen. Uitzondering hierop is de vouwfiets die als handbagage kan worden meegenomen. In vergelijking met de ons omringende landen zoals Duitsland is het*

fietsgebruik in Nederland ook vele malen hoger. Als reizigers in Nederland en masse een fiets in de trein willen meenemen dan zal de dienstregeling hier ook met een roll on / roll off principe grootscheeps op moeten worden aanpast om meer in-/uitstaptijd te bieden met nadelige gevolgen voor alle andere reizigers. Omdat het gebruik van de fiets wel wordt gezien als een zinvolle aanvulling op het OV-pakket wordt op stations als alternatief voor de fiets in de trein wel OV-fietsen aangeboden.

Trein

4. Neem in de afwegingen ook de meer subjectieve ellende van tijdverspilling door disfunctionerende infrastructuur mee (idem voor wegverkeer). Daar ziet inspreker nagenoeg niets van in de stukken. Schakel naast verkeerspsychologen, ook psychologen in, die inzicht hebben in het effect van disfunctionerende infrastructuur op het welzijn van gebruikers en hun keuzegedrag.
5. Alhoewel veel treinreizigers geen keus hebben en met het middel trein naar hun bestemming moeten, mag dat geen reden zijn om geen aandacht te besteden aan het comfort van treinreizen. Ik vind bijvoorbeeld de noodzaak tot staan in een treintraject van meer dan 5 km absurd.
6. Hyperloop proeftraject gaat wellicht wat ver, maar sta nu en straks open voor innovaties (geldt ook voor fiets en auto).

Reactie

- *Niet geheel duidelijk is wat inspreker hier exact mee bedoelt. De insteek van de verkenning is het zorg dragen voor een betere bereikbaarheid. Hierbij wordt ten aanzien van het openbaar vervoer niet alleen gekeken naar de mogelijkheden meer treinen te laten rijden maar ook om de betrouwbaarheid van de dienstregelingen te vergroten. Daarnaast wordt met verschillende partners gekeken naar de mogelijkheden meer reizigers te 'verleiden' gebruik te maken van de trein middels meer en betere faciliteiten op en nabij stations zoals goede parkeervoorzieningen voor de fiets. Ook op de weg wordt met mobiliteitsmanagement geprobeerd de automobilist te bewegen de auto vaker te laten staan en gebruik te maken van het openbaar vervoer of de fiets. Hierbij speelt de psychologie en beleving van de gebruiker een grote rol.*
- *In het pakket aan spoormaatregelen is uitgebreid aandacht besteed aan het verhogen van de zitplaatskans op de Hoornse Lijn. Er worden vanaf december 2017 langere treinstellen ingezet en er gaat al een extra spits Intercity rijden tussen Hoorn en Amsterdam. Toegewerkt wordt naar meer comfort voor de reiziger. Dit blijkt ook uit het in de komende jaren introduceren van nieuw materieel.*
- *Zoals inspreker zelf al terecht aangeeft gaat de inzet van de hyperloop nu iets te ver, maar m.b.t.. innovaties hebben de concessieverleners (i.c. het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de vervoerregio Amsterdam en de Provincie Noord-Holland) wel de taak om zich continue te informeren over de laatste ontwikkelingen op het gebied van OV en de mogelijke toepassing ervan in haar concessiegebied.*

Auto

7. *Één van de hoofdproblemen van filevorming rondom grote steden (Amsterdam in dit geval) is de menging van bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer. Voor doorgaand verkeer ligt Amsterdam letterlijk 'in de weg'. Het van stad A naar stad B concept is m.i. dan ook achterhaald. Dat*

verleidt tot het maken van veel afritten naar de stad. Beter is het om de
weghoofdinfrastructuur 'los' van steden aan te leggen.

8. Noord-Holland boven NZK is feitelijk een eiland met alle
ontsluitingskenmerken van dien. Vooral de verbinding Noord – Zuid is al
sinds de aanleg NZK / overgang watervervoer naar wegvervoer een
probleem. Een Corridorstudie Eiland NH – rest van Nederland was volgens
mij een beter vertrekpunt geweest voor het oppakken van de problematiek.
Nu denk ik dat we 'slechts' een paar decennia vooruit kunnen terwijl het
basisprobleem permanent is.
9. Gezien bovenstaande is doortrekken van de A7 door Zaandam, tunnel onder
NZK, aansluiting op A5 / A9 een optie die opgehouden moet worden.
10. Uiteindelijk gaat het in keuzeprocessen om beslissingsmacht. Groot heeft
meer invloed dan klein. Dat is tot een bepaalde mate ook redelijk. Aanleg
van het NZK was een terechte wens van Amsterdam. Dat het isolatie van
NH boven NZK tot gevolg had was een neveneffect. Het lijkt mij echter billijk
en redelijk dat die isolatie na 140 jaar volledig wordt opgeheven. Noem het
een soort megaplanschade vergoeding voor de gehele regio boven het NZK;
11. De oost-west verbindingen in NH zijn traag. Ook de aanleg van de
Westfrisiaweg is op 2/3 deel van het tracé m.i. niet meer dan het
opwaarderen / veiliger maken van bestaande infrastructuur, die nauwelijks
reistijdwinst gaat opleveren voor de oost-west route. Het vrijhouden van de
Westfrisia route van Enkhuizen – Heerhugowaard van de A7 is te
overwegen. Nu leidt een deel van de route via de A7. Voor beide
verkeersstromen is het beter om die te scheiden. Dat zou kunnen via een
parallelroute aan de westzijde van de A7.
12. Meer asfalt helpt verreweg het meest om de capaciteit van een weg te
verhogen. Dus s.v.p. accent daarop leggen en niet op kwetsbare
optimalisaties e.d.
13. Uiteraard wordt de totale doorstroomcapaciteit bepaald door de zwakste
schakel. Volgens de wetten van de logica, moet je die dus meenemen en
niet als argument gebruiken om dan maar minder te doen bij de overige
delen.
14. Plaatsen in context van verwachte ontwikkelingen: autonoom elektrisch
rijden. Daardoor kan de capaciteit van bestaande infrastructuur toenemen.
Toch zie ik liever een zekere goede infrastructuur (met eventueel
overcapaciteit) dan een infrastructuur die speculeert op capaciteitstoename
door ontwikkelingen op het gebied van autonoom rijden.
15. Ik zie geen substantiële oplossing in het in tijd spreiden van de gebruiksdruk
van de infrastructuur. Ik vind dat uitgegaan moet worden van de gebruiker.
Dat is een dagdier. Een dagdier dwingen tot nachtdiergedrag heeft zeer
ongewenste neveneffecten. Bij sommige instanties neem ik waar dat ze in
hun denken (teveel) uitgaan van het middel.
16. Het concept van één snelheid één afstand is te overwegen. Voor
vrachtverkeer en personenverkeer;
17. Veel vertraging ontstaat door ongelukken. Het nog sneller afhandelen van
het ongeluk is te overwegen.

Reactie

- *Uit het MIRT-onderzoek MONA is gebleken dat de bereikbaarheidsknelpunten aan de noordkant van Amsterdam grotendeels worden veroorzaakt door forensenströmen van en naar de Metropoolregio. Dit is het gevolg van een 'scheve woon-werkbalans' – mensen werken niet op de plek waar ze wonen.*

In 2014 heeft er ook een grootschalig verkeersonderzoek personenauto's plaatsgevonden. Dit onderzoek is uitgevoerd op 34 meetlocaties op autosnelwegen en een enkele provinciale weg in de Randstad en op de grenzen daarvan waar in totaal 1,7 miljoen voertuigen zijn geteld met ongeveer 150 camera's. Verder zijn 152.000 enquêtes verstuurd (particulier) en 9.500 enquêtes zijn verstuurd via e-mail aan de 5 deelnemende leasemaatschappijen.

Doel van dit onderzoek was om meer inzicht te krijgen in de herkomsten, bestemmingen, motieven en de verkeersstromen in de Randstad. Daarnaast is het doel ook om beleids- en basisinformatie te verzamelen voor verder verkeerskundig onderzoek. Uit dit onderzoek is opnieuw gebleken dat het merendeel van het verkeer dat gebruik maakt van de A7 en A8 bestaat uit verkeer dat een woon-werkrelatie heeft met Amsterdam. Dit is tevens het geval op de A9. Het aantal herkomst en bestemmingen buiten Amsterdam is beperkt. Het is ook daarom dat het scheiden van verkeer hier geen directe oplossing biedt, daarnaast geeft dit ook aanzienlijke meer ruimtebeslag in een toch al kwetsbaar gebied.

- *Voor het antwoord op deze zienswijze wordt u verwezen naar paragraaf 3.1.*
- *Om de oversteekbaarheid van het NZK te verbeteren is de afgelopen jaren een aantal maatregelen genomen. Zo is in mei 2013 de Tweede Coentunnel geopend en is de oude Coentunnel gerenoveerd (geopend in juli 2014). Daarbij zorgen de in 2013 geopende Westrandweg (A5) en de aanleg van spitsstroken op de A7 en A8 tussen de aansluitingen Purmerend-Zuid en Oostzaan/Zaanstad-Zuid – eind 2015 gereed – voor meer wegcapaciteit. In de Coentunnel is de mogelijkheid opengelaten om in de toekomst meer rijstroken open te kunnen stellen. In het kader van deze MIRT-verkenning wordt ook gekeken of dit haalbaar is. Een doortrekking van de A7 door Zaandam met een nieuwe tunnel onder het NZK is niet aan de orde. Voor meer informatie wordt u ook verwezen naar paragraaf 3.1.*
- *Voor het antwoord op deze zienswijze wordt u verwezen naar voorgaand antwoord.*
- *Het uitbreiden van de A7 tussen de aansluitingen Hoorn Noord en Avenhorn is mede bedoeld om het oost-west verkeer van en naar de Westfrisiaweg beter af te kunnen wikkelen. Hiervoor is het niet noodzakelijk om een nieuwe parallelle verbinding ten westen van de A7 aan te leggen.*
- *Als er moet worden geïnvesteerd in wegwitbreidingen is het uitgangspunt dat dit wel robuust moet zijn zodat er binnen korte tijd na aanleg niet opnieuw knelpunten ontstaan. Dit wil echter niet zeggen dat het aantal rijstroken wordt over-gedimensioneerd. Dit kan worden voorkomen met een slimme combinatie van investeringen in het openbaar vervoer, fiets en gedragsveranderingen. Daarbij wordt er ook zo ontworpen dat waar nodig toekomstige uitbreidingen niet onmogelijk worden gemaakt.*
- *Bij het oplossen van de knelpunten kan gekozen worden voor een adaptieve aanpak waarbij de grootste knelpunten eerst worden aangepakt. Dit wil niet zeggen dat andere knelpunten niet worden opgelost, maar pas dan wanneer*

hier ook noodzaak toe is. Op grond van de uitgevoerde verkeersanalyses is duidelijk dat knooppunt Zaandam en de A8 tussen knooppunt Zaandam en knooppunt Coenplein verkeerskundig de grootste bottlenecks zijn.

- *De autonome situatie wordt beschreven in het PlanMER. Daarbij wordt in eerste instantie vooral rekening gehouden met het uitgangspunt van vastgestelde plannen en ontwikkelingen die zich op basis daarvan voordoen. En om te voorkomen dat er sprake is van een onderschatting c.q. een overschatting van de groei van het verkeer wordt in de verkeersmodellen gerekend met verschillende economische groeiscenario's zoals deze zijn opgesteld door het PBL (Planbureau voor de Leefomgeving) en het CPB (Centraal Planbureau):*
 - *Scenario Hoog combineert een relatief hoge bevolkingsgroei met een hoge economische groei van ongeveer 2% per jaar.*
 - *In scenario Laag gaat een beperkte demografische ontwikkeling samen met een gematigde economische groei van ongeveer 1% per jaar.*

Voor meer informatie over de gebruikte scenario's wordt u verwezen naar de site: <http://www.wlo2015.nl>

De verkeersberekeningen op grond van het economisch groeiscenario 'Hoog' gelden ook als input voor het wegontwerp zodat er ook sprake is van een robuust ontwerp.

Voor wat betreft het autonoom rijden worden er zeker positieve effecten verwacht op het gebied van files en ongevallen. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat maakt zich daarom ook sterk voor deze ontwikkeling en wil Nederland internationaal ook tot de koplopers laten horen. Zie voor meer informatie ook:

<https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/mobiliteit-nu-en-in-de-toekomst/inhoud/zelfrijdende-autos>. Deze ontwikkeling is echter nog wel omgeven met diverse onzekerheden zodat hier niet op kan worden voorgesorteerd. Zo kan niet worden uitgesloten dat het gemak van de zelfrijdende auto met zich meebrengt dat het aantal voertuigkilometers zal toenemen.

- *Het spreiden van het gebruik over de tijd zou een bijdrage kunnen leveren aan een betere doorstroming, het is geen oplossing an sich. Het gaat hierbij om de gebruiker te stimuleren, waar mogelijk en wenselijk, om op een ander tijdstip te reizen of niet te reizen. Het is aan de gebruiker zelf om hierin een keuze te maken. In overleg met werkgevers wordt wel gekeken of het mogelijk is een impuls te geven aan ander reisgedrag. Het gaat hierbij met name ook om een stuk bewustwording.*
- *De maximumsnelheden voor weggebruikers is vastgelegd in wetgeving zoals het 'Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (artikelen 19 t/m 22a)' en het besluit 'Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW)'. Het afwijken van de maximumsnelheden is aan de orde wanneer dit bijvoorbeeld noodzakelijk is vanuit verkeersveiligheid of milieu. In het kader van de MIRT-verkenning zal worden beoordeeld of hier mogelijk sprake van is. Voor meer informatie omtrent de snelheden wordt u verwezen naar de site: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/verkeersregels/vraag-en-antwoord/wat-is-de-maximumsnelheid-voor-auto-s-op-de-snelweg>*
- *Het afhandelen van ongelukken vindt plaats in het kader van Incidentmanagement. Incidentmanagement heeft als doel om de weg na*

een incident zo spoedig mogelijk vrij te maken. Hierbij wordt rekening gehouden met de verkeersveiligheid, de behartiging van belangen van mogelijke slachtoffers evenals de beheersing van de ontstane schade.

Met incidentmanagement wordt geprobeerd de filevorming die ontstaat te beperken, door de rijbaan zo spoedig mogelijk weer vrij te maken. Dit gebeurt door een aantal technische maatregelen en een goede samenwerking tussen hulpverleners en de weginspecteurs van Rijkswaterstaat. Meer informatie over Incidentmanagement kunt u vinden op de site: <https://www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/nieuws/nieuwsarchief/p2012/03/Nieuwe-website-voor-Incident-Management>

Algemeen

18. Hoe wordt omgegaan met schaduw schade? (lijkt mij een leemte in de rechtszekerheid);
19. Infrastructuur doorsnijdt andere verbindingen (water / ecologie / cultuurhistorie etc.). Herstel van markante of nuttige verbindingen (water / ecologie) graag meenemen.
20. Ik verzoek u om in het denken het accent te leggen op de baten en in tweede instantie op de kosten. Goede plannen verdienen zich altijd terug. Een goed functionerende infrastructuur van auto / trein / fiets is superbelangrijk.

Reactie

- *Voor het antwoord op deze zienswijze wordt u verwezen naar paragraaf 3.13.*
- *Voor het antwoord op deze zienswijze wordt u verwezen naar respectievelijk de paragrafen 3.9 en 3.10.*
- *Het aanpassen van bestaande of aanleggen van nieuwe infrastructuur heeft effect op de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. Deze welvaartseffecten kunnen positief en negatief zijn. Voordat de minister van Infrastructuur en Waterstaat daarom ook investeert moet deze investering goed overwogen worden. Eén van de instrumenten om dat te doen is het opstellen van een Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse, een MKBA. Deze wordt ook in het kader van deze MIRT-verkenning opgesteld en is gereed t.b.v. de besluitvorming bij zeef 2. Voor meer informatie over het instrument MKBA wordt u verwezen naar de site:*
 - <https://www.rwseconomie.nl/documenten/rapporten/2016/augustus/augustus/kader-kba-bij-mirt-verkenningen>

4.12 Zienswijze 12 – Amstel Shipping Amsterdam

Staan er onjuistheden in het voornemen?

We kunnen niet oneindig veel asfalt bij maken. Ik denk dat een goed en betaalbaar openbaar vervoer systeem uiteindelijk veel meer effect heeft. 100 jaar na Parijs, Londen, Moskou etc. krijgt Amsterdam ook eindelijk een goed metro systeem. Mijn voorstel is om dit metro netwerk ruim buiten de stad uit te breiden, zoals in Londen. Dus de metro rijdt elke bijv. 5 minuten vanuit Purmerend richting centrum

Amsterdam v.v., en dit ook aan de zuidkant. Het treinverkeer wordt dan weer aangepast aan het metroverkeer in of buiten bijv. Purmerend.

Reactie

Voor het antwoord op deze zienswijze wordt u verwezen naar paragraaf 3.4.

Zijn er zaken of belangen over het hoofd gezien?

De aantasting van het Noordhollandse landschap zoveel mogelijk beperken

Reactie

Voor het antwoord op deze zienswijze wordt u verwezen naar paragraaf 3.9.

4.13 Zienswijze 13

Staan er onjuistheden in het voornemen?

Sinds de originele aanleg van de A7 is de overheid in de vorm van Rijkswaterstaat verplicht aan de westzijde van de A7 maatregelen te treffen tegen geluidsoverlast; deze overlast overstijgt al jaren alle toegestane geluidsnormen, waaronder villa's in de Nekkerzoom. Al jaren staan wij op lijsten bij Rijkswaterstaat voor zulke geluidsmaatregelen zonder enig resultaat. Ondanks rechtszaken van buurtbewoners om dit te versnellen toont Rijkswaterstaat zich zeer onbetrouwbaar; wel de weg aanleggen maar verplichte maatregelen uitstellen.

Een verdere verbreding met een nog verdere overstijging tot mogelijk wel 150% (!) is daarom onacceptabel zonder dat er nu op voorhand daadkrachtige maatregelen afgesproken worden om wonen leefbaar en de waardevolle woningen in de Nekkerzoom ook waardevol te houden. Gezien beschreven ervaring met Rijkswaterstaat kan dit niet vrijblijvend zijn, noch af te doen door te verschuilen achter procedures.

Zijn er zaken of belangen over het hoofd gezien?

De door u ingezette procedure is kennelijk ingestoken om een verbreding tot stand te brengen zonder extra kosten die niet direct de bereikbaarheid vergroten. Dit is een fundamentele denkfout en daarom wijzen wij deze starre benadering van de procedure voor uw eigen bestwil van de hand.

De NAM heeft op vergelijkbare wijze jaren exploitatie van gas tot stand gebracht zonder de effecten, belangen en veiligheid voor omwonenden vòòr alles te stellen. Deze inschattingsfout is, zoals u ongetwijfeld bekend, dramatisch en kostbaarder dan elk mogelijk scenario vooraf heeft kunnen calculeren, noch afgezien van de reputatieschade, zie oa. <https://fd.nl/economie-politiek/1172350/groningse-aardbevingsschade-kost-nam-1-1-miljard>

Toch is de NAM is niet de eerste noch de laatste die deze fout denkt te kunnen veroorloven door onderschatting en inside-out denken.

Daarom kan uw organisatie wel wat hulp gebruiken.

Om het bestuur en wens tot verbreding niet vergelijkbaar of erger te laten stranden hebben wij aangeboden vroegtijdig te helpen door de mogelijkheid te bieden escalatie vooral te vermijden, door direct onze bewonersbelangen als uitgangspunt te nemen en vooraf vast te leggen in onlosmakelijk verbonden en ruimhartige budgetten en maatregelen. Deze kunnen niet vrijblijvend zijn en de aard hiervan zal ter beoordeling van ons als bewoners zijn om te voorkomen dat de slager zijn eigen

vlees keurt en/of marginaliseert onder de noemer 'mitigerende maatregelen'. Desalniettemin is het gegarandeerd goedkoper dan een escalatie. En omdat niemand op een escalatie uit is, heb ik uitgenodigd om dit zo spoedig mogelijk met elkaar te concretiseren om tot wederzijds bevredigende afspraken te komen.

In de gesprekken die tot op heden hebben plaatsgevonden blijkt dat Rijkswaterstaat tot op heden nog geen of weinig wil en verantwoordelijkheid toont; wellicht abusievelijk in de veronderstelling is dat dit noch urgent noch belangrijk genoeg is."

Reactie

Inspreker woont op een adres waar nu reeds sprake is van een geluidbelasting op de gevel van boven de 65 dB (decibel). In het kader van het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG) wordt door Rijkswaterstaat onderzoek gedaan naar woonsituaties met (te) hoge geluidbelastingen. Het MJPG is een eenmalige landelijke saneringsoperatie, waarbinnen wordt onderzocht of er bestaande geluidknelpunten zijn en hoe deze opgelost kunnen worden. Deze onderzoeken zullen leiden tot saneringsplannen waarin de oplossingen voor de geluidknelpunten zijn opgenomen. Rijkswaterstaat moet deze saneringsplannen voor 31 december 2020 indienen bij de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Zij zal de saneringsplannen vervolgens vaststellen, nadat de omgeving in de gelegenheid is gesteld om in te spreken. Via de Staatscourant, landelijke en lokale media wordt bekend gemaakt waar en wanneer een ontwerp-saneringsplan ter inzage ligt. Daarna neemt de minister een definitief besluit in een saneringsplan, dat ook ter inzage wordt gelegd. Meer informatie over het Meerjarenprogramma Geluidsanering is te vinden op de website:

- <https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/projectenoverzicht/meerjarenprogramma-geluidsanering-mjpg-aanpak-geluidoverlast-woningen>

In het PlanMER worden de effecten van verschillende gecombineerde maatregelpakketten met elkaar vergeleken. Daarbij wordt niet alleen inzichtelijk gemaakt hoe deze maatregelpakketten van elkaar verschillen op het aspect geluid, maar ook hoe deze maatregelpakketten verschillen ten opzichte van de situatie dat er geen maatregelen worden gerealiseerd; de zogenaamde autonome ontwikkeling. In deze fase worden tevens voorstellen gedaan op welke wijze negatieve effecten kunnen worden voorkomen (gemitigeerd). Voor wat betreft geluid wordt in het PlanMER gekeken naar de verandering van het aantal geluidbelaste woningen / gehinderden.

In de vervolgfase, nadat het voorkeursalternatief is gekozen, wordt er een Projectbesluit opgesteld inclusief een ProjectMER. In deze fase wordt de effecten nog meer in detail doorgerekend (geluidbelastingen op GPP's en gevels) en worden ook de juridisch noodzakelijke mitigerende maatregelen bepaald die nodig zijn om te voldoen aan de wettelijke normen en waarden. Hierbij worden ook de eventuele maatregelen meegenomen die in het kader van het MJPG vereist zijn.

Voor meer informatie over het uit te voeren akoestisch onderzoek wordt u verwezen naar paragraaf 3.12.

4.14 **Zienswijze 14**

Staan er onjuistheden in het voornemen?

Mogelijkheden van de NS om 1 halte in Purmerend als hoofdstation te laten benoemen en daar de sneltrein een stop te laten maken.

Zijn er zaken of belangen over het hoofd gezien?

Meer mensen van het openbaar vervoer gebruik te laten maken op een zo efficiënt mogelijke manier.
als de sneltrein in Purmerend stopt, zullen veel meer mensen er gebruik van maken. de doodoener van een goede busverbinding gaat niet op als je met de trein verder het land in moet of richting Enkhuizen. wij moeten willen we verder komen uitstappen in Zaandam of in Hoorn om verder te komen. dat is lijkt mij achterhaald."

Deze oplossing hoeft geen extra geld te kosten, alleen iets meer tijd in het treintraject, wat denk ik opweegt tegen de meerdere passagiers en minder auto's. mijn dochter woont in Bovenkarspel. met de trein moet ik overstappen in Hoorn en wachten op een aansluiting richting Enkhuizen.
ik pak dus nu altijd de auto terwijl ik vroeger meestal de trein nam!
ik behoor ook tot een museumgroep en elke maand bezoeken we een museum. de moppers, over het niet stoppen van de sneltrein, zijn dan ook niet van de lucht. helaas nemen weinig mensen meer de moeite om te klagen, omdat het toch niet help!"

Reactie

Het rijden van extra treinen en het rijden met extra materieel (langere treinen en/of dubbeldekkers) is een zaak van de NS. Zij bepalen op basis van reizigersprognoses of het inzetten van extra capaciteit rendabel is. In deze MIRT-verkenning is samen met NS gezocht naar mogelijkheden om te bezien of de Hoornse Lijn meer dan nu kan worden ingezet om de bereikbaarheid in de corridor te verbeteren. De NS is van mening dat het traject tussen Zaandam en Hoorn en Hoorn-Kersenboogerd in de periode tot 2030 geen extra capaciteit vergt, anders dan de nu voorziene wijzigingen in de Dienstregeling 2018. Vanuit de regio Purmerend is onvoldoende reizigersaanbod om een IC stop aan te bieden richting Amsterdam CS. Er is naar de mening van NS ook onvoldoende vervoerwaarde in de periode tot 2030 om de halfuursdienst tussen Hoorn-Kersenboogerd en Zaandam uit te breiden tot eenmaal per kwartier.

4.15 **Zienswijze 15 – Stichting Platform Keelbos¹⁵**

Staan er onjuistheden in het voornemen?

De veiligheid die uitgaat door het kortstondig recreatief karakter op de verzorgingsplaatsen doordat zij medegebruik van de parkeerplaats maken door de homo-ontmoetingsplaats te bezoeken. Op dit tracé liggen diverse seculiere verzorgingsplaatsen waaraan dit medegebruik gekoppeld is. De aanwezige verzorgingsplaatsen dienen behouden te worden.

¹⁵ Onderdeel van de zienswijze is een 19 pagina's tellende notitie met daarin een nadere juridische motivering c.q. toelichting op het belang van veilige homo-ontmoetingsplaatsen (HOP's).

Zijn er zaken of belangen over het hoofd gezien?

De lage groenstructuur is de grondslag voor de veiligheid. Opvallend is dat (solitaire) verzorgingsplaatsen met homo-ontmoetingsplaatsen ontbreken in deze lijst van onveilige verzorgingsplaatsen: er worden daar nauwelijks vrachtwagens opengebroken. Die zijn sociaal veilig vanwege de aanwezigheid van struiken en houtopstanden aan de randen, het cruise-gedeelte van de homo-ontmoetingsplaatsen. Daarnaast kunnen carpoolplaatsen ook dienst doen als homo-ontmoetingsplaats, waardoor deze veilig zijn vanwege de cruisende mannen.

De verzorgingsplaatsen dienen behouden te blijven met de houtopstanden. Ook de houtopstanden bij carpoolplaatsen dienen behouden te blijven. Bij het verwijderen van verzorgingsplaatsen met het medegebruik van homo-ontmoetingsplaats dient de homo-ontmoetingsplaats gecompenseerd te worden.

Reactie

Als gevolg van de wegaanpassingen aan de A7 bij Hoorn is er sprake van het in ieder geval moeten verdwijnen van parkeerplaats De Koggen. Deze is technisch niet inpasbaar met de beoogde maatregelen. Ter hoogte van de A8 kan niet worden uitgesloten worden dat afhankelijk van de mate van wegverbreding één of beide verzorgingsplaatsen moet worden opgeheven. In hoeverre hier daadwerkelijk sprake van is, wordt in het kader van deze MIRT-verkenning nader onderzocht.

4.16 Zienswijze 16

Staan er onjuistheden in het voornemen?

Mogelijkheid tot OV in Oostzaan Noord?

In het landelijk gebied/lintbebouwing Oostzaan(-noord) gaat geen bus. De trein passeert Oostzaan(-noord), maar stopt er niet. Dichtstbijzijnde bushalte op 3 a 4 km. Er is een lintbebouwing van 4 km waar geen OV passeert. Een kleine bus en busverbinding, of een treinhalte (stationsstraat Oostzaan, het platform ligt er al...), zou het gebruik van de auto, zowel door de lintbebouwing als via de A8, alweer iets verminderen.

Reactie

Voor wat betreft de buslijnen zijn deze door de vervoerregio vastgelegd in de OV lijnennetvisie 2018 (vastgesteld door de regioraad in 2015). Zie ook de site:

- <https://vervoerregio.nl/pagina/20160131-ov-lijnennetvisie>

Op basis van de Lijnennetvisie hebben de OV-bedrijven GVB, EBS en Connexion hun vervoerplannen opgesteld en aangeboden. De OV lijnennetvisie vormt samen met de investeringsagenda OV (vastgesteld in 2013) de leidraad voor het OV beleid in dit concessiegebied. Dit beleid is vastgesteld door de regioraad (waar ook de gemeente Oostzaan deel van uitmaakt). Het is ook de regioraad die d.m.v. evaluaties de ontwikkelingen rondom OV monitort. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is geen partij in de totstandkoming van dit beleid. Wensen die betrekking hebben op de huidige vervoersconcessie, zoals het lijnennet van EBS in Waterland en Connexion in de Zaanstreek, kunt u het beste voorleggen aan uw gemeente dan wel de concessieverlener, i.c. de vervoerregio Amsterdam.

4.17 Zienswijze 17 – Watersportbond

Het Watersportverbond bestaat sinds 1890, en is het overkoepelend orgaan van watersportverenigingen in Nederland. Dit zijn windsurf-, kitesurf-, zeil-, motor-, kano- en catamaranverenigingen, maar meestal een combinatie van allerlei soorten watersporters. In totaal zijn zo'n 440 watersportorganisaties aangesloten, en heeft het Watersportverbond circa 90.000 leden. Daarnaast is het Watersportverbond er ook voor de bijna 2,1 miljoen watersporters die buiten het verenigingsleven om van de Nederlandse waterwegen genieten.

Hierbij dient het Watersportverbond een formele zienswijze in:

Opmerking:

Gedurende het verkenningstraject heeft het Regioteam Noord-Holland van het Watersportverbond benadrukt dat tenminste de (onder)doorgangen voor kleine recreatievaart gehandhaafd blijven. Waar mogelijk zou nog uitbreiding van deze doorgangen overwogen moeten worden.

Toelichting:

Houdt het netwerk voor de kleine recreatievaart tenminste in stand. Uitbreiding past in de vele visies van provincie, gemeenten en andere recreatieprojecten om in te zetten op het beter bevaarbaar maken van het toervaartnet.

Reactie

Voor het antwoord op deze zienswijze wordt u verwezen naar paragraaf 3.9.

4.18 Zienswijze 18 – Fietsersbond Zaanstreek

Staan er onjuistheden in het voornemen?

Aanvraag doen voor onderzoek naar haalbaarheid extra fietspontje bij de Hempont in de spits.

Reactie

Voor het antwoord op deze zienswijze wordt u verwezen naar paragraaf 3.5.

Kader voor een duurzaam fietsbeleid

"Voorspellen is moeilijk, vooral de toekomst" (Niels Bohr)

Inleiding

Deze notitie bevat de visie van de Fietsersbond afdeling Zaanstreek voor de middellange termijn met betrekking tot fietsverkeer. Deze is ook leidend geweest in onze eerste inbreng in de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn en dienen we nu als zienswijze in.

1. Evaluatie overheidsbeleid

Om het fietsgebruik in woon-werkverkeer te stimuleren is er in die voorafgaande jaren veel gedaan door gemeentelijke en provinciale overheden: nieuwe fietspaden, beter beveiligde kruispunten, verwijderen van obstakels (paaltjes!) en nog meer en daarmee gaan we wel voorbij aan de maatregelen die ons inziens niet in het

voordeel van de fietser waren (van fietssluisjes tot integrale inrichtingsmaatregelen).

Maar de belangrijkste vraag in dit geheel is: Is het aantal fietsverplaatsingen in die periode inderdaad toegenomen conform de wens en/of gestelde doelen?

Onderzoek lijkt dringend gewenst. Het zou een duidelijk beeld geven van de resultaten van het gevoerde fietsbeleid van het afgelopen decennium en met name ook van het verband tussen inspanning en resultaat.

In omvang lijkt het fietsverkeer te zijn toegenomen, zowel in absolute als in relatieve zin, maar dat is inderdaad niet meer dan een subjectieve observatie en de mate van deze toename is onbekend.

Reactie

Jaarlijks worden in Nederland in de maand september fietstellingen gehouden. In deze nationale fietstelweek worden zowel fysieke tellingen gedaan (via telslangen op de wegen en fietspaden) als via de fietsapp. Uit deze telcijfers komt naar voren dat het gebruik van de fiets, vooral ook voor het woon-werk verkeer al jaren aan het toenemen is. Dit komt ook door de ontwikkeling van het E-bike gebruik, waarbij de gemiddelde fietsafstanden per verplaatsing ook aan het toenemen zijn. Door gedragsveranderingsmaatregelen (bijvoorbeeld via de werkgeversaanpak) wordt het fietsgebruik versterkt.

2. Kwantitatieve en kwalitatieve ontwikkelingen

25 Jaar vooruit proberen te kijken. Dat is ver.

De meeste fietsbeleidsstukken houden het bij tien jaar (de Zaanse Fietsnota, de Investeringsagenda Fiets van de Stadsregio Amsterdam). Dat is overzichtelijker en veiliger, maar de inhoud heeft ook vaak sterk het karakter van het bevorderen van 'meer van hetzelfde.'

Waar elektrificatie van het autobestand nog altijd een marginale zaak is, is die van het fietsenbestand al volop onderweg. De afgelopen periode waren wij getuige van de volgende ontwikkelingen in het fietsverkeer.

Snelle toename van bezit en gebruik van de e-bike (inclusief het snelle type), van bakfietsen (al of niet e-), van bromautootjes en scooters (vaak opgevoerd). Deze ontwikkeling zet ook in de toekomst door (behalve wellicht van de opgevoerde scooters, maar dan veranderen ze in bromfietsen).

Daarnaast is het recreatieve en sportieve fietsgebruik substantieel gegroeid, getuige de gestegen verkoop in het hogere segment van de fietsmarkt en in de verkoop van racefietsen en mountainbikes. Fietstoerisme lijkt goed garen te spinnen bij deze ontwikkeling.

Verwachting: het fietsverkeer ondergaat de komende jaren behoorlijk wat **kwalitatieve** veranderingen: de gemiddelde snelheid neemt toe, de verschillen in snelheid (op het fietspad) nemen toe, de gemiddelde lengte van een verplaatsing neemt toe (die ligt bij e-bikes tweemaal zo hoog als bij gewone fietsen) en het gemiddelde ruimtebeslag van een fietser neemt toe, vooral ook als de transportmogelijkheden van een e-bakfiets door het bedrijfsleven worden onderkend.

Toename van comfort en snelheid dus, maar met belangrijke negatieve consequenties voor de **veiligheid** van de fietser, uitgaande van de huidige omvang en staat van de fiets-infrastructuur. De vraag is daarom gerechtvaardigd of de huidige infrastructuur voor de fiets en de beoogde uitbreiding daarvan ook voldoende toekomstwaarde hebben of dat belangrijke wijzigingen in het aanbodsysteem noodzakelijk zijn.

'Rethink the system' of gewoon 'omdenken.'

Reactie

De ontwikkelingen in het fietsgebruik en de grote snelheidsverschillen die daardoor optreden op de fietsinfrastructuur vormen een verkeersveiligheidsrisico. De ontwikkelingen rondom de Speed-pedelec gaan zo snel dat wetgeving op dit punt moet worden aangepast. De opgave is dus om adequaat en vergezeld van wet- en regelgeving in te spelen op deze ontwikkelingen.

3. Veiligheid en toekomstwaarde van de infrastructuur

Een consequentie van de verwachte ontwikkeling in het fietsverkeer is nu reeds zichtbaar: het aantal verkeersdoden en ernstige ongevallen onder fietsers is de afgelopen jaren toegenomen. Door de bovengeschetste ontwikkelingen af te zetten tegen een beperkte en 'orthodoxe' aanpak van de infrastructuur, zullen we in deze met een verder stijgende lijn rekening moeten houden.

Dus, omdenken.

Capaciteitsvergroting is daarbij zeker aan de orde, maar er is meer. Gestreefd dient te worden naar een grotere mate van systematiek in het aanbod-denken als het om de fiets en het fietsen gaat. Systematiek in het aanbod leidt tot zekerheid en daarmee tot grotere veiligheid.

De rijkswegen vormen een systeem dat onmiddellijk herkenbaar is door inrichting, belijning, bebording, en in feite ook door de juridische status van de gebruiker die over het hele systeem hetzelfde blijft. Dit geldt ook voor provinciale wegen.

In nieuwbouwwijken is de ontsluiting ook systematisch al zal daar meer hiërarchie het leidende principe vormen.

Het aanbod voor de fietser in Noord-Holland heeft **niets systematisch**. Uit inrichtingsoogpunt hebben we te maken met een lappendeken: fietspaden, fietsstroken, helemaal niets. Uiteenlopende vormen van bebording, verharding en belijning maken het verkeersbeeld voor de fietser verwarrend evenals de zelfs over korte afstand snel wisselende juridische status: meest begunstigde op het fietspad, juridisch niet beschermde gebruiker van de fiets(suggestie)strook.

Obstakels (paaltjes, fietssluisen !) vormen bij een toenemende gemiddelde snelheid van het fietsverkeer ook een toenemende bedreiging. De vaak in fietsnota's gebezigde term van 'netwerk' impliceert veel, maar hebben een geringe praktische impact. Je kunt er elk inrichtingselement aan ophangen zolang dat element maar vanuit een ander element toegankelijk is voor een fietser ('schakels').

Reactie

Zowel de vervoerregio Amsterdam als ook de Provincie Noord-Holland maken zich hard voor een goed fietsbeleid. Het gaat hierbij om de aanleg van een goed, snel en comfortabel netwerk aan snelfietsroutes en aan het verhogen van de kwaliteit van regionale fietsroutes. Ook aan fietsparkeervoorzieningen bij OV haltes wordt veel aandacht besteed. Zie voor meer informatie ook paragraaf 3.5.

4. Fiets en openbaar vervoer: bondgenoten

De economische opleving van ons land leidt tot toename van de mobiliteit, daarbij wordt in eerste instantie weer aan automobiliteit gedacht. Het lijkt er helaas zelfs op dat inzake de onderhavige studie argumenten de reeds van tevoren genomen beslissingen moet justificeren ("na 2020 loopt het vast").

De mobiliteitslobby is alweer actief, met name het (hoofd)wegennet heeft daarbij prioriteit. Nadelen: milieuschade, frustratie van doelstellingen inzake duurzaamheid, en, zoals onlangs is aangetoond, **omvangrijke investeringen met relatief weinig rendement, leidend tot verplaatsen van het knelpunt.**

De omvang van het openbare vervoer, met name dat van de trein, blijkt in belangrijke mate een functie te zijn van voor- en natransportmogelijkheden, en daarin speelt de fiets weer een belangrijke rol: pak weg een derde van de treinpassagiers gaat per fiets naar het station. Het gecombineerde gebruik van fiets en trein groeit al sinds 2000, maar kan onder optimale omstandigheden stijgen tot twee-derde van het aantal treinverplaatsingen.

Met name de e-bike kan tot stijging bijdragen: met een gemiddeld tweemaal zo grote ritlengte als de gewone fiets wordt het verzorgingsgebied van een station ook een stuk groter. De conclusie van deskundigen is: investeringen in een beter voor- en natransport per fiets met betrekking tot het openbare vervoer renderen verreweg het hoogst.

Reactie

In deze studie is geïnventariseerd in hoeverre er knelpunten zijn bij HOV haltes en NS stations als het gaat om fietsbereikbaarheid en fietsvoorzieningen. De concessieverleners zijn samen met de vervoerders de partijen die constant monitoren of op dit punt moet worden bijgestuurd. Voor de situatie bij NS station Hoorn worden maatregelen in het kader van de ontwikkeling van Poort van Hoorn ontwikkeld. In het gebied van de Vervoerregio zijn de voorzieningen die ketenmobiliteit moeten bevorderen op orde.

5. Fietsinfrastructuur als systeem

Overwegingen van veiligheid, milieu, duurzaamheid en niet in de laatste plaats van rendement van investeringen vereisen **prioriteit** voor de fiets in het verkeersbeleid. Dat mag verwacht worden voor een vorm van vervoer die (naar verwachting) al een derde van het aantal verplaatsingen in de stad dekt en in de toekomst wellicht wat dat betreft naar de helft zal moeten groeien willen we de toenemende mobiliteitsbehoefte in de hand kunnen houden. Prioriteit is niet van: we ontwikkelen een verkeersbeleid waaraan ook een stukje fietsverkeer wordt opgehangen, maar: wat is goed voor de fiets(er) en hoe kunnen we daar het andere verkeer optimaal omheen draperen. Het terugveroveren van ruimte voor de fiets op de auto mag daarbij best een overweging zijn. Daarbij mag niet uit het oog verloren worden dat ook het gemotoriseerde verkeer in een niet al te verre toekomst veranderingen zal ondergaan met hopelijk positieve gevolgen voor ruimtebeslag, belasting van het milieu en veiligheid.

Van belang daarbij is: hoe kan de fietsinfrastructuur tot een herkenbaar en veilig systeem worden uitgebouwd?

Het nadenken over de **basis van dat systeem** is urgent.

Er bestaat een enkele (overigens overwegend goede) noord-zuidverbinding die door het solobestaan nogal kwetsbaar is, terwijl de oost-west-aantakkingen daarop door spoorbaan, provinciale weg en water vaak moeizaam en risicovol zijn. In een fietssysteem kunnen de stations van de spoorwegen (en eventueel van een toekomstige metroverbinding met Amsterdam) knooppunten vormen. De inrichting van de fietsenstalling is wellicht de beslissende factor in de groei van het aandeel van de fiets in voor- en natransport (overdekt, bewaakt, voldoende ruimte, stallingsmogelijkheden aangepast aan diversiteit in type fiets).

Andere punten tot nadenken: 'shared space' (met name fietsstraten), wegdekkwaliteit, omgeving fietsverbindingen ('beleving'), fietsen als 'lifestyle', achterbankgeneratie en allochtonenstimulatie, fietspaden als middel om natuurgebieden te beleven, coördinatie activiteiten gemeente, provincie, openbaar vervoer, zijn tweerichtingfietspaden nog verantwoord, snelfietsverbindingen, synchronisatie snelheid fietsverkeer- autoverkeer (standaardisering tot dertig

kilometer waar auto's en fietsers elkaar ontmoeten, inrichting, handhaving etc.), automatisering en fietsverkeer, fietsen als toeristische activiteit. Misschien ambitieus, maar niet minder urgent en noodzakelijk. Oplossingen om verwachte problemen na 2020 te verhelpen duren na 202 nog lang voort en dienen daarom bestendig en duurzaam te zijn.

Reactie

Voor het antwoord op deze zienswijze wordt u verwezen naar paragraaf 3.4.

4.19 Zienswijze 19 – Watersportbond

Deze zienswijze is identiek aan die van nr.17. Voor de beantwoording wordt derhalve verwezen naar zienswijze nr. 17.

4.20 Zienswijze 20 – Belangenorganisatie Stop Geluidsoverlast A7 Grote Waal16

Staan er onjuistheden in het voornemen?

Uitvoering van een zogeheten Geluidseffectscreening (GES) zoals genoemd in het Handboek voor een gezonde inrichting van de leefomgeving (GGD Nederland, 2012).

Om ervoor te zorgen dat de geluidsoverlast van de A7 voor de bewoners in de Grote Waal binnen aanvaardbare normen blijft, zijn wij van mening dat de A7 structureel zodanig moet veranderen dat de realisatie van een goede, adequate en permanente geluidswering een wettelijk verplichting wordt.

De Belangengroep pleit daarom voor een maximale voorziening, waarmee de geluidsoverlast tot een minimum wordt beperkt. De Belangengroep kiest dus voor variant 3.

Onze zienswijze hebben wij in overleg met de Gemeente Hoorn opgesteld

Reactie

Bij iedere aanpassing aan de A7 wordt een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Voor de wijze waarop het akoestisch onderzoek wordt uitgevoerd wordt u verwezen naar paragraaf 3.12. Het maakt hierbij niet uit welke variant wordt gekozen, voor iedere variant geldt dat moet worden voldaan aan de wettelijke bepalingen. Tijdens het bestuurlijk overleg van 7 februari jl. is al wel besloten tot het verder uitwerken van de spitsstrook en niet de volledig 3^e rijstrook. Belangrijke overweging hierbij is dat de knelpunten zich met name alleen voordoen in de beide spitsperiodes en de spitstrook 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 3^e rijstrook die de gehele dag gebruikt wordt. Tot slot speelt mee dat de kosten voor de aanleg van een 3^e rijstrook ook substantieel hoger liggen dan de kosten voor een spitsstrook.

Verder willen wij aandacht vragen voor de Venneweg die momenteel veel gebruikt wordt als sluiproute.

Het geluid van deze weg samen met het geluid van de A7 en het geluid van de spoorweg zorgt voor een onaanvaardbare cumulatie van geluid. In dit kader pleit de Belangengroep dan ook voor de uitvoering van een zogeheten

¹⁶ Bij de zienswijze behoort een schets van de nieuw voorgestelde ligging van de Venneweg.

Geluidseffectscreening (GES) zoals genoemd in het Handboek voor een gezonde inrichting van de leefomgeving (GGD Nederland, 2012).

Reactie

Vermoedelijk wordt hier door inspreker bedoeld een GezondheidsEffectScreening (GES). Deze wordt in het kader van het PlanMER uitgevoerd. Specifiek voor een wegenproject zijn gezondheidseffecten mogelijk ten gevolge van de toename van geluidsoverlast, luchtkwaliteit en externe veiligheid. Deze aspecten worden afgezet tegen normen zoals deze in Nederland wettelijke zijn vastgesteld. Daar moet in ieder geval aan voldaan worden. In een GES wordt ook gekeken naar de situatie onder deze normen. De GES geeft inzicht in de relatieve veranderingen als gevolg van de onderzochte alternatieven en hun invloed op de gezondheid voor de aspecten luchtkwaliteit, geluid en externe veiligheid. 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.

Voor meer informatie over de wijze waarop met cumulatie wordt omgegaan wordt verwezen naar paragraaf 3.12.

De belangengroep stelt verder voor om het tracé van de Venneweg zodanig te verleggen dat het tot aan de rotonde van de Middenweg, parallel aan de A7 komt te lopen. Omdat de parkeerplaats in één van de plannen komt te verdwijnen, zou de op- en afrit van de parkeerplaats voor een deel van dat tracé gebruikt kunnen worden. Op deze wijze zou dit redelijk eenvoudig gerealiseerd kunnen worden. Zij verwijzen hierbij naar een bij de zienswijze meegestuurde bijlage. De Geluidswering kan dan aan de oostkant van de Venneweg worden geplaatst, waardoor het hun inziens effectiever is voor de wijk. De enige niet-afgeschermd geluidsbron is dan het NS spoor dat achter een aantal woningen langs loopt.

Reactie

Eén van de belangrijkste effecten die met de MIRT-verkenning worden nagestreefd is dat er minder sluipverkeer gaat plaatsvinden. Zo moeten investeringen in het openbaar vervoer ervoor zorgen dat er in zijn totaliteit minder auto's gaan rijden en met de investeringen op het hoofdwegennet wordt beoogd dat er minder verkeer gaat sluipen op het onderliggende wegennet. De reden waarom verkeer gaat sluipen via het onderliggende wegennet is namelijk vanwege de files op het hoofdwegennet. Het oplossen van de files zal naar verwachting ook een positief effect hebben op het sluipverkeer op de Venneweg en dus ook de (geluids)hinder. Het is ook daarom dat het verleggen van de Venneweg zowel verkeerskundig als ook vanuit akoestisch oogpunt niet als 'mitigerende' maatregel wordt overgenomen.

Uit het akoestisch onderzoek behorende bij het PlanMER zal ook moeten blijken in hoeverre er ook sprake is van een verbetering. In het kader van het Project-MER zal dan verder in detail worden bepaald of en zo ja welke wettelijke akoestische maatregelen nodig zijn.

4.21 Zienswijze 21

Ik kan, als gewoon burger, natuurlijk geen studie doen naar de aantallen bewoners, werkplekken, industrieën, verkeersbewegingen, etc., dus een onderbouw opzetten voor de diverse opties is voor mij niet haalbaar.

Beschouwing / Zienswijze.

* Corridor.

Als ik het woord corridor hoor, denk ik aan een afgescheiden iets voor een snelle, directe verbinding tussen twee gebieden.

Dus dan wordt er gedacht aan autosnelwegen (eventueel boven elkaar), 2 x 2-spoorrail verbinding, metro, monorail, luchtcorridor voor vliegtuigen, etc.

Mijn indruk is, zo kwam het op mij over, dat men een aantal 'kleinere' zaken beetpakt, die eigenlijk al in de pijplijn zouden moeten zitten.

Reactie

Het begrip corridor kan inderdaad voor meerdere uitleg vatbaar zijn. In deze context moet het gelezen worden als een gebied langs een hoofdverkeersas tussen twee of meerdere knooppunten, of een economische of stedelijke (ontwikkelings)as langs infrastructuurbundels. In dit laatste geval moet u dan denken aan de wegenbundels A7 en A8 maar ook de Hoornse en Zaanse lijn.

Voor wat betreft uw zienswijze dat er sprake is van het oppakken van enkele 'kleinere' zaken, strookt dit niet met de dagelijkse praktijk, waar deze kleinere zaken toch bekend staan als aanzienlijk grote knelpunten. De knooppunten Zaandam en Coenplein zijn bekende fileknelpunten in het hoofdwegenet. Filemeldingen op radio en tv zijn hier dagelijks aan de orde. Om deze hardnekkige files aan te pakken is afgelopen jaren een aantal maatregelen genomen. Zo is in mei 2013 de Tweede Coentunnel geopend en is de oude Coentunnel gerenoveerd (geopend in juli 2014). Daarbij zorgen de in 2013 geopende Westrandweg (A5) en de aanleg van spitsstroken op de A7 en A8 tussen de aansluitingen Purmerend-Zuid en Oostzaan/Zaanstad-Zuid – eind 2015 gereed – voor meer wegcapaciteit. Ondanks dat deze maatregelen de bereikbaarheidsknelpunten op de A7 en A8 goeddeels oplossen, blijkt uit het in 2013 afgeronde MIRT-onderzoek Noordkant Amsterdam (MONA) dat deze wegen na 2020 opnieuw te maken krijgen met grote bereikbaarheidsproblemen. Dit komt volgens MONA met name door bevolkingsgroei en een toename van de automobiliteit. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de provincie Noord-Holland en de Stadsregio Amsterdam, maar ook gemeenten, bedrijven en maatschappelijke organisaties willen dat nu al geanticipeerd wordt op de toekomstige knelpunten in de A7-A8-corridor tussen Amsterdam en Hoorn. Het is ook daarom dat de minister van Infrastructuur en Milieu het initiatief heeft genomen voor deze MIRT-verkenning.

* Afbakening.

Dan de afbakening van de corridor, gesteld wordt Amsterdam - Hoorn; in feite omvat deze verkenning het gebied Zaanstreek - Hoorn.

Het gebied Amsterdam Noord - Edam/Volendam valt er nu buiten.

Ik zou graag de regio willen zien Amsterdam - Zaanstreek - Alkmaar - Heerhugowaard - Hoorn - Oosthuizen - Purmerend - Zaanstreek - Amsterdam-Noord,

en waarom, dan is er het rondje Zaanstreek - Alkmaar - Hoorn - Zaanstreek. Het gebied IJmuiden - Velsen - Haarlem ? - Beverwijk - Heemskerk is dan de subregio IJmond.

De regio WestFriesland met Hoorn - Enkhuizen met het relatief grote gebied Stedebroec kan aansluiten op het rondje Alkmaar - Hoorn.

Tevens kan er een aansluiting op Lelystad komen.

Reactie

Voor wat betreft uw zienswijze dat er sprake is van een te kleine afbakening van de corridor wordt u verwezen naar paragraaf 3.1.

* Invulling infrastructuur.

Uiteraard is men gebonden aan de historisch ontwikkelde infrastructuur, maar het kan geen kwaad daar eens over heen te kijken en te stappen.

Een uitbreiding van een weg- en railverbinding trekt altijd meer industrie aan. Zoals industriegebied Purmerend-Noord, Oosthuizen (toekomstig), Heerhugowaard en Obdam (toekomstig).

** Rail.

Te denken valt aan lokaal spoor, regionaal spoor en interregionaal spoor. Maar in deze regio hebben we m.i. alleen regionaal spoor.

Enkel spoor vervangen door dubbel spoor.

Dubbel spoor Heerhugowaard - Hoorn.

Dubbel spoor Hoorn - Enkhuizen.

Wellicht naast de autoweg, maar dit zal een te grote wijziging zijn.

Een monorail erboven voor sneltreinen = interregionaal spoor, maar dat is nu niet van toepassing.

Alhoewel dan hebben we veel minder overgangen.

Kan een optie zijn voor het regionaal spoor.

De treinen een rondje regio laten rijden. De machinisten zullen dit niet leuk vinden, jammer, de metro rijdt ook de hele dag op hetzelfde traject.

De treinen dan met een 10 min.-frequentie, links om en rechtsonder.

Een aansluiting op eventueel een railverbinding Enkhuizen - Lelystad. (extra of bredere dijk nodig)

Reactie

Er is vanuit de optiek van de vervoerwaarde geen aanleiding om dit spoor te verdubbelen. Wel zou het voor de robuustheid van het spoornetwerk voordelen hebben, maar de investering is zo hoog dat hier geen sprake is van een kosteneffectieve maatregel. De spoorverbinding tussen Enkhuizen en Lelystad valt buiten de scope van de Corridorstudie. Zie voor meer informatie ook paragraaf 3.4.

De NS is tot 2025 de vervoerder die in dit gebied de concessie heeft om haar treindiensten aan te bieden. Zij doet dit vanuit het perspectief van de vervoervraag en past het treinaanbod daarop aan. De vervoervraag in dit gebied is zeer eenzijdig gericht en loopt grofweg van noord naar zuid en niet zozeer van oost naar west. De suggestie om binnen deze regio in een hoge frequentie een treindienst aan te bieden die een rondje maakt, valt af vanwege het ontbreken van een solide kostendekkingsgraad. Dit gaat ook op voor uw voorstel om een monorail te overwegen. De investeringen hiervan zijn ongekend hoog en omdat er sprake is van een eenzijdig gerichte spits is het voor een vervoerder moeilijk om voldoende baten te genereren om een dergelijke investering te kunnen doen.

**** Auto.**

Een doorsteek A8 - A9.

Een 6 / 8-baans weg van A8-A9-punt naar Alkmaar.

Een 6 / 8-baans weg van Zaandam - Hoorn.

Een 4-baans weg Alkmaar (Noord) - Hoorn. Nu is er een upleveling in bewerking als N23.

Een 4-baans weg Hoorn - Enkhuizen. (Nu ook N23). En dan heel graag al die stoplichten weg.

Aansluiting op weg Enkhuizen - Lelystad.

Een 4-baans autoweg Enkhuizen - Lelystad. (Die had er al moeten zijn)

Een spoor naar Lelystad en in ieder geval een 4-baans autoweg. (Extra of bredere dijk)

Liefst een 4-baans weg van Alkmaar naar de Afsluitdijk en van Alkmaar-Noord naar den Helder.

Even terzijde, s.v.p. goede wegaanduidingen met rode EN groene kruizen.

Reactie

Oplossingsrichtingen voor de A7 en A8 bestaan uit het verbreden van de A8 naar 2x5 of 2x6 rijstroken. Voor de A7 wordt tussen knooppunt Zaandam en de aansluiting Purmerend Noord gekeken naar een uitbreiding naar 2x3 rijstroken. Tussen Purmerend Noord en de aansluiting Avenhorn is op basis van de verkeersprognoses geen uitbreiding nodig en kan worden volstaan met 2x2 rijstroken. Tussen de aansluiting Avenhorn en Hoorn Noord doen de knelpunten zich met name voor in de spitperioden. Op basis van de verkeersprognose is dit ook op de langere termijn het geval zodat in het bestuurlijk overleg van 7 februari 2018 is besloten alleen verder te gaan met het onderzoeken van spitsstroken.

Voor wat betreft de A9 en de in het kader van het MIRT-onderzoek NoWa voorgestelde maatregelen wordt u verwezen naar de site: <http://www.mirtnowa.nl>.

Het doortrekken van de A8-A9 is een studie die wordt uitgevoerd door de Provincie Noord-Holland. Voor meer informatie wordt u verwezen naar de site:

- https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Projecten_verkeer_en_vervoer/Verbinding_A8_A9.

De N23 maakt onderdeel uit van het reeds in uitvoering zijnde project N23 Westfrisiaweg. Meer informatie over de maatregelen en de planning is te vinden op de site:

- https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Projecten_verkeer_en_vervoer/N23_Westfrisiaweg

Met al de hierboven genoemde projecten en maatregelen wordt in het kader van deze MIRT-verkenning rekening gehouden, zodat er ook sprake is van een integrale aanpak en afweging.

Ten noorden van Alkmaar zijn er op grond van de uitgevoerde NMCA's geen knelpunten geconstateerd die aanleiding geven tot wegverbredingen. Dit is eveneens het geval op de verbinding Hoorn - Lelystad.

Tot slot voor wat betreft de rode kruizen op de matrixborden geven deze de situatie aan dat er sprake is van een gesloten rijstrook. Dit is aan de orde bij voorbeeld calamiteiten, pech of het gesloten zijn van een spitsstrook.

** Door de lucht.

Heli-havens bij een aantal industriegebieden of stations.
Ik denk dat dat niet haalbaar is, qua opbrengst vs kosten.

Reactie

In reactie op uw suggestie voor het plaatsen van helihavens bij industriegebieden of stations geldt dat het gebruik van helihavens vooralsnog is voorbehouden aan een relatief kleine groep. Het is ook daarom dat hierin geen oplossing wordt gezien om de knelpunten op de weg op te lossen. Wel kunnen dergelijke voorzieningen mogelijk bijdragen aan een gunstig vestigingsklimaat. Voor het beleid ten aanzien van de helihavens wordt u doorverwezen naar de site:

- https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Regionale_luchthavens.

** Fiets.

Een doorgaand fietspad Hoorn - Purmerend - Zaanstreek.
Een doorgaand fietspad Hoorn - Enkhuizen.
Een doorgaand fietspad Alkmaar - Hoorn; deze is er nog niet.
Een doorgaand fietspad Zaanstreek - Alkmaar.

Hiervoor zijn er al veel fietspaden aanwezig.

Reactie

Voor de fietsmaatregelen geldt dat voor de afstand Hoorn-Purmerend een regionaal fietspad onderdeel uitmaakt van de studie. Tussen Purmerend en Zaanstreek wordt de mogelijkheid van een fietssnelweg onderzocht. Deze delen sluiten op elkaar aan. De andere genoemde trajecten vallen buiten de scope van het onderzoek omdat ze ook niet direct bijdragen aan de doelstelling van de studie om de knelpunten op het hoofdwegennet op te lossen. Zie voor meer informatie ook paragraaf 3.5.

4.22 Zienswijze 22 – Gasunie Transport Services B.V.¹⁷

Staan er onjuistheden in het voornemen?

De aanwezigheid van diverse hoge druk aardgastransportleidingen welke bij ons bedrijf in beheer zijn.

Zijn er zaken of belangen over het hoofd gezien?

Graag worden wij betrokken bij de verdere planprocedure.

Reactie

Ten behoeve van de 1^e uitwerking van de ontwerpen van de verschillende maatregelen is allereerst een KLIC-melding uitgevoerd. Op basis van deze KLIC-melding wordt geanalyseerd of en waar er sprake is van mogelijke knelpunten waarbij verlegging van kabels en leidingen aan de orde kan of moet zijn. Graag gaan wij naar aanleiding van deze analyse met u in overleg.

¹⁷ Bij deze zienswijze behoort een kaartje met de ligging van de relevante hoge druk gasleidingen.

4.23 Zienswijze 23

Staan er onjuistheden in het voornemen?

De N247. De capaciteit voor motorvoertuigen anders dan lijnbussen is sinds de jaren 70 onveranderd slechts 2 rijbanen. Voor verkeer uit Edam-Volendam is de A7/A8 (die nu al elke ochtend vast staat) geen optie en zeker voor beroepsverkeer (bestelbusjes, vrachtwagens, mensen die voor hun werk het land in moeten) is het OV geen optie dus meer bussen helpt daar niet voor. Als de A7/A8 vastloopt, zie je gelijk volop dat verkeer uit Hoorn (en Purmerend) afbuigt naar de overbelaste N247. In de avondspits is het in de omgekeerde richting raak: de N247 is dan de manier om de A7/A8 te vermijden.

Zijn er zaken of belangen over het hoofd gezien?

Ga eens zelf, niet in de vakantieperiode, elke ochtend tussen 06.00 uur en 08.30 uur van Edam-Volendam naar Amsterdam. En ga ook eens zelf, niet in de vakantieperiode, elke dag tussen 15.30 en 18.30 van Amsterdam naar Edam-Volendam. Het is een wonder dat er nog geen burgerprotest is uitgebroken met al die duizenden mensen die elke dag zoveel tijd verliezen en extra vroeg op moeten of later thuis komen. Hoe worden de Edam-Volendam belangen verdedigd in het Corridor-plan? Hoorn heeft immers een anders belang en zal blij zijn met de N247 als escape.

Vergeet de N247 niet en vergeet de duizenden Edam-Volendammers niet die dagelijks veel tijd kwijt zijn aan files. Neem eens echte maatregelen om de oorzaak van de files (wegcapaciteit N247 is al tientallen jaren niet meer toereikend voor het verkeersaanbod) aan te pakken en niet alleen symptomen (stoplichten bij Katwoude, Monnickendam, sluipverkeer Purmer, heel veel agrarisch en bouwverkeer -Huiberts Katwoude!! etc). Dat zijn veel belastingbetalende burgers waar de overheid voor werkt: verlicht hun reistijd in plaats van verzwaren, dan laat je zien dat je als overheid om je burgers geeft.

Reactie

Voor het antwoord op deze zienswijze wordt u verwezen naar paragraaf 3.7.

4.24 Zienswijze 24

Staan er onjuistheden in het voornemen?

Ruimte voor de Noord-Zuidlijn, bij de onderdoorgang bij Broek in Waterland. En verder onderzoek om deze lijn door te trekken naar Hoorn.

Zijn er zaken of belangen over het hoofd gezien?

Openbaar vervoer.

Reactie

Voor het antwoord op deze zienswijze wordt u verwezen naar paragraaf 3.4.

4.25 Zienswijze 25

Staan er onjuistheden in het voornemen?

De provinciale weg N247 mag niet worden vergeten in deze studie. Deze weg is voor veel inwoners van Edam-Volendam en Waterland een belangrijke route richting Amsterdam en verder. De weg is op dit moment in de spits niet toereikend en zal dat in de toekomst, zonder aanpassingen, zeker niet zijn. Het is belangrijk dat ook de N247 voldoende capaciteit krijgt.

Reactie

Voor het antwoord op deze zienswijze wordt u verwezen naar paragraaf 3.7.

4.26 Zienswijze 26

Staan er onjuistheden in het voornemen?

In dit plan wordt geen rekening gehouden met de extra filedruk die er op de N247 tussen Hoorn en Amsterdam zal gaan ontstaan vanuit de regio Hoorn. Het is cruciaal dat de plannenmakers er van bewust raken dat dit aspect meegenomen en gewogen moet worden.

Zijn er zaken of belangen over het hoofd gezien?

Het meenemen van de extra filedruk bij het bepalen van de doorgang bij Broek in Waterland. Dus 4 banen in plaats van 2.

Het zou zelfs mogelijk zijn om de N247 uit te breiden naar 4 banen. Nu 2 banen en 1 bus strook. Als de bus dan normaal rechts zou rijden, dan kan ook het overige verkeer gebruik maken van deze banen.

Reactie

Voor het antwoord op deze zienswijze wordt u verwezen naar paragraaf 3.7.

4.27 Zienswijze 27

Staan er onjuistheden in het voornemen?

- 1) Voorkomen van sluipverkeer over N247 en langs de dijk tussen Hoorn en Edam.
 - N247 staat iedere ochtend al vast tussen Volendam en Broek.
 - De Dijk is nu al een populaire toeristische route en op het moment dat de N247 volloopt, loopt het hier nu al uit de klauwen. Deze route gaat via het Oorgat dwars door een deel van Edam dat hier niet op voorzien is (o.a. small, 30km zone, spelende kinderen en wandelde toeristen tussen de sluis en het centrum van Edam).
- 2) Uitbreiden busverbindingen (capaciteit per route en uitbeiden van routes)

Zijn er zaken of belangen over het hoofd gezien?

- 1) Voorkoming sluipverkeer. Verkeer van de snelweg naar de nu al volle N247 en naar routes via de (oude) zeedijk.

2) Leer van bestaande oplossingen: op het stuk tussen Volendam en Monnikendam wordt sluipverkeer langs de dijk al voorkomen. Dit zou ook moeten tussen Hoorn en Edam-Volendam. 's morgens alleen open voor verkeer naar het Noorden, 's avonds alleen open voor verkeer naar het zuiden (beide m.u.v. aanwonende). Dit is een betaalbare oplossing die te handhaven is met een paar simpele camera's op de route, die onregelmatig een paar uur bekeken worden, of met politie controle (gewoon in routes van politie opnemen).

3) Uitbreiding van busroutes. Als je mensen de bus in wilt krijgen is het huidige beleid met minder en minder routes niet erg zinvol. ook het beperken van frequentie van ritten is niet erg handig.

2) Duidelijke communicatie direct naar alle betrokkenen die wonen aan de dijk tussen Hoorn en Edam plus de bewoners van het Oorgat in Edam.

Reactie

Ten aanzien van de communicatie inzake de N247 wordt u verwezen naar de provincie Noord-Holland en uw gemeente. Zie verder ook de reactie in paragraaf 3.7.

Op dit moment functioneert het R-net bus systeem in de regio zeer goed. Er zijn snelle en frequente busverbindingen tussen Purmerend en Amsterdam en tussen overig Waterland en Amsterdam. Met het in gebruik nemen van de Noord-Zuid-lijn wordt grote delen van Amsterdam (Zuid) nog beter bereikbaar vanuit de regio.

De buslijnen zijn door de vervoerregio vastgelegd in de OV lijnennetvisie 2018 (vastgesteld door de regioraad in 2015). Zie ook de site:

- <https://vervoerregio.nl/pagina/20160131-ov-lijnennetvisie>

Op basis van de Lijnennetvisie hebben de OV-bedrijven GVB, EBS en Connexxion hun vervoerplannen opgesteld en aangeboden. De OV lijnennetvisie vormt samen met de investeringsagenda OV (vastgesteld in 2013) de leidraad voor het OV beleid in dit concessiegebied. Dit beleid is vastgesteld door de regioraad (waar ook de gemeente Oostzaan deel van uitmaakt). Het is ook de regioraad die d.m.v. evaluaties de ontwikkelingen rondom OV monitort. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is geen partij in de totstandkoming van dit beleid. Wensen die betrekking hebben op de huidige vervoersconcessie, zoals het lijnennet van EBS in Waterland en Connexxion in de Zaanstreek, kunt u het beste voorleggen aan uw gemeente dan wel de concessieverlener, i.c. de vervoerregio Amsterdam.

Graag word ik volledig en tijdig op de hoogte te worden gehouden van de ontwikkelingen in deze.

Reactie

Voor wat betreft nieuws en actuele ontwikkelingen omtrent de corridorstudie Amsterdam - Hoorn kunt u altijd terecht op de site:

- <https://www.corridoramsterdamhoorn.nl>.

Verder zullen wij u ook opnemen in ons databestand zodat wij u ook actief kunnen informeren over relevante ontwikkelingen en besluitvorming.

4.28 **Zienswijze 28**

Staan er onjuistheden in het voornemen?

De verkeersdrukte op de provinciale weg N247 tussen Hoorn en Amsterdam en mogelijke aanpassingen daarvan teneinde een betere doorstroming te garanderen.

Reactie

Voor het antwoord op deze zienswijze wordt u verwezen naar paragraaf 3.7.

4.29 **Zienswijze 29**

Staan er onjuistheden in het voornemen?

Technologische ontwikkelingen die vanaf 2020-2025 een heel ander licht werpen op autogebruik. Cultuuromslag m.b.t. gebruik auto.

Onherstelbare schade aan natuur mag niet plaatsvinden ten faveure van nog meer auto's op de weg.

Zijn er zaken of belangen over het hoofd gezien?

Natuur is ook een economisch goed en ver weg betekent ook meer mobiliteit: natuur hoort bij leefbaarheid: handen af van Oostzanerveld.

Inleiding

Op grond van de aanname, al dan niet weer gebaseerd op onderzoek met de juiste parameters, dat de filedruk na 2020 (fors) toeneemt en daarmee de bereikbaarheid in het gebied tussen Amsterdam en Hoorn onder druk komt, is er voor de Corridorstudie een hoofddoelstelling met een drietal ambities geformuleerd. In het kort komen die hoofddoelstelling en de drie ambities op het volgende neer:

Hoofddoelstelling: verbeter de bereikbaarheid in het gebied Amsterdam Hoorn zodat de economische ontwikkeling geen gevaar loopt en er een aantrekkelijke woonomgeving blijft.

Ambities:

1. Aandacht voor maatregelen op bestaande wegennet, fietsnetwerk en OV netwerk
2. Houd rekening cq. versterk landschappelijke, natuurlijke en cultuurhistorische waarden
3. Geef rekenschap van ruimtelijke ontwikkelingen en projecten die verband houden met de bereikheidsopgave.

Vooraf die laatste ambitie lijkt moeilijk om rekening mee te houden omdat lokale en wellicht ook regionale overheden hun plannen voor na 2020 niet allemaal concreet voor ogen zullen hebben, mede ingegeven door de ervaringen van voor en na de crisis.

Inmiddels zijn alle geopperde maatregelen (longlist met voorstellen) door experts beoordeeld en is er op grond van vijf criteria een drietal tabellen opgesteld.

De tabellen bevatten maatregelen 1) waarvan men het eens is dat die buiten de scope van de studie vallen, 2) maatregelen die uitgewerkt moeten worden in het kader van de studie en 3) maatregelen waarover de meningen verschillen.

Minister Schultz zegt op 30 maart 2017 dat Nederland een nieuwe formule nodig heeft die slimmer is dan alleen meer asfalt en infrastructuur. Een nieuwe formule die past bij het nieuwe tijdperk dat inmiddels is begonnen.

Zienswijze

Alleen al om reden door minister Schultz uitgesproken, dienen alle maatregelen op grond van de bestaande aannames en parameters, die leiden tot meer gemotoriseerd verkeer, meer files en meer CO2 uitstoot, te worden opgeschort, aangehouden dan wel de komende jaren niet tot uitvoer worden gebracht.

Met andere woorden, vergroting van de capaciteit op, van en naar de A8 en A7 niet realiseren en voorrang geven aan die maatregelen die niet tot onherstelbare dan wel onomkeerbare milieuschade leiden. Ambitie 2 dient in dit stadium leidend te zijn.

Reactie

In deze MIRT-verkenning wordt niet alleen gekeken naar de aanleg van nieuw asfalt. Nadrukkelijk is in de opdracht opgenomen dat er ook moet worden gekeken naar openbaar vervoer, stimuleren van de fiets en andere wijzen van gedragsverandering. In de MIRT-verkenning worden deze maatregelen beoordeeld op zowel hun oplossend vermogen als ook hun effecten op het milieu. Voor meer informatie wordt u ook verwezen naar paragraaf 3.2.

Politieke, en financiële, ruimte dient te worden gegeven aan de ontwikkelingen door minister Schultz benoemd, maar die ook worden benoemd in de studies o.a. van de RAI met Trends in mobiliteit in 2030; van Rotterdam inzake de bandbreedte van automobilititeit in 2030; van Trainstorm met Mobiliteit in 2030; in de uitgesproken bijdragen aan het Nationaal Verkeerskundig Congres in 2012 en in de verschillende wetenschappelijke artikelen die in PDF vorm op het Internet beschikbaar zijn.

De overall conclusie mag luiden dat m.n. de groei in automobilititeit door andere factoren zal worden beïnvloed dan louter het volgen van gedachte dat meer werk leidt meer (auto-) verkeer.

Deze zienswijze durft de stelling aan dat elke meter auto-asfalt extra een schijnoplossing zal blijken omdat het korte termijn effect te niet zal worden gedaan door a) het verplaatsen van het knelpunt, b) de aanzuigende werking op meer autoverkeer en c) alternatieven onvoldoende worden onderzocht en onvoldoende de kans krijgen om zich te ontwikkelen.

Reactie

Binnen deze studie worden diverse oplossingen onderzocht op het gebied van bereikbaarheid. Daarbij wordt ook rekening gehouden met de veranderende omgeving en tijdsgeest. De door u genoemde ontwikkelingen worden ook betrokken in de verkeersmodellen. Hierbij wordt gebruikt gemaakt van economische groeiscenario's waarin de ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit zijn verwerkt. Deze scenario's zijn opgesteld door het PBL (Planbureau voor de Leefomgeving) en het CPB (Centraal Planbureau). Voor meer informatie over de gebruikte scenario's wordt u verwezen naar de site: <http://www.wlo2015.nl>.

Er wordt in deze studie ook naar andere maatregelen dan aanpassingen aan het hoofdwegennet gekeken. Er is aandacht voor fiets, OV en mobiliteitsmanagement. Deze zijn onderdeel van de pakketten. Zie ook paragraaf 3.4, 3.5 en 3.6.

De bedoelde maatregelen die betrekking hebben op de uitbreiding van de capaciteit cq. op een nog intensiever gebruik van A8 en A7 zijn tevens in strijd met de Beheerplannen van het Oostzanerveld die in het kader van de vogel- en habitatrichtlijnen van Natura 2000 op 28 december 2016 ingevolge het eerdere besluit van staatssecretaris Dijkzma op 23 mei 2013 zijn goed gekeurd.

Reactie

In het kader van het PlanMER wordt onderzoek uitgevoerd naar natuur. Een passende beoordeling met inzicht in de effecten op onder meer het Natura2000 gebied Oostzanerveld maakt onderdeel uit van deze onderzoeken. Voor meer informatie wordt ook verwezen naar paragraaf 3.10.

Toelichting en argumentatie

Natura 2000 richt zich op het behouden en ontwikkelen van die natuurgebieden die beschermd moeten uit oogpunt van flora en fauna beheer (ecologische hoofd structuur).

Ook voor de mens zal behoud van de natuur een economische waarde gaan vormen. In een woonomgeving wordt geleefd; het leven dient niet van ver te worden gehaald om ervan te kunnen genieten.

Reactie

Voor het antwoord op deze zienswijze wordt u verwezen naar voorgaand antwoord en respectievelijk de paragrafen 3.9 en 3.10.

Toenemende CO2 uitstoot dan wel een te traag verlopende vermindering van die uitstoot zal tot economische gevolgen leiden. Daarbij geldt nog steeds dat voorkomen beter (lees goedkoper) is dan genezen (letterlijk en figuurlijk).

Reactie

Het Rijk realiseert zich de effecten van klimaatsverandering en zet daarom ook in op CO2-neutraal leven, werken en wonen. Energie besparen en vergroenen is een belangrijke maatregel om de CO2-uitstoot te verminderen en energieneutraal te worden. In het PlanMER wordt daarom ook expliciet gekeken naar het thema klimaat en duurzaamheid.

Voor meer informatie wordt u ook verwezen naar de sites:

- <https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-milieu/het-verhaal-van-ienm>
- <https://www.rijkswaterstaat.nl/zakelijk/innovatie-en-duurzame-leefomgeving/duurzame-leefomgeving/energie-en-klimaat/index.aspx>

Reistijd is eigen tijd en is verloren tijd. Moet er wel gereisd worden? Bewuster werken, wanneer in eigen omgeving en wanneer centraal? Hoeveel procent van de werkende EN recreërende bevolking hoeft NU al niet in de spits te reizen?

Is de cultuuromslag van bezitten naar gebruiken, van bezitten naar delen al niet ingezet? Hoe lang blijft de leaseauto nog de norm?

Is automobilititeit nog wel aan de orde of gaat het om duurzame mobiliteit?

De technologie op het gebied van alternatieve brandstoffen, op het gebied van verkeersveiligheid maar ook op het gebied van ICT leidt tot totale mobiliteitsoplossingen waarin niet verplaatsen of verplaatsen op een andere wijze zoals gebruik van taxi, openbaar vervoer, zelfsturende (vracht-) auto's in de vorm van een treintje en de fiets, nu reeds voorhanden zijn of op korte termijn beschikbaar komen en wachten op uitrol.

Indien alternatieve brandstoffen niet tijdig voorradig komen en gebruik kunnen worden zal dit leiden tot een schaarste van fossiele brandstoffen met een opwaartse kostenspiraal. Daarmee wordt het individuele bezit en gebruik van de auto onaantrekkelijk en zal de groei daarvan afvlakken cq. tot stilstand komen. Er zal dan behoefte zijn aan deelconcepten zoals uitbreiden van openbaar vervoer. Er zal dan sprake zijn van evolutie, terwijl er nu wellicht gevreesd wordt voor een revolutie.

Lokale overheden zien hun binnensteden vastlopen en voeren een ontmoedigingsbeleid m.b.t. automobilititeit, zoals autovrij maken van straten cq. gebieden, duurder maken van parkeren en vergunningen en investeren in fietsveiligheid en fietsvriendelijkheid. Amsterdam investeert 54 miljoen Euro in het gebruik van de fiets!

Reactie

Binnen deze studie worden diverse oplossingen onderzocht op het gebied van bereikbaarheid. Daarbij wordt ook rekening gehouden met de veranderende omgeving en tijdsgeest. De door u genoemde ontwikkelingen worden ook betrokken in de verkeersmodellen. Hierbij wordt gebruikt gemaakt van economische groeiscenario's waarin de ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit zijn verwerkt. Deze scenario's zijn opgesteld door het PBL (Planbureau voor de Leefomgeving) en het CPB (Centraal Planbureau). Voor meer informatie over de gebruikte scenario's wordt u verwezen naar de site:

- <http://www.wlo2015.nl>.

De gedragsverandering waaraan u refereert worden ook gestimuleerd door mobiliteitsmanagement maatregelen. Deze zijn onderdeel van de scope. Er worden mobiliteitsmanagementmaatregelen voor de korte en lange termijn voorgesteld. Dit zijn maatregelen die specifiek op deze corridor een bijdrage zouden kunnen leveren aan het verbeteren van de bereikbaarheid. Met bijvoorbeeld stimuleringsmaatregelen voor de fiets, verbeterde reisinformatie of een werkgeversaanpak wordt ingezet op minder of anders reizen.

Voor meer informatie wordt u ook verwezen naar de paragrafen 3.4, 3.5 en 3.6.

Wat kan en moet er dan wel gebeuren?

Onderzoek cq. werk uit in welke richting elke euro investering het meest effect sorteert en ook op welke termijn.

Reactie

*Het aanpassen van bestaande of aanleggen van nieuwe infrastructuur heeft effect op de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. Deze welvaartseffecten kunnen positief en negatief zijn. Voordat de minister van Infrastructuur en Waterstaat investeert moet deze investering daarom ook goed overwogen worden. Eén van de instrumenten om dat te doen is het opstellen van een Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse, een MKBA. Deze wordt ook in het kader van deze MIRT-verkenning opgesteld en is gereed t.b.v. de besluitvorming bij zeef 2. Voor meer informatie over het MKBA wordt u verwezen naar de site:
<https://www.rwseconomie.nl/documenten/rapporten/2016/augustus/augustus/kade-r-kba-bij-mirt-verkenningen>*

De Corridorstudie Amsterdam-Hoorn richt zich op het verbeteren van de bereikbaarheid. Zoals gezegd, als je ergens niet hoeft te zijn, hoeft je niet te reizen.

Daarom: stimuleren van bewust werken door middel van investeren in technologische oplossingen (subsidies en overheid samenwerken met bedrijfsleven) maar ook in cultuuromslag ("een mens kan niet zonder baas").

Breng het werk naar de mensen, dan hoeft de mens niet naar het werk. Doen veel mensen niet hetzelfde werk, maar reizen zij langs elkaar heen? In een groeiende economie groeien ook de mogelijkheden om dichterbij huis te werken.

Investeer in betere fietspaden die door de komst van de snelle e-bike een hybride karakter zullen krijgen, dus enerzijds bredere en geasfalteerde fietspaden, anderzijds straten aanduiden als fietsstraat waar de auto gast is.

Meer frequenter Openbaar Vervoer (bus en trein). Het lijkt erop dat ook hier de privatisering niet tot de gewenste ontwikkelingen heeft geleid en zal leiden. Voor een private onderneming kleven er blijkbaar nog teveel risico's aan de verkregen gunningen. Neem die obstakels weg die lange termijn investeringen in dit domein in de weg staan.

Maak de keuze van de reiziger als het gaat om geëigend transport makkelijker, m.a.w. op meer stations beschikbaarheid van aanvullend transport dat de reiziger centraal stelt en niet het systeem. Fietsen, taxibusjes en eventueel over water.

Reactie

Binnen deze studie worden diverse oplossingen onderzocht op het gebied van bereikbaarheid. Daarbij wordt rekening gehouden met de veranderende omgeving en veranderende tijdsgeest. Om het vele forensenverkeer als gevolg van de scheve woon-werk balans op de weg op te lossen wordt wel ingezet op het concentreren van wonen en werken rondom (OV) knooppunten en wordt beschouwd wat de effecten zijn van de ontwikkeling van nieuwe woonlocaties op de bereikbaarheid.

De gedragsverandering waaraan u refereert kan worden gestimuleerd door mobiliteitsmanagement maatregelen. Deze zijn onderdeel van de scope. Er worden mobiliteitsmanagementmaatregelen voor de korte en lange termijn voorgesteld. Dit zijn maatregelen die specifiek op deze corridor een bijdrage zouden kunnen leveren aan het verbeteren van de bereikbaarheid. Met bijvoorbeeld stimuleringsmaatregelen voor de fiets, verbeterde reisinformatie of een werkgeversaanpak wordt ingezet op minder of anders reizen.

Voor wat betreft de fiets zijn maatregelen ontwikkeld die de regionale fietsverbindingen op een hoger kwaliteitsniveau moeten brengen. Zie voor meer informatie hierover ook paragraaf 3.7.

Wensen die betrekking hebben op de huidige vervoersconcessie, zoals het lijnennet van EBS in Waterland en Connexxion in de Zaanstreek, moeten worden voorgelegd aan de concessieverlener, i.c. de Vervoerregio Amsterdam.

De buslijnen zijn door de vervoerregio vastgelegd in de OV lijnennetvisie 2018 (vastgesteld door de regioraad in 2015). Zie ook de site:

- <https://vervoerregio.nl/pagina/20160131-ov-lijnennetvisie>

Op basis van de Lijnennetvisie hebben de OV-bedrijven GVB, EBS en Connexxion hun vervoerplannen opgesteld en aangeboden. De OV lijnennetvisie vormt samen met de investeringsagenda OV (vastgesteld in 2013) de leidraad voor het OV beleid in dit concessiegebied. Dit beleid is vastgesteld door de regioraad (waar ook de gemeente Oostzaan deel van uitmaakt). Het is ook de regioraad die d.m.v. evaluaties de ontwikkelingen rondom OV monitort. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is geen partij in de totstandkoming van dit beleid. Wensen die betrekking hebben op de huidige vervoersconcessie, zoals het lijnennet van EBS in Waterland en Connexxion in de Zaanstreek, kunt u het beste voorleggen aan uw gemeente dan wel de concessieverlener, i.c. de vervoerregio Amsterdam.

Verzoeken voor extra of gewijzigde buslijnen kunt u ook het beste indienen bij uw gemeente.

Verleng de Noord-Zuid lijn van Amsterdam Noord naar Purmerend, Zie bijvoorbeeld de verbinding Den Haag – Zoetermeer of de kusttram aan de Belgische kust.

Reactie

Voor het antwoord op deze zienswijze wordt u verwezen naar paragraaf 3.4.

Indien een brug over het Noordzeekanaal niet opportuun is, maak dan wel een frequentere pontverbinding voor niet-autoverkeer.

Reactie

In de startbeslissing van februari 2015 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu opgenomen dat in deze MIRT-verkenning ook gekeken moet worden naar fietsmaatregelen. Hierbij is het studiegebied afgebakend tot de bestaande en geplande (snel)fietspaden tussen Purmerend, Zaanstad en Amsterdam-Noord – bijvoorbeeld de geplande Dam tot Damfietsroute van het Zaanse centrum naar het pontveer over het IJ. De in het kader van deze MIRT-verkenning onderzochte maatregelen worden afgestemd met de vervoerregio Amsterdam. De vervoerregio Amsterdam is een samenwerking van vijftien gemeenten die zich inzetten voor een optimale bereikbaarheid van de Amsterdamse regio.

Voor meer informatie over de fietsmaatregelen van de vervoerregio Amsterdam wordt u verwezen naar de site:

- <https://vervoerregio.nl/pagina/20151219-fiets>

Transferia bij meerdere stations, al dan niet metro, rond om Amsterdam, te beginnen op de lijn Zaandam-Alkmaar en Zaandam-Purmerend.

Reactie

In deze studie ligt de nadruk op de Hoornse lijn en valt de spoorverbinding tussen Zaandam en Alkmaar buiten de scope. Het voor- en natransport naar en van een station vindt voornamelijk plaats met de fiets en/of lopend. Voortdurend wordt gemonitord of de kwaliteit en capaciteit van fietsparkeervoorzieningen bij de stations en overige OV haltes op orde is. Geïnvesteed gaat worden in een vergroting van de capaciteit van de P+R voorziening bij NS Hoorn. Verdere plannen rondom de ontwikkelingen van stations moeten komen van de lokale overheden.

Minder incidenten, minder opstoppingen, minder files. Vind die knelpunten in de bestaande infrastructuur en los die op, bijvoorbeeld een vol gebruik van alle buizen van de Coentunnel en een veiligere aansluiting van A8 op A10 Zuid. Dus daarbij de focus op verkeersveiligheid en niet louter versoepeling van de doorstroming. Zorg niet voor een aanzuigende werking met uitbreiding van de capaciteit.

Reactie

Als gevolg van een toenemende drukte op de weg stijgt het aantal ongevallen met ook weer files tot gevolg. Het is ook daarom dat het verbeteren van de doorstroming ook een positief effect heeft op de verkeersveiligheid. Waar er sprake is van verkeersveiligheidsknelpunten wordt ook gekeken naar de mogelijkheden deze mee op te lossen.

Zoals gebleken is dat meer asfalt een aanzuigende werking heeft op de automobieliteit (er zijn geen postsorteertreinen meer! Betuwe lijn is echt van de grond gekomen?) zal een verbeterd aanbod van OV en fietspaden ook een aanzuigende werking hebben (een laag/slecht/verminderd aanbod maakt OV minder aantrekkelijk cq. onaantrekkelijk is reeds geconcludeerd). Voordeel is dat investeren in deze richtingen feitelijk geen tegenvallende resultaten kunnen hebben omdat wijzigingen in OV relatief snel kunnen plaatsvinden en ook investeringen in een toenemend gebruik van de fiets nooit tot desinvesteringen zullen leiden. Opvallend kenmerk is dat er thans te weinig onderbouwend cijfermateriaal beschikbaar lijkt over het gebruik van de fiets binnen het totale mobiliteitsvraagstuk.

Reactie

Zowel de vervoerregio Amsterdam als ook de Provincie Noord-Holland maken zich hard voor een goed fietsbeleid. Het gaat hierbij om de aanleg van een goed, snel en comfortabel netwerk aan snelfietsroutes en aan het verhogen van de kwaliteit van regionale fietsroutes. Ook aan fietsparkeervoorzieningen bij OV haltes wordt veel aandacht besteed. Zie voor meer informatie ook paragraaf 3.5.

4.30 Zienswijze 30

Staan er onjuistheden in het voornemen?

De N247.

Zijn er zaken of belangen over het hoofd gezien?

De bereikbaarheid van en naar Volendam over de N247 via Broek in Waterland.

De bereikbaarheid is nu al vaak hopeloos. Op het moment dat

Reactie

Voor het antwoord op deze zienswijze wordt u verwezen naar paragraaf 3.7.

4.31 Zienswijze 31

Staan er onjuistheden in het voornemen?

De file druk die er nu is op de N247 Amsterdam-Hoorn. Deze wordt veel vergeten maar deze 2baansweg kan de verkeersdruk nu al niet aan.

Zijn er zaken of belangen over het hoofd gezien?

Met spoed tunnel onder broek, verkeer kan in een constant stroom doorrijden, nu is het ene flessenhals dat niet opgelost kan worden door extra asfalt. Broek in waterland is te klein voor 4baansweg..tenzij je huizen gaat verwijderen.

Reactie

Voor het antwoord op deze zienswijze wordt u verwezen naar paragraaf 3.7.

4.32 Zienswijze 32

Staan er onjuistheden in het voornemen?

Niet mag worden vergeten in dit onderzoek: het doortrekken van de metro naar Zaanstad en Purmerend - Hoorn. Er is al genoeg asfalt neergelegd en iedere 10 jaar is verbreding van de weg of van de tunnel een issue. Met de aantrekkende economie is er voldoende geld beschikbaar voor de te ontwikkelen metro: geen extra fijnstof en in meerdere opzichten een positieve (gezondere) ontwikkeling van de regio. Op mijn vraag wie had besloten dat het doortrekken van de metro niet is mee genomen in deze studie kon niemand mij antwoord geven en wijzen de partijen naar elkaar.

Dus: bekijk deze belangrijke optie en kom met een verantwoording in deze.

Een andere optie is: verdubbeling van het spoor, maar ondergronds is vele malen beter in vele opzichten.

Zijn er zaken of belangen over het hoofd gezien?

- geen verhoging van de fijnstof, maar juist verlaging. De leefomgeving is anno 2017 al zeer ongezond op het traject Amsterdam - Hoorn. Zie resultaatstudies.
- niet nog meer asfalt. Dit gaat ten koste van de natuur en juist dit stukje 'groene long' is van levensbelang in deze corridor. Asfalt lost niets op. Dit zien we steeds weer: verbreding van de weg - een tunnel erbij - verbreding van de weg etc. Onverantwoord voor klimaat en het nageslacht.
- werkgelegenheid creëren op locatie zodat er minder gereisd hoeft te worden.
- geen reclame maken dat de werknemer 'binnen 20 min. in Amsterdam is'. Hierdoor worden kopers gelokt een huis verder weg van de werkplek te kopen, waardoor weer meer werknemers moeten reizen.

Graag reactie:

- of de metro / een ondergronds netwerk wordt opgenomen in de studie
- of de fijnstof zal verminderen nabij Amsterdam
- mbt. verdubbeling van het spoor en vermindering van het asfalt.

Succes.

Reactie

Alhoewel er ook gekeken wordt naar verschillende andere oplossingen dan het verbreden van wegen, is dit laatste niet uit te sluiten. Dit zal in de Structuurvisie/PlanMER ook nader worden gemotiveerd. Zie hiervoor ook het antwoord in paragraaf 3.2. Ten aanzien van het doortrekken van de noord-zuidlijn wordt u verwezen naar paragraaf 3.4.

Voor wat betreft de effecten op natuur en lucht wordt u verwezen naar de paragrafen 3.10 en 3.11.

In reactie op uw opmerking meer werk te creëren op locatie, geldt dat het grote effect van Amsterdam op het wonen en werken in de regio een scheve woon-werk balans oplevert; mensen werken niet waar ze wonen. Om het vele forensenverkeer als gevolg van deze scheve woon-werk balans op de weg op te lossen wordt wel ingezet op het concentreren van wonen en werken rondom (OV) knooppunten. Deze ontwikkelingen worden in gang gezet in onder meer Hoorn, Purmerend en Zaanstad. Meer informatie hierover kunt u ook vinden op de sites:

- <http://www.poortvanhoorn.nl>
- <https://maak.zaanstad.nl>

Voor wat betreft de verdubbeling van het spoor geldt dat de OV relatie tussen Amsterdam en Zaanstad momenteel wordt opgewaardeerd als een HOV verbinding, waarbij volop wordt ingezet op comfort, frequentie en betrouwbaarheid. Ook voor het intensiveren van de spoorverbinding tussen Zaandam en Sloterdijk zijn voorstellen ontwikkeld. Van een verdubbeling van het spoor in deze regio is echter geen sprake. Dat heeft vooral te maken met de prognoses rondom het aantal reizigers in de periode tot 2030, maar ook met de fysieke beperkingen (bijvoorbeeld de Westtak, de Hemspoortunnel, de Schipholtunnel en Amsterdam CS).

4.33 Zienswijze 33

Staan er onjuistheden in het voornemen?

Neemt u ook de problematiek rond de N247 alstublieft in acht in uw onderzoek. Gemeenten als Edam en Volendam kennen dezelfde problematiek als Hoorn. De N247 kent steeds meer fileproblematiek met als gevolg dat Amsterdam en Amstelveen (gebieden met hoge concentratie van werkgelegenheid) almaar slechter bereikbaar worden voor woon-werkverkeer vanuit Edam en Volendam. Een duidelijke bottleneck op de N247 is het punt bij Broek in Waterland.

Zijn er zaken of belangen over het hoofd gezien?

Neem ook plaatsen als Edam en Volendam en de N247 in acht en betrek de inwoners van deze gemeenten bij uw onderzoek. Het lijkt alsof deze gemeenten buiten de boot vallen en het onderzoek zich in beginsel focust op Hoorn, Purmerend en Zaandam.

Met ingang van medio 2018 gaan wij wonen in Edam. Een schitterend stadje. Grote zorgen hebben we bij de N247. Deze weg kent veel verkeershinder zoals files en vertragingen. Mijn schoonouders ondervinden dit dagelijks.

De N247 zal in de toekomst onze uitvalsbasis worden om naar ons werk in Amstelveen komen. Het feit dat deze N-weg, vooral bij Broek in Waterland, nu al zoveel problemen geeft is ronduit zorgelijk. Zeker met het oog op de toename van het verkeer na 2020. De huidige N-weg beschikt nu al over te weinig capaciteit voor het vele verkeer. Tevens zorgt de flessenhals bij Broek in Waterland voor opstoppingen. Dit is op de middellange termijn niet houdbaar. Gebruikmaken van OV is als je in Amstelveen werkt bijna niet te doen. Dit houdt in dat je drie keer moet overstappen. Kortom neem de N247 alstublieft mee in uw onderzoek.

Reactie

Voor het antwoord op deze zienswijze wordt u verwezen naar paragraaf 3.7.

Voor wat betreft de verbinding met Amstelveen zal deze met de opening van de Noord-Zuid lijn verbeteren.

4.34 Zienswijze 34

Staan er onjuistheden in het voornemen?

De provinciale wegen in de regio zouden niet vergeten mogen worden. Ondanks de voorgenomen maatregelen op de rijkswegen A7 en A8 zal de te verwachten druk op de provinciale wegen (de N235, maar met name de N247) onacceptabel groot worden.

Zijn er zaken of belangen over het hoofd gezien?

Bij het knelpunt Broek in Waterland op de N247 zou met de reeds voorgenomen reconstructie door de provincie Noord-Holland direct adequaat doorgepakt moeten worden en een 2x tweebaans tunnel onder de ringvaart door aangelegd moeten worden. Anders blijven we met z'n allen aanmodderen en achter de feiten aanlopen in de toekomst.

Reactie

Voor het antwoord op deze zienswijze wordt u verwezen naar paragraaf 3.7.

4.35 Zienswijze 35

Staan er onjuistheden in het voornemen?

De verkeersproblematiek op de N247 tussen Edam en 't Schouw. Hier staan te vaak files en deze zullen alleen maar verder toenemen richting de toekomst.

Zijn er zaken of belangen over het hoofd gezien?

Een 4-baans tunnel onder Broek in Waterland.

Reactie

Voor het antwoord op deze zienswijze wordt u verwezen naar paragraaf 3.7.

4.36 Zienswijze 36

Staan er onjuistheden in het voornemen?

De filedruk op de N247 vanuit Hoorn naar Amsterdam is nu al ongehoord hoog en zal de komende jaren verder toenemen. Dit zal in uw besluitneming moeten worden meegenomen, want hier moet echt iets aan gedaan worden!

Zijn er zaken of belangen over het hoofd gezien?

Broek in Waterland / N247.

Reactie

Voor het antwoord op deze zienswijze wordt u verwezen naar paragraaf 3.7.

4.37 Zienswijze 37 – Stichting Beemstergroen (mede namens Stichting Nekkerzoom)¹⁸

Onderstaande zienswijze betreft tevens een door de Stichting Beemstergroen zelf opgesteld verslag van een eerder met medewerkers van Rijkswaterstaat gevoerd overleg op 12 juni 2017 te Haarlem.

Aanwezig hierbij waren de omgevingsmanager en verkeerskundige van Rijkswaterstaat en vertegenwoordigers van:

- Initiatiefgroep Zuiderweg
- Stichting Nekkerzoom
- Stichting Beemstergroen
- Dorpsraad Zuidoostbeemster

Pleidooi Stichting Nekkerzoom: Na aanleg A7 worden wettelijke normen en verplichtingen voor geluidsmaatregelen a/d westzijde (Nekkerzoom) door Rijkswaterstaat niet nageleefd, zogenaamd vanwege budget. Nu Rijkswaterstaat opnieuw wil verbreden met miljoenenbudget, willen omwonenden zeker zijn dat er op voorhand deze keer wél ruim afdoende maatregelen zijn voorzien en vooraf gebudgetteerd per scenario. Te denken valt aan geluidschermen of het idee van verdieping van de weg.

Pleidooi Initiatief Zuiderweg: Teveel zwaar verkeer over Zuiderweg, wel honderd voertuigen per dag op de Zuiderweg. Alleen dat is al een pleidooi voor een aquaduct met verdieping van A7 in het dorp Zuidoostbeemster. Aansluiting 5 in ieder geval laten vervallen. In hoeverre komt RWS door de gemeente er op aan te spreken het zware verkeer binnen het Dorp te verbieden, de bewoners van Zuiderweg tegemoet. Het **vinden van baten** voor een aquaduct en verdieping door de Zuidoostbeemster kan al gevonden bij het bestaande onroerend goed waarde. Die gaat omhoog waardoor de opbrengsten op termijn dit project afbetaald.

In de Notitie verkeerstellingen van RWS door Antea Group van 14 april 2017 over de verwachte verkeersstromen in 2030 worden de effecten van de verkeersmaatregel in

¹⁸ Onderdeel van de Ingediende zienswijze zijn een aantal bijlagen betreffende staatjes met absolute getallen, wegenkaartje van omgeving: 1) Beemsterbrug, 2) N244 Salvador Allendelaan en 3) N244 Van IJsendijkstraat met Westerstraat. En de vier teksten van de enquête corridorstudie: verkeer, landschap, natuur en leefomgeving. De motivatie over deze vier onderwerpen van de enquête geldt nog onverkort en is een onderdeel van deze zienswijze.

absolute getallen weergegeven. De veranderingen ervan staan in percentages in de laatste kolom. Uit de communicatie blijkt dat door de overheid slechts naar die laatste kolom met percentages is gekeken. De procentuele toename van het verkeer op het omliggende wegennet zorgt bij de overheid voor de beslissing dat aansluiting 5 in stand zou moeten blijven. Terwijl de absolute getallen in combinatie met de omgeving een ander, heel schrijnend, verhaal vertellen. Tijdens het overleg is daarom geadviseerd dat de overheid de plattegrond van Purmerend in combinatie met de absolute getallen zou moeten bestuderen. Daarbij moet goed beseft worden dat al het verkeer (voetgangers, fietsers en voertuigen) tussen Purmerend centrum en Zuidoostbeemster over de **enig bestaande ontsluiting, de Beemsterbrug**, gaat. De meeste voertuigen rijden vervolgens via de Zuiddijk naar de A7. De **Beemsterbrug is smal** heeft slechts **twee rijbanen**, aan één kant een smal voetpad, **een smal fietspad aan beide kanten dat aan één kant met voetgangers wordt gedeeld**. De Beemsterbrug en de wegen van Zuidoostbeemster kunnen het huidige verkeer al niet aan. Alle toevoeren in Beemster zijn van 1612. Huizen met bruggetjes komen direct op de wegen uit. Bewoners klagen dat het druk en gevaarlijk is op de wegen naar Purmerend toe. Er fietsen veel schoolkinderen. Daarbij komt dat ondanks gebruik van de spitsstrook bewoners bij files op de A7 hun brug niet af kunnen. Ook het centrum van Purmerend staat regelmatig vast. Gecommuniceerd is ook dat in de Notitie er rekening is gehouden met de nieuwbouwplannen van Purmerend en Beemster. Alleen al in **Zuidoostbeemster** zullen er **in 2030** volgens opgave gemeente **1200 woningen** tussen de Purmerenderweg en Oostdijk bij gekomen zijn.

Opmerkelijk is dat mijn verzoek aan Purmerend om meer tellingen over de verkeersbewegingen van de genoemde wegen in de Notitie pas in tweede instantie werd ingewilligd. Nadat ik eerst deze vraag bij de medewerker van RWS had neergelegd en die vervolgens aan Purmerend gesteld had, bleek later dat hij hetzelfde aan Purmerend had gevraagd. Na drie en een halve week op de tellingen gewacht te hebben, heb ik Purmerend opnieuw benaderd. Tot mijn stomme verbazing werd mij verteld dat de medewerker van RWS de getallen had en mij alles zou uitleggen. Ik hoefde niets te krijgen, gaf de ambtenaar van Purmerend aan! Tijdens ons overleg bleek deze bewering van de Purmerendse ambtenaar onjuist. Op mij kwam het over alsof de waarde van de absolute getallen voor de medewerkers van RWS nieuw was. Aan het einde van het overleg werd gevraagd om één en ander op papier te zetten. Ik heb toegestemd om de absolute getallen in de "juiste" context te zetten, hoewel het mij de taak lijkt van RWS (verkeersdeskundigen) dieper op de materie in te gaan.

Hieronder worden getallen uit diverse tabellen van de opgevraagde verkeersonderzoeken gebruikt. Gebruikt worden slechts de getallen in totalen per etmaal. Dat houdt het overzichtelijk. Het verschil in een jaar van een onderzoek 2015 of 2017 wordt daarbij genegeerd. Beide jaren is het aantal voertuigen op de wegen in Beemster schokkend hoog ten opzichte van de ruime wegen in Purmerend. Twee jaar verschil maakt dus weinig uit. Daarbij kan gesteld worden dat ná het openen van de spitsstrook op de A7 er nog een aanzienlijk aantal voertuigbewegingen is op de Purmerenderweg in de Zuidoostbeemster. Helaas ontbreken metingen van de Zuiderweg. Tussen de hoeveelheden zitten bij elkaar opgeteld onverklaarbare verschillen. Het ontbreken van de getallen over verkeersbewegingen van de Zuiderweg is deels een verklaring.

Citaat uit de notitie verkeersstellingen van RWS door Antea Group van 14 april 2017,
Een van de maatregelen die in de shortlist van maatregelen is opgenomen voor de oplossingen voor de knelpunten in de Corridor Amsterdam-Hoorn betreft het geheel verwijderen van de aansluiting Purmerend Centrum

(aansluiting 5) van de A7. Deze maatregel kan toegepast worden bij het verbreden van de A7, omdat het in stand houden van beide complete aansluitingen (Purmerend-Zuid en Purmerend-Centrum) tot knelpunten leidt in de ontwerpen van de weg, einde citaat.

Deze maatregel komt overeen met de wens van de Stichtingen uit de Beemster en is tijdens het overleg besproken met de medewerker en de verkeersdeskundige van RWS. Deze maatregel wordt als enig mogelijke oplossing gezien voor de grote verkeersoverlast in Zuidoostbeemster. Daarbij zorgt deze maatregel dat straks makkelijk overgegaan kan worden op het aanleggen van een aquaduct en verdieping van de A7 in het huidige tracé van de Zuidoostbeemster.

Afgewezen wordt het volgende voorstel, citaat,
voorgesteld de aansluitingen Purmerend-Zuid en Purmerend-Centrum beide te halveren, zodat zij gezamenlijk een hele aansluiting vormen. Tussen beide halve aansluitingen is een parallelweg in het ontwerp opgenomen, einde citaat.

De parallelweg wordt afgewezen omdat die in 2030 een nog grotere verkeersstroom zal geven in beide richtingen op de Zuiddijk. Al het verkeer moet over de enig bestaande ontsluiting, **de Beemsterbrug**, gaan. In **2015** telt **HHNK-NH** op **de Zuiddijk 14.625 voertuigen op een werkdag**. Dat was toen al veel te veel. De Notitie verwacht bij de halve aansluiting 4 en 5 met bypass in 2030 over de Zuiddijk 16.774 voertuigen. Met deze aansluiting zal ook de **Gedempte Where** in het centrum van Purmerend aanzienlijker belast worden. In **2015 telpunt 103** gaan al **5248 voertuigen** per etmaal over de **Beemsterbrug**. Terwijl HHNK-NH in **2015** op de **Zuiddijk 14.625 voertuigen per werkdag** telt en **gemiddeld 13.547**.

Kijkend naar de referentiegetallen uit 2030 zou ten gevolge van **de afsluiting van aansluiting 5** in 2030 aanzienlijk minder verkeer over de Gedempte Where gaan, bij elkaar opgeteld **7.331 voertuigen minder**. Dit getal is samengesteld uit zowel **richting Noord 2548 als 4783 voertuigen richting zuid**. Het is te verwachten dat een groot deel van deze voertuigen op de Gedempte Where van en naar centrum Purmerend over de Beemsterbrug rijdt. De Beemsterlingen rijden naar de A7 via de nieuwe aansluiting Purmerenderweg/ N244 naar de A7. Het bestuur van Purmerend en winkeliersvereniging zou deze maatregel ook moeten toejuichen. Het centrum is nu al regelmatig verstopt.

Deze redenering wordt bevestigd in de Notitie, citaat,
*Onderliggende wegennet
Het verwijderen van de aansluiting Purmerend-Centrum zorgt voor een verandering van routes naar de A7. Een veel gebruikt route via de Gedempte Where en Zuiddijk wordt hierdoor minder belast. Routes naar aansluiting Purmerend Noord en Purmerend Zuid worden intensiever gebruikt. Wegen die nu meer gebruikt worden zijn de Salvador Allendelaan richting de noordelijke aansluiting en de Laan der Continenten en Neckerstraat richting de zuidelijke aansluiting.*

Vanzelfsprekend zijn de verschillen in afname groot rondom de aansluiting Purmerend-Centrum. Verder is een afname van verkeer te zien ter hoogte van de Gedempte Where (punt 9) en aansluitend op de N235 richting aansluiting Purmerend-Centrum, einde citaat.

Tijdens de crisis in 2015 rijden volgens **HHNK-NH** op een **werkdag 14.625** voertuigen, op **een weekdag 13.547 voertuigen** over de Zuiddijk. Waarvan

volgens de **telling 0103 in 2015 er 5.248 voertuigen** op en neer van Purmerend en Zuidoostbeemster over de **smalle oude Beemsterbrug** rijden. Een groot deel gaat naar de A7. Andere voertuigen die naar de A7 kunnen gaan komen dus vanuit de Zuidoostbeemster. In 2017 vanaf de Purmerenderweg zonder Krokusvakantie zijn de tellingen bij huis nr. 48 op een gemiddelde werkdag **5018 voertuigen**. Het verschil in voertuigen **4.359** zouden van de Zuiderweg moeten komen. Het lokale verkeer is verwaarloosbaar gezien de voorgaande hoge cijfers.

Wel kan geconcludeerd worden dat de Zuidoostbeemster met wegen uit 1612 voor de bewoners wonend langs de doorgaande wegen al onleefbaar is geworden. De Beemsterwegen zijn nooit voor zoveel verkeer ontworpen. Het aantal voertuigen van Purmerend is op de aansluitende wegen van en naar de N244 makkelijk te verspreiden.

In 2030 kan de Salvador Allendelaan met **6.201 voertuigen** grotere hoeveelheden aan. De afsluiting van afslag 5 zorgt dan **7.855** voertuigen. Dat is een schijntje ten opzichte van wat de Zuidijk in Beemster nu moeten verwerken **HHNK-NH 14.625** voertuigen in **2015**. In **2030** met een halve aansluiting 5 wordt dat aantal wel **16.774** voertuigen. Op de bijgevoegde kaartjes van Purmerend is te zien hoe het verkeer zich makkelijk kan verdelen. Nu al zijn er rotondes in plaats van kruispunten op deze gedateerde kaart. Ook de andere wijken kunnen makkelijk naar de N244 uitwijken. Want behalve de onderzochte Salvador Allendelaan is er nog een Van IJsendijkstraat, die **via de Nieuwe Gouw** en een Westerstraat die **via de Baanste West en Oost** al verbindingen hebben met de huidige vierbaans N244.

Uiteraard zal er één en ander af te dingen zijn op de cijfers. Maar boven alles staat dat de huidige verhoudingen volledig scheef liggen. Beemsterbewoners lijden al jaren onder de druk van het verkeer op de wegen en het lawaai van de A7!!

Wij blijven vragen om de aansluiting 5, Purmerend Centrum/ Zuidoostbeemster geheel te verwijderen van de A7.

En,
opnieuw het plan van een aquaduct met de verdieping van de A7 door de Zuidoostbeemster, nu op het huidige tracé in de komende plannen op te nemen. Het antwoord van de medewerker is, dat dit verzoek via een zienswijze aangevraagd moet worden.

In eerste instantie is gefocust op een nieuw tracé van de A7 vanwege het weghalen van de gevaarlijke bocht met een verbreding, een aquaduct en verdieping van de A7. Daar de bocht ongevaarlijk blijkt en er in mag blijven, wordt het voorgaande plan in zijn geheel van tafel geschoven. Waar blijft de verantwoordelijkheid van bestuurders om de Cultuur Historische Waarden van dit dubbele erfgoed te herstellen. Dat de bocht in de A7 mag blijven zitten, betekent dat een deel van het eerste plan (aquaduct en verdiepen) op het huidige tracé geprojecteerd kan worden. Herstel van Cultuur Historische Waarden is een opdracht van de minister. Dat gezegd wordt dat gemeentebestuur van Beemster zelf lak heeft aan de Cultuur Historische Waarden en tussen Oostdijk en Purmerenderweg alles "gaat" volbouwen dus hoeft het plan niet door te gaan, is een absoluut ongewenst en verkeerde houding. Stel je voor dat deze algemeen overgenomen wordt. Kortom wanneer het gemeentebestuur verkeerde plannen heeft, ontslaan die de beleidsmakers op geen enkele manieren van hun verantwoordelijkheid daar te herstellen waar mogelijk! Houdt eerder het gemeentebestuur verantwoordelijk voor verkeerde plannen.

Aansluitend vragen we aandacht voor het feit dat de A7 in de jaren 70/80 zonder enig compensatie voor de gemeente Beemster in de Beemster is aangelegd. Het toenmalige gemeentebestuur heeft niets gevraagd. U heeft een koopje gehad. Nu

vragen bewoners om een leefbaar dorp waar de wegen uit 1612 via de horizontale lijn met weidsheid er omheen hersteld kunnen worden en het bovenaards monster, de A7, onder de grond gaat.

Reactie

Ten aanzien van het pleidooi van de Stichting Nekkerzoom wordt u verwezen naar het antwoord op zienswijze 13.

Met het oplossen van de knelpunten op de A7 wordt gestreefd naar minder sluipverkeer op het onderliggende wegennet. Dit betreft met name ook sluipverkeer op de door u genoemde Zuiderweg. Voor wat betreft het aandeel zwaar verkeer op de Zuiderweg is dit een gevolg van het ruimtelijke orderingsbeleid van de betreffende gemeente. Dit valt buiten de scope van deze MIRT-verkenning.

Het geheel laten vervallen van aansluiting nr. 5 draagt niet bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid in de corridor. Het is weliswaar correct dat er minder verkeer komt te rijden op de Gedempte Where, per saldo is er echter sprake van meer omrijden via het onderliggende wegennet (onder meer door de kern van Purmerend) naar de verder weggelegen aansluiting Purmerend Zuid of Purmerend Noord. Niet alleen vanuit bereikbaarheid is dit een ongewenst effect, het draagt ook niet bij aan de ambitie de leefomgeving te verbeteren waarbij meer verkeer door stedelijk gebied leidt tot meer verkeersonveiligheid alsook een toename van de lucht- en geluidsbelasting voor een groter aantal woningen die hier veelal ook dicht op de wegen staan. Meer informatie over het verkeerskundig effect van het geheel laten vervallen van aansluiting 5 kunt u vinden op de site:

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

Het is wel zo dat de gemeente Purmerend naar aanleiding van de besluitvorming bij zeef 1 een eigen verkenning heeft gedaan naar de haalbaarheid van het rechttrekken van de A7 alsook andere opties in combinatie met gebiedsontwikkeling. Alhoewel de minister van Infrastructuur en Waterstaat het rechttrekken van de A7 nog steeds niet ziet als een te verkiezen optie geeft de verkenning van de gemeente wel nieuwe aanknopingspunten voor een extra variantenstudie als mogelijk alternatief voor het rechttrekken.

Eén van deze door de gemeente aangereikte opties is het laten vervallen van de aansluiting Purmerend Centrum. Om het negatieve effect op het bestaand onderliggende wegennet zoals hierboven geschetst te voorkomen gaat deze wel gepaard met een nieuwe parallelstructuur langs de A7. Deze variantenstudie waartoe in het bestuurlijk overleg van 7 februari is besloten, zal gelijktijdig met zeef 2 (zie hoofdstuk 2) moeten worden afgerond, zodat vervolgens in het kader van het ProjectMER een definitieve afweging kan worden gemaakt.

Ten aanzien van de cultuurhistorische werelderfgoederen Droogmakerij De Beemster en de Stelling van Amsterdam is uitgaande van een wegverbreding van 2x2 naar 2x3 rijstroken vooralsnog geconcludeerd dat het fysieke effect (ruimtebeslag) op de kernkwaliteiten van de werelderfgoederen zoals opgenomen in het Barro beperkt is. Dit is voornamelijk ook het geval omdat de wegverbreding grotendeels binnen het bestaand wegprofiel past¹⁹. Tevens wordt opgemerkt dat er nog geen rekening is gehouden met een goede inpassing. De wijze waarop de

¹⁹ In hoeverre dit ook van toepassing is bij de door de gemeente Purmerend aangereikte opties zal in het kader van de extra variantenstudie nader onderwerp van studie zijn

inpassing kan plaatsvinden wordt uitgewerkt in een Inpassingsvisie. Zie voor meer informatie ook paragraaf 3.9. Hierbij vindt afstemming plaats met de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed en de betrokken siteholders van de Werelderfgoederen Droogmakerij De Beemster en de Stelling van Amsterdam, respectievelijk de gemeente Beemster en de provincie Noord-Holland.

Ten aanzien van uw standpunt en verzoek zorg te dragen dat de beide UNESCO werelderfgoederen landschappelijk aan diversiteit en kwaliteit toenemen krijgt dit dus expliciete aandacht in de bestuurlijke afweging en zal dit in het kader van de Structuurvisie/PlanMER nader worden uitgewerkt.

Het is echter geen voorwaarde dat dit per se moet plaatsvinden middels een ondertunneling/verdieping van de A7 in de Beemster. Uw voorstel voor een verdiepte ligging in combinatie met het laten vervallen van de aansluiting Purmerend Centrum (aansluiting nr. 5) is in het kader van de besluitvorming bij zeef 1 daarom ook komen te vervallen.

Tot slot, het realiseren van een aquaduct op het bestaande tracé is niet mogelijk in combinatie met de bocht in de A7. In de bestaande situatie is het wegverloop van de A7 nog goed herkenbaar. Bij een verdiepte ligging is dit niet langer het geval en is het wegverloop onvoldoende herkenbaar waardoor het risico bestaat dat de bocht niet goed wordt ingeschat. Hiermee voldoet een verdiepte ligging op het bestaande tracé niet aan de verkeersveiligheid.

De realisatie van de verdiepte ligging met aquaduct op het huidige tracé van de A7 heeft verder tot gevolg dat de A7 afgesloten of tijdelijk omgelegd moet worden. De tijdelijke omlegging met tijdelijke brug over het kanaal heeft grote consequenties wat betreft het ruimtebeslag en aantasting van de omgeving.