



Nota van Antwoord

Ontwerpstructuurvisie Corridor Amsterdam – Hoorn

PlanMER MIRT-verkenning Corridorstudie Amsterdam – Hoorn



Datum December 2019
Versie 1.0
Status Definitief

Colofon

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

Inhoud

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

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

4.47 Zienswijze 47 – Gemeente Edam-Volendam

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

4.48 Zienswijze 48 – Gemeente Beemster

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

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

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

4.49 Zienswijze 49

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

4.50 Zienswijze 50 – Nederlandse Melkveehouders Vakbond Noord-Holland

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

4.51 Zienswijze 51

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

Samenvatting	Reactie
<p>De inspreker maakt zich zorgen over zowel de huidige geluidsoverlast, als de toename van het geluid en van fijnstof. De aantasting van het dorp door de aanleg van de A7 wordt dagelijks door bewoners beleefd. Niet alleen de fysieke scheiding, maar vooral de aantasting van het Beemster landschap. In die zin ziet de inspreker kansen voor een groen beplante geluidswering die recht doet aan het landschap. Als voorbeeld is genoemd de geluidswering en het Walpark bij Vroonermeer, Alkmaar, en de N245.</p> <p>De inspreker constateert dat het huidige geluidsscherm langs de A7 ter hoogte van Zuidoostbeemster:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ De geluidsoverlast ten oosten en westen van de A7 onvoldoende beperkt; ▪ Het gehele dorp tot in de verste uithoeken (Oostdijk) een snelwegbeleving heeft; ▪ Juist zorgt voor een toename van de geluidsoverlast ten westen van de A7 als gevolg van de weerkaatsing tegen het scherm aan de oostkant; ▪ Kwetsbaar is gebleken gezien de breuken in de geluidspanelen; ▪ Een beschamende uitstraling heeft vanwege de uitbundige graffiti op de panelen; ▪ Geen bijdrage levert aan de afname van fijnstof. <p>De inspreker wil:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Een adequate en optimale geluidswering als onlosmakelijk onderdeel van de verbreding van de A7. ▪ Geluidswering die behalve adequaat robuust is en het geluid absorbeert in plaats van weerkaatst zoals nu het geval is. ▪ Geluidschermen die een substantiële bijdrage leveren aan de vermindering van fijnstof. ▪ Een geluidsscherm dat passend is voor het werelderfgoed, dat betekent onder meer een landschappelijke uitstraling 	<p>In de Gebiedsgerichte Inpassingsvisie worden verschillende suggesties gedaan voor de toepassing van geluidsschermen, waaronder die van zogenoemde groene geluidswering. In de planuitwerking zal meer in detail worden ingegaan op de vormgeving en het materiaalgebruik van de schermen. De door inspreker ingebrachte suggesties zullen hierin worden betrokken.</p>

Samenvatting	Reactie
door middel van begroeiing met planten.	

4.52 Zienswijze 52

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

4.53 Zienswijze 53

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

Bijlagen

Paragraaf 3.3 – blz 11 – 13

Paragraaf 3.6 – blz 16

Link naar volledige dossier :

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/12/16/bijlage-kamerbrief-structuurvisie-corridor-amsterdam-hoorn>

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

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

ADC-toets

A: Alternatieven

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

D: Dwingende reden (is er een dwingende reden)

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

C: Compensatie

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

3.3 Luchtkwaliteit en geluid

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

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

Algemeen

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

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

Luchtkwaliteit

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

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

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

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

Geluid

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

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

Toelichting akoestisch onderzoek planuitwerking

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

Geluidproductieplafonds

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

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

Toets aan GPP's

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

Het onafhankelijke Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) doet ieder jaar steekproefsgewijs metingen bij referentiepunten ter controle van het rekenmodel. Op enkele referentiepunten voeren zij permanent metingen uit.

Wanneer een meting dusdanig afwijkt van de berekeningen van Rijkswaterstaat, wordt gekeken of het rekenmodel moet worden aangepast.

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

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

In eerste instantie worden bronmaatregelen onderzocht (stiller asfalt).

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

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

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

Voor meer informatie over geluid:

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

3.4 Openbaar vervoer en fietsverkeer

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

Openbaar vervoer

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

Hoornse lijn

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

Noord/Zuidlijn

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

Alternatieve en/of aanvullende voorstellen

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

Fiets

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

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

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

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

3.5 Nadeelcompensatie en grondverwerving

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

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

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

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

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

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

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

3.6 Ruimtebeslag en inpassing

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

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

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

3.7 Communicatie en participatie

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

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