Provincie Noord-Holland

BELEID - MOBILITEIT

Nota van Beantwoording Zienswijzen PlanMER Planstudie Verbinding A8-A9

29 mei 2018

A8-A9

Nota van Beantwoording Zienswijzen PlanMER Planstudie Verbinding A8-A9

Colofon

Uitgave
Provincie Noord-Holland
Postbus 123 | 2000 MD Haarlem
Tel.: 023 514 31 43 | Fax: 023 514 40 40
www.noord-holland.nl
post@noord-holland.nl

Eindredactie
Provincie Noord-Holland
Directie Beleid | Sector Mobiliteit

Fotografie
Provincie Noord-Holland

Grafische verzorging
Xeroxmediaservices

Haarlem, mei 2018

INHOUD

4 | 1 Achtergrond en leeswijzer

4 | 1.1 Inleiding

4 | 1.2 Leeswijzer

4 | 1.3 Wat vooraf ging

6 | 1.4 Aanpak inspraakproces

7 | 2 Adviezen van derden

7 | 2.1 Inleiding

7 | 2.2 Advies Commissie voor de m.e.r.

8 | 2.3 Reactie van de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling

8 | 2.4 Adviezen van ICOMOS en College van Rijksadviseurs

9 | 2.5 Resultaten aanvullend geluidsonderzoek Broekpolder

10 | 3 Algemeen beeld zienswijzen

10 | 3.1 Globaal beeld naar herkomst

11 | 3.2 Thema's en onderwerpen

12 | 4 De beantwoording van de zienswijzen

12 | 4.1 De kwaliteit van proces en PlanMER studie

12 | 4.2 Verkeer

12 | 4.3 Lucht, geluid en gezondheid

14 | 4.4 UNESCO werelderfgoed Stelling van Amsterdam

14 | 4.5 Natuur, landschap, bodem en water

14 | 4.6 Economische effecten

14 | 4.7 Alternatief 7

14 | 4.8 Conclusies inspraakproces

16 | 5 De reacties van de samenwerkingspartners

16 | 5.1 Algemeen beeld

16 | 5.2 Vervoerregio Amsterdam

17 | 5.3 Zaanstad

17 | 5.4 Uitgeest

17 | 5.5 Velsen

17 | 5.6 Heemskerk

17 | 5.7 Beverwijk

18 | 5.8 Provinciale Staten van de Provincie Noord-Holland

20 | BIJLAGE 1 Zienswijzen en beantwoording door GS van Noord-Holland

1 ACHTERGROND EN LEESWIJZER

1.1 Inleiding

Op 11 juli 2017 heeft het College van Gedeputeerde Staten (GS) van Noord-Holland besloten om de onderzoeken in het kader van de planstudie Verbinding A8-A9 voor inspraak vrij te geven. Belanghebbenden en geïnteresseerden hebben van 17 juli tot en met 1 oktober 2017 de mogelijkheid gekregen om een inspraakreactie (zienswijze) op de vrijgegeven onderzoeksrapporten in te dienen. De planstudie bestaat uit een milieueffectrapportage, kostenraming en de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA).

In deze Nota van Beantwoording (NvB) geven GS een reactie op de 286 ingekomen zienswijzen. De indieners bestaan uit bewoners, bedrijven, maatschappelijke organisaties en overheden. Een aantal zienswijzen is door meerdere partijen ondertekend. Uit de ingekomen zienswijzen zijn vaak meerdere vragen, meningen en suggesties te destilleren.

Vanwege de tussenliggende zomervakantie is een langere inspraakperiode gehanteerd dan gebruikelijk. Alle onderzoeksrapporten van de milieueffectrapportage en de bijbehorende toelichting zijn beschikbaar gesteld via de projectwebsite Verbinding A8-A9. Ook kon men de stukken in de inspraakperiode inzien bij de provincie Noord-Holland, de Vervoerregio Amsterdam en in de gemeentehuizen van Zaanstad, Uitgeest, Heemskerk, Beverwijk en Velsen. Daarnaast zijn op 18 en 21 september 2017 in Heemskerk en Assendelft inloopbijeenkomsten georganiseerd waar belangstellenden vragen over de planMER konden stellen. Circa 200 mensen hebben gebruik gemaakt van deze gelegenheid.

De planMER vormt de afsluiting van deze fase van de planstudie Verbinding A8-A9. De uitkomsten van dit onderzoek vormen de basis voor besluitvorming voor een voorkeursalternatief.

1.2 Leeswijzer

Deze NvB is opgebouwd uit vijf hoofdstukken. Dit hoofdstuk beschrijft de achtergrond van de planstudie.

Onderdeel van het besluitvormingsproces rondom het voorkeursalternatief vormt de advisering door derden. Op de adviezen van derden wordt ingegaan in hoofdstuk 2. U treft daar ook de conclusies aan die getrokken zijn uit het aanvullende geluidsonderzoek.
Hoofdstuk 3 biedt een algemeen beeld van de reacties. Het gaat daarbij om het geven van een indruk van de herkomst van de zienswijzen, de aard van de reacties en de thematiek die door de indieners wordt aangesneden. Daarbij is de indeling in thema's gehanteerd die ook in de planMER rapportages is gebruikt.

In hoofdstuk 4 staat de vraag centraal of er een rode draad valt te ontdekken in de thematische reacties en wordt ingegaan op de algemene lijn in de beantwoording ervan.
Tot slot wordt in hoofdstuk 5 ingegaan op de inspraakreacties van de samenwerkingspartners en de behandeling in de Statencommissie Mobiliteit & Financiën van 7 september 2017.
In bijlage 1 zijn de zienswijzen letterlijk weergegeven, inclusief de letterlijke beantwoording door GS. Indieners ontvangen hierover een brief met deze informatie.

1.3 Wat vooraf ging

MIRT-onderzoek Noordkant Amsterdam

Uit het MIRT-onderzoek Noordkant Amsterdam[1)] (MONA), opgeleverd in juni 2013, is gebleken dat de verbinding A8-A9 tot aanzienlijke reistijdbaten en tot een verbetering van de leefbaarheid in grote delen

1 Zie www.verbindinga8-a9.nl voor het MIRT onderzoek en andere onderzoeken.

van Zaanstad leidt. Daarnaast draagt de verbinding bij aan de robuustheid van het hoofdwegennetwerk. De regionale overheden, provincie Noord-Holland, de Vervoerregio Amsterdam (toen nog Stadsregio Amsterdam), gemeenten Zaanstad, Beverwijk, Velsen, Uitgeest en Heemskerk, besluiten daarom eind 2013 een samenwerkingsovereenkomst (SOK) planstudie fase 1 met elkaar aan te gaan.

De SOK vormt de basis voor de verdere werkzaamheden, waarbij de provincie weliswaar de trekker van het project is, maar waarbij de genoemde overheden zowel ambtelijk als bestuurlijk nauw betrokken zijn. De stuurgroep Verbinding A8-A9, bestaande uit de gedeputeerde Mobiliteit en Financiën van de provincie Noord-Holland, de portefeuillehouder Verkeer van de Vervoerregio Amsterdam (voorheen Stadsregio Amsterdam) en de wethouders Verkeer en Vervoer van de gemeenten Zaanstad, Uitgeest, Heemskerk, Beverwijk en Velsen, is formeel de initiatiefnemer van de planstudie. Rijkswaterstaat West Nederland Noord is adviserend lid van de stuurgroep.

GS zijn, in overeenstemming met de regionale partners, aangewezen als bevoegd gezag voor de planstudie Verbinding A8-A9. Dit betekent dat GS de planMER (inclusief Nota van Beantwoording en inclusief wijzigingen op basis van ingediende zienswijzen) vaststellen. Daarbij worden GS geadviseerd door de stuurgroep en gecontroleerd door Provinciale Staten.

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Bij besluit van GS op 11 oktober 2014 is door middel van het vaststellen van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) gestart met het in beeld brengen van de milieueffecten van de toen voorliggende zeven tracé alternatieven. Alternatief 1 is de referentiesituatie in 2030 als er niks aan het wegenstelsel in dit gebied gedaan wordt. Dit alternatief wordt ook wel het Nul-alternatief genoemd. Informatie over de overige alternatieven is terug te vinden op de projectwebsite.

In de NRD zijn de problemen beschreven die aanleiding geven voor het starten van de planstudie Verbinding A8-A9. Hieronder wordt kort ingegaan op de in de NRD beschreven problemen.

- **Geschikte oost-westverbinding ontbreekt**

Het verkeersnetwerk ten noorden van Amsterdam ontbeert een goede oost-westverbinding. De huidige oostwest verbinding via de N203 en N246 kan het verkeer niet aan en leidt in Krommenie, Assendelft en Wormerveer tot leefbaarheidsproblemen.

- **Slechte doorstroming leidt tot slechte bereikbaarheid van de regio**[2)]

De slechte doorstroming van het autoverkeer op de N203 en de N246 tussen Uitgeest en de A8 bij Westzaan leidt tot bereikbaarheidsproblemen op (boven)regionaal en lokaal niveau in het gebied tussen Alkmaar, Purmerend, de IJmond en Amsterdam. Ondanks het ruime profiel van twee rijstroken per richting kunnen de N203 en de N246 het verkeersaanbod niet goed verwerken, terwijl alternatieve routes via de A9 of de A7/A8 in de spits ook vast staan. De bereikbaarheidsproblemen brengen onnodig lange reistijden en hoge kosten met zich mee, voor zowel individuele automobilisten, als voor bedrijven en belemmeren de ruimtelijk-economische ontwikkeling in de regio.

- **Hoog verkeersaanbod leidt tot grote leefbaarheidsproblemen in Krommenie, Assendelft en Wormerveer**

Door het hoge verkeersaanbod zorgen de N203 en de N246 voor leefbaarheidsproblemen in Krommenie, Assendelft en Wormerveer. Er is sprake van bovengemiddelde geluidsoverlast en een matige luchtkwaliteit. Ook is op beide wegen de verkeersveiligheid een probleem. Ten gevolge van de verkeersopstoppingen op de N203 en de N246 is bovendien sprake van sluipverkeer door onder meer Assendelft. Doordat de intensiteit van het weg-verkeer in het plangebied in de toekomst zal toenemen, komt de leefbaarheid verder onder druk te staan.

Planstudie fase 1

De alternatieven zijn met elkaar vergeleken in de eerste fase van het planMER proces. Uit deze eerste fase kwam naar voren dat het Nul-plus- en het Heemskerkalternatief het meest kansrijk leken. GS hebben daarop besloten om de focus op deze twee alternatieven te leggen en deze verder uit te werken. Daarna heeft de Commissie voor de

2 o.a. MIT Verkenning Verbinding A8-A9 (DHV, oktober 2007) en MIRT onderzoek Noordkant Amsterdam (eindrapportage juni 2013).

milieueffectrapportage geadviseerd om het Golfbaan-alternatief ook verder uit te werken, waarop GS hebben besloten om dit alternatief toe te voegen aan de verdere uitwerking. De uitgewerkte alternatieven zijn vervolgens op basis van de in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau beschreven werkwijze opnieuw onderzocht en beoordeeld op hun effecten op bereikbaarheid en leefbaarheid.

Planstudie fase 2

In de tweede fase van de planMER staan derhalve drie alternatieven centraal:
Nul-plusalternatief: Met dit alternatief wordt nagegaan of het mogelijk is om de geconstateerde problematiek op te lossen zonder een nieuwe weg aan te leggen. Het Nul-plusalternatief betreft het optimaliseren van de bestaande verbindingen tussen de A8 en de A9.

Heemskerkalternatief: In dit alternatief wordt de A8 doorgetrokken als autoweg naar de A9 en sluit aan op de aansluiting Heemskerk. Er komt een ongelijkvloerse op- en afrit ter hoogte van Saendelft. De Dorpsstraat en de Kilzone t.h.v. Busch en Dam worden gekruist met een onderdoorgang.

Golfbaanalternatief: Het Golfbaanalternatief is het rechtstreeks doortrekken van de A8 als autoweg naar de A9 ter hoogte van de verzorgingsplaatsen Twaalfmaat en Akermaat. Ook dit alternatief kent een nieuwe ongelijkvloerse aansluiting ter hoogte van Saendelft en kruist de Dorpsstraat met een onderdoorgang.

De fase is gestart met een intensief ontwerpproces. In dat proces is samen met de bevolking vanuit een tijdelijke projectlocatie in het plangebied toegewerkt naar optimale ontwerpen. Deze zijn vervolgens voorgelegd aan GS en in januari 2017 vastgesteld. De drie vastgestelde ontwerpen vormen de basis voor de PlanMER. De ontwerpen staan uitgebreid beschreven in ontwerpboeken. Daarbij is aandacht besteed aan de wijze waarop ze in het landschap zijn ingepast.

1.4 Aanpak inspraakproces

Van 17 juli 2017 tot en met 1 oktober 2017 is de planMER ter inzage gelegd. Via het webformulier, e-mail of schriftelijk is de mogelijkheid geboden om een zienswijze in te dienen.

Zoals aangegeven zijn er 286 zienswijzen binnen-gekomen. Veruit de meeste zienswijzen bestaan uit meerdere vragen, opmerkingen en suggesties. Er zijn uit de 286 zienswijzen 4108 vragen, opmerkingen en suggesties gedestilleerd. Deze vragen, opmerkingen en suggesties zijn vervolgens naar thema ingedeeld. Bij de beantwoording is er gebruik gemaakt van de provinciale expertise op het gebied van o.a. cultuurhistorie, milieu en natuur. Ook is gebruik gemaakt van de expertise van de ingenieursbureaus, die in opdracht van de provincie ingehuurd waren om (onderdelen van) de planstudie te onderzoeken. Om er voor te zorgen dat er geen vragen of opmerkingen zijn blijven liggen is er met een tegenlezer gewerkt.

De vragen en suggesties zijn geanonimiseerd. Dit houdt in dat indieners een volgnummer hebben gekregen, waardoor het niet te herleiden is wie welke vraag heeft gesteld. Alle indieners worden door middel van een brief geïnformeerd welke volgnummer zij hebben.

Voorafgaand aan de advisering aan GS heeft afstemming plaatsgevonden met ambtelijke vertegenwoordigers van de samenwerkingspartners. Op 17 mei 2018 heeft de stuurgroep Verbinding A8-A9 GS geadviseerd om de NvB vast te stellen en openbaar te maken. Na vaststelling door GS zijn alle indieners van zienswijzen geïnformeerd over het hun toegewezen volgnummer, zodat zij via de website kennis kunnen nemen van de reactie van GS op hun zienswijze.

ADVIEZEN VAN DERDEN

2.1 Inleiding

De resultaten van deze planMER studie zijn voorgelegd aan een aantal adviesorganen waarvan u in dit hoofdstuk de reacties aantreft. Het betreft de adviezen van de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) (par. 2.2), de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (par. 2.3) en ICOMOS, het adviesorgaan van UNESCO (par. 2.4). In deze paragraaf is ook het advies opgenomen van het College van Rijksadviseurs waarin zij inzoomen op de ontwerpen in relatie tot het UNESCO werelderfgoed de Stelling van Amsterdam.

ICOMOS is gevraagd om een advies uit te brengen over de voorliggende planMER resultaten. Op uitnodiging van de provincie heeft ICOMOS tijdens een werkbezoek de situatie ter plekke verkend en heeft zij met stakeholders van gedachte gewisseld. Een samenvatting van hun advies vindt u in par. 2.4.

Ter voorbereiding op het werkbezoek heeft ook het College van Rijksadviseurs (CRa) op verzoek van de provincie een advies uitgebracht op basis van de voorliggende wegontwerpen en planMER resultaten. Het CRa is een multidisciplinair college waarbinnen de verschillende ontwerpdisciplines vertegenwoordigd zijn door de Rijksbouwmeester (architectuur) en twee Rijksadviseurs voor de Fysieke Leefomgeving. Het CRa staat voor integrale kwaliteitsborging binnen ruimtelijke projecten. In par. 2.4 staat hun advies centraal.

Op hetzelfde moment dat GS de resultaten van de planMER Verbinding A8-A9 hebben vrijgegeven voor inspraak, hebben zij besloten een extra geluidsonderzoek te laten uitvoeren naar de geluidseffecten van het Golfbaanalternatief op de woonwijk Broekpolder. Insteek van het onderzoek is geweest te bepalen of met extra maatregelen de toename van geluid kan worden beperkt. Omdat de resultaten van deze studie ook meewegen in de besluitvorming rondom het voorkeursalternatief, is de eindconclusie van dit onderzoek opgenomen in deze NvB en terug te vinden in par.2.5.

2.2 Advies Commissie voor de m.e.r.

Deze planstudie is m.e.r.-plichtig volgens de Wet milieubeheer en het m.e.r. besluit. Dat betekent dat de initiatiefnemer van het plan de verwachte gevolgen voor het milieu in een milieueffectrapport moet beschrijven. Het doel van m.e.r. is om het milieu een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over plannen en projecten. Voor een zorgvuldige afweging bevat het rapport alternatieve oplossingen met bijbehorende milieueffecten. De verantwoordelijke overheid neemt het rapport mee in haar overwegingen. De planMER rapportage is ter beoordeling voorgelegd aan de onafhankelijke Commissie voor de m.e.r.. Zij oordeelt als volgt:

De Commissie is van oordeel dat het eindrapport de essentiële milieu-informatie bevat om een besluit te kunnen nemen over een voorkeursalternatief voor de verbinding A8-A9 waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen.

De Commissie vindt het rapport helder en overzichtelijk. Het wordt onderbouwd met omvangrijke bijlagen. Voor elk van de overgebleven drie alternatieven is één variant uitgewerkt. Daarbij is duidelijk aangegeven welke andere oplossingen zijn afgevallen en om welke reden. Uit het rapport blijkt dat de drie varianten op bereikbaarheid en leefbaarheid positief scoren. De Commissie vindt dat er met dit rapport een goede milieubasis ligt voor een keuze voor het voorkeursalternatief. (zie advies 2977 Verbinding A8/A9, website commissie MER)

Specifiek ten aanzien van het gezondheidsonderzoek concludeert de commissie het volgende:
Het eindrapport laat duidelijk zien dat de doelstelling van 10% afname van Daly's als gevolg van luchtkwaliteit voor het deelgebied Krommenie en Assendelft bij lange na niet wordt gehaald. De luchtkwaliteit is voor gezondheid dan ook geen onderscheidend kenmerk. De luchtkwaliteit wordt vooral bepaald door de heersende achtergrondconcentratie. Een toe- of afname

van verkeer heeft slechts beperkt invloed op de luchtkwaliteit. Anders dan in het MER in de eerste fase is het studiegebied in het eindrapport beperkt tot dat gebied waar relevante effecten te verwachten zijn. Het onderzoek richt zich op de eerstelijns bebouwing waar de effecten het grootst zijn en kijkt daarnaast naar mogelijke effecten op de tweedelijns bebouwing.
De Commissie concludeert dat het onderzoek daarmee zorgvuldig is uitgevoerd.

2.3 Reactie van de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling

De planMER is ook behandeld door de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO).[3] De conclusie die zij trekken uit de planMER stukken is de volgende:

Het Nul-plusalternatief is niet uitgebreid besproken. Er zijn misschien nog wel ruimtelijke mogelijkheden om dit alternatief beter in te passen, maar de vraag is of er wel sprake is van een haalbaar alternatief. Op basis van ruimtelijke kwaliteit en inpassing komt het Heemskerkalternatief er sterk uit, vooral omdat de maatregelen in de Stellingzone goed zijn uitgewerkt. De ARO doet een aantal suggesties om het ontwerp van dit alternatief nog wat aan te scherpen. De relatie met het OerIJ zou ter hoogte van de aansluiting nog beter tot uiting kunnen komen door rond de aansluiting op de A9 meer water of riet toe te passen.
Bij het Golfbaanalternatief ziet de ARO kansen voor een betere inpassing ter hoogte van de golfbaan. Hier is nog een verdere uitwerking nodig, waarbij ook de inrichting van de omgeving wordt meegenomen en de Stelling meer wordt ontzien en waar mogelijk wordt versterkt. Het verplaatsen van de Golfbaan zou een aanzienlijke verbetering betekenen van de kwaliteit van de Stelling. Met een betere inpassing kun je dit alternatief beter voor het voetlicht brengen en sta je sterker in de afweging.

2.4 Adviezen van ICOMOS en College van Rijksadviseurs

De provincie Noord-Holland hecht waarde aan het behoud van de status werelderfgoed voor de Stelling van Amsterdam. Daarom is in de eerste fase van de planstudie een HIA opgesteld en is ICOMOS om advies gevraagd. ICOMOS heeft in november 2015 een eerste advies gegeven, waar ruimte leek te zijn voor een nieuwe verbinding. Wel heeft ICOMOS gevraagd om visualisaties. Die zijn in februari 2017 verstrekt. Op basis van die visualisaties heeft ICOMOS een voorkeur uitgesproken voor het Nul-plusalternatief.

Op basis van dat advies is ICOMOS door het ministerie van OCW en de provincie uitgenodigd voor een werkbezoek. Dat werkbezoek heeft op 6 en 7 oktober 2017 plaatsgevonden.

3 De Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling bestaat uit deskundigen op het gebied van landschap, stedenbouw en cultuurhistorie. Daarbij is ook bijzondere kennis op de terreinen economie, landbouw en water in de ARO vertegenwoordigd. De ARO staat wordt voorgezeten door het hoofd van de van de sector Ruimtelijke Ontwikkeling van de Provincie Noord-Holland

Ter voorbereiding van het werkbezoek is met de minister van OCW afgesproken dat de kennis en expertise van het College van Rijksadviseurs (CRa) zou worden ingezet. In augustus 2017 vond er een gesprek plaats tussen het CRa en een delegatie van de provincie Noord-Holland, de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed en het Ministerie van OCW. Doel van het overleg was om te praten over het dilemma van de wegverbinding A8 - A9 en de Outstanding Universal Value (OUV) van de Stelling van Amsterdam. Op basis van dit gesprek en na bestudering van de stukken is door de CRa het volgende advies, ingebracht in het werkbezoek van ICOMOS, opgesteld:

- *Breng de Stelling als geheel in beeld en laat zien waar de heldere lijn van de Stelling vertroebeld is. Geef vervolgens aan welke ingrepen wat kunnen opleveren. Bijvoorbeeld het verplaatsen van de verzorgingsplaats (al helder in beeld gebracht) maar ook het eventueel op termijn verdwijnen van de golfbaan.*
- *Breng alle ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied in beeld. Het gebied dreigt op veel meer plekken te verrommelen (oa sportcomplex). En beschouw ontwikkelingen integraal: waar kunnen ze elkaar versterken, waar zitten ze elkaar in de weg, waar kunnen ze elkaar financieel ondersteunen? Denk naast A8-A9 en Stelling van Amsterdam onder meer aan de herontwikkelingspotentie rond het station.*
- *Blijf bij het versterken van de kwaliteiten van de Stelling bij de werkelijkheid. Dat betekent bij voorkeur geen onderdelen terugbrengen op andere plekken. Dat betekent dat in de Kilzone de dijk niet omwille van een smal tunnelbak dichterbij gelegd moet worden. Dan liever een smallere Kilzone en ter plaatse van de dijk een brug.*
- *Bij de kruising van de infrastructuur met de Stelling moeten de kwaliteiten van de Stelling leidend zijn en is een ongelijkvloerse kruising het uitgangspunt. De weg kan daarbij ondergronds of bovengronds. Kijk goed naar de inpassing en vormgeving van deze kruisingen. Beschrijf en onderbouw goed waarom voor een onderdoorgang of juist een brug gekozen wordt. Als een ondergrondse ligging teveel ongewenste neveneffecten oplevert kan dat een aanleiding zijn de infrastructuur juist omhoog te leggen. Maak deze afweging inzichtelijk om ICOMOS mee te nemen in de redenering.*
- *Werk de drie varianten gelijkwaardig uit, zodat de Nulplus variant ook voor ICOMOS als irreële variant afvalt of daadwerkelijk een reëel alternatief blijft.*
- *Uit de getoonde stand van zaken oogt het ondergronds kruisen van de Stelling van Amsterdam kansrijker dan het bovenlangs passeren. De 'onderlangs varianten' maken het contrast tussen weg en Stelling beter leesbaar. Zowel vanaf de weg als vanuit de landschap rond de Stelling.*

Na het bezoek van ICOMOS aan het plangebied van de A8-A9 is door hen een advies opgesteld. De belangrijkste "highlights" uit dat advies volgen hieronder.

- *"Vanuit een breder perspectief was dit gedeelte van het landschap van de Stelling van Amsterdam ten tijde van de inschrijving kennelijk al gedeeltelijk aangetast. Sindsdien heeft er verdere ontwikkeling plaatsgevonden en de thans voor-*

gestelde projecten vormen een aanzienlijk risico op een toename van negatieve effecten. Om de integriteit en authenticiteit van het erfgoed en daarmee ook de leesbaarheid van dit 'defensielandschap' te kunnen behouden, dient er dan ook een einde te komen aan de versnippering en het steeds verder geïsoleerd raken van de afzonderlijke verdedigings-structuren. De instandhouding van de integriteit en authenticiteit van tastbare attributen is daarom een centraal aandachtspunt geweest bij de beoordeling van de alternatieven en de uiteindelijke aanbeveling."

- *"Op basis van de beoordeling van het Nul-plusalternatief, het Heemskerkalternatief en het Golfbaanalternatief concludeert de missie dat het Nul-plusalternatief de enige oplossing is die geen verlies van erfgoed en geen onaanvaardbare impact op de OUV met zich meebrengt, maar dat deze wel een nadelig effect heeft op de leefbaarheid in de omgeving van het erfgoed en bovendien geen duurzame vervoersoplossing vormt."*

- *"De missie concludeert dan ook dat er op dit moment geen enkel alternatief is dat kan worden ondersteund. Daarom is het advies om verder te zoeken naar andere opties die mogelijk wel aan de drie bovengenoemde criteria voldoen, te weten: bescherming van de OUV, leefbaarheid en mobiliteit."*

- *"De missie merkt op dat sommige tastbare attributen, zoals de forten, sterk aanwezig zijn en goed bewaard zijn gebleven in het gebied, evenals de continuïteit daartussen, die bepalend is voor de verdedigingslinie. De landschappelijke expressie van het gebied zelf als cultuurlandschap, via andere kenmerken zoals de geomorfologie van het landschap en het watersysteem, als uitdrukking van de Outstanding Universal Value, is echter reeds gedeeltelijk aangetast."*

- *"Hoewel Nederland lof verdient voor het behoud van de monumentale attributen van de SvA, zoals de forten, staat hier de landschappelijke dimensie als uitdrukking van de Outstanding Universal Value op het spel. In die zin zullen de inspanningen van Nederland om deze onderdelen te restaureren en in stand te houden, cruciaal zijn voor het behoud van het erfgoed in de toekomst."*

Op basis van haar constateringen komt ICOMOS met de volgende aanbevelingen:

- *"Ten eerste is de missie van mening dat de mogelijkheid van een bufferzone moet worden onderzocht op basis van een duidelijke inkadering in de omgeving, in ieder geval voor de meest kwets-bare gedeelten van het erfgoed."*
- *"Ten tweede zijn herstelwerkzaamheden nodig voor sommige landschappelijke gebieden, zoals in dit rapport is aangegeven."*
- *"Ten derde stelt de missie voor om naar aanleiding hiervan een meer gedetailleerde strategische benadering voor het erfgoed als geheel en de bredere context uit te werken, met name inzake infrastructuur, omdat het lastig is om infrastructurele projecten los van elkaar te bekijken binnen de nauwe begrenzing van segmenten van het erfgoed, zoals uit dit rapport blijkt."*

Naar aanleiding van het advies van ICOMOS is in samen-werking met de ministeries van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (OCW) en Infrastructuur & Waterstaat I&W) een redeneerlijn opgesteld. Deze redeneerlijn gaat in op hoe met het advies van ICOMOS is en wordt omgegaan. De redeneerlijn is onderdeel van de besluitvorming voor het voorlopig voorkeursalternatief en vertelt het verhaal richting UNESCO/ICOMOS hoe met het werelderfgoed Stelling van Amsterdam wordt omgegaan in relatie tot de Verbinding A8-A9.

2.5 Resultaten aanvullend geluidsonderzoek Broekpolder

In opdracht van GS is een aanvullend geluidsonderzoek verricht. Voor dit onderzoek zijn dezelfde uitgangspunten waarvan is uitgegaan in de planMER. In het onderzoek is gekeken naar een aantal mogelijke maatregelen. Het gaat om:

- geluidsreducerend asfalt op de A9 en/of op de nieuwe verbinding
- verhoging van de geluidsschermen langs de nieuwe verbinding
- extra geluidsschermen langs de A9
- verlaging van de maximale snelheid op de A9
- verdiepte aansluiting van het Golfbaanalternatief

In het onderzoek wordt geconcludeerd dat het toepassen van geluidsreducerend asfalt op de A9 en op de nieuwe verbinding ten opzichte van de huidige situatie zal leiden tot een vermindering van de geluidsbelasting. Daarnaast liggen er mogelijkheden de toename van het geluid in de Broekpolder verder te reduceren door de snelheid op de A9 te verlagen tot 100 km per uur (dit vergt een Rijksbesluit) en/of door de aanleg van een verdiepte knoop in plaats van de verhoogde aansluiting (extra kosten ca. € 70 mln.).

3 ALGEMEEN BEELD ZIENSWIJZEN

Het voor inspraak vrijgeven van de planMER rapportages heeft geleid tot 286 zienswijzen. In dit hoofdstuk worden deze beschreven op een aantal algemene kenmerken. Beschreven wordt waar de reacties vandaan komen, of het gaat om vragen, suggesties of meningen van organisaties en/of individuele bewoners en bedrijven en welke thema's en onderwerpen worden aangestipt.

3.1 Globaal beeld naar herkomst

Van de zienswijzen is de herkomst nagegaan. Onderstaande tabel biedt het overzicht.

Gebied/gemeente	Percentage
Krommenie	5%
Assendelft	19%
Overig Zaanstad	13%
Totaal Zaanstad	37%
Uitgeest	5%
Heemskerk	42%
Beverwijk	6%
Velsen	1%
Overig Noord-Holland	5%
Overig Nederland	4%
Totaal	**100%**

De meeste zienswijzen zijn verzonden vanuit Heemskerk, voornamelijk uit de wijk Broekpolder. Vanuit Zaanstad komen de meeste zienswijzen uit Assendelft, maar ook vanuit Koog a/d Zaan en Zaandijk zijn veel zienswijzen binnen gekomen. Er zijn veel identieke zienswijzen uit Heemskerk, Assendelft (de wijk Saendelft), Uitgeest (Busch en Dam e.o.) en Zaandijk/Koog a/d Zaan. Vanuit een aantal van deze plaatsen is al langere tijd georganiseerde betrokkenheid.

De reacties uit overig Nederland zijn voornamelijk van belangenorganisaties als VNO/NCW en hoofdvestigingen van (dochter)bedrijven die in het plangebied gevestigd zijn.

Van in totaal acht overheden zijn zienswijzen binnen gekomen. Naast die van de samenwerkingspartners (zie hoofdstuk 5) gaat het om zienswijzen van de gemeenten Castricum en Alkmaar. Beiden benadrukken het belang van een goede bereikbaarheid van hun gemeenten en geven aan dat een goede verbinding tussen de A8 en de A9 daarvoor een noodzakelijk is. Zij pleiten voor snelle besluitvorming. Eenzelfde reactie kon worden opgetekend van de belangenorganisaties voor de transportsector, Bouwend Nederland en de regionale en lokale werkgeversorganisaties.

Van de belangenorganisaties die zich inzetten voor de landbouw, de natuur en het landschap zijn negen zienswijzen binnengekomen. De teneur van hun reacties is vooral afwijzend ten aanzien van de gestrekte alternatieven, die in hun ogen het open gebied aantasten en de mogelijkheden voor de landbouw en recreatie beperken.

Een aantal reacties is afkomstig van lokale belangen- en actiegroepen die specifiek zijn opgericht om de ontwikkelingen van het project Verbinding A8-A9 kritisch te volgen. De insteek van deze actiegroepen is divers, variërend van voorstander voor een specifiek alternatief tot tegenstander van één of meerdere alternatieven. Zij zijn vrijwel allen actief betrokken geweest in het proces tot dusver en hun zienswijzen zijn dan ook een logisch vervolg op de activiteiten die zij in de afgelopen jaren door middel van persuitingen, het inspreken tijdens commissievergaderingen en discussies in de Klankbordgroep hebben verricht.

De meeste zienswijzen komen van bewoners uit het plangebied. Een groot deel van hen maakt zich zorgen over de mogelijke veranderingen in hun directe woon- en leefomgeving. Opmerkingen over de mogelijke negatieve milieueffecten door geluidoverlast en verslechtering van de luchtkwaliteit worden meerdere keren genoemd. Soms gaan deze samen met de angst van bewoners voor waardevermindering van hun woning en aantasting van hun recreatiemogelijkheden in de directe leefomgeving. Een deel van de individueel ingediende zienswijzen vraagt om een oplossing van de bestaande leefbaarheidsproblematiek, die veroorzaakt wordt door verkeersoverlast, druk doorgaand verkeer op routes die daarvoor niet geschikt zijn en verkeersonveilige situaties voor de lokale bevolking. Deze laatste reacties komen vooral uit Krommenie en Assendelft.

3.2 Thema's en onderwerpen

De zienswijzen zijn opgeknipt tot in totaal 4108 afzonderlijke vragen, suggesties en meningen. Er waren vooral vragen en meningen. Minder dan 2% van de reacties kon worden opgevat als een suggestie. Dat betrof dan vooral suggesties op het gebied van de verkeersont-werpen en het stimuleren van andere modaliteiten.
Als we kijken naar de thematiek die door de indieners wordt aangestipt dan valt op dat een groot deel van de reacties te maken heeft met het proces (25%), de doelstelling, de besluitvorming en de probleemanalyse (samen 10%). Ze gaan niet over de inhoud van de onder-zoeksrapporten van deze planstudie, waarvoor deze inspraakprocedure bedoeld was.

Thema	Aandeel
proces	25%
doelstelling, besluitvorming, probleemanalyse	10%
verkeer	11%
lucht, geluid en gezondheid	21%
kosten (MKBA, ramingen)	5%
UNESCO Werelderfgoed Stelling van Amsterdam	5%
ruimtelijke kwaliteit, landschap, bodem, water	4%
natuur en landbouw	4%
overig	15%
Totaal	**100%**

Rondom het thema Verkeer is 11% van de reacties te vatten. Het betreft een scala van reacties, variërend van opmerkingen over de gehanteerde verkeersmodelberekeningen tot hele specifieke meningen over schets-ontwerpen, aannames over toekomstige ontwikkelingen en het opnieuw aandacht vragen voor andere alternatieve tracés.

De thema's lucht, geluid en gezondheid zijn in veel zienswijzen terug te vinden. Van alle afzonderlijke vragen, suggesties en meningen kan 21% hieronder worden geschaard. Deze reacties komen uit de Broekpolder, Saendelft en de omgeving van de Coenburg. Soms gaat het slechts om één van de drie aspecten, maar meestal worden de aspecten geluid, luchtkwaliteit en gezondheid in een zienswijze gecombineerd.

Onder het thema kosten zijn alle inspraakreacties geschaard waarin wordt ingegaan op de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) en de wijze waarop kosten zijn ingeschat en effecten zijn gewaardeerd. Het betreft een zienswijze die meerdere keren, vaak in identieke bewoordingen, is ingediend. Ruim 5% van de reacties valt onder dit thema.

Nog eens 5% van de reacties betreft het effect op het UNESCO werelderfgoed de Stelling van Amsterdam. In vrijwel al deze reacties wordt zorg geuit voor aantasting van het stellinggebied en men vreest dat door een ingreep de werelderfgoedstatus in gevaar komt.

In 4% van de reacties wordt gewezen op het kwetsbare karakter van het gebied als het gaat om natuurwaarden, de in het gebied gevestigde landbouwbedrijven en de vrees van een verdere teloorgang daarvan. In aansluiting daarop wordt in een aantal reacties gewezen op het unieke open karakter van het landschap zo vlak bij verstedelijkt gebied. Men vreest versnippering van dat landschap en verlies van de recreatieve functie die het gebied heeft voor de bewoners van Heemskerk, Beverwijk, Assendelft en Uitgeest. Gewezen wordt op de Heemskerkse Golfclub, die in het gebied een belangrijke recreatieve functie heeft.

Een grote groep reacties kon niet zonder meer worden benoemd. Opvallend is dat men volstond met het geven van een mening over het alternatief dat juist wel of niet gekozen moet worden. Ook zijn er reacties die ingaan op de reeds langdurende onzekerheid over het wel of niet aanleggen van een verbinding. Sommigen vrezen dat die onzekerheid met het uitblijven van een voorkeursalternatief nog langer zal duren. Anderen moedigen aan om in ieder geval duidelijkheid te verschaffen in deze al sinds de zeventiger jaren van de vorige eeuw voortdurende discussie.

4 DE BEANTWOORDING VAN DE ZIENSWIJZEN

In het vorige hoofdstuk is een beeld geschetst van de reacties die tijdens dit inspraakproces zijn binnengekomen. Alle reacties zijn van een antwoord voorzien. In dit hoofdstuk gaan we in op die beantwoording. De hoofdlijn uit de reacties is in dit hoofdstuk gebundeld naar een aantal thema's. Voor de gedetailleerde beantwoording van de zienswijzen verwijzen we u naar Bijlage 1.

4.1 De kwaliteit van proces en PlanMER studie

Voor de beantwoording van de vragen over het proces en de PlanMer studie staan de uitgangspunten van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) centraal. De NRD is de bestuurlijke basis waarop het onderzoek is uitgevoerd. Hierover heeft in 2014 besluitvorming plaatsgevonden, inclusief de mogelijkheid tot het geven van zienswijze op de NRD. In de NRD zijn de uitgangspunten vastgelegd die moeten leiden tot een goede afweging om een keuze te maken voor een voorkeursalternatief.

Voor de beantwoording wordt ook verwezen naar het advies van de Commissie m.e.r. De commissie is van oordeel dat het eindrapport de essentiële (milieu)informatie bevat om een besluit te kunnen nemen over een voorkeursalternatief, waarin het milieubelang volwaardig wordt meegenomen. Daarmee is de kwaliteit en betrouwbaarheid van het onderzoek voldoende voor de keuze voor een voorkeursalternatief.

Opmerkingen over aanvullend en gedetailleerder onderzoek zijn beantwoord in de lijn over het in beeld brengen van de verschillen tussen de drie alternatieven. De alternatieven zijn uitgewerkt en beoordeeld op een schaalniveau passend bij deze fase van het project. Extra en gedetailleerder onderzoek zal daar geen ander licht op werpen en niet leiden tot een andere afweging tussen de alternatieven. In de volgende fase wordt het gekozen voorkeursalternatief gedetailleerder uitgewerkt.

Een aantal indieners wenst een besluit. Zij zijn van mening dat er voldoende onderzocht is om weloverwogen een besluit te kunnen nemen. Zij wijzen vaak op de alle lange discussie rondom de Verbinding A8-A9 die sinds de jaren 60 loopt. Indieners zijn gebaat bij helderheid.

4.2 Verkeer

Op vragen over de gebruikte verkeersmodellen en onderliggende aannames over technologische ontwikkelingen die leiden tot minder verkeer luidt het antwoord dat de meest recente WLO scenario's zijn gebruikt voor de verkeersberekeningen. Er is gebruik gemaakt van twee economische scenario's: hoog en laag, waarmee een bandbreedte is aangebracht in de ontwikkelingen. Onderdeel van die ontwikkelingen zijn technische ontwikkelingen zoals elektrisch rijden en op afstand werken. De milieueffecten zijn gebaseerd op het scenario hoog, zodat uitgegaan is van de meest ongunstige situatie voor deze effecten.

Voor vragen over de aansluiting Saendelft en de mogelijke verkeerseffecten in Assendelft wordt voorgesteld dit in de volgende fase van het project nader te beschouwen.

4.3 Lucht, geluid en gezondheid

In de NRD zijn criteria opgenomen waaraan alternatieven moeten voldoen willen zij bijdragen aan de doelstelling ´verbetering van de leefbaarheid´. Hierbij is het doel om te komen tot een oplossing die per saldo een verbetering oplevert voor de leefbaarheid in het gehele gebied. Op het moment dat er een voorkeursalternatief gekozen is, kan verder gefocust worden op optimalisatie van het doelbereik. De beantwoording van vragen over dit thema kan in acht sub thema's onderverdeeld worden.

Achtergrondconcentratie bepalend voor luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit wordt vooral bepaald door de heersende achtergrondconcentratie als gevolg van de luchtvaart en industrie. Deze conclusie werkt twee kanten op. De projectdoelstelling in Krommenie

Assendelft (afname van 10 tot 20%) wordt hierdoor niet gehaald. Aan de andere kant leidt dit ook tot de constatering dat de luchtkwaliteit in het plangebied wordt bepaald door de achtergrondconcentraties en dat een eventuele nieuwe verbinding daar dus nauwelijks invloed op heeft. Omdat de effecten op de luchtkwaliteit door de toename van verkeer niet onderscheidend zijn, is het voor de afweging tussen de alternatieven niet nodig om aanvullend onderzoek te doen.

Geen verplaatsing van het probleem

Van verplaatsing van het leefbaarheidsprobleem is geen sprake. De effecten van de alternatieven zijn over het gehele studiegebied bezien. Positieve en negatieve effecten op verschillende plaatsen worden hierin gewogen. Daar waar bijzondere effecten optreden is dit in de onderzoeken benoemd. De positieve effecten in Krommenie zijn groter dan de negatieve effecten elders. Dat neemt niet weg dat het voorkeursalternatief moet voldoen aan de geldende wet- en regelgeving, waaronder normen voor geluid en luchtkwaliteit.

Aanvullend geluidonderzoek Broekpolder

De uitkomsten van het aanvullend geluidonderzoek laten zien dat het mogelijk is om het geluidniveau in de Broekpolder bij het Golfbaanalternatief gelijk te krijgen met het niveau bij het Heemskerkalternatief. Daarnaast zijn er mogelijkheden om de geluidbelasting te verbeteren ten opzichte van niets doen (de referentiesituatie in 2030).

Onderzoeksgebied

Een aantal indieners is van mening dat hetzelfde onderzoeksgebied dient te worden gehanteerd als in de vorige fase. Naar aanleiding van het eerste advies van de Commissie m.e.r. is het onderzoeksgebied beperkt tot daar waar relevante effecten zijn te verwachten. Dit heeft als doel om de verschillen tussen de drie alternatieven beter in beeld te krijgen. Aanpassing van het onderzoeksgebied zal niet leiden tot een andere afweging tussen de drie alternatieven.

Plangebied, studiegebied en onderzoeksgebied

Er is onduidelijkheid ontstaan over de termen ‘plangebied’, ‘studiegebied’ en ‘onderzoeksgebied’. Het plangebied is het gebied waar fysieke maatregelen worden getroffen, zoals de nieuwe wegverbinding, de N203 en de aansluitingen op de A8 en A9.

Het studiegebied (of onderzoeksgebied) kan per aspect verschillen. Het studiegebied is het gebied waar (relevante) effecten optreden. Bij de onderzoeken luchtkwaliteit en geluid bestaan de studiegebieden uit:

- *primair onderzoeksgebied:* gedetailleerder van opzet om de invloeden in de directe omgeving van de ingreep in beeld te brengen.
- *secundair onderzoeksgebied:* grover van opzet om de invloeden op grote afstand van de ingreep in beeld te brengen. In het secundair onderzoeksgebied zijn alle wegen betrokken waar door de alternatieven een verschil van minimaal 500 motorvoertuigen per etmaal is.

Toename verkeer en overlast rond bestaande A8

Het doel van de PlanMER is te komen tot een goede vergelijking van de verkeers- en milieueffecten van de drie alternatieven. Hierbij is ook gekeken naar de effecten op de bestaande A8 en de Coenbrug. Afhankelijk van het alternatief neemt de geluidsbelasting op de A8 toe tussen de 1 en 3 dB. Voor alle rijkswegen en dus ook voor de A8 geldt dat er maximale geluidswaarden zijn vastgesteld, die niet zonder meer mogen worden overschreden. Rijkwaterstaat ziet in de jaarlijkse monitoring toe of deze waarden worden overschreden. Indien dat het geval is, zal Rijkswaterstaat onderzoek doen naar maatregelen en deze waar nodig realiseren.
Rijkswaterstaat is momenteel met de omgeving in overleg over de wijze waarop de door de omgeving ervaren geluidsoverlast ten gevolge van de constructie van de Coenbrug kan worden opgelost.

Leefbaarheid Saendelft

Een nieuwe aansluiting aan de zuidkant van Saendelft heeft tot gevolg dat de verkeersstromen in de omgeving veranderen. In deze fase van het project is gekeken of deze veranderde verkeersstromen tot (file)problemen leiden, die niet met maatregelen opgelost kunnen worden. Dat is niet het geval. Verdere detailuitwerking, zoals de gevolgen op de Parkrijklaan, worden meegenomen in de vervolgfase wanneer een voorkeursalternatief is gekozen.

Buitengebied

In het buitengebied vreest men de gevolgen van een nieuwe weg. Gewezen wordt op het open en weidse landschap, waarvan rust, stilte en beleving, regelmatig genoemd zijn als kernkwaliteiten.

In de beantwoording is aangegeven dat rondom de inpassing van een verbinding is gezocht naar een optimum. Die zoektocht wordt voortgezet in de volgende fase. Dat het open gebied bij een keuze voor één van beide gestrekte alternatieven doorsneden gaat worden, is onvermijdelijk. En dat de situatie voor een aantal bewoners en bedrijven in het open gebied zodanig zal veranderen, dat maatwerkoplossingen gezocht moeten worden is inherent aan een groot project.

4.4 UNESCO werelderfgoed Stelling van Amsterdam

Uit het advies van ICOMOS (zie par. 2.4) valt af te leiden dat het op een andere wijze inpassen van één van de drie alternatieven niet de voorkeur heeft. Men adviseert te zoeken naar “andere opties”. Samen met de ministeries van OCW en I&W is een redeneerlijn opgesteld. In deze redeneerlijn is ingegaan op mogelijke andere opties. Uiteindelijk is geconcludeerd dat er geen andere opties zijn die voldoen aan de drie criteria: 1) verbeteren leefbaarheid, 2) verbeteren bereikbaarheid en 3) behoud van de universele waarden van de Stelling van Amsterdam. Bij de inpassing van het ontwerp van het definitieve voorkeursalternatief wordt gekeken hoe de universele waarden van de Stelling van Amsterdam zoveel mogelijk behouden blijven en, waar mogelijk, versterkt kunnen worden. Uitgangspunt daarbij is dat de provincie zowel een verbeterde verbinding wil hebben alsook behoud van het werelderfgoed.

4.5 Natuur, landschap, bodem en water

Vragen over de effecten op de natuurwaarden zijn beantwoord in de lijn dat in de volgende fase bekeken wordt of de effecten kunnen worden gemitigeerd dan wel gecompenseerd.

Vragen over de effecten op grondwaterstromen en aantasting van funderingen (van woningen in de Dorpsstraat van Assendelft bijvoorbeeld), veroorzaakt door grondwaterpeilschommelingen, zijn afgestemd met Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. Zij stelt hierover ambtelijk het volgende:
Het hoogheemraadschap is betrokken bij het project Verbinding A8-A9 om te adviseren op de waterhuishoudkundige aspecten bij de 3 alternatieven. Alle 3 de alternatieven zijn hierbij op hoofdlijnen waterhuishoudkundig goed inpasbaar. In deze fase voor de bepaling van het voorkeursalternatief is het aspect water van ondergeschikt belang.

Bij de verdere uitwerking van het uiteindelijke voorkeursalternatief zullen de waterhuishoudkundige aspecten nader uitgewerkt worden. Hierbij is een waterneutrale, klimaatbestendige inrichting die goed is ingepast in het bestaande watersysteem een belangrijk aspect.

4.6 Economische effecten

In de planMER is gebruik gemaakt van de regels voor het opstellen van een MKBA, zoals is voorgeschreven door het Rijk (de OEI-systematiek). In die systematiek wordt aangegeven welke waarden en baten er gekoppeld zijn aan de diverse aspecten. Er is geen ruimte om naar eigen inzicht wijzigingen aan te brengen in deze systematiek.

Bij vragen over waardedaling van woningen of bedrijven is in de beantwoording aangegeven dat met betrekking tot veronderstelde waardedaling van onroerend goed als gevolg van planologische wijziging afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening en de Verordening planschade Noord-Holland 2010 van toepassing is. Een verzoek om tegemoetkoming in schade kan worden ingediend nadat het inpassingsplan onherroepelijk is geworden.

4.7 Alternatief 7

Er is in het voorjaar van 2016 door GS besloten alternatief 7 niet verder te onderzoeken. Dit alternatief werd op basis van de onderzoeksresultaten minder realistisch geacht.. Het alternatief is in het kader van de afweging in fase 2 van de planstudie nogmaals verkeerskundig beschouwd. Daaruit blijkt dat alternatief 7 voor de bereikbaarheid van de regio minder bijdraagt dan het Heemskerk- en Golfbaanalternatief en ook het Nul-plusalternatief. Daarmee biedt dit alternatief voor wat betreft doelbereik geen perspectief tegenover het Heemskerk- en Golfbaanalternatief. Omdat het alternatief in kosten vergelijkbaar is met het uitgewerkte Nul-plusalternatief, een kleiner doelbereik heeft en daarnaast het nieuwe tracé leidt tot (milieu)hinder biedt alternatief 7 geen duidelijke meerwaarde boven het Nul-plusalternatief. Alternatief 7 kan worden gekarakteriseerd als een (ingrijpende en kostbare) maatregel om het lokale bereikbaarheids- en leefbaarheidsknelpunt van de bestaande N203 door Krommenie-Assendelft op te lossen, met een beperkte meerwaarde voor de bereikbaarheid op een hoger schaalniveau. Deze onderlinge vergelijking tussen het Nul-plusalternatief en alternatief 7 speelde echter ook al bij de afweging in de vorige fase van de planstudie. De nieuwe verkeersgegevens werpen op die vergelijking geen nieuw licht.

4.8 Conclusies inspraakproces

Uit het gevoerde inspraakproces kan een aantal conclusies worden getrokken.

Er zijn geen zienswijzen binnengekomen die aanleiding geven tot aanpassingen in het verrichte onderzoek. De PlanMER is op een juiste en volledige wijze uitgevoerd. Dit wordt bevestigd door de conclusies van de Commissie voor de m.e.r..

Veel inspraakreacties betreffen zorg over de mogelijke negatieve milieueffecten in Broekpolder. GS hebben in juli 2017 besloten tot aanvullend onderzoek naar die effecten en de wijze waarop ze kunnen worden

voorkomen of verminderd. Deze zorgen kunnen met de conclusies uit het onderzoek (zie hoofdstuk 2) voor een belangrijk deel worden weggenomen.

Veel van de inspraakreacties lopen vooruit op de uitwerking van het voorkeursalternatief. In deze fase van het project is toegewerkt naar de afronding van de PlanMER rondom de drie alternatieven. Pas als het voorkeursalternatief is vastgesteld, kan begonnen worden met de planuitwerking. In de planuitwerking, ook wel het provinciale inpassingsplan (PIP), wordt gefocust op de verdere detaillering van het gekozen voorkeursalternatief. Daarbij moeten alle effecten tot in detail in beeld worden gebracht en moet worden aangegeven hoe eventuele ongewenste effecten worden gecompenseerd of gemitigeerd.

5 DE REACTIES VAN DE SAMENWERKINGSPARTNERS

Samen met de Vervoerregio Amsterdam en de gemeenten Zaanstad, Uitgeest, Heemskerk, Beverwijk en Velsen werkt de provincie vanaf de start in 2014 aan de planstudie Verbinding A8-A9. Dit nadat binnen de regio en met dezelfde partijen een verkenning is uitgevoerd rondom de opgave waarvoor de regio zich gesteld zag. Met de ondertekening van de samenwerkings-overeenkomst werd vorm en inhoud gegeven aan deze samenwerking. In dit hoofdstuk wordt bekeken hoe de samenwerkingspartners hebben gereageerd op de resultaten van de planMER, of sprake is van een veranderend inzicht ten opzichte van de start en in hoeverre de partners zich uitspreken voor of tegen de onderzochte alternatieven. Alle partners behalve Rijkswaterstaat hebben een zienswijze ingediend.

5.1 Algemeen beeld

Een aantal partijen maakt bewust geen keuze (Zaanstad, Uitgeest en Velsen), twee partijen hebben een voorkeur voor het Heemskerkalternatief (Beverwijk en Heemskerk) en één partij kiest voor het Golfbaanalternatief (Vervoerregio). Alle partners benadrukken het belang van het behoud van het UNESCO werelderfgoed Stelling van Amsterdam.

Bij de partners spelen twee belangrijke discussies rondom het project Verbinding A8-A9. Het gaat om a) het leefmilieu in de Broekpolder en b) de aantasting van het UNESCO werelderfgoed Stelling van Amsterdam.

De mogelijke effecten voor lucht en geluid van het Golfbaanalternatief in de wijk Broekpolder hebben in Heemskerk en Beverwijk geleid tot politieke discussies in de gemeenteraden. In beide gemeenteraden is vooruitlopend op de uitkomsten van de PlanMER een motie aangenomen waarin het Golfbaanalternatief als oplossing wordt uitgesloten. Dit heeft ertoe geleid dat in discussies over de oplossingsrichting standpunten zijn verhard. Beide gemeenten hebben een voorkeur uitgesproken voor het Heemskerkalternatief.

De discussie over de doorsnijding van het UNESCO Werelderfgoed Stelling van Amsterdam speelt niet alleen bij de lokale en regionale partners, maar ook op het nationale niveau. Naast de vraag wat een juiste wijze van inpassen is, speelt hier op een hoger niveau ook de vraag hoe moet worden omgegaan met het spanningsveld tussen de groeiambitie van de metropoolregio Amsterdam (MRA) en de behoud van het cultureel (wereld)erfgoed.

5.2 Vervoerregio Amsterdam

De Vervoerregio Amsterdam benadrukt het belang van een goede oost-west verbinding uit oogpunt van bereikbaarheid en leefbaarheid. Zij is van mening dat het Golfbaanalternatief op grond van de voorliggende stukken de enige haalbare oplossing is. Er is begrip voor de effecten op de leefbaarheid in de wijk Broekpolder, maar men vertrouwt erop dat hiervoor een goede oplossing wordt gevonden. Aandacht wordt gevraagd voor de Werelderfgoedstatus van de Stelling van Amsterdam. Maar tegelijkertijd vraagt zij ook om het op juiste wijze inschatten van de risico's voor grote projecten in en rondom de MRA, dit naar aanleiding van het advies van ICOMOS. Tot slot wijst de Vervoerregio nog op de open einden in de financiële dekking van dit project en zij biedt aan om in dit opzicht met de provincie mee te denken en ook het Rijk in deze zoektocht verder te betrekken.

Als reactie op deze zienswijze is aangegeven dat het overleg over het ICOMOS advies en de gevolgen daarvan voor grote projecten in de regio inmiddels is opgestart.

5.3 Zaanstad

De gemeente Zaanstad wijst op het belang van een spoedige besluitvorming in dit dossier. Voor Zaanstad is dit belangrijk vanwege de bereikbaarheids- en leefbaar-heidsproblematiek in Zaanstad-Noord. Wel

hecht Zaanstad eraan om bij de afweging rekening te houden met het oordeel van UNESCO (ICOMOS) over het behoud van de Werelderfgoedstatus van de Stelling van Amsterdam. Voor de gemeente Zaanstad is het een gegeven dat het Nul-plusalternatief voor Krommenie geen goede oplossing biedt. Zaanstad is voorstander van één van de gestrekte alternatieven. Zaanstad heeft geen voorkeur voor het Golfbaanalternatief of het Heemskerk-alternatief.

5.4 Uitgeest

De gemeente Uitgeest geeft aan dat het op haar grondgebied realiseren van de te verplaatsen verzorgingsplaatsen langs de A9 onbespreekbaar is, ingeval wordt gekozen voor het Golfbaan- of Heemskerkalternatief. Verder is Uitgeest van mening dat in de PlanMER onvoldoende terug te vinden is over de eventuele negatieve milieueffecten van de alternatieven op locaties als Busch en Dam en Waldijk in haar gemeente. Zij verzoekt om aanvullend onderzoek op dit punt in het verdere proces en wil haar voorkeur voor één van de alternatieven pas uitspreken als er op dat punt duidelijkheid is.

Als reactie op deze zienswijze is gewezen op het advies van de van de Commissie voor de m.e.r. De commissie is van oordeel dat de milieu effecten van de voorliggende alternatieven voldoende in beeld gebracht zijn en dat het planMER proces zorgvuldig is doorlopen. Met de ingewonnen adviezen en reacties is alle beslisinformatie om tot een voorkeursalternatief te komen beschikbaar. Dat neemt niet weg dat nadat het voorkeurstracé is vastgesteld, gedetailleerd onderzoek volgt naar de (milieu) effecten op de locaties die zijn genoemd. Op basis van kennis van die effecten is dan vast te stellen, hoe die eventuele negatieve effecten kunnen worden verminderd of voorkomen.

5.5 Velsen

De gemeente Velsen is voorstander van de aanleg van een verbinding tussen de A8 en de A9. Velsen wijst op het toegezegde nadere onderzoek naar de effecten op de leefbaarheid in de wijk Broekpolder en wil ook het advies van ICOMOS kennen voordat zij zich gaat uitspreken over haar voorkeur. Het definitieve voorkeursalternatief mag volgens Velsen niet leiden tot verlies van de UNESCO Werelderfgoedstatus van de Stelling van Amsterdam. De reactie op deze zienswijze is dat bij de inpassing van het ontwerp van het definitieve voorkeursalternatief zal worden gekeken hoe de universele waarde van de Stelling van Amsterdam behouden en, waar mogelijk, versterkt kan worden. Uitgangspunt daarbij is dat de provincie zowel een verbeterde verbinding wil hebben alsook behoud van het werelderfgoed.

5.6 Heemskerk

De gemeente Heemskerk heeft in haar zienswijze haar voorkeur uitgesproken voor het Heemskerkalternatief en wijst het Golfbaanalternatief af. Heemskerk heeft haar reactie laten opstellen door een advocatenbureau. De gemeente is van mening dat de PlanMER onzorgvuldig is en dat er tekortkomingen zijn in de rapporten. Zij stelt de eisen en normen die het Rijk hanteert voor rijkswegen ter discussie, vanwege de fly-over bij de aansluiting Heemskerk in het Heemskerkalternatief. Ook is Heemskerk van mening dat het gezondheidsonderzoek kwalitatief onvoldoende is. Daarnaast wijst zij op de negatieve milieueffecten op de wijk Broekpolder en vindt zij het bezwaarlijk dat het voortbestaan van de Heemskerkse Golfclub wordt bedreigd bij een keuze voor het Golfbaanalternatief.

De gemeente is van mening dat de gezondheidsonderzoeken onzorgvuldig zijn uitgevoerd en tekortkomingen bevat.

Als antwoord op deze zienswijze passen de onderstaande argumenten:

- In de NRD is de werkwijze vastgelegd, gericht op het maken van een keuze tussen de alternatieven. Deze aanpak is in de planMER-onderzoeken gevolgd. De gemeente heeft in haar zienswijze op de NRD (9 december 2013) aangegeven zich te kunnen vinden in de aanpak.
- Het planMER-onderzoek is bedoeld om een keuze te maken tussen alternatieven. De onderzoeken richten zich dan ook op aspecten waar relevante effecten zijn te verwachten. De gemeente is van mening dat in deze fase meer detailonderzoeken hadden moeten worden uitgevoerd. Deze onderzoeken volgen in de planuitwerkingsfase waarin het voorkeursalternatief gedetailleerd wordt uitgewerkt. Het door de gemeente gevraagde detailniveau werpt geen ander licht op de keuze tussen de alternatieven.
- De kwaliteit van het onderzoek is getoetst door de onafhankelijke Commissie voor de m.e.r. In haar reactie gaat de commissie specifiek in op het gezond-

heidsonderzoek. De Commissie concludeert dat het gezondheidsonderzoek zorgvuldig is uitgevoerd (zie hiervoor par. 2.2).
- Ten aanzien van de fly-over geldt dat deze moet voldoen aan de eisen en richtlijnen van het rijk. Indien wordt gekozen voor het Heemskerkalternatief of het Golfbaanalternatief is in de volgende fase een Tracébesluit van de minister van I&W noodzakelijk om het project te kunnen uitvoeren.
- De vragen en opmerkingen rondom de milieueffecten op de Broekpolder, gesteld door gemeenten, stuurgroepleden en statenleden, zijn voor GS aanleiding geweest om een aanvullend geluidsonderzoek te laten verrichten. Het onderzoek heeft in beeld gebracht hoe deze negatieve milieueffecten kunnen worden verminderd of voorkomen met specifieke bronmaatregelen (zie hiervoor par. 2.5).

De gemeente komt op basis van de onderzoeken tot een voorkeur voor het Heemskerkalternatief.

In de reactie op de zienswijze is ook verbazing over de reactie van Heemskerk uitgesproken. Heemskerk is immers zowel ambtelijk als bestuurlijk betrokken geweest bij elke stap in het proces. In het ambtelijke en bestuurlijke voortraject zijn bovengenoemde onderwerpen uitdrukkelijk aan de orde geweest. De afwegingen rondom de fly-over zijn in speciale sessies met de gemeente doorgesproken. Ook is uitgebreid gesproken over de zorgen van de gemeente over de kwaliteit van het onderzoek.

5.7 Beverwijk

De gemeenteraad van Beverwijk is voorstander van een Verbinding A8-A9. Het Heemskerkalternatief heeft de voorkeur. Daarnaast heeft de raad zich aangesloten bij de zienswijze die door de gemeente Heemskerk is ingediend. Daarmee wijst Beverwijk het Golfbaanalternatief af en onderschrijft zij de argumenten die in de zienswijze van Heemskerk zijn aangevoerd. De reactie op de zienswijze is daarmee ook gelijk aan de reactie op de zienswijze van de gemeente Heemskerk (zie hiervoor par. 5.6).

5.8 Provinciale Staten van de Provincie Noord-Holland

In de provinciale Statencommissie Mobiliteit en Financiën van 7 september 2017 is de planMER van het project verbinding A8-A9 uitgebreid aan de orde geweest. Nadat al in juni een technische toelichting was gegeven aan de commissieleden is in deze bijeenkomst, mede ook door de input van tien insprekers, van mening gewisseld over de resultaten van de PlanMER. Het verslag van die behandeling is beschikbaar op de website van Provinciale Staten. De leidende vraagstukken in de Statencommissie waren de leefbaarheidsproblematiek, de Stelling van Amsterdam, de effecten op de bestaande A8, de inpassing in het landschap, de afwaardering van de N203 en de financiering. Provinciale Staten hebben verder geen zienswijze ingediend.

Leefbaarheidsproblematiek

Een aantal partijen heeft aandacht gevraagd voor de negatieve effecten die elders optreden. Zij maken zich zorgen over mogelijk verplaatsing van leefbaarheidsproblemen, zoals in de Broekpolder. Voor het antwoord kan gewezen worden op het aanvullende geluidsonderzoek (zie par. 2.5).

Stelling van Amsterdam

Een aantal partijen heeft aandacht gevraagd voor de Stelling van Amsterdam.

GS zijn van mening dat de status werelderfgoed van de Stelling van Amsterdam dient te worden behouden en de aanleg van de verbinding A8-A9 dient te worden gerealiseerd. Daartoe zijn zij naar aanleiding van het advies ICOMOS in gesprek gegaan met OCW en I&W. De provincie en beide ministeries zien kansen om de Verbinding te realiseren en de status werelderfgoed te behouden.

Coenbrug

Veel partijen hebben aandacht gevraagd voor de Coenbrug problematiek. De bestaande A8 maakt geen onderdeel uit van het project Verbinding A8-A9. Partijen vrezen dat de problemen van de N203 worden verplaatst naar de Coenbrug. Voor de reactie op dit punt wordt verwezen naar par. 4.3, onder het kopje ***Toename verkeer en overlast rond bestaande A8.***

Inpassing in het landschap

In de commissie is aandacht gevraagd voor de inpassing in het landschap. GS hebben in januari 2017 voorkeursontwerpen vastgesteld van de drie alternatieven. In het proces van totstandkoming van deze ontwerpen is gebruik gemaakt van lokale expertise door het organiseren van tien inloopbijeenkomsten en keukentafelgesprekken en is gebruik gemaakt van experts. Dit heeft geleid tot de huidige geoptimaliseerde ontwerpen. In de planuitwerkingsfase worden de ontwerpen gedetailleerd uitgewerkt.
Enkele partijen spreken hun zorgen uit over het Oer-IJ. De ARO heeft hierover geadviseerd in het Heemskerkalternatief het OerIJ zichtbaar te maken in het landschap door vernatting en riet.
Dit staat mogelijk op gespannen voet met de wens vanuit het werelderfgoed om de openheid van het landschap te behouden.

Afwaardering N203

Een aantal partijen heeft aandacht gevraagd voor de afwaardering van de N203. De afwaardering is in deze fase van het project niet verder uitgewerkt, wel is in de kostenraming rekening gehouden met de afwaardering

van de N203 in Krommenie (€ 6,9 mln.). In de volgende fase wordt in samenwerking met de gemeente Zaanstad gewerkt aan een voorstel voor de afwaardering van de N203.

Financiering

Een aantal partijen heeft geconstateerd dat de gereserveerde financiële middelen de kosten van alle alternatieven niet dekken. Zij vragen een financieel voorstel. In de commissie is aangegeven dat eerst een besluit dient te worden genomen over het voorkeurs-alternatief omdat daarmee ook de financiële opgave helder wordt. Zodra dat besluit genomen is, zal zo snel mogelijk daarna een voorstel worden gedaan ter dekking van de kosten van het voorkeursalternatief.

ZIENSWIJZEN EN BEANTWOORDING DOOR GS VAN NOORD-HOLLAND

BIJLAGE

Verbinding A8-A9

PlanMER

Zienswijzen geanonimiseerd

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
1	1	Naar mijn mening moet de A8 in 1 (rechte) lijn naar de A9 aangelegd worden. Liefst volledig als snelweg. Het snelwegennet dient sluitend te zijn en er zit nu een gat tussen. Iedere afdwaling ervan staat buiten het gemeenschappelijk belang. Ik ben dus voorstander van het Golfbaanalternatief omdat dit het wegennet zo eenduidig mogelijk houdt. Daarnaast loopt de weg op die manier onder de twee grote dorpskernen Krommenie/Assendelft door in plaats van er dwars doorheen. Het Nul-plusalternatief heeft wat dat betreft mijn minste voorkeur. Ik denk dat zowel het nulplus als het heemskerk alternatief ook geen solide toekomstgerichte oplossingen zijn. Het eventueel upwaarderen van de provinciale wegen naar snelweg zal voor die alternatieven een stuk lastiger zijn. Verbreden is ook lastiger dan bij het Golfbaanalternatief.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Gekozen is voor een autoweg vanwege de beperkte ruimte die het met zich mee brengt. Daarnaast is het verschil tussen autoweg en autosnelweg in deze situatie nauwelijks onderscheidend. Een ombouw naar een autosnelweg wordt dan ook niet voorzien.
1	2	Dat gezegd hebbende, in de huidige A8 zit een brug. Deze gaat open tijdens de spits (vandaag nog). Dat is ook stupide en draagt niet bij aan een solide infrastructuur.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
2	3	Om de nul plus variant maatschappelijk verantwoord te maken zou deze ondertunneld kunnen worden aangelegd. Hierbij denk ik als voorbeeld aan de A2 in Maastricht een heel leefbare oplossing en een vlotte doorstroming voor het autoverkeer	De ondertunneling van de weg in het Nul-plusalternatief is onderzocht. Uit dat onderzoek kwam naar voren dat ondertunneling niet haalbaar is vanwege de fysieke beperkingen (bestaande Jan Brassertunnel en de beweegbare brug ter hoogte van de Nauernasche Vaart) en de hoge kosten van een tunnelvariant.
3	4	De golfbaan variant kan kleiner, nog goedkoper en beter doorstromend door het oostelijke klaverblad te vervangen door een gewone afslag. --*Verduidelijking gevraagd, waarna toegevoegd:* -- Dat is inderdaad wat ik bedoelde. Door de groene afrit en oprit gebogen aan te sluiten op respectievelijk af te buigen van de A8 zouden de verkeersregelaars overbodig zijn.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. We hebben een soortgelijk knooppunt i.p.v. een aansluiting onderzocht. Vanwege de korte afstand tussen knooppunt Beverwijk (A22) en de nieuwe aansluiting, is het nodig om extra ingrepen te doen op de A9 en het knooppunt Beverwijk. Dit zorgt er voor dat de kosten niet opwegen tegen de voordelen van een knooppunt. Een aansluiting kan het verkeer op een goede manier verwerken zonder dat er opstoppingen ontstaan.
4	5	Mijn voorkeur gaat uit naar het Heemkerk tracé. Waarom? 1.De doorsnijding van de vesting rond Amsterdam is met de onderdoorgang minimaal. Ook kan een kanoaquaduct en fietsvoorzieningen worden meegenomen.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Bij het uitwerken van het voorkeursalternatief wordt gekeken naar verdere inpassing en mogelijkheden om eventueel andere voorzieningen mee te nemen.
4	6	2.De nieuwe noodzakelijke boog en meerkosten van Alkmaar naar Zaanstad is later toegevoegd. Dit kon iedereen zien aankomen, omdat de oude boog veel te krap was en verkeerstechnisch onlogisch.	In eerste instantie is gekozen voor een 270 graden lus, dat verkeerstechnisch mogelijk was. Echter, vanwege het snelheidsverschil (van 130 naar 30 km/h) is deze oplossing niet veilig. Vandaar dat naderhand de fly-over in het ontwerp is gekomen. Hierdoor zijn extra aanpassingen aan de A9 noodzakelijk waardoor de kosten behoorlijk toenemen. Het aansluiten op de bestaande aansluiting zorgt voor verkeersopstoppingen. Dat willen we juist vermijden.
4	7	3.Ook bij het golfbaan tracé zou zo'n boog noodzakelijk zijn, alleen zijn daar de meerkosten niet meegenomen in de beoordeling. Ook hoe het tracé in de golfbaan moet worden ingepast is niets aangegeven.	In het ontwerp van het Golfbaanalternatief is rekening gehouden met een optimale aansluiting op de A9. Daaruit blijkt dat een boog niet nodig is.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
4	8	4.De aansluiting van het Heemskerk tracé op de lokale wegen van Heemskerk is logisch en geeft de minste (geluids) problemen.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
4	9	5.De nulplus variant langs Krommenie is geen oplossing omdat deze niets oplost.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
5	10	De nul-plusvariant bij Krommenie is een belachelijke optie. Er wordt al zo lang gesproken over het doortrekken van de A8 (nog voordat golfbaan er was) en dan zou een 'snelweg' door Krommenie nu tot de opties behoren. Dit kan echt niet. Het moet dus de Heemskerk of de Golfbaanvariant worden, ook al gaat dit ten koste van 'groen'. Het doortrekken van de A8 is helaas echt noodzakelijk. Er worden ten noorden van Amsterdam steeds meer woningen gebouwd, dus woon-werkverkeer zal blijven toenemen, daar hoort dan ook het aanleggen van goede wegen bij.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
6	11	In de media vernam ik deze week dat ten aanzien van de verbinding A8-A9 er twee varianten overblijven ; de Golfbaan variant en de Heemskerk variant. Dit zijn m.i. ook de meest logische oplossingen. Overigens lijkt mij de Heemkerk variant de beste oplossing. Imeers een deel van het aan te leggen talud is al aanwezig. Rondom de aansluiting is voldoende ruimte voor de aanleg van viaducten etc, zodat deze variant m.i. voor voordeliger moet uitpakken dan de Golfbaan variant. Daarnaast geeft de Heemskerk variant veel minder overlast voor omwonenden en blijft de Golfbaan intact , zodat vervolg investeringen daarvoor achterwege kunnen blijven.	In eerste instantie is gekozen voor een 270 graden lus bij de aansluiting Heemskerk, dat verkeerstechnisch mogelijk was. Echter, vanwege het snelheidsverschil (van 130 naar 30 km/h) is deze oplossing niet veilig. Vandaar dat naderhand de fly-over in het ontwerp is gekomen. Hierdoor zijn extra aanpassingen aan de A9 noodzakelijk waardoor de kosten behoorlijk toenemen en hoger uitkomen dan het Golfbaanalternatief.
6	12	Nu wordt in het artikel genoemd dat Unesco bezwaar zou maken i.v.m. de doorbreking (aantasting?) van de Stelling van Amsterdam. Ik wil u er graag op wijzen dat deze Stelling van Amsterdam reeds in 1994 is doorbroken t.b.v de aanleg van de snelweg A9. Ter hoogte van de Kagerweg te Beverwijk is destijds een idyllisch plekje van deze stelling voor de aanleg opgeofferd.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. In 1996 werd de Stelling van Amsterdam aangewezen als Werelderfgoed. De planvorming voor de nieuwe A9 heeft een aantal jaren geduurd en was rond datzelfde moment afgerond. In 1996 is de nieuwe A9 uiteindelijk opengesteld. Beide processen (de nieuwe A9 en de werelderfgoedstatus) hebben elkaar gekruisd.
7	13	Mijn zienswijze is dat de Heemskerk variant de beste keuze is. Hoewel financieel duurder dan de Golfbaan variant mag dit nooit opwegen tegen de nadelen die met name in leefbaarheid en vooral gezondheidsrisico gezocht moeten worden.	Bij besluitvorming over het definitieve voorkeursalternatief spelen, naast de kosten, ook de effecten op de omgeving en draagvlak een belangrijke rol.
7	14	Daarnaast zal de Golfbaan variant ook voor een nagatieve waardeontwikkeling zorgen voor vele woningen in de Broekpolder. Kunnen de bewoners daarvoor gecompenseerd worden?	Indien u van mening bent dat u (plan)schade lijdt, dan kunt u een verzoek om planschade indienen op basis van artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening. Dit kan na vaststelling en onherroepelijk worden van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP). Onafhankelijk onderzoek zal uitwijzen of dit verzoek terecht is.
8	15	Graag wil een andere variant aandragen dan de al bekende 3. Ik noem het maar de golfbaan plus variant. Mijn voorstel is om de a9 te verleggen naar oostelijk van het golfterrein. A8/A9 Toekomst bestendig maken. A9 om golfterrein heen om meer ruimte te maken voor wonen, werken en recreatie sport in Beverwijk , Heemskerk en Uitgeest. Natuurlijk moet er dan veel gebeuren. Maar neem er de tijd voor. Begin met afrit 8 ook richting Zaandam te maken en een nieuwe afrit Castricum bij Akersloot. Waarna de A22 na afslag Beverwijk af te sluiten. Laten we zeggen 2030 klaar. De rest later. Al kan Heemskerk alvast wel aangesloten worden met de A8. Natuurlijk wel rekening houden met verleggen van de A9. Want afslag heemskerk komt ook een stuk oostelijker te liggen.	In de NRD is vastgesteld welke alternatieven en varianten er onderzocht worden. Er worden geen nieuwe varianten meer onderzocht. Het verleggen van de A9 richting het oosten is geen haalbare optie. De kosten zijn hoog, de effecten op o.a. de Stelling van Amsterdam, Landbouw en Natuur zijn negatiever dan bij de onderzochte alternatieven.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
9	16	Zowel bij de Golfbaanvariant als bij de Heemskerkervariant komt de afrit net voor Sportpark De Omzoom te liggen. Ik woon schuin tegenover het sportpark naast het Appartementencomplex. Mijn vraag is of er is nagedacht hoe de ontsluiting verder moet vanaf de afrit. Men komt dan uit op de Noorderveenweg en vervolgens via de Parkrijklaan verder Saendelft West in. Ik uit mijn zorg voornamelijk voor de doorstroming via de Parkrijklaan richting Winkelcentrum. Dit is nu eigenlijk al haast onmogelijk en gevaarlijk aangezien het fietspad op een gegeven moment ook eindigt. De volgende vraag is om de huidige afrit van de A8 naar de Noorderveenweg ook blijft bestaan voor de bewoners uit Saendelft Oost. Als die vervolgens ook via de nieuwe afrit moeten rijden ontstaan er echt opstoppingen op de Noorderveenweg en Parkrijklaan (deze bewoners moeten dan vervolgens weer een stuk terug rijden.	De nu voorziene maatregelen zijn opgenomen in de ontwerpboeken. Na een keuze voor één van de alternatieven wordt dit verder uitgewerkt. De huidige verbinding A8 - Noorderveenweg wordt in het Heemskerk- en het Golfbaanalternatief vervangen door de nieuwe aansluiting Saendelft.
10	17	Mijn advies: Neem een wijs besluit en kies niet voor de goedkoopste oplossing maar de beste, namelijk: De Heemskerk-variant. Op de korte termijn de duurste maar niet op de langere termijn. Wel de meest duurzame en met het meeste draagvlak vanuit de bevolking van Wormerveer en Krommenie, de UNESCO en de Golfbaan, en steun vanuit de Gemeenten Heemskerk en Beverwijk. Goedkoop blijkt maar al te vaak op langere termijn 'duurkoop' te zijn. Ik ben begaan met de bewoners van Wormerveer en Krommenie want ik rij vaak met de auto naar de kust en schaam mij altijd een beetje voor de door mij veroorzaakte milieu-hinder.	Bij het opstellen van een Maatschappelijke Kosten- en Batenanalyse (MKBA) wordt gekeken naar de lange termijn. Bij besluitvorming over het definitieve voorkeursalternatief spelen, naast de kosten, ook de effecten op de omgeving en draagvlak een belangrijke rol.
11	18	Geachte het wordt nu echt voor daden. Plan: Nul-plusalternatief is onbespreekbaar Voegt nauwelijks iets toe voor nu en morgen.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
11	19	Plan: Golfbaanalternatief is het beste. De verbinding is voor de dagelijkse verkeersbehoefte zeer hard nodig maar er is nog een ander belang. Noord- Holland is een semi eiland verbonden met tunnels en bruggen. Bij grote calamiteiten/infarcten in het verkeersnet (zie bijlage) zijn er omleidingen nodig, dus mogelijk gebruik van andere tunnels. Dan is bij dit alternatief de beste verbinding/capaciteit met de A9 mogelijk en dus de beste koppeling met alle andere tunnels. Ter verduidelijking, deze aantakking heeft geen last van bestemmings-verkeer bv Heemskerk. Laten we gauw gaan scheppen dus.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
12	20	Door de golfbaan variant worden de problemen die nu in Krommenie worden ervaren verplaatst naar de broekpolder. Er zal daar meer uitlaatgassen in de lucht komen waardoor de leefbaarheid aanzienlijk zal verminderen. Ik ben dus tegen deze variant. Voor alle gebieden lijkt mij de Heemskerk variant de beste en voor de toekomst de meest duurzame oplossing.	Van verplaatsing van het probleem is geen sprake. De effecten van de alternatieven zijn in het totaal over het studiegebied bezien. Positieve en negatieve effecten op verschillende plaatsen worden hierin gewogen. Daar waar bijzondere effecten optreden is dit in de MER benoemd. Het voorkeursalternatief wordt nader onderzocht en getoetst aan de geldende wet- en regelgeving, waaronder normen voor geluid en luchtkwaliteit.
13	21	Ik lees dat de nul variant geen voorkeur heeft,dus dan blijven er twee varianten over.Ik denk dat het een logische keus is. Wat mij dan wel enige zorgen baart is de aantal rijstroken die er dan worden aangelegd.Ik rij regelmatig over de A 8 richting Amsterdam. Op deze A 8 zijn twee rijstroken beschikbaar met een invoeg strook vanaf Saendelft .Als er vanaf de A 9 drie rijstroken komen dan voorzie ik problemen op de A 8. De brug over de Zaan blijft twee rijstroken.Daar lees ik geen veranderingen over. Ook komt het regelmatig voor dat de brug in de spits open gaat. Hierdoor loopt het vast op de A 8 en omliggende wegen. Wat ik u wil meegeven om hier kritisch naar te kijken met name de nieuwe aanleg van de A 8. Om twee rijstroken aan te leggen i.p.v drie.	De Verbinding A8-A9 krijgt twee rijstroken per richting en sluit daarmee aan op de bestaande twee rijstroken per richting op de A8. In de planMER is rekening gehouden met drukte op de bestaande A8, waaronder de Coenbrug. Mede op basis van deze gegevens zijn de berekeningen gemaakt en de conclusies getrokken. In een apart project van het Rijk, de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn, wordt gestudeerd aan de A8 en worden effecten in beeld gebracht. Wanneer er maatregelen noodzakelijk zijn, wordt dit opgepakt.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
13	22	Mijn andere punt is de Dorpsstraat gaat de weg er onderdoor en hoe gaat het met de lucht kwaliteit in de aangelegen woonwijk Saendelft. Het geluidoverlast wat de weg met zich mee brengt. We hebben tenslotte ook met overvliegend verkeer te maken.	De verandering van de luchtkwaliteit en geluidbelasting in Seandelft is onderdeel van het MER-onderzoek en is terug te vinden in de achtergrondrapporten lucht en geluid. Voor een verschilbenadering is het vliegverkeer minder relevant. De nieuwe verbinding heeft geen effect op het vliegverkeer.
14	23	Bewoners van de Stroomwalwoningen te Heemskerk hebben de hulp ingeroepen van de NSG voor de beoordeling van de Golfbaanvariant, waarvoor een voorkeur lijkt te bestaan. De NSG bereidt voor hen een officiële zienswijze voor. Ruim voorafgaand daaraan meldt zij u nu reeds dat de door Antea-groep berekende geluidbelastingen op de Stroomwalwoningen - maximaal 58 dB - uitgaan van een verkeerde ligging van het maaiveld van deze woningen, ongeveer gelijk aan het maaiveld van het wegdek A9. In dat geval zou vanaf de rijksweg A9 de daken van deze woningen met 3 bouwlagen niet zichtbaar mogen zijn, wat tot nu toe wel het geval is. De derde bouwlaag ondervindt dan ook geen enkele geluidreductie door de aanwezige geluidvoorziening. Berekend kan worden dat de geluidbelasting op de derde bouwlaag van de Stroomwal- woningen maximaal ca. 65 dB bedraagt ofwel ca. 7 dB meer dan de Antea-groep in de geluidrapportage onterecht presenteert. De oorzaak hiervan is dat het maaiveld van de Stroomwal-woningen ongeveer een woonverdieping hoger ligt ten opzichte van het maaiveld wegdek A9 dan waarvan de Antea-groep is uitgegaan. Deze aanmerkelijk hogere geluidbelasting heeft aanzienlijke gevolgen voor een andere beoordeling van de leefkwaliteit als gevolg van de Golfbaanvariant en vereist andere, zwaardere verbeteringsmaatregelen dan waarin nu wordt voorzien. Voor het kunnen indienen van een zienswijze dient de Antearapportage te worden hersteld naar de juiste te voorspellen geluidsituatie en deze niet alleen af te zetten tegen de overige varianten maar ook daarin ook verbeteringsmaatregelen voor te stellen. De hoge geluidbelastingen bij de nulplus- variant dienen ten gunste van deze variant niet verplaatst te worden naar de Stroomwal-woningen. In de officieel in te dienen zienswijze zal zonodig dit punt en nog meerdere punten aan de orde komen.	Er worden geen wijzigingen aangebracht in de onderzoeksrapporten tijdens de inspraakperiode. Op basis van inspraakreacties kan het bestuur besluiten om aanvullende onderzoeken te laten verrichten. Bij de vrijgave van de planMER is tevens besloten om aanvullend geluidonderzoek te doen voor de wijk Broekpolder. Dit onderzoek is betrokken bij de besluitvorming rond het voorkeursalternatief. In het gehanteerde geluidmodel is wel degelijk rekening gehouden met het bodemmodel. De planMER fase in een project is bedoeld om een goede afweging te kunnen maken tussen de verschillende alternatieven. De effecten worden daarom op het schaalniveau van de alternatieven in beeld gebracht. In de MER voor de vervolgfase (Provinciaal Inpassingsplan) worden de effecten van het voorkeursalternatief in detail onderzocht. Daarbij wordt ook gekeken naar maatregelen om eventuele negatieve effecten te beperken. Van verplaatsing van het probleem is geen sprake. De effecten van de alternatieven zijn in het totaal over het studiegebied bezien. Positieve en negatieve effecten op verschillende plaatsen worden hierin gewogen. Daar waar bijzondere effecten optreden is dit in de MER benoemd. Het voorkeursalternatief wordt nader onderzocht en getoetst aan de geldende wet- en regelgeving, waaronder normen voor geluid en luchtkwaliteit.
15	24	Sinds 1998 heeft ons bedrijf de toewijzing van het ministerie, voorheen de diens Domeinen, tot oprichting en exploitatie van een wegrestaurant op verzorgingsplaats Akermaat aan de A9. Hier is door de gemeente Heemskerk ook een bouwvergunning op verleend. Door diverse oorzaken zoals destijds wijziging bestemmingsplan en de afgelopen jaren door de onzekerheid over het door u te kiezen tracé voor de verbinding A8-A9 konden wij nog steeds niet met de bouw starten. Nu hebben wij begrepen, bij monde van (...), dat mogelijk de verzorgingsplaats verlegd moet worden in noordelijke richting vanwege het verdwijnen ervan op de huidige plek. Graag willen wij bij deze vaststellen dat wij in dat geval onze rechten willen verplaatsen naar de nieuwe locatie en dat wij hier tevens ook graag vanaf het begin bij het ontwerpen van de nieuwe vzp betrokken willen worden zodat we het wegrestaurant nieuwe stijl ook op een goeie manier met elkaar kunnen inpassen.	Wanneer gekozen wordt voor het Heemskerk- of Golfbaanalternatief worden de verzorgingsplaatsen met de tankstations verplaatst. In de volgende fase van het project wordt nader onderzocht wat de beste locaties voor de verzorgingsplaatsen zijn. Daarbij worden de belanghebbenden uiteraard betrokken.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
16	25	Ik vind het een kwalijke zaak dat in de brief die ik heb ontvangen alleen de kosten uitgelicht worden en niet het negatieve effect op de mens, de natuur, het landschap en de aanslag op de Stelling van Amsterdam (UNESCO). De Broekpolder is een wijk met veel jonge kinderen. Draait alles bij jullie om kosten en niet om gezondheid en leefbaarheid?	Bij besluitvorming over het definitieve voorkeursalternatief spelen, naast de kosten, ook de effecten op de omgeving en draagvlak een belangrijke rol.
16	26	Het kan toch niet zo zijn dat omdat Zaanstad een probleem heeft, jullie dit probleem rücksichtslos naar de Broekpolder verplaatsen, puur omdat deze optie goedkoper is. Los het probleem daar op i.p.v. het probleem naar hier te verplaatsen. Ik vind jullie benadering en aanpak totaal respectloos voor ons. Verder is de vraag voor mij of deze optie het probleem daadwerkelijk oplost of gewoon een extra probleem creëert.	Van verplaatsing van het probleem is geen sprake. De effecten van de alternatieven zijn in het totaal over het studiegebied bezien. Positieve en negatieve effecten op verschillende plaatsen worden hierin gewogen. Daar waar bijzondere effecten optreden is dit in de MER benoemd. Het voorkeursalternatief wordt nader onderzocht en getoetst aan de geldende wet- en regelgeving, waaronder normen voor geluid en luchtkwaliteit.
16	27	Ik ga er van uit dat jullie in jullie besluit alle aspecten meenemen en niet alleen uitgaan van de te maken kosten. Als jullie dit doen, zal de Golfbaanvariant geen optie zijn.	Bij besluitvorming over het definitieve voorkeursalternatief spelen, naast de kosten, ook de effecten op de omgeving en draagvlak een belangrijke rol.
17	28	De expansiedrift om de provincie en gemeenten vol te blijven bouwen met wegen is ronduit bizar. Er wordt continu geschetst dat er aan de toekomst gedacht moet worden, maar dit is natuurlijk pure schijnpolitiek. Een echte toekomst bouw je voor toekomstige generaties, niet voor u of mij. Dat we vervolgens in de spits met een Nulplus variant 54 seconden en de Heemskerk variant 33 seconden sneller tussen Alkmaar en Amsterdam kunnen reizen, is dat nu daadwerkelijk wat toekomstgericht is?	Bij het beoordelen van de varianten is niet alleen gekeken naar een verbetering van de reistijd, maar ook naar, onder andere, de effecten op gezondheid. Bij besluitvorming over het definitieve voorkeursalternatief spelen, naast de kosten, ook de effecten op de omgeving en draagvlak een belangrijke rol.
17	29	Vervolgens stelt het rapport dat er voor de Heemskerk en Golfbaan variant agrarische bedrijven en huizen gesloopt dienen te worden. Hoewel dat mijn gezin persoonlijk niet raakt is dit een typisch voorbeeld van hoe de huidige politiek werkt. Het moet sneller, goedkoper, groter en beter zonder rekening te houden met individuele situaties. Er wordt gesteld dat de Nulplus variant een kostenpost heeft van ruim EUR 5,7 miljoen in verband met uitzichtwaarde van de woningen. Voor de Heemskerk en de Golfbaan variant staat hier geen bedrag. Verplaats u even in de mensen die aan de rand van Saendelft, aan de Dorpsstraat in Assendelft of nabij de op-afrit in Heemskerk wonen als deze weg er ligt. Als u werkelijk suggereert dat de waarde van de woning niet daalt dan zullen al deze omwonenden en vele met hen grote vraagtekens stellen bij de waarde van het rapport. U kunt mij niet wijsmaken dat een uitzicht op een snelweg niets doet met de waarde van een woning.	Indien u van mening bent dat u (plan)schade lijdt, dan kunt u een verzoek om planschade indienen op basis van artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening. Dit kan na vaststelling en onherroepelijk worden van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP). Onafhankelijk onderzoek zal uitwijzen of dit verzoek terecht is.
17	30	Vervolgens spreekt u in het rapport over landschapswaarde. Wederom een onderwerp die typisch op een politieke wijze is belicht: op basis van financiële waarde. Eenmaal een snelweg aanleggen door dit groen gebied heeft veel meer waarde dan alleen financiële waarde. Waarde van leefbaarheid, een groene omgeving, een 'escape' vanuit een dorp of stad richting een stukje natuur of weiland. Het is werkelijk van een amateuristisch niveau om deze vorm van waarde niet te erkennen en enkel kwantificeren naar keiharde Euro's.	De systematiek van het opstellen van een MKBA is voorgeschreven door het Rijk (de OEI-systematiek). In die systematiek wordt aangegeven welke waarden en baten er gekoppeld zijn aan de diverse aspecten. Er is geen ruimte voor ons om naar eigen inzicht wijzigingen aan te brengen in deze systematiek.
17	31	U denkt aan nu, aan uw eigen carriere en hoe u zo snel mogelijk iets groot, groter, grootst neer kunt zetten, maar denk nu eens echt aan de toekomst. Aan uw kinderen, kleinkinderen en de generaties daarna. Hebben zij uberhaupt iets te zeggen gehad in dit project? (tip: http://www.raadvankinderen.nl) Zitten zij werkelijk te wachten op een snelweg door een groen UNESCO gebied waar vervuilende auto's doorheen rijden? Als uw antwoord daar volmondig ja op is, think again.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
17	32	En dat alles voor een provincie (NH) en een gemeente (Zaanstad) die zich met duurzaamheid zo goed mogelijk willen profileren. Een snelweg bouwen brengt uw inwoners niet vooruit, brengt NH en Zaanstad niet vooruit. Het is verplaatsing van problemen en wegkijken van de werkelijkheid. Kijk liever naar milieuvriendelijke oplossingen, zorg voor innovatief OV, bouw een tunnel i.p.v. een bovengrondse snelweg en laat de besluitvormers van de toekomst meedenken. Want daar draait het allemaal om: onze toekomst.	Het bepalen van de juiste oplossingsrichting gebeurt aan de hand van de Ladder van Verdaas. Daarbij wordt eerst gekeken naar andere oplossingen dan infrastructuur. Uit deze verkenning is gebleken dat het oplossend vermogen van alternatieve oplossingen, zoals het openbaar vervoer, onvoldoende is om de problematiek op te lossen. Een tunnel over deze lengte is zeer kostbaar. Het voordeel voor de bereikbaarheid en leefbaarheid weegt niet op tegen de kosten.
18	33	Niet een van de drie plannen stem ik mee in, alle drie hebben grote invloed op leefmilieu en verstoren in hoge mate het bijzondere landschap, als we nu eens ophouden met het korte termijn denken en eens verder in de toekomst kijken dan is geen van de nu voorgestelde plannen een optie, als er echt een doorverbinding moet komen waarom dan niet ondergronds (boren) zoals ook in ander delen van ons land gebeurt, ik snap ook wel dat dit veel meer kost maar waarom niet investeren in de toekomst, dit unieke gebied moeten we zo houden als het is en er geen snelweg door aanleggen.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Een tunnel over deze lengte is zeer kostbaar. Het voordeel voor de bereikbaarheid en leefbaarheid weegt niet op tegen de kosten.
19	34	Ik ben voor een verbinding van de A8 en de A9 om de bestaande overlast in Assendelft en Krommenie te verminderen. Echter de golfbaan variant zorgt voor nieuwe en extreme overlast in Heemskerk en Beverwijk. Ik heb daar zelf veel hinder van. Ik woon in een milieu intensieve wijk (Broekpolder), naast de huidige snelweg, treinverkeer, vliegtuigen en de rook van Tata steel. Al veel te veel lawaai en fijnstof naar mijn mening. Als daar nog een aansluiting in mijn achtertuin bijkomt, zal dat tot nog veel meer overlast leiden. Ik maak me dan ook grote zorgen om de gezondheid van mijzelf en van mijn gezin. Ook als je de argumenten van de Golfbaan en het fort Veldhuis (Unesco) meerekent, is de Golfbaan variant geen goed idee. Ik ga er dan ook van uit dat deze variant niet gekozen zal worden.	Er is kennis genomen van uw reactie. In de besluitvorming rondom het voorkeursalternatief zijn de verschillende belangen zorgvuldig afgewogen.
20	35	Met deze brief geef ik mijn zienswijze. Graag zou ik zien dat er onderzoek gedaan wordt naar de waardevermindering van de woningen in Heemskerk Broekpolder bij het voorstel golfbaan variant. Wanneer blijkt dat de woningen onderhevig zullen zijn aan een waardevermindering door de aanleg van een nieuw knooppunt (geluidsoverlast en milieu vervuiling) lijkt me dat de provincie in de overweging bij de keuze van het alternatief de compensatie voor de bewoners mee rekent.	Indien u van mening bent dat u (plan)schade lijdt, dan kunt u een verzoek om planschade indienen op basis van artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening. Dit kan na vaststelling en onherroepelijk worden van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP). Onafhankelijk onderzoek zal uitwijzen of dit verzoek terecht is.
21	36	Ik wil graag bezwaar maken tegen de Heemskerk- en de Golfbaan-varianten die beide via een tunnel onder Assendelft doorgaan. Als dit door gaat haalt u het mooie weg uit Assendelft. Bij deze wil ik u graag vragen om dit project te stoppen. Dan rijd men maar 10 min om. Het is of tien min langer in de auto, of een heel dorp dat een stuk minder gelukkig zal zijn. U haalt anders op deze manier de waarde van ons prachtige dorp. Ik hoop dat u kan overwegen om het project te laten. En laat de natuur van Noord-Holland zoals deze is. Er word al zoveel verwijderd.	Er is kennis genomen van uw reactie. In de besluitvorming rondom het voorkeursalternatief zijn de verschillende belangen zorgvuldig afgewogen.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
22	37	Sinds 2004 wonen wij op (...) Broekpolder, Heemskerk. Onze woning staat achter de A9, gescheiden door een smalle sloot en een geluidswal, ter hoogte van een KPN GSM-mast en Texaco Akermaat. Door het toenemende vliegverkeer en geluidsoverlast van het voorbij razende verkeer is het einde nog lang niet in zicht. Het wordt er niet beter op als de aansluiting A8 en A9 erbij komt, het lawaai zal alleen maar toenemen. Om maar niet te spreken van de fijnstof die we iedere dag inademen.	Gezondheidseffecten zijn beschreven in het rapport gezondheid. Hierin worden de effecten op geluid en de luchtkwaliteit betrokken. Er zijn in het studiegebied zowel positieve als negatieve veranderingen van de gezondheidssituatie. Over het hele plangebied gezien is er sprake van een verbetering van de gezondheidssituatie. Naar aanleiding van de resultaten van de planMER hebben Gedeputeerde Staten besloten een nader onderzoek te doen naar mogelijke geluidsmaatregelen bij Broekpolder. De uitkomsten van het aanvullend geluidonderzoek zijn meegenomen in de besluitvorming over het definitief voorkeursalternatief. De uitkomsten zijn niet verwerkt in de planMER, maar maken dus wel onderdeel uit van de overwegingen.
22	38	In het ontwerpboek Golfbaanalternatief ziet het er niet uit zoals het is. Het ziet er gelikt uit. De afbeeldingen zijn heel mooi maar wel afwijkend van de werkelijkheid. Op bijlage 1 lijkt onze sloot op het Noordzeekanaal en is de afstand van ons huis tot aan de afslag veel groter dan het is. Daarom hoop ik, dan spreek ik ook voor alle bewoners van de Broekpolder, dat het Golfbaanvariant A8-A9 wordt afgewezen. Dat vanwege de toenemende geluidsoverlast en de fijnstof.	De ontwerpen zijn gebaseerd op maatvaste (correcte) tekeningen. De afstanden in de ontwerpen zijn correct. Bij vogelvlucht beelden kan door de draaiing van de luchtfoto wel een vertekend beeld ontstaan.
23	39	De aannames in de studies zijn nogal bejaard. Er wordt hoofdzakelijk geëxtrapoleerd, in verkeersaantallen, in luchtvervuiling, in woonwerkverdeling. Auto's worden schoner, werk zal anders worden ingevuld, digitalisering neemt toe. Asfalteren is een prehistorische, visieloze ingreep in een land dat zich graag op de borst klopt als vooruitstrevend en innovatief. Dus een toekomstgericht bestuur kiest een andere route.	Het bepalen van de juiste oplossingsrichting gebeurt aan de hand van de Ladder van Verdaas. Daarbij wordt eerst gekeken naar andere oplossingen dan infrastructuur. Uit deze verkenning is gebleken dat het oplossend vermogen van alternatieve oplossingen, zoals het openbaar vervoer, onvoldoende is om de problematiek op te lossen. Technische ontwikkelingen, zoals elektrisch rijden, en andere ontwikkelingen zoals plaats- en tijdonafhankelijk werken, zijn onderdeel van de studie. In de gebruikte verkeersmodellen zijn prognoses opgenomen van deze ontwikkelingen.
23	40	Het huidige probleem is veroorzaakt door het rigide uiteen trekken van wonen en werken. Nu de aard van de beroepen in Nederland steeds meer verschuift naar dienstverlenend en de overgebleven industrieën steeds veiliger en schoner worden vervalt de noodzaak om aparte gebieden te bestemmen voor wonen en werken.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
23	41	Tot slot valt op te merken dat, met de stormachtige groei van het aantal pedelecs betere verbindingen voor langzaam verkeer hard noodzakelijk zijn. Een investering daarin zou al veel drukte op autowegen wegvangen.	De provincie voert - losvan het project A8 - A9 - fietsbeleid. Een sterke groei van het aantal pedelecs verandert echter niet de noodzaak van een verbinding tussen de A8 en A9.
23	42	Op het effect van versnipperen van landschap door de aanleg van snelwegen ga ik hier niet in; dat veronderstel ik genoegzaam bekend.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
24	43	Verder maak ik mij ongerust over de Golfbaanvariant en wel om de volgende redenen: 1e Over de gezondheid van mijn kinderen en kleinkinderen die woonachtig zijn in het Heemskerkse gedeelte van de Broekpolder. (…) Dat voor lagere kosten gekozen wordt i.p.v voor de gezondheid van 9000 bewoners van de Broekpolder vind ik absurd.	Gezondheidseffecten zijn beschreven in het rapport gezondheid. Hierin worden de effecten op geluid en de luchtkwaliteit betrokken. Er zijn in het studiegebied zowel positieve als negatieve veranderingen van de gezondheidssituatie. Over het hele plangebied gezien is er sprake van een verbetering van de gezondheidssituatie. In de MKBA zijn de totale baten betrokken.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
24	44	2e En nu in een huis wonen dat straks in waarde daalt of helemaal niet meer te verkopen is.	Indien u van mening bent dat u (plan)schade lijdt, dan kunt u een verzoek om planschade indienen op basis van artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening. Dit kan na vaststelling en onherroepelijk worden van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP). Onafhankelijk onderzoek zal uitwijzen of dit verzoek terecht is.
24	45	3e Dat de mooie golfbaan van de Heemskerkse Golfclub opgeofferd wordt door de Golfbaanvariant. (…) Als je de meerkosten voor de Golfbaanvariant uitsmeert over bijvoorbeeld 50 jaar, zolang wordt er nu al over gesproken, wat zullen dan de jaarlijkse meerkosten zijn?	De investeringen en de baten zijn bekeken over de levensduur van de infrastructuur.
25	46	Langs deze weg wil ik even reageren na mijn inzage in de dossiers inzake verbindingsweg A8 west en A9 oost. Hierbij mijn advies m.b.t. de alternatieven. Optie 1 Nul-plusalternatief valt af i.v.m. geen verbetering leefbare omgeving.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
25	47	Optie 2 Heemskerk-alternatief valt ook af i.v.m. aantasting landschap.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
25	48	Optie 3 Golfbaan-alternatief is juiste. De voordelen zijn velerlei; meer baten dan kosten, verbeterde leef-bereikbaarheid, veiligheid, duurzaamheid , bodem en water worden gespaard. Delen van Fortlinie, Stelling van Amsterdam worden zichtbaar anders ,dit kan drastisch worden beperkt door te kiezen voor alternatief 2 of 7. De bezwaren van Gemeentes Beverwijk en Heemskerk inzake woonwijken kunnen worden opgevangen door ondergrondse tunnels aan te leggen.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. In een eerder stadium zijn andere varianten en oplossingen meegenomen in de verkenningen. Hieruit is gebleken dat deze oplossingen niet de problemen wegnemen. Bij het uitwerken van het voorkeursalternatief wordt gekeken naar verdere inpassing en mogelijkheden om eventueel andere voorzieningen mee te nemen.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
26	49	Beste Provincialen, Er is over dit onderwerp heel veel geschreven en nog meer gerapporteerd, wat ik echter mis in het volgende. Waarom discussiëren wij allemaal over een nieuwe weg en denken daarbij over aanleg van tunnels en dijklichamen, die allemaal door het groene gebied gaan en het UNESCO gebied doorklieven. De afgelopen maanden o.a. bij de Tour de France hebben wij op diverse plaatsen kunnen zien hoe men dat elders oplost. Ga gewoon met die weg de lucht in. Als we van oost naar West redeneren, dan komen we van de A8 af op de hoogte van de Rein Laan brug - zoek dan de oplossing op de A 5 manier zoals die zich van de Basisweg tot Halfweg beweegt. Immers ook aan de westkant zal de aansluiting zeer waarschijnlijk komen te liggen op het huidige Heemskerk kruispunt dat ook op hoogte ligt. Wanneer er alleen een aantal ondersteunende palen komen te staan in het Unesco gebied, dan behoeft de bevolking zich ook niet druk te maken over grondwater voorzieningen e.d. Waarom kunnen wij in Nederland / Noord-Holland niet gewoon vaker groot denken en het dito oplossen. De A8-A9 is geheel bedoelt voor doorstroming t.b.v. de economie, dat houdt dan ook in dat je aan zo'n weg GEEN afslagen moet gaan maken, want dat soort zaken veroorzaakt weer opstoppingen, dus geheel over Assendelft heen zonder secundaire wegen. Het woonwerk verkeer vanuit Assendelft kan afslaan bij de Rein Laan brug en degenen die via de A9 komen kunnen de huidige afslag A9-uitgeest blijven gebruiken. Met deze oplossing wordt de A8-A9 pas echt de doorgaande weg waar al 30 jaar over gesproken wordt.	Een verhoogde weg zal negatief worden beoordeeld op de aspecten landschap en cultuurhistorische waarden, waaronder de Stelling van Amsterdam. Vanwege de beperkte lichtval onder een verhoogde weg heeft dit negatieve gevolgen voor het landschap en sociale veiligheid. Daarnaast is de impact op het watersysteem groter door het onderheien van de pilaren. Tenslotte leidt een dergelijke variant tot aanzienlijke meerkosten.
27	50	Via de gemeente Heemskerk hebben wij uw schrijven mogen ontvangen dat alleen naar een select groepje is verzonden door u namens de Provincie. Dit op zich verbaasd ons al ten zeerste, immers wonen wij in de broekpolder ter hoogte van de aangekondigde golfbaan variant. Het feit dat onze Provincie het niet nodig achtte om ons hiervan schriftelijk op de hoogte te stellen betreurt ons al ten zeerste. Maar misschien kunnen wij dit zien als een leermoment. (dat hopen wij dan maar).	De brieven zijn verzonden aan de adressen die direct grenzen aan één van de alternatieven. Dat wordt ook wel de eerstelijns bebouwing genoemd. De overige adressen kunnen kennis nemen van de informatie via de verschillende media. Daarnaast kan met zich aanmelden voor de nieuwsbrief.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
27	51	Dan het volgende, wij als bewoners van de broekpolder, zouden ook graag een aantal andere zaken in de planstudie te zien krijgen. Namelijk de gezondheid risico's dat met dit met zich mee brengt, een golfbaanvariant voor zo'n jonge wijk met veel opgroeiende kinderen. Denk hierbij aan fijnstof, COPD, Astma etc. Ik neem aan dat deze gevallen erger en/of sterker worden indien deze snelweg wordt aangelegd in onze achtertuin. Worden deze kosten ook meegenomen in de beraming?	Gezondheidseffecten zijn beschreven in het rapport gezondheid. Hierin worden de effecten op geluid en de luchtkwaliteit betrokken. Er zijn in het studiegebied zowel positieve als negatieve veranderingen van de gezondheidssituatie. Over het hele plangebied gezien is er sprake van een verbetering van de gezondheidssituatie. In de MKBA zijn de totale baten betrokken.
27	52	Als laatste punt zouden wij nog toe willen voegen de waardevermindering van de woningen zodra deze golfbaanvariant wordt aangelegd. Wellicht kunt u deze kosten ook mee nemen in de beraming dat de golfbaanvariant 200 miljoen minder zou kosten dan de heemskerkvariant.	Indien u van mening bent dat u (plan)schade lijdt, dan kunt u een verzoek om planschade indienen op basis van artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening. Dit kan na vaststelling en onherroepelijk worden van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP). Onafhankelijk onderzoek zal uitwijzen of dit verzoek terecht is.
27	1604	Hierbij willen wij een zienswijze indienen TEGEN de Golfbaanvariant. Wij zijn een jong gezin woonachtig in de Broekpolder en zien met angst de eventuele aanleg tegemoet. Ik ben dan ook van mening dat wij ruimschoots aan bod komen in de geluidsoverlast norm en de vervuiling in deze regio en de aanleg van een snelweg zal dit zeker niet bevorderen. Het teniet doen van de stelling van Amsterdam, het verwoesten van het groen in de polder en de extra luchtvervuiling dat de aanleg van de Golfbaan variant met zich mee brengt zien wij dan ook echt niet zitten en wij zullen hier dan ook alles aan doen om dit tegen te gaan. U dient hiervan af te blijven! Onze voorkeur gaat dan ook uit naar geen verbinding ! Die 5 minuten minder reistijd die u hiermee wint staat dan ook totaal niet in verhouding met de schade die aangericht wordt hier in de regio. Hopende u hierbij voldoende geïnformeerd te hebben.	Er is kennis genomen van uw reactie. In de besluitvorming rondom het voorkeursalternatief zijn de verschillende belangen zorgvuldig afgewogen.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
28	53	Deze zienswijze wordt ingediend namens belanghebbende Twaalfmaat Beheer b.v., Restaurant Twaalfmaat b.v., A.C.C. de Groot-Beentjes en R.P.E. de Groot. Sinds 25 juli 1996 heeft Twaalfmaat Beheer b.v. een akte van uitgifte in erfpacht voor een aaneengesloten periode van negenennegentig jaren, gerekend te zijn ingegaan op 1 april 1996 en eindigend op 31 maart 2095, voor de exploitatie van een wegrestaurant en het gebruik van parkeerterrein. Op naastgelegen privégronden staan volgens bestemmingsplan een bedrijfswoning (communicatieweg 12) en bijgebouwen bij de horeca. Het verplaatsen van de verzorgingsplaats Twaalfmaat bij keuze voor de Heemskerken Golfbaan -variant zien wij als zeer ingrijpend voor onze bedrijven en voor het voorzieningenniveau langs de A9 snelweg. Eerder zien we een eigentijdse verzorgingsplaats op en rond de huidige parking zich ontwikkelen, goed voor het toenemend aantal verkeerspassanten, de regio en het functioneren van de Twaalfmaat parking. Kiest u voor de Heemskerk- of de nul-variant dan lijkt ons dat ook goed mogelijk. In de tekeningen bij de door u uitgewerkte Heemskerkvariant wordt de parking ook gehandhaafd het ons inziens ook goed mogelijk is. De Heemskerk-variant biedt prima mogelijkheden om dat samen met u uit te werken. Het collectief van ondernemers heeft u recent een voorstel met 'Nut en Noodzaak' toegestuurd. Daarnaast hebben we kritiek op het kostenplaatje in uw rapportages voor de verschillende varianten. Er worden teveel kosten onterecht niet in de rapporten meegenomen, te weten; De kosten van het opheffen van de bestaande locatie zonder vervangende nieuwe locatie met nog een looptijd van t.z.t. meer dan 75 jaar. Schadeloosstelling voor dezelfde looptijd bij verplaatsing naar een minder druk gedeelte van de A9 en/of eventuele verplaatsing na concurrent Hotel Akersloot. Alsmede het amoveren van de bedrijfswoning (communicatieweg 12) en bijgebouwen. Naar onze inschatting gaat het om kosten die in de tientallen miljoenen lopen waardoor de Heemskerkvariant in financieel opzicht een betere performance heeft dan nu in uw rapportages is opgenomen. Tevens brengen we onder uw aandacht dat bij inrichting van een nieuwe verzorgingsplaats niet voorbij moet worden gegaan aan de grote parkeerbehoefte van met name het vrachtverkeer. De huidige en de nieuwe norm van 25 parkeerplaatsen is niet voldoende. Momenteel staat vanaf 19.00 uur ’s avonds het parkeerterrein vol en moeten de chauffeurs op zoek naar een parkeeralternatief. Een nieuwe verzorgingsplaats dient minimaal 100 vrachtwagenparkeerplaatsen te hebben met bijkomende kosten. Tevens zal een overslag station van grote naar kleine elektrische vrachtwagens van deze tijd zijn en inspelen op de duurzame opgave die ook Kennemerland moet invullen. (...)	Wanneer gekozen wordt voor het Heemskerk- of Golfbaanalternatief worden de verzorgingsplaatsen met de tankstations verplaatst. In de volgende fase van het project wordt nader onderzocht wat de beste locaties voor de verzorgingsplaatsen zijn. Uiteraard worden daarbij ook de huidige exploitanten betrokken.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
28	53(2)	(...) Daarbij willen we u erop wijzen dat het handhaven van de verzorgingsplaats Twaalfmaat op de huidige locatie de file problematiek helpt oplossen. Het voorstel van het ondernemerscollectief voor upgrading staat daarom in het eind MIRT rapport daartoe genoemd als meekoppelkans. Een verzorgingsplaats met eigentijdse voorzieningen op de huidige locatie tussen Schiphol en Alkmaar zal in de spits het verkeer ontlasten. Vergelijkbare crossroad situaties in het buitenland tonen dat aan. Zo wordt er voorzien in toekomstige behoeftes die een bijdrage leveren aan de file problematiek en de kosten van de Heemskerk-variant kunnen verlagen. Integratie van onze plannen in de Heemskerk-variant is daarmee en daarom een uitgelezen kans om niet alleen de aansluiting van A8 op de A9 te optimaliseren maar ook zal de regio daar economisch voordeel door verkrijgen. Daarom vragen we u voorstaande dringend in uw besluitvorming mee te nemen.	Zie het antwoord hierboven.
29	54	De procedure is onzorgvuldig verlopen omdat niet uitgezocht is wat het effect voor geluid en fijn stof is omdat in onze gemeente het fijn stof gehalte en geluid al zo hoog is. Er is niet gekeken naar gezondheidseffecten voor de Broekpolderbewoners. Omdat in de praktijk geluid van vliegtuigen, treinen en autoverkeer accumuleerd in de Broekpolder op allerlei tijdstippen van de dag, week, maand en jaar is er sprake van een onvoorspelbare geluid en fijn stofbelasting die bewust niet serieus meegewogen is door de gedeputeerde Post. Ik voel me als bewoner van de Broekpolder door haar niet serieus genomen!	De onafhankelijke Commissie voor de m.e.r. heeft in haar advies aangegeven dat het onderzoek kwalitatief op orde is en dat het milieubelang voldoende is meegenomen om een voorkeursbesluit te nemen. De planMER fase in een project is bedoeld om een goede afweging te kunnen maken tussen de verschillende alternatieven. De effecten worden daarom op het schaalniveau van de alternatieven in beeld gebracht. Treinverkeer en vliegverkeer zijn niet onderscheidend in de drie alternatieven. In de MER voor de vervolgfase (Provinciaal Inpassingsplan) worden de effecten van het voorkeursalternatief in detail onderzocht. Daarbij wordt ook gekeken naar maatregelen om eventuele negatieve effecten te beperken.
30	55	Als bewoner van het gebied Kennemerland begrijp ik de noodzaak om een verbindingsweg aan te leggen tussen de A9 en de A8 . Betere doorstroming, vermijden van zeer grote hinder in Krommenie Assendelft, veilige uitweg bij calamiteiten op andere wegen , toekomstbestendig maken van de zakelijke mobiliteit in dit gebied. Dat wordt allemaal bevorderd door een verbindingsweg Oost-West door Noord Holland. Daarmee zijn ook grote belangen gemoeid van het bedrijfsleven: aan- en afvoer van producten en grondstoffen, bereikbaarheid voor personeel en klanten. Als oud bestuurslid van Ondernemersvereniging IJmond ken ik de problematiek. Natuurlijk moeten er naast deze oplossing nog andere maatregelen genomen worden, zoals lightrail, betere goederen spoorverbinding IJmond naar Amsterdamse haven, woon werkverkeer via openbaar vervoer en fiets, autodelen, enz. . Er zal echter niet met deze oplossingen kunnen worden volstaan. Daarom juich ik het maken van een Oost-West verbinding van voldoende capaciteit toe.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
30	56	Het thans overwogen traject vind ik echter niet optimaal. Indien niet voor het nul plus alternatief wordt gekozen (dan wel met ondertunneling van Krommenie) zal de open ruimte tussen Krommenie Assendelft en Heemskerk moeten worden doorsneden en zal ook de Stelling van Amsterdam niet onberoerd worden gelaten. Ondanks de uitgebreide ontwerp procedures die volgens de Provincie aangeven dat het probleem onvoldoende wordt opgelost, zou ik dat alternatief willen aanbevelen. Dat geeft het minste hinder en minste ruimtebeslag, voor een oplossing die toch 90% van de problematiek afvangt. Nadelen zijn er natuurlijk ook, zoals de verkeerslicht oplossing bij Uitgeest, en de verkeerslicht oplossing bij de aansluiting op de A8. Ik zou dat voor lief nemen.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. De ondertunneling van de weg in het Nul-plusalternatief is onderzocht. Uit dat onderzoek kwam naar voren dat ondertunneling niet haalbaar is vanwege de fysieke beperkingen (bestaande Jan Brassertunnel en de beweegbare brug ter hoogte van de Nauernasche Vaart) en de hoge kosten van een tunnelvariant.
30	57	Dan een opmerking over het golfbaan tracé . Dat zou worden gekozen in het licht van de lagere kosten dan het Heemskerk Alternatief. Dat is echter een onjuiste vergelijking. Immers dat betekent dat de golfbaan geheel verdwijnt, dan wel ingrijpend verplaatst moet worden. Daarmee wordt circa 10 miljoen kapitaal vernietigd. Kapitaal dat door privé initiatief bijeen is gebracht. Dat daardoor geen kas geld behoeft te worden uitgegeven door RWS omdat de grond al eigendom is van de Staat betekent niet, dat deze kosten buiten de afweging mogen blijven. Maatschappelijke baten zijn er ook: rond 950 leden en circa 3500 greenfee spelers maken jaarlijks gebruik van de baan. Er zijn ook banen verboden aan de golfbaan, voor een deel banen die ingevuld worden door personen met een afstand tot de arbeidsmarkt. Het mogelijke verlies aan maatschappelijke baten is niet in de afweging zichtbaar meegenomen. Kortom: ik pleit voor een nul plus alternatief met ondertunneling, en als alternatief de Heemskerk variant.	De kosten voor het eventueel verplaatsen of herinrichten van de golfbaan zijn niet meegenomen. De grond waar het tracé van het Golfbaanalternatief is geprojecteerd is in eigendom van het Rijk. Strikt genomen betekent dit dat de kosten voor het verplaatsen of herinrichten van de golfbaan niet voor rekening zijn van dit project.
31	58	Zonder enige twijfel is door en namens het provinciaal bestuur op serieuze wijze onderzoek gedaan naar de verschillende alternatieven voor een verbeterde verbinding A8-A9. Toch wagen wij het vraagtekens te zetten achter de wijze waarop de verschillende aspecten ten opzichte van elkaar zijn "gewogen".De conclusies die worden getrokken met betrekking tot de effecten van de drie resterende alternatieven op het thema Landschap en Historisch kapitaal bestrijden wij krachtig! Kijkend naar het Kentallenboek Waardering Natuur, Water, Bodem en Landschap (LNV nov. 2006) moet bij de economische waardering van een ingreep gekeken worden naar de elementen: areaalverandering, versnippering, verstoring, verdroging/vernatting en vervuiling. Bij een ingreep met de Heemskerk- of Golfbaanvariant zijn die elementen nadrukkelijk aan de orde. Het gaat immers om een ingreep die iets kwetsbaars onomkeerbaar vernietigt. De nu nog robuuste groene (en blauwe) lob die de karakteristiek van de Randstad mede bepaald wordt door een ingreep met Heemskerk- of Golfbaanvariant versnipperd en verstoord. Dit element wordt nu in de tabellen als "één van de vele af te wegen elementen" meegewogen, terwijl het een boven allerlei andere elementen uitstijgend centraal onderwerp betreft! Voorts is het onbegrijpelijk dat de Heemskerk- en Golfbaanvariant ten opzichte van de Nulplusvariant bij het thema: "kansen ruimtelijke kwaliteit" van een "++" worden voorzien. De ruimtelijke kwaliteit wordt gewoonweg zwaar aangetast! Een driemaal min zou passender zijn!	De systematiek van het opstellen van een MKBA is voorgeschreven door het Rijk (de OEI-systematiek). In die systematiek wordt aangegeven welke waarden en baten er gekoppeld zijn aan de diverse aspecten. Er is geen ruimte voor ons om naar eigen inzicht wijzigingen aan te brengen in deze systematiek. De kansen voor ruimtelijke kwaliteit bij het Heemskerk- en het Golfbaanalternatief liggen bij de ontwikkeling van het stationsgebied Krommenie-Assendelft. Door het afwaarderen van de weg ontstaat daar ontwikkelruimte.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
31	59	Van een andere orde is ons hier volgend commentaar: In de voorliggende MKBA - die onderdeel is van de Plan MER - worden ons inziens niet alle kosten en baten, die de realisatie van de verbinding A8-A9 met zich mee brengt meegewogen. Uitgangspunt van een Kostenbatenanalyse is, dat alle factoren worden berekend, onafhankelijk van de vraag wie betaalt en of die kosten in het project zelf worden verhaald (vergelijk: rijksoverheid/mkba). Aangezien één van de uitganspunten voor de nieuwe verbinding een verbetering van de leefkwaliteit in Krommenie/Assendelft is, zullen ook de toekomstige herinrichtingskosten - wanneer de keus zou vallen op de Golfbaan- of Heemskerkvariant valt - moeten worden meegewogen. Dat is in de nu voorliggende MKBA niet gedaan!	In de MKBA zijn alle kosten voor de realisatie van het voornemen meegenomen. Hieronder vallen ook de kosten van de herinrichting van de N203 in Krommenie.
31	60	Alles overziend zal de aantasting van het landschap en daarmee van het werelderfgoed Stelling van Amsterdam onomkeerbaar zijn. Dat terwijl er maar één minpunt over bij de Nulplusvariant. Dat is het aspect "leefbaarheid". De geluidshinder en fijnstof worden niet naar het open landschap verplaatst, maar blijven van invloed op het leefklimaat van omwonenden in Krommenie. Op de preventie en reductie daarvan zou het verdere onderzoek zich moeten richten. Overigens wijzen wij op de verwachting dat bij een realisatie van een nieuwe weg in 2024/2025 het elektrisch rijden een belangrijk deel van het probleem gaat oplossen. Kortom: De Nulplusvariant is een vanzelfsprekende keuze, waarbij in de uitwerking preventie en reduceren van de negatieve effecten op de leefbaarheid aandacht vraagt.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voordat gekeken wordt naar het aanleggen van nieuwe infrastructuur, wordt eerst gekeken naar andere maatregelen. Het optimaliseren van de huidige situatie en/of het verbeteren van het openbaar vervoer is hier onderdeel van. Dit gebeurt aan de hand van de Ladder van Verdaas. Na het aflopen van de diverse treden van de ladder is geconcludeerd dat nieuwe infrastructuur nodig is om de problematiek aan te pakken.
32	61	Als ondernemer en bewoner van Koog aan de Zaan vindt ik de verlenging van de A8 van groot belang voor de noodzakelijke verbetering van de lokale infrastructuur (Kennemerland/Zaanstreek) én regionale infrastructuur (Metropoolregio Amsterdam/Noordvleugel Randstad). Mijn voorkeur gaat daarbij uit naar de Heemskerkvariant zodat de nieuwgeplande wijk in Heemskerk geen onnodige hinder ondervindt van deze nieuwe wegverbinding. Lokaal worden bewoners en bedrijven met deze A8- verlenging ontlast van doorgaand verkeer in hun bebouwde kom. En regionaal komt er met deze weg een extra verbinding tussen Noord-West en Zuid-Oost in de Metropoolregio Amsterdam. Indien weg ECHT sociaal denken dan zal blijken dat hierdoor de huidige verkeersstromen meer worden gespreid tussen de huidige A9 en de nieuwe A8. Dus a.u.b. z.s.m. deze nieuwe weg aanleggen! (N.B. Ik ben ondernemer én bewoner van Koog aan de Zaan).	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. In de besluitvorming rondom het voorkeursalternatief zijn de verschillende belangen zorgvuldig afgewogen.
33	62	Wij volgen al jaren de A8-A9 aansluiting discussie waarbij iedereen voor eigen parochie preekt. Men schroomt zelfs niet om de Unesco er bij te halen om hun gelijk te krijgen. (wat ons betreft het niveau woelmuis om projecten te traineren) Waar wij niemand over horen is de overlast voor de bewoners in Assendelft zolang de weg niet gerealiseerd is. Wonende op de Dorpsstraat keken wij voorheen uit op de weilanden maar zijn nu volledig ingebouwd door de wijk Seandelft. Tegen de wijk is door de bestaande dorpsbewoners terecht niet of nauwelijks geprotesteerd omdat onze kinderen tenslotte ook moeten kunnen wonen. Wel hebben wij vastgesteld dat, zoals gewoonlijk, er geen rekening is gehouden met het feit dat het merendeel van de Seandelft bewoners met de auto naar het werk gaat. Tel daarbij op het verkeer dat Assendelft als sluiproute kiest en men kan de problemen uittekenen. Wonende op de dorpsstraat gebeurd het regelmatig dat wij het erf niet af kunnen omdat er een file voor de deur staat. Door nu de aansluiting te maken en de sluiproutes te beperken (ons deel dorpsstraat zou bijvoorbeeld één richting verkeer worden tot dat “men” dit weer veranderde) zou men veel meer mensen gelukkig maken dan te kiezen voor de stelling van Amsterdam welke allang niet meer in tact is. Kortom laat het aantal mensen die direct last hebben van een aansluiting zwaar wegen wat in de praktijk betekend dat de Heemskerk variant de belangrijkste (enige) optie is.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. In de besluitvorming rondom het voorkeursalternatief zijn de verschillende belangen zorgvuldig afgewogen.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
34	63	Met enige regelmaat neem ik de invoegstrook vanuit Heemskerk naar de A9 noord. Rond de avondspits stroopt het hier op door verkeer dat de uitvoegstrook richting Uitgeest neemt. Indien de proviciale weg (203) verdwijnt moet dat verkeer ook nog eens de afslag Uitgeest op de A9 nemen. Dat moet wel tot een verkeersinfarct leiden en zijn de 3 minuten tijdwinst die ons worden voorgerekend a raison van 300 miljoen euro in de golfbaan- en heemskerkvariant volledig teniet gedaan.	De N203 verdwijnt niet. Daarnaast is vanwege de toename van verkeer bij een nieuwe A8-A9 verbinding, aanpassing van de aansluiting op de A9 voorzien. Hiermee wordt voorkomen dat in de nieuwe situatie opstoppingen ontstaan.
35	64	Mijn zienswijze berust op het verminderde leefbaarheid en woongenot ter plaatse door de onderdoorgang van de doorgetrokken A8 van de Dorpsstraat Assendelft. Wij wonen op ca 60 meter ten noorden van de plaats waar de onderdoorgang is geplanned. Het woord tunnel gebruik ik in deze situatie expres niet want een onderdoorgang van 150 meter lang maximaal kan geen tunnel heten. Allereerst zal het geluidnivo van het verkeer het toegestane nivo overschrijden. Zeker met optelling van hetgeen het verkeer op de Dorpsstraat produceert en de twee landingsbanen { zwanenburg en polderbaan } ter plaatse.	Voor het vergelijken van de alternatieven is het vliegverkeer niet relevant, aangezien de hoeveelheid vliegverkeer bij alle drie de alternatieven hetzelfde is. In deze fase van het project is geen absolute geluidbelasting op de gevels berekend, zodat de combinatie met luchtvaartlawaai voor nu niet relevant is. In de volgende fase van de planstudie wordt de geluidsbelasting verder onderzocht.
35	65	De fijnstof welke door het op deze nieuwe weg rijdende verkeer extra wordt geproduceert zal onze luchtwegen kunnen beschadigen omdat het nogeens bovenop het door de nu reeds te hoge nivo van de Dorpsstraat wordt veroorzaakt. Ook hier zijn de twee vliegroutes boven ons extra vervuilers. Ook de uitlaatgassen die in bovenstaande situatie onze gezondheid zullen kunnen aantasten is niet hetgeen wij willen ondergaan. Dat wij vwb fijnstof, uitlaatgassen en geluidnivo onder de wind wonen welke voor 70 procent van de tijd vanuit het zuidwesten komt, maakt bovenstaande zienswijzen nog urgenter en bezwaarlijker.	De planMER fase in een project is bedoeld om een goede afweging te kunnen maken tussen de verschillende alternatieven. De effecten worden daarom op het schaalniveau van de alternatieven in beeld gebracht. In de MER voor de vervolgfase (Provinciaal Inpassingsplan) worden de effecten van het voorkeursalternatief in detail onderzocht. Daarbij wordt ook gekeken naar maatregelen om eventuele negatieve effecten te beperken.
35	66	Wetende dat in Nederland geen recht op uitzicht bestaat noem ik toch dat de tunnelbak met zijn inrichtingswerken boven de grond, ons uitzicht in zuidwestelijke richting onmogelijk gaat maken.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. In de besluitvorming rondom het voorkeursalternatief zijn de verschillende belangen zorgvuldig afgewogen.
35	67	Er zal tpv de onderdoorgang aan beide zijde wel damwannden worden geplaatst die permanent blijven . Dit heeft een nog niet bekende invloed op de grondwaterstand. De stroming van het grondwater is van Noord naar Zuid ter plekke. Wat betekent dit voor de fundatie van mijn 80 jarige woning ? Dit zal gemonitoord moeten worden met een vastlegging van de huidige situatie vooraf.	Na de beslissing over een voorkeursalternatief wordt nader onderzoek gedaan naar, onder andere, de grondwaterstanden. Waar nodig worden ook maatregelen genomen om eventuele negatieve effecten te voorkomen.
35	68	Tijdens de bouwwerkzaamheden zullen er trillingen in de grond worden veroorzaakt welke zodanig onder controle gehouden moeten worden dat de belendende percelen geen schade ondervinden. Het is dan dan ook een must dat de bouwkundige staat van alle huizen rondom de onderdoorgang wordt vastgelegd en openbaar gemaakt zodat wij de geleden schade bij u kunnen verhalen.	Bij de uitvoering van het project wordt rekening gehouden met de bestaande gebouwen in de omgeving. Tegen de tijd dat het project naar de uitvoering gaat, vinden waar nodig bouwkundige vooropnames plaats. Indien u van mening bent dat u (plan)schade lijdt, dan kunt u een verzoek om planschade indienen op basis van artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening. Dit kan na vaststelling en onherroepelijk worden van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP). Onafhankelijk onderzoek zal uitwijzen of dit verzoek terecht is.
35	69	Dat er van de planschaderegeling gebruik gemaakt gaat worden door ondergetekende behoeft geen nader betoog. De verkoopwaarde van ons pand zal met minimaal 50.000 Euro zakken is mij door een deskundige beloofd.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
35	70	Heel jammer vind ik dat de "weidevogel "door deze doortrekking door de Assendelver Noorderpolder hiermee verder wordt weggejaagd. Persoonlijk doe ik mee om de vogelstand ter plaatse van het trace te behouden door nestbescherming te plaatsen met afspraken met de plaatselijk agrarier en dat leverde dit jaar toch weer 2 kievitsnesten, 2 grutto- en 1 tureluur nest op die ook allemaal zijn uitgekomen.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. De effecten op de weidevogelleefgebieden is meegewogen in onze besluitvorming.
35	71	Dat ik vind dat de doortrekking niet door moet gaan lijkt me duidelijk omdat ik ook nog eens niet overtuigd ben dat alle andere alternatieven zoals de weg langs het Noordzeekanaal verbreden gecombineerd met de Provincialeweg langs Krommenie optimaliseren de verkeersproblemen ook kunnen oplossen zeker als het OV een speciale inpuls krijgt vanuit de Nederlanse Overheid. Dat wij als Assendelvers ons steeds verder ingeklemd voelen door eerst de nog steeds uitbreidende bebouwing van Saendelft en de bedreiging van Schiphol plus de sportakkommodaties in de polder is een realiteit die ook nu nogeens door de doortrekking van de A8 wordt versterkt. Trouwens waarom het bestaande trace vanaf de brug over de Nauernasevaart, langs de zuidkant van Saendelft via Noorderweg en Communicatieweg-west richting Heemskerk niet wordt onderzocht als serieuze mogelijkheid om te optimaliseren ,is mij een raadsel.	Het bepalen van de juiste oplossingsrichting gebeurt aan de hand van de Ladder van Verdaas. Daarbij wordt eerst gekeken naar andere oplossingen dan infrastructuur. Uit deze verkenning is gebleken dat het oplossend vermogen van alternatieve oplossingen, zoals het openbaar vervoer, onvoldoende is om de problematiek op te lossen. In een eerder stadium zijn andere varianten en oplossingen meegenomen in de verkenningen. Hieruit is gebleken dat deze oplossingen niet de problemen wegnemen.
36	72	heemskerkvariant	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
37	73	Middels het indienen van mijn zienswijze maak ik kenbaar tegen de aanleg van de z.g. golfbaanvariant te zijn om de navolgende redenen; 1. Aantasting van het milieu (mijn woongenot) veroorzaakt door meer geluidsoverlast en meer fijnstof in de wijk Broekpolder, als gevolg van een toename van het wegverkeer door de aanleg van de aansluiting A8-A9, inclusief op- en afritten en de verbreding van de A9 ter plaatse. Overbodig te vermelden dat genoemde extra geluids- en fijnstofbelasting ernstige gezondheidsrisico's opleveren, zoals harten longziektes en psychische problemen. Dit zal een negatief effect hebben op de levensverwachting van de bewoners, met name de kinderen, van de Broekpolder.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Gezondheidseffecten zijn beschreven in het rapport gezondheid. Hierin worden de effecten op geluid en de luchtkwaliteit betrokken. Er zijn in het studiegebied zowel positieve als negatieve veranderingen van de gezondheidssituatie. Over het hele plangebied gezien is er sprake van een verbetering van de gezondheidssituatie.
37	74	2. Aantasting van de stelling van Amsterdam en beperking van mijn recreatiemogelijkheid.	Bij de inpassing van het ontwerp van het definitieve voorkeursalternatief wordt gekeken hoe de universele waarde van de Stelling van Amsterdam behouden en, waar mogelijk, versterkt kan worden. Uitgangspunt daarbij is dat de provincie zowel een verbeterde verbinding wil hebben alsook behoud van het werelderfgoed.
37	75	3. Aantasting van het recreatiegebied "Tussen IJ en Z" en beperking van mijn recreatiemogelijkheid.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
37	76	4. Er ligt een basisschool in de Broekpolder in de directe nabijheid van de gedachte aansluiting A8-A9, waardoor verhoogde gezondheidsrisico's voor de scholieren en in het bijzonder mijn kleinkinderen.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Zie ook ons antwoord op uw eerste punt.
37	77	5. Waardevermindering van mijn woning door de aantasting van het milieu (geluid en fijnstof).	Indien u van mening bent dat u (plan)schade lijdt, dan kunt u een verzoek om planschade indienen op basis van artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening. Dit kan na vaststelling en onherroepelijk worden van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP). Onafhankelijk onderzoek zal uitwijzen of dit verzoek terecht is.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
37	78	Bij keuze voor de Heemskerk-variant vervallen voor mij als bewoner van de Broekpolder de negatieve punten 1, 4 en 5 en bij de 0+ variant vervallen voor mij en de medebewoners van de Broekpolder alle negatieve punten. Mijns inziens worden de bewoners in Krommenie en Assendelft niet extra geschaad bij realisatie van de 0+ variant. Als u een verbetering van het woongenot van de bewoners in Krommenie en Assendelft wilt bewerkstelligen zonder aantasting van het woongenot van de bewoners van de Broekpolder, dan is variant 7 een heroverweging waard. Daarbij zal dan het belang van de gezondheid moeten prevaleren boven eventuele financiële nadelen.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Alternatief 7 is in de vorige fase van de planMER beschouwd. Deze is niet verder uitgewerkt omdat dit alternatief nagenoeg geen oplossing biedt voor de problematiek die er speelt. Nog steeds blijft veel verkeer gebruik maken van de route door Krommenie waardoor het verkeersknelpunt én het leefbaarheidsknelpunt in Krommenie niet worden opgelost. In de huidige fase is de afweging uit de vorige fase nogmaals beschouwd. Opnieuw is geconcludeerd dat alternatief 7 geen oplossing is voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen.
38	79	Door middel van deze brief willen wij een zienswijze indienen met betrekking tot de planstudie verbinding A8-A9 inzake het Heemskerk alternatief. In onze reactie zullen wij aangeven waar wij het niet mee eens zijn en waarom. In het ontwerpboek Heemskerkalternatief van maart 2017 wordt in paragraaf 5.1 ingegaan op de aansluiting A9. In de toelichting bij dit alternatief is aangegeven dat het noodzakelijk is om de huidige windturbine te amoveren aangezien de ruimte nodig is om een zogenaamde "vrije rechtsaffer" te maken. Bij de ruimtelijke opmerkingen is aangegeven dat de windturbine moet worden afgebroken/verplaatst. De windturbine op de locatie De Trompet is in een zeer goede samenwerking met de gemeente Heemskerk tot stand gekomen. De windturbine is door ons bedrijf in 2005 geplaatst en maakt deel uit van het duurzame bedrijventerrein De Trompet. Eén van de grootste uitgangspunten was dat het bedrijventerrein een duurzaam karakter moest krijgen met een hoge ambitie van duurzaamheid en een bijzondere uitstraling. De windopbrengst van de windturbine dekt een groot deel van de CO2 reductie (circa 40%) af van dit duurzame bedrijventerrein. De windturbine is vanuit de wijde omtrek te zien en heeft een opvallende blauwe kleur en kan beschouwd worden als een duidelijke landmark van het duurzame bedrijventerrein De Trompet en de gemeente Heemskerk. Omdat de windturbine bij het Heemskerk alternatief naar wij hebben begrepen waarschijnlijk moet worden verwijderd kunt u zich voorstellen dat wij geen voorstander zijn van dit alternatief. Mocht dit alternatief toch onverhoopt doorgaan dan gaan wij er van uit dat de gemeente maar ook de provincie een alternatieve locatie voor deze turbine in de omgeving van het bedrijventerrein ter beschikking zal stellen en bereid zijn mee te werken met het noodzakelijke vergunningentraject. Tevens gaan wij er ook vanuit dat de benodigde kosten voor de verplaatsing en alles wat daarmee te maken heeft volledig worden vergoed. Met belangstelling kijken wij uit naar uw reactie. Wij hopen u hiermee voldoende op de hoogte te hebben gesteld van onze zienswijze. Uiteraard zijn wij altijd bereid een mondelinge toelichting te verstrekken over de inhoud van deze brief.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Bij het uitwerken van het voorkeursalternatief wordt gekeken naar verdere inpassing en mogelijkheden om eventueel andere voorzieningen mee te nemen. Afhankelijk van welk alternatief gekozen is, zal verder bekeken worden hoe om te gaan met de windturbine. Daarbij houden we uiteraard rekening met uw zienswijze.
39	80	Geen toename van verkeer door Krommenie (N203). Langs deze route wonen honderden inwoners en gaan DUIZENDEN kinderen naar diverse scholen! De geluidsbelasting en uitlaatgassen voor bewoners langs de N203 is al onmenselijk hoog. Geen Nul+ optie in Krommenie. Kom op bestuurders laat het gezonde verstand zegevieren!!	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. In de besluitvorming rondom het voorkeursalternatief zijn de verschillende belangen zorgvuldig afgewogen.
40	81	Bij uitvoering van de golfbaan variant treden de volgende nadelen op: Aantasting milieu met fijnstof, geluid e.d. Er ligt een Basis school binnen het de geluids zone.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
40	82	Waarde vermindering van de woning	Indien u van mening bent dat u (plan)schade lijdt, dan kunt u een verzoek om planschade indienen op basis van artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening. Dit kan na vaststelling en onherroepelijk worden van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP). Onafhankelijk onderzoek zal uitwijzen of dit verzoek terecht is.
40	83	Aantasting van de stelling van Amsterdam Bij de keuze voor de Heemskerk variant vervallen enkele van deze nadelen.	Bij de inpassing van het ontwerp van het definitieve voorkeursalternatief wordt gekeken hoe de universele waarde van de Stelling van Amsterdam behouden en, waar mogelijk, versterkt kan worden. Uitgangspunt daarbij is dat de provincie zowel een verbeterde verbinding wil hebben alsook behoud van het werelderfgoed.
41	84	Middels het indienen van mijn zienswijze maak ik kenbaar tegen de aanleg van de z.g. golfbaanvariant te zijn om de navolgende redenen; 1. Aantasting van het milieu (mijn woongenot) veroorzaakt door meer geluidsoverlast en meer fijnstof in de wijk Broekpolder, als gevolg van een toename van het wegverkeer door de aanleg van de aansluiting A8-A9, inclusief op- en afritten en de verbreding van de A9 ter plaatse. Overbodig te vermelden dat genoemde extra geluids- en fijnstofbelasting ernstige gezondheidsrisico's opleveren, zoals harten longziektes en psychische problemen. Dit zal een negatief effect hebben op de levensverwachting van de bewoners, met name de kinderen, van de Broekpolder.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Gezondheidseffecten zijn beschreven in het rapport gezondheid. Hierin worden de effecten op geluid en de luchtkwaliteit betrokken. Er zijn in het studiegebied zowel positieve als negatieve veranderingen van de gezondheidssituatie. Over het hele plangebied gezien is er sprake van een verbetering van de gezondheidssituatie.
41	85	2. Aantasting van de stelling van Amsterdam.	Bij de inpassing van het ontwerp van het definitieve voorkeursalternatief wordt gekeken hoe de universele waarde van de Stelling van Amsterdam behouden en, waar mogelijk, versterkt kan worden. Uitgangspunt daarbij is dat de provincie zowel een verbeterde verbinding wil hebben alsook behoud van het werelderfgoed.
41	86	3. Aantasting van het recreatiegebied "Tussen IJ en Z" (en de groengordel??.....)	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
41	87	4. Er ligt een basisschool in de Broekpolder in de directe nabijheid van de gedachte aansluiting A8-A9, waardoor verhoogde gezondheidsrisico's voor de scholieren.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Zie ook ons antwoord op uw eerste punt.
41	88	5. Waardevermindering van mijn woning door de aantasting van het milieu (geluid en fijnstof).	Indien u van mening bent dat u (plan)schade lijdt, dan kunt u een verzoek om planschade indienen op basis van artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening. Dit kan na vaststelling en onherroepelijk worden van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP). Onafhankelijk onderzoek zal uitwijzen of dit verzoek terecht is.
41	89	Bij keuze voor de Heemskerk-variant vervallen voor de bewoners van de Broekpolder de negatieve punten 1, 4 en 5 en bij de 0+ variant vervallen voor de bewoners van de Broekpolder alle negatieve punten. Mijns inziens worden de bewoners in Krommenie en Assendelft niet extra geschaad bij realisatie van de 0+ variant. Als u een verbetering van het woongenot van de bewoners in Krommenie en Assendelft wilt bewerkstelligen zonder aantasting van het woongenot van de bewoners van de Broekpolder, dan is variant 7 een heroverweging waard. Daarbij zal dan het belang van de gezondheid moeten prevaleren boven de financiële nadelen.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Alternatief 7 is in de vorige fase van de planMER beschouwd. Deze is niet verder uitgewerkt omdat dit alternatief nagenoeg geen oplossing biedt voor de problematiek die er speelt. Nog steeds blijft veel verkeer gebruik maken van de route door Krommenie waardoor het verkeersknelpunt én het leefbaarheidsknelpunt in Krommenie niet worden opgelost. In de huidige fase is de afweging uit de vorige fase nogmaals beschouwd. Opnieuw is geconcludeerd dat alternatief 7 geen oplossing is voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
42	90	Ik ben voor de Golfbaanalternatief. Dit zorgt voor de robuuste netwerk in Noord Holland. Voor de inwoners van regio Alkmaar/Beverwijk is dat korte en snelste route naar Amsterdam-Noord. Leg wel als een autosnelweg i.p.v. autoweg aan. Zorg ook voor conflictvrije knooppunt A9-A8 nabij Heemskerk, dit is beste oplossing om verkeer goed laten stromen.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Gekozen is voor een autoweg vanwege de beperkte ruimte die het met zich mee brengt. Daarnaast is het verschil tussen autoweg en autosnelweg in deze situatie nauwelijks onderscheidend. Een ombouw naar een autosnelweg wordt dan ook niet voorzien. We hebben een knooppunt i.p.v. een aansluiting onderzocht. Vanwege de korte afstand tussen knooppunt Beverwijk (A22) en de nieuwe aansluiting, is het nodig om extra ingrepen te doen op de A9 en het knooppunt Beverwijk. Dit zorgt er voor dat de kosten niet opwegen tegen de voordelen van een knooppunt. Een aansluiting kan het verkeer op een goede manier verwerken zonder dat er opstoppingen ontstaan.
43	91	Ik maak me ernstig zorgen over de doortrekking van de A8-A9 die tzt gaat plaatsvinden. Met name vanwege het toenemend verkeer en daarmee de verslechtering van de luchtkwaliteit en geluidstoename. Ondanks dat ik snap dat er een ontsluiting moet komen, lijkt het me van belang dat er nagedacht wordt over bovenstaande onderwerp, bijvoorbeeld door geluidsschermen of maatregelen voor vermindering van fijnstofuitstoot.	Gezondheidseffecten zijn beschreven in het rapport gezondheid. Hierin worden de effecten op geluid en de luchtkwaliteit betrokken. Er zijn in het studiegebied zowel positieve als negatieve veranderingen van de gezondheidssituatie. Over het hele plangebied gezien is er sprake van een verbetering van de gezondheidssituatie. In de vervolgfase van het project, na de besluitvorming over het voorkeursalternatief, worden deze aspecten verder uitgewerkt.
44	92	TEGEN A8/A9 GOLFBAAN VARIANT	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
45	93	Er is al zoveel verkeer als dat nog erger wordt is het onleefbaar.Er is zoveel geluid van het verkeer. en dan nog de vervuiling erbij. Wij nodigen u uit om eens te komen luisteren en te kijken naar de tuinmeubelen alles kan je elke dag afnemen, vanwege de roet en fijnstof.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. In de besluitvorming rondom het voorkeursalternatief zijn de verschillende belangen zorgvuldig afgewogen.
46	94	Deze zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 41.	Voor de beantwoording zie de zienswijze van id nr. 41.
47	100	Deze zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 41.	Voor de beantwoording zie de zienswijze van id nr. 41.
48	106	Deze zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 41.	Voor de beantwoording zie de zienswijze van id nr. 41.
49	112	De huidige A9 GEEFT ONS NU AL veel geluidsoverlast en dit gaat met de verbinding van de A8 nog meer toenemen. Dit in combinatie met het vliegverkeer gaat voor broekpolder onleefbaar worden. Omdat de geluidsoverlast overdag en s'nachts in combinatie met fijnstof steeds meer toeneemt gaat dit niet bijdragen aan de gezondheid van de bewoners van broekpolder en omgeving en voorzie dan ook ernstige gevolgen voor de toekomst die niet meer terug te draaien zijn. Dan heb ik het nog niet gehad over het wereld erfgoed, de stelling van Amsterdam die ook aangetast wordt. Misschien staat het besluit al vast voor de provincie en zal het plan door bedrijven (aansluiting A8-A9)met open armen ontvangen worden!!!! Onze gezondheid en nachtrust kan toch niet ten kosten gaan van reistijd en omzet van bedrijven ? Ik wil het verder hierbij laten en hoop dat de provincie met een zeer goed doordacht en overwogen besluit komt .	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. De planMER fase in een project is bedoeld om een goede afweging te kunnen maken tussen de verschillende alternatieven. De focus van deze fase ligt dan ook bij het in beeld brengen van de verschillen tussen de alternatieven. In de volgende fase wordt het voorkeursalternatief in detail uitgewerkt. Daarbij wordt ook gekeken naar maatregelen om eventuele negatieve effecten te beperken. Bij besluitvorming over het definitieve voorkeursalternatief spelen, naast de kosten, ook de effecten op de omgeving en draagvlak een belangrijke rol.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
50	113	Hoe is het te verklaren dat de belangen en gezondheid van 9000 bewoners de broekpolder in beverwijk en heemskerk ondergescikt gemaakt is aan die van bewoners van de zaanstreek. De geluidsoverlast van het verkeer op de a9 is nu al niet te verdragen, hoe kan je dan kiezen voorhet aanleggen van een nieuwe weg met als resultaat nog meer overlast. De gevolgen van de toename van het verkeer voor bewoners van de broekpolder zijn onvoldoende onderzocht! Dat is een schande. Gelukkig heeft de minister ingegrepen, anders was er al gekozen voor de golfbaanvariant. Als deze weg aangelegd wordt is de polder voorgoed naar de filistijnen, terwijl de weg geen oplossing is voor de bewoners van de zaanstreek. Geen weg! En als er dan een weg moet komen, maak dangebruik van de bestaande wegen en leg een randweg aan rond Saendelft.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. De onafhankelijke Commissie voor de m.e.r. heeft in haar advies aangegeven dat het onderzoek kwalitatief op orde is en dat het milieubelang voldoende is meegenomen om een voorkeursbesluit te nemen.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
50	2156	Bijna mijn hele leven ben ik bewoner van Heemskerk. In deze tijd heb ik de omgeving van Heemskerk zien veranderen en daardoor woon ik hier minder prettig. Er werd gebouwd in Uitgeest, Heemskerk en Assendelft. Saendelft komt steeds dichterbij. Toen ik 30 jaar geleden de polder in fietste kon je ver kijken en zag je het mooie lintdorp Assendelft. Nu zit daar een grote nieuwbouwwijk aan vast. Dat wat een polder zo mooi, mooie vergezichten en natuur, maakt is aangetast. Er komen nu veel meer vliegtuigen over. Als kleine jongen fietste ik door de duinen van Heemskerk naar het strand. Je hoorde nooit vliegtuigen. Nu heel veel. Dan hadden wij natuurlijk al last van de hoogovens, mijn moeder klaagde vroeger al over zwarte was. Maar goed, met de hoogovens hebben wij leren leven. Dan ineens is de aanleg van een weg weer actueel. Dat is geen kleine verandering voor Heemskerk en omstreken. Er worden procedures gestart door de provincie, commissies opgericht…. en dan nu wordt ik boos. Hieronder staat mijn zienswijze over de aanleg van de weg A8-A9, die moet ik insturen. Eigenlijk heb ik het gevoel dat het geen zin heeft, omdat er bij de provincie niet geluisterd wordt naar mij en andere burgers. Hoe vaak kreeg alleen de Stroomwal in De Broekpolder een brief van de provincie en de rest van de wijk niet. Hoe vaak hebben wij ingesproken tijdens vergaderingen in het provinciehuis van Haarlem en zaten de volksvertegenwoordigers hun mail te beantwoorden, WhatsApp berichten te sturen of te internetten. Buurtbewoners van mij zaten in de klankbordgroep. Deze betrokken burgers staken veel tijd en energie in het overleg met de overheid. Ze hadden de illusie dat ze dan invloed konden uitoefenen. Nu er bijna een beslissing genomen gaat worden, heeft bijna niemand nog vertrouwen in een goede afloop voor de bewoners van de Broekpolder en zijn mensen teleurgesteld. We worden wel gehoord, maar niemand doet er iets mee. Daarbij komt dat de besluitvorming niet transparant is. WOBverzoeken worden afgewezen, om redenen die ik niet begrijp. Sommige mensen, instellingen en overheidsinstanties beïnvloeden de beslissers en dat gebeurt allemaal zonder dat de burger dat ziet. Het lijkt alsof er een weg moet komen ongeacht de bezwaren van de burgers. Van Unesco wordt men een beetje zenuwachtig en het lijkt erop zenuwachtiger dan van de burgers die zich ernstig zorgen maken over hun gezondheid en die van hun kinderen. Schandalig is dat. Dat maakt mij echt boos. Door dit alles is het vertrouwen van mij in de overheid ernstig geschaad. Dat zal zeker niet alleen bij mij het geval zijn. Je creëert hiermee burgers die recalcitrant worden, ongeïnteresseerd zijn en niet meer meedoen aan dit soort processen. De invloed op mensen die dit circus hebben gevolgd zal niet positief zijn. Dat is ontzettend jammer. Wij moeten tenslotte met zijn allen op dit kleine stukje land leven en dat lukt alleen als wij met elkaar communiceren, informeren en elkaar serieus nemen. Dus niet op de manier zoals de provincie deze procedure heeft gevolgd. Als er een nieuwe weg aangelegd wordt dan is de schade aan de verandering van het landschap onomkeerbaar. Generaties na ons zullen moeten leren leven met een vernietigd polderlandschap en een gezonde leefomgeving! Enkele minuten sneller op je werk zijn, is dat niet waard. LEG GEEN WEG AAN!	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Bij besluitvorming over het definitieve voorkeursalternatief spelen, naast de kosten, ook de effecten op de omgeving en draagvlak een belangrijke rol.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
50	2157	Geen verbinding als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat er geen verbinding moet komen tussen de A8 en A9, dus een zogenaamde Nulalternatief. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Geen verslechtering van leefklimaat omwonenden. - Geen aantasting groene gebied tussen Assendelft en Heemskerk. - Géén aantasting van de Stelling van Amsterdam. - Geen extra filevorming bij Coenbrug. - Geen enorme kosten voor een verbinding die nauwelijks de problemen oplost en slechts enkele minuten tijdwinst oplevert. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.
51	114	Transport en Logistiek Nederland (TLN) graag gebruik van de gelegenheid om te reageren met een zienswijze op het Eindrapport van de Plan-MER studie Verbinding A8-A9. Het eindrapport geeft een helder beeld van de uitwerking van de drie daarvoor in 2016 gekozen alternatieven. TLN is een branche organisatie die voor ca. 5250 beroepsgoederenvervoerders belangen behartigt. Het beroepsgoederenvervoer is gebaat bij een wegenstelsel dat efficiënte en duurzame verbindingen biedt. De verbinding A8-A9 is daarom voor de transportsector van groot belang. Met deze verbinding zal: - De bereikbaarheid in de regio en de Metropoolregio Amsterdam verbeteren. - De robuustheid van het MRA-netwerk verbeteren. - De leefbaarheid in de regio verbeteren. De mobiliteit van zowel goederen als personen zal de komende jaren flink groeien. Goederenstromen worden in grotere mate diffuus. De bereikbaarheid en de leefbaarheid in de regio komen zo onder grotere druk te staan. Dit vraagt, naast slimme logistiek en duurzame transportmiddelen, om meer wegcapaciteit en een robuust wegennetwerk. Zowel het Golfbaan- als het Heemskerkalternatief scoren op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid het best. Verbetering van de reis/transporttijd is een belangrijke uitkomst voor de transportsector. Ook verbetering van gezondheid en verkeersveiligheid is daarbij van groot belang. De beide alternatieven bevorderen het leefmilieu. Helaas zijn de scores op het gebied van natuur, bodem en water, landschap en historisch kapitaal, ruimte en verkeer niet aan te merken als verbeterend. Het Nul-plus-alternatief levert daar tegenover op deze aspecten geen beduidend hogere score. Het Golfbaan alternatief levert het hoogste rendement op het gebied van maatschappelijke baten en kosten. Voor de transportsector zijn het positieve rendement op het doelbereik van de studie en de aanzienlijke verbetering van het effect op het leefmilieu doorslaggevend. Daarbij maakt een positieve verhouding tussen de maatschappelijke baten en kosten de keuze voor TLN eenvoudig. TLN is voorstander van de Golfbaan variant. Het Nul-plusalternatief valt. Het Heemskerk alternatief scoort ook positief maar heeft een veel hogere kostprijs. Tenslotte dringt TLN er bij het provinciebestuur op aan de besluitvorming over het definitieve alternatief spoedig af te ronden.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
52	115	Middels dit schrijven maakt ondergetekende gebruik van de gelegenheid tot het indienen van een zienswijze op de planstudie Verbinding A8-A9 met referentienummer 969948. Uw voornemens met betrekking tot het verbinden van de huidige snelwegen A8 en A9 betekent het toevoeging van een belangrijke schakel in het nationale hoofdwegennet voor het autoverkeer. Een verkeersader die tegelijkertijd voor verdere doorsnijding van het gebied zorgt en van grote invloed is op de leefomgeving van de recent aangelegde woonwijk Saendelft. Deze zienswijze richt zich in hoofdzaak op de volgende speerpunten: 1. Toename van luchtvervuiling 2. Toename van geluidsoverlast 3. Toename van de verkeersdruk 4. Vernietiging van landschappelijk en recreatief groengebied **Ad 1. Toename van luchtvervuiling** In het aangeleverde Achtergrondrapport Lucht d.d. 9 juni 2017 wordt ogenschijnlijk gedetailleerd ingegaan op de verschillen in de huidige situatie (referentiesituatie) en die van de drie varianten. Echter komt absoluut niet duidelijk naar voren wat de gevolgen zijn voor de woningen langs de Noorderveenweg en de gehele zuidelijk rand van Saendelft. Ten opzichte van de huidige situatie zal hier een aanzienlijke verslechtering van de luchtkwaliteit plaats vinden. Niet alleen zal de Noorderveenweg intensiever worden gebruikt, ook zal de nieuwe verbindingsweg en de geplande nieuwe op- en afrit in het verlengde van de Parkrijklaan voor veel meer fijnstof, CO2-uitstoot et cetera zorgen dan in de huidige situatie. Daarnaast is de rapportage zeer eenzijdig opgesteld. In de omgeving van Saendelft hebben we tevens te maken met het toenemende luchtverkeer van Schiphol, waarvan in 2017 al de limieten van 2020 zijn gehaald en welke dus jaren eerder zullen worden opgerekt. Daarnaast is aan de zuidwestkant (wat ook de meest voorkomende windrichting is) Tata-steel gelegen en aan de oostkant Forbo. In de berekeningen wordt met deze combinatie van luchtvervuilingsbronnen op geen enkele wijze rekening gehouden. Ik verzoek u dan ook een nieuw onderzoek te doen naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit, rekening houdend met al deze omgevingsfactoren. Aangetoond met meetpunten langs de gehele zuidrand van Saendelft. Tevens verzoek ik u aan te tonen dat de huidige luchtkwaliteit al niet slechter is dan de gestelde Europese normen en om aan te tonen dat het aantal mensen, en dan vooral kinderen, met luchtwegproblemen in de wijk Saendelft niet boven het landelijk gemiddelde ligt.	Langs de wegvakken van het primaire onderzoeksgebied zijn rekenpunten bepaald op de eerstelijns bebouwing. Voor elk alternatief en de referentiesituatie wordt de luchtkwaliteit berekend op alle rekenpunten met als doel om een vergelijking te maken tussen de alternatieven. Voornamelijk in het Golfbaan- en Heemskerkalternatief nemen de concentraties van luchtverontreinigende stoffen toe langs de Noorderveenweg en de zuidelijke rand van Saendelft. Dit is meegenomen in het m.e.r. In deze berekening is rekening gehouden met de achtergrondconcentratie, waarin onder andere de bedrijven en luchtvaartverkeer in de regio zijn meegenomen. De waarden die zijn berekend vallen binnen de normen voor luchtkwaliteit. Wij toetsen aan de geldende wet- en regelgeving, niet aan landelijke gemiddelden. We nemen uw verzoek om nieuw onderzoek te doen niet over.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
52	116	Ad 2. Toename van de geluidsoverlast In de aangeleverde Achtergrondrapporten Lucht en Geluid d.d. 9 juni 2017 wordt gedetailleerd ingegaan op de verschillen in de huidige situatie (referentiesituatie) en die van de Golfbaansituatie. De Heemskerksituatie ontbreekt overigens hierbij, maar verschilt voor de woonwijk Saendelft nauwelijks van de Golfbaansituatie. In een korte zin wordt slechts het volgende aangegeven: “In het zuiden neemt de geluidbelasting toe, omdat hier de ontwikkeling gaat plaatsvinden”. Deze niet geheel verrassende uitkomst wordt verder niet in de uitkomsten besproken. In de rapporten wordt naar mijn mening zeer beperkt en eenzijdig de mogelijke gevolgen voor geluidsoverlast behandeld. Aan de zuidzijde van Saendelft waar wij wonen (langs de huidige Noorderveenweg) is de huidige situatie al allerminst rustig te noemen. De Noorderveenweg is een drukke weg met een toenemende verkeersdruk. Daarnaast hebben we te maken met het toenemende luchtverkeer van Schiphol, waarvan in 2017 al de limieten van 2020 zijn gehaald en welke dus jaren eerder zullen worden opgerekt. Daarnaast is aan de zuidwestkant (wat ook de meest voorkomende windrichting is)Tata-steel gelegen en aan de oostkant Forbo. Ik verzoek u dan ook een nieuw onderzoek te doen naar de gevolgen voor de geluidsoverlast, rekening houdend met al deze omgevingsfactoren. Aangetoond met meetpunten langs de gehele zuidrand van Saendelft.	Voor het Heemskerkalternatief is ook een berekening opgenomen. Alle alternatieven zijn op gelijke wijze onderzocht. Voor de afweging tussen de alternatieven heeft de geluidsbelasting door het vliegverkeer geen meerwaarde. Het vliegverkeer neemt niet toe of af door de alternatieven. Wanneer het vliegverkeer wel meegenomen wordt, is het inzicht in het effect verminderd. In de volgende fase wordt de cumulatie van geluid met andere bronnen betrokken in de wettelijke toets aan geluid en de te treffen maatregelen. We nemen uw verzoek om nieuw onderzoek te doen niet over.
52	117	Ad 3. Toename van de verkeersdruk Bij het opstellen van de rapporten en studies omtrent de gevolgen van de nieuwe verbinding A8-A9 worden een aantal belangrijke situaties niet of nauwelijks behandeld: - Bij het realiseren van een nieuwe op- en afrit in het verlengde van de Parkrijklaan in Saendelft zal het nu al aanwezige sluipverkeer aanzienlijk toenemen. Deze route is voor een groot deel van de inwoners van Krommenie gunstig voor de richtingen Amsterdam en Haarlem, omdat deze via de Jan Brassertunnel zonder stoplichten en spoorovergang makkelijk bereikbaar wordt. De wegen in de kindvriendelijke woonwijk Saendelft zijn nu al druk en onveilig door dit sluipverkeer en zal alleen maar erger worden. Ik verzoek u dan ook de huidige rapporten uit te breiden met deze verkeersstromen en daarbij de gevolgen voor het huidige verkeer en wegennet in Saendelft in beeld te brengen. Hierbij rekening houdend met de toenemende kans op ongelukken tussen met name autoverkeer en langzaam verkeer zoals spelende kinderen en schoolgaande fietsers. - Bij het aanleggen van de nieuwe verbindingsweg tussen de A8 en de A9 zal de druk op de bestaande snelweg A8 en als onderdeel daarvan de brug over de Zaan bij Koog aan de Zaan aanzienlijk toenemen. In de ochtend en avondspits blijkt de brug al een ‘flessenhals’ te zijn en staat het verkeer vast. Omdat bij de openstelling van de nieuwe verbindingsweg A8-A9 het verkeer vanuit de richtingen Krommenie, Uitgeest, Castricum, Heiloo, Alkmaar, Heerhugowaard en de verdere westelijk Kop van Noord-Holland aanzienlijk zal toenemen, zal de filedruk op de A8 flink toenemen. Ik verzoek u dan ook de huidige rapporten uit te breiden met gevolgen voor verkeersstromen op de A8 met daarin meegenomen de te verwachten filedruk en gevolgen voor de daadwerkelijk tijdwinst van reistijd. Ter hoogte van de nieuwe op- en afrit bij Saendelft zal het voor de inwoners (en sluipverkeer) moeilijk worden om te kunnen invoegen op de verbindingsweg A8-A9, waardoor zij in de spits mogelijk langdurig stilstaan in de wijk, met hoge luchtvervuiling en langere reistijden tot gevolg.	Wanneer gekozen is voor het Heemskerk- of het Golfbaanalternatief komt er een nieuwe aansluiting ter hoogte van Saendelft. Een nieuwe aansluiting heeft logischerwijs tot gevolg dat de verkeersstromen in de omgeving veranderen. In deze fase van het project is gekeken of deze veranderde verkeersstromen tot (file)problemen leiden die niet met maatregelen opgelost kunnen worden. Verdere detailuitwerking, zoals de gevolgen op de Parkrijklaan, worden meegenomen in de vervolgfase wanneer voor één van deze alternatieven is gekozen. In de planMER is rekening gehouden met drukte op de bestaande A8, waaronder de Coenbrug. Mede op basis van deze gegevens zijn de berekeningen gemaakt en de conclusies getrokken. In een apart project van het Rijk, de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn, wordt gestudeerd aan de A8 en worden effecten in beeld gebracht. Wanneer er maatregelen noodzakelijk zijn, wordt dit opgepakt.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
52	118	Ad 4. Vernietiging van landschappelijk en recreatief groengebied De Gemeente Zaanstad heeft de huidige groene strook rondom de nieuwe woonwijk Saendelft altijd bestempeld en bedoeld als landelijk en recreatief gebied de Omzoom. Bij nieuwe bebouwing wordt immers rekening gehouden met de leefbaarheid voor deze bewoners. In dit gebied zijn recentelijk nieuwe sportparken aangelegd, te weten het voetbalcomplex voor S.V.A. en het gecombineerde sportcomplex De Omzoom voor atletiek, korfbal en soft- en honkbal. Daarnaast zijn hieromheen fiets- en wandelpaden aangelegd in het groengebied. Als trots van de regio is het unieke Stellingcomplex een belangrijk onderdeel van de beleving van dit recreatiegebied. Iets wat de UNESCO heeft gewaardeerd en dit op de Werelderfgoedlijst heeft gezet. Indien de nieuwe verbindingsweg A8-A9 wordt gerealiseerd wordt bovengenoemde recreatieve functie volledig teniet gedaan. Sportvelden naast een drukke weg zijn niet alleen onaantrekkelijk, maar ook ongezond voor de sporters. De mooie fiets- en wandelpaden hebben geen functie meer, omdat dit naast een snelweg nauwelijks meer gebruikt zal gaan worden en zal tot overmaat van ramp het Stellingcomplex de fraaie titel als Werelderfgoed hoogstwaarschijnlijk verliezen! Compensatie van het verloren groen- en recreatiefgebied wordt in de rapporten overigens niet aangegeven. Het gebied is nu aantrekkelijk voor weide- en trekvogels, ook zij verliezen hun leefomgeving.	Het uitgangspunt van de planstudie A8-A9 is dat bestaande recreatieve verbindingen in het gebied behouden blijven. Het Heemskerk- en Golfbaanalternatief hebben, ondanks behoud van deze verbindingen, een negatieve impact op de recreatieve beleving van het gebied. Daarnaast neemt de luchtkwaliteit ter hoogte van de sportparken af. Deze aspecten zijn meegewogen in de verdere besluitvorming rondom het voorkeursalternatief. Mitigerende maatregelen worden in de volgende fase van de planstudie onderzocht. Bij de inpassing van het ontwerp van het definitieve voorkeursalternatief wordt gekeken hoe de universele waarde van de Stelling van Amsterdam behouden en, waar mogelijk, versterkt kan worden. Uitgangspunt daarbij is dat de provincie zowel een verbeterde verbinding wil hebben alsook behoud van het werelderfgoed. Hiertoe is advies gevraagd aan ICOMOS, adviesorgaan van UNESCO. ICOMOS heeft voor het uitbrengen van een advies een werkbezoek gebracht op 6 en 7 oktober 2017. Het advies van ICOMOS is meegenomen in de besluitvorming over het definitieve voorkeursalternatief.
52	119	Tenslotte zal de aanwezigheid van de nieuwe snelweg onherroepelijk leiden tot een waardedaling van onze woning.	Indien u van mening bent dat u (plan)schade lijdt, dan kunt u een verzoek om planschade indienen op basis van artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening. Dit kan na vaststelling en onherroepelijk worden van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP). Onafhankelijk onderzoek zal uitwijzen of dit verzoek terecht is.
52	120	Op basis van bovenstaande uiteenzettingen kan worden geconcludeerd dat het aanleggen van een nieuwe verbindingsweg tussen A8 en A9 de leefomgeving van Saendelft sterk verslechterd, de verkeersdruk en dus ook filedruk zal toenemen en tenslotte een groengebied verloren zal gaan. Derhalve verzoek ik u de geplande weg niet tot uitvoering te brengen en de huidige verkeersvoorzieningen te verbeteren.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
53	121	Het doortrekken van de A8-A9 zal de overlast, die nu al in hevige maten aanwezig is qua geluid en fijnstof ernstig doen toe nemen. Zodat het gebied rond de Coenbrug onleefbaar zal worden.(Op dit moment is het al onmogelijk met open ramen te slapen). Het geld wat met de doortrekking gemoeid gaat, kan beter besteed worden aan het onder tunnelen van deze weg. (zie A 4 bij Rijswijk)	Dank u wel voor uw reactie. Het ondertunnelen van de bestaande A8 valt niet in de scope van dit project. Het verbeteren van de bestaande A8 is onderdeel van de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn, een apart project van het Rijk.
54	122	Na het doornemen van de door de provincie online beschikbaar gestelde documenten vraag ik mij af waarom variant 7 bij Saendelft niet nader wordt onderzocht. Er zijn serieuze berichten dat deze variant op alle vlakken beter zal scoren dan de nu voorgestelde varianten. Dezelfde vraag heb ik op 8 september jl. aan de provinciale portefeuillehouder van de VVD (mevrouw H. Kaamer van Hoegee) voorgelegd, maar tot op heden heb ik nog geen reactie ontvangen. Van de huidige varianten scoort geen een voldoende in mijn optiek.	Alternatief 7 is in de vorige fase van de planMER beschouwd. Deze is niet verder uitgewerkt omdat dit alternatief nagenoeg geen oplossing biedt voor de problematiek die er speelt. Nog steeds blijft veel verkeer gebruik maken van de route door Krommenie waardoor het verkeersknelpunt én het leefbaarheidsknelpunt in Krommenie niet worden opgelost. In de huidige fase is de afweging uit de vorige fase nogmaals beschouwd. Opnieuw is geconcludeerd dat alternatief 7 geen oplossing is voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
55	123	De aftakking naar Saendelft is voor de hele buurt rampzalig en gaat betekenen dat we iedere dag 's morgens en 's avonds muurvast komen te staan. Rij de buurt maar eens in dan zien jullie dat na 100 meter 2 auto's elkaar nauwelijks kunnen passeren. Deze krappe straten overal hebben we te danken aan Mw. Horselenberg die indertijd besloot te gaan bouwen te dicht op het terrein van de Forbo - hetgeen door Forbo met een proces werd afgestraft wat 80 miljoen kostte dus dat werd ingelopen door de huizen dichter op elkaar te zetten. Nu worden we weer te grazen genomen om er een doorgaande route doorheen te laten lopen wat ontzettend veel verkeer door de buurt zal leiden. Lekker ook voor het winkelcentrum waar het nu al lastig parkeren is. Laat deze afslag alstublieft achterwege - het wordt echt een ramp. En rij zelf de buurt maar eens in en helemaal door dan weet je genoeg.	Wanneer gekozen wordt voor het Heemskerk- of het Golfbaanalternatief komt er een nieuwe aansluiting ter hoogte van Saendelft. Een nieuwe aansluiting heeft logischerwijs tot gevolg dat de verkeersstromen in de omgeving veranderen. In deze fase van het project is gekeken of deze veranderde verkeersstromen tot (file)problemen leiden die niet met maatregelen opgelost kunnen worden. Verdere detailuitwerking, zoals de gevolgen op de Parkrijklaan, worden meegenomen in de vervolgfase wanneer voor één van deze alternatieven is gekozen.
56	124	Deze zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 52.	Voor de beantwoording zie de zienswijze van id nr. 52.
57	130	Deze zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 52.	Voor de beantwoording zie de zienswijze van id nr. 52.
58	136	Bij deze mijn bezwaar tegen de golfbaan variant. Ik woon in de broekpolder (gemeente Heemskerk). Sinds ik in de Broekpolder woon heb ik veel meer last van mijn longen. Heb recent mijn longen laten na zien en de eerste wat mij werd medegedeeld dat mijnlongen er uitzagen alsof ik een behoorlijk zware roker ben. Ik rook echter in het geheel niet. Thuis rookt niemand en mijn laatste sigaret was begin jaren zeventig. Nader onderzoek leerde mij dat Tata en de diverse snelwegen in de omgeving al voor een bovenmatige luchtvervuiling zorgen, boven de wettelijke norm. Ik neem aan dat ook de overheid kennis heeft genomen van het rechterlijk vonnis van milieudefensie tegen de staat. Het gaat dan niet aan om wanneer er al meer luchtvervuiling in de Broekpolder is dan wettelijk is toegestaan een snelweg te realiseren direktnaast de wijk waardoor de luchtvervuiling nog sterker wordt. Ik kan hier niet blijven wonen wanneer de plannengerealiseerd worden.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. De uitspraak van de Rechter waar u naar verwijst, heeft betrekking op de overschrijdingen van de normen die landelijk zijn vastgesteld. Binnen het onderzoeksgebied worden deze vastgestelde normen niet overschreden bij de onderzochte alternatieven. Het definitieve voorkeursalternatief moet voldoen aan de geldende wet- en regelgeving.
59	137	Deze zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 52.	Voor de beantwoording zie de zienswijze van id nr. 52.
60	143	Hierbij deel ik u mede dat ik tegen de verbindingsaansluiting - variant Golfbaan ben. Het is voor mij onvoorstelbaar dat deze variant serieus bedacht is allereerst met het oog op milieu vervuiling van lucht en lawaai voor de bewoners van de Broekpolder. Dan ook nu nog als serieuze optie naar voren lijkt te komen vanwege doorslaggevende financiële overwegingen. Dit terwijl er geen gedegen onafhankelijk getoetst onderzoek is gedaan naar de effecten ervan voor het leefmilieu van de bewoners. In een dicht bevolkt land als Nederland verwacht ik dat we draagvlak creëren voor een project van dergelijk omvang. Zeker als je een nieuwe fly-over wilt bouwen tegen een woonwijk aan waarin het huidige geluidsniveau op vele dagen de 55 DB in de slaapkamer overschrijdt. Mocht deze keuze dan ook straks uit de bus vallen, zal ik alles binnen mijn cirkel van invloed doen om gezondheidsgevolgen voor mijn kinderen, vrouw en mij zelf op u als verantwoordelijk overheid in dit project, te verhalen. BAH!	De planMER fase in een project is bedoeld om een goede afweging te kunnen maken tussen de verschillende alternatieven. De effecten worden daarom op het schaalniveau van de alternatieven in beeld gebracht. In de m.e.r. voor de vervolgfase (Provinciaal Inpassingsplan) worden de effecten van het voorkeursalternatief in detail onderzocht. Daarbij wordt ook gekeken naar maatregelen om eventuele negatieve effecten te beperken. De onafhankelijke Commissie voor de m.e.r. heeft in haar advies aangegeven dat het onderzoek kwalitatief op orde is en dat het milieubelang voldoende is meegenomen om een voorkeursbesluit te nemen.
61	144	Naar aanleiding van de publicaties rondom de beoogde aanleg van de verbinding A8-A9 in in bijzonder de Golfbaan-alternatief (Broekpolder-alternatief) ontvangt u hierbij mijn zienswijze. Door de aansluiting A8-A9 zal er een nog grotere congestie ontstaan op de Coentunnel verbinding met Amsterdam, waardoor er eigenlijk nauwelijks sprake is van enig tijdwinst door deze oost-west verbinding. (zie ook diverse publicaties in de regionale nieuwsbladen.)	In de planMER is rekening gehouden met drukte op de bestaande A8, waaronder de Coenbrug. Mede op basis van deze gegevens zijn de berekeningen gemaakt en de conclusies getrokken. In een apart project van het Rijk, de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn, wordt gestudeerd aan de A8 en worden effecten in beeld gebracht. Wanneer er maatregelen noodzakelijk zijn, wordt dit opgepakt.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
61	145	Daarnaast is er m.i. te weinig onderzocht wat de gevolgen voor het milieu en de gezondheid zullen zijn op de duizenden mensen wonend in de broekpolder bij de Golfbaan-alternatief (Broekpolderalternatief). Het kan niet zo zijn dat de minimale milieu verbetering in Assendelft (nihil in Krommenie) leidt tot een significante verslechtering van het milieu in de Broekpolder.	In Krommenie is sprake van een verbetering van de leefomgeving. Met name het aspect geluid zorgt voor die verbetering. De negatieve effecten op de Broekpolder zijn kleiner dan de positieve effecten in Krommenie. Daarnaast moet het voorkeursalternatief voldoen aan de wet- en regelgeving omtrent luchtkwaliteit en geluid.
61	146	Vervolgens wil ik aangegeven dat er rondom de Golfbaan een zeer mooi recreatiegebied bestaat. Deze wordt ernstig verstoort bij een aanleg dwars door dit mooie recreatiegebied. Ook de stelling van Amsterdam wordt naar m.i. ernstig aangetast met de Golfbaanalternatief (Broekpolder-alternatief). Naar mijn mening zijn deze gevolgen onvoldoende meegenomen in de uitwerkingen.	Het uitgangspunt van de planstudie A8-A9 is dat bestaande recreatieve verbindingen in het gebied behouden blijven. Het Heemskerk- en Golfbaanalternatief hebben, ondanks behoud van deze verbindingen, een negatieve impact op de recreatieve beleving van het gebied. Deze aspecten zijn meegewogen in de verdere besluitvorming rondom het voorkeursalternatief. Mitigerende maatregelen worden in de volgende fase van de planstudie onderzocht. Bij de inpassing van het ontwerp van het definitieve voorkeursalternatief wordt gekeken hoe de universele waarde van de Stelling van Amsterdam behouden en, waar mogelijk, versterkt kan worden. Uitgangspunt daarbij is dat de provincie zowel een verbeterde verbinding wil hebben alsook behoud van het werelderfgoed. ICOMOS heeft voor het uitbrengen van een advies een werkbezoek gebracht op 6 en 7 oktober 2017. Het advies van ICOMOS is meegenomen in de besluitvorming over het definitieve voorkeursalternatief.
61	147	Als laatste wil ik nog opmerken dat de waardeverlaging van de koophuizen in de broekpolder als gevolg van de aanleg van de A8-A9 verbinding onvoldoende is belicht in de voorgestelde Golfbaanalternatief (Broekpolder-alternatief).	Indien u van mening bent dat u (plan)schade lijdt, dan kunt u een verzoek om planschade indienen op basis van artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening. Dit kan na vaststelling en onherroepelijk worden van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP). Onafhankelijk onderzoek zal uitwijzen of dit verzoek terecht is.
61	148	Concluderen zou ik willen adviseren om een streep door dit prestige project te zetten en in te zetten in milieu verbeterende alternatieven en de gezondheidsgevolgen zwaar mee te tellen in de uiteindelijke beslissing.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. In de besluitvorming rondom het voorkeursalternatief zijn de verschillende belangen zorgvuldig afgewogen.
62	149	Deze zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 52.	Voor de beantwoording zie de zienswijze van id nr. 52.
63	155	Ik ben tegen de doortrekking. Het tast ieders leefgebied aan. Zonder dat het echt een oplossing is.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
64	156	Ik maak bezwaar tegen de nieuwe verbinding a8 a9 omdat het als bewoner nieuwbouwwijk Broekpolder meer geluidsoverlast gaat geven,milieu onvriendelijk door meer motorisch verkeer, te dicht naast bebouwde wijk.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
65	157	Ik wil graag even aangeven dat ik de aansluiting van de A8-A9 graag gekoppeld wil houden met het rangeerterrein van ProRail. Dan zijn er meer mogelijkheden voor het gebied. Golfbaan en Heemskerkvariant maakt dan niet veel uit voor het gebied,maar wel individueel.	Het beoogde opstelterrein van ProRail is een ander project. Het koppelen van deze projecten heeft geen meerwaarde. Daar waar nodig wordt naar elkaars project gekeken, bijvoorbeeld bij de HIA (impactstudie op de Stelling van Amsterdam) in 2015.
65	158	Veel voordeel valt te behalen in minder tunnels of bruggen en minder omrijschade en planschade.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
65	159	Ik zou graag de stelling van Amsterdam willen versterken waardoor alle partijen er beter van worden.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Bij de inpassing van het ontwerp van het definitieve voorkeursalternatief wordt gekeken hoe de universele waarde van de Stelling van Amsterdam behouden en, waar mogelijk, versterkt kan worden. Uitgangspunt daarbij is dat de provincie zowel een verbeterde verbinding wil hebben alsook behoud van het werelderfgoed.
66	160	De missing link; het opstelterrein en spoorboekloos rijden (elke 10 minuten een trein). Voordeel; minder in de auto moeten om Amsterdam te bereiken. De spoorwegovergangen; guisweg-zaandijk, vaartdijk assendelft, krommenie assendelft, busch en dam (2x), castricum. De centrale as van de Zaanstreek, de provinciale weg Zaandam-Uitgeest zal zonder spoorwegovergangen een veel betere doorstroming krijgen. Wijken, dorpen, industrie terreinen beter bereikbaar maken. Er is eigenlijk geen keus bij een zo intensief gebruik van het spoor; de veiligheid is niet gegarandeerd. In de afweging van de 4 varianten; te weten 1. niets doen, 2. nulplus, 3. golfbaan, 4. heemskerk, wordt nauwelijks melding gemaakt van het spoorboek-loos-treinen. Conclusie; huiswerk overmaken.	Bij de berekeningen met het verkeersmodel is rekening gehouden met openbaar vervoermaatregelen, waaronder het spoorboekloos rijden (elke 10 minuten een trein).

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
66	1264	Bij de meedenk-procedure in de bouwkeet begin dit jaar, zijn allerlei mogelijke varianten van 0+ naar voren gekomen. Van half of heel verdiept tot bovengronds met grasdak tot weg op poten. Géén der ontwerpen het Krommenie in een juich stemming gebracht. ----Wat o.a. niet echt goed is meegenomen, de consequentie van het spoorboekloos treinen. Dit zal inhouden; spoorweg overgangloos rijden. Dus scheiding weg en treinverkeer en tevens vaart(brug) en treinverkeer. Het aanleggen van onder of over doorgangen zal best een hele puzzel worden. Maar als de schip toch de grond in moet, zal de proincialeweg N203 meteen voorzien kunnen worden van scheiding lokaal en doorgaand verkeer. ----Er zijn in ons land meer plaatsen die het spoor onder de grond hebben gestopt (zoals Nijverdal en Delft). In onze omgeving is de bottleneck Krommenie. Als wij!! de frisse lucht in de polder verdedigen, dan is dat voor Kroemmnie ook terecht. Maar een stad is een stad en daar horen de vóór en nadelen van intensief verkeer bij. ----De verwachtingen van het ontwerpbureau om met een smaakvulle nul plus variant te komen zijn tot nu toe niet overtuigend. ----Dit geld ook voor Busch en Dam. De mogelijkheden zijn er zeker--een stad en landbrug met uitspanning (iets voor het bedrijfsleven?) Ondertunneling of parallelwegen richting Brassertunnel. Waar zijn deze goede idee-en van het ontwerpbureau gebleven? -----Onvoldoende is onderzocht de bestaande wegen optimaal te gebruiken. De Coenbrug met zijn lawaai en stof overlast b.v. naar 80 km/per uur. Langs Saendelft is eigenlijk bebouwde kom, dus lage snelheid. De rontonde vraagt om verbetering voor fietsverkeer. Sluipverkeer Dorpsstraat (Assendelft) is een ramp. Is er voldoende onderzoek gedaan naar een verbindingsboog richting een veredelde communicatieweg, breder (dus veiliger) maar wel 60 km/per uur. Zodat het niet verkeersaantrekkend werkt (amsterdam-alkmaar). De Kilzone en communicatieweg westbuurtje vraagt ook om een mens milieuvriendelijke passage. Dit is onvoldoende op B-weg niveau onderzocht. De planstudies zijn niet ingegaan op de gevolgen van het spoorboekloosrijden bij de spoorwegovergang aldaar. Genoemde punten vragen om meer onderzoek, zodat de polder en zijn erfgoed elementen niet te grabbel worden gegooid. Het is het waard, ook omdat een H of G variant de A9 volpompt met een veel te grote snelverkeersstroom.	Bij de berekeningen met het verkeersmodel is rekening gehouden met openbaar vervoermaatregelen, waaronder het spoorboekloos rijden (elke 10 minuten een trein). De ondertunneling van de weg in het Nul-plusalternatief is onderzocht. Uit dat onderzoek kwam naar voren dat ondertunneling niet haalbaar is vanwege de fysieke beperkingen (bestaande Jan Brassertunnel en de beweegbare brug ter hoogte van de Nauernasche Vaart) en de hoge kosten van een tunnelvariant. In de planMER is rekening gehouden met drukte op de bestaande A8, waaronder de Coenbrug. Mede op basis van deze gegevens zijn de berekeningen gemaakt en de conclusies getrokken. In een apart project van het Rijk, de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn, wordt gestudeerd aan de A8 en worden effecten in beeld gebracht. Wanneer er maatregelen noodzakelijk zijn, wordt dit opgepakt.
67	161	Bij deze sluit ik mij volledig aan bij de zienswijze van (id nr. 52, red.), welke is terug te lezen in de bijlage. (zie verder zienswijze id nr. 52)	Voor de beantwoording zie de zienswijze van id nr. 52.
67	1377	In mijn zienswijze heb ik geen aantekening gemaakt, over de in de loop der tijd meegekregen planningen. Verleden jaar was er sprake van aanvang verbinding A8-A9 in 2019.Nu hoor ik over de start van de werkzaamheden op zijn vroegst in 2021.Het moet toch mogelijk zijn voor de Provincie, gezien haar ervaringen met tientallen / honderden andere wegen, om met een realistische planning / tijdschema te komen ?	Planningen gaan uit van een zo kort mogelijke termijn zonder tegenslagen. In de praktijk zorgen onvoorziene omstandigheden er voor dat planningen uitlopen.
68	162	Veel aandacht voor toekomstige ontwikkelingen in het verkeer zoals :electrisch rijden, werken vanuit thuis door computergebruik lijkt me gewenst. Deze ontwikkelingen kunnen heel snel gaan. Het zou jammer zijn om kostbare wegen aan te leggen, en unieke landschappen te doorkruisen,indien dit achterhaald en onherstelbaar zal blijken te zijn.Ook als er minder groen bij huis overblijft zal men nog weer eerder de auto pakken, en er weer meer vraag naar wegen ontstaan.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Technische ontwikkelingen, zoals elektrisch rijden, en andere ontwikkelingen zoals plaats- en tijdonafhankelijk werken, zijn onderdeel van de studie. In de gebruikte verkeersmodellen zijn prognoses opgenomen van deze ontwikkelingen.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
68	1275	meer oog voor toekomstige ontwikkelingen zoals: -technische ontwikkelingen gaan snel -andere manieren van reizen zoals electrisch(schoner) -communicatie(zoals b.v.vergaderen/handel drijven) via de computer.Daardoor minder verkeer *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 103.*	Technische ontwikkelingen, zoals elektrisch rijden, en andere ontwikkelingen zoals plaats- en tijdonafhankelijk werken, zijn onderdeel van de studie. In de gebruikte verkeersmodellen zijn prognoses opgenomen van deze ontwikkelingen. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 103.
69	163	De aansluiting A8 op de N246. De afrit van de A8 uit Amsterdam naar de N246 richting Wormerveer, en van de N246 naar de A8 richting Amsterdam verbreden naar 2 rijbanen IVM hoog blijven van de verkeersintensiteit op de N246 ten noorden van de A8.	Op dit moment kennen de genoemde richtingen al twee rijstroken.
69	164	De aansluiting bij de a9 (golfbaan variant) meer te stroomlijnen, het gaat om het stuk van Alkmaar naar Zaanstad en van Zaanstad naar Haarlem. De scherpe knik bij broekpolder er uit halen zodat je meer een soort trompet knooppunt krijgt. (verbeterd de doorstroming en minder geluidsoverlast) Ik heb een schets gemaakt voor hoe het in mijn ogen de doorstroming en besten is. De baan van Alkmaar naar Zaanstad als het ware langs het kruispunt te laten lopen. de rijstrook kan dan ook 1 rijbaan blijven omdat je er dan geen stoplichten meer hebt. (minder kosten en kleiner kunstwerk nodig over de A9) Tevens vind ik het erg ambitieus om de afrit van Zaanstad naar Haarlem 2 rijstroken te maken Ik heb het laten samengaan tot 1 rijstrook. (minder kosten en kleiner kunstwerk nodig over de A9)	Bij het tot stand komen van de planMER is een uitgebreide ontwerpproces doorlopen, diepgaander dan gebruikelijk is. Samen met de omgeving zijn de voorkeursontwerpen gemaakt. Daarbij is naar allerlei mogelijke oplossingen gekeken. De ontwerpen die er nu liggen lijken het meest haalbaar. In het vervolgproces wordt het ontwerp van het voorkeursalternatief weer verder uitgewerkt en worden eventuele verbeteringen doorgevoerd.
70	165	Namens Kontakt Milieubeheer Zaanstreek sturen wij u onze zienswijze over de verbinding A8-A9. **UNESCO** In 2009 al hebben wij als vereniging KMZ een brief geschreven aan UNESCO om die instelling te attenderen op de inbreuk die de aansluiting gaat veroorzaken op het Werelderfgoed De Stelling van Amsterdam. In een zgn. State of Conservation Report zijn toen alle toen opgegeven mogelijke tracés afgekeurd. Nederland pleegt zich als voorbeeld te stellen tegenover andere — vaak grotere maar minder vermogende — landen als zij hun erfgoed niet naar behoren beheren maar juist in Nederland dreigt de UNESCO straks de Stelling van deze lijst te verwijderen. Dat zou toch een blamage zijn! Wij hopen dat u wel alle reacties van de NGO en burgervertegenwoordigers doorstuurt naar Parijs. Er is afgesproken dat ICOMOS zal worden uitgenodigd voor een locatiebezoek en dat er op basis van de volledige MER een hernieuwd advies gevraagd zal worden. Wij worden graag op de hoogte gehouden wanneer de vertegenwoordigers van ICOMOS zullen komen.	ICOMOS heeft voor het uitbrengen van een advies een werkbezoek gebracht op 6 en 7 oktober 2017. Het advies van ICOMOS is meegenomen in de besluitvorming over het definitieve voorkeursalternatief. Bij de inpassing van het ontwerp van het definitieve voorkeursalternatief wordt gekeken hoe de universele waarde van de Stelling van Amsterdam behouden en, waar mogelijk, versterkt kan worden. Uitgangspunt daarbij is dat de provincie zowel een verbeterde verbinding wil hebben alsook behoud van het werelderfgoed.
70	166	In mei, toen de onderzoeksresultaten nog niet bekend waren, sprak ICOMOS nog de voorkeur uit voor het Nul-plusalternatief, maar dit alternatief biedt onvoldoende oplossing voor de bereikbaarheid en leefbaarheid. De aansluiting — welke variant ook gekozen gaat worden — gaat voor de bewoners van Krommenie fca. 17.500 mw.) misschien iets van de overlast verlichten maar het gaat voor de bewoners van Oud- Koog aan de Zaan(ca. 11.500 mw.) en de wijken ‘t Kalf (ca. 6.500 mw.), Boerenjonkerbuurt (ca. 4.500 mw.) en Kogerveld (ca. 3.100 mw.) in Zaandam een verdubbeling van stof, stank, lawaai en onveiligheid opleveren. In plaats van dat er minder belaste omwonenden komen, komen er veel meer.	Een toename van het verkeer op de A8 leidt tot een verandering van de luchtkwaliteit en geluidsbelasting. Er is geen sprake van een verdubbeling van de genoemde overlast. In de onderzoeken zijn alle wegen met relevantie veranderingen van de milieuhinder betrokken. Voor het gehele onderzoeksgebied blijkt een verbetering van het leefmilieu. Er is geen sprake van meer belaste omwonenden.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
70	167	Er komen in de komende decennia veel meer kinderen in Oud Koog aan de Zaan — waarvan de scholen direct aan het Coenviaduct bij de brug over de Zaan staan — met luchtwegaandoeningen als COPD en Bronchitis. Voor hun leven lang plukken ze daar de vruchten van, met enorme ziektekosten tot in lengte van jaren. Gemeenten stemmen volmondig in met het ‘rookvrij’ maken van de schooipleinen en de speeltuinen voor de kinderen. De kosten daarvan zijn per speelplaats die voor een zestal bordjes met: ROOKVRIJE ZONE. Er hoeft daarop 'gelukkig' ook niet gehandhaafd te worden want de verkeersader van het letterlijk en figuurlijk bovenliggende wegennet die er op nog geen 30 meter langsloopt zorgt voor een mega overschrijding van kleine roetdeeltjes, PM10 en PM2,5 en andere gevaarlijke stoffen. Welk aandeel heeft in deze megavervuiling de rook van een paar sigaretten? Waarom pakt men dus kleine zaken wel aan, en grote niet?	Wanneer er sprake is van overschrijding van de normen voor luchtkwaliteit, worden maatregelen genomen om die overschrijding tegen te gaan. Vooralsnog is er geen sprake van een overschrijding van de wettelijke normen. Deze normen zijn gesteld om een gezonde leefomgeving te kunnen waarborgen.
70	168	**Minder asfalt graag!** Nog steeds is KMZ van mening dat meer asfalt in het algemeen geen optie is maar eerder een grotere aanzuigende werking veroorzaakt op verkeer vanuit de hele provincie en ver daarbuiten en daardoor weer andere knelpunten laat ontstaan, waarop ook weer de roep om nog meer asfalt komt. Zo kunnen we niet doorgaan. Hoe minder asfalt er nog bij komt hoe beter. Diverse onderzoeken wijzen dat ook uit en ook de praktijk laat dat zien. Nog dagelijks staan voor de 1e en 2e Coentunnel weer kilometerslange files. Ze worden via NPO 1 niet meer gemeld als staande voor de tunnel maar omschreven als ‘bij Oostzaan’, ‘tussen Westzaan en Oostzaan’ en ‘vanaf Purmerend naar Amsterdam West’. De door de Natuur- en Milieufederatie Noord-Holland ingebrachte NUL/Plusvariant was naar ons idee wel te verkiezen geweest. Een opwaardering van het bestaande wegennet, met in Krommenie een aparte rijbaan voor het bovenlokale verkeer zodat dat sneller het gebied verlaat. En geen extra invloed in drie andere — ook dicht bevolkte - wijken van Zaanstad.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
70	169	**Heemskerkvariant** Toch hebben we nog een detailopmerking. Als er door de provincie toch gekozen wordt voor de Heemskerk-variant zou het goed zijn dat het tracé met de Communicatieweg dan ter hoogte van Busch en Dam plusminus 200 meter naar het zuiden opgeschoven wordt, zodat de Stelling van Amsterdam waar nu de Communicatieweg doorheen gaat niet nog een keer extra wordt doorsneden. Dan hoeft de Stelling niet nog verder ‘vernield’ te worden. De provincie en gemeenten in het Stellinggebied zien de Stelling als handelswaar en maken er wereldwijd reclame mee om maar toeristen te trekken, maar de Stelling beschermen en behoeden tegen verdere inbreuk - lees meer asfalt - staat niet op het verlanglijstje. Niet voor niets heeft de regering in het verleden de aanleg van deze verbinding niet in haar uitvoeringspakket opgenomen. Deze werd ook niet rendabel geacht. Anders had die er al lang geleden gelegen.	Bij de inpassing van het ontwerp van het definitieve voorkeursalternatief wordt gekeken hoe de universele waarde van de Stelling van Amsterdam behouden en, waar mogelijk, versterkt kan worden. Uitgangspunt daarbij is dat de provincie zowel een verbeterde verbinding wil hebben alsook behoud van het werelderfgoed.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
70	170	**Veenverbranding** Veengronden zoals in dit gebied waardoor de aansluiting A8-A9 gaat lopen zijn belangrijke gebieden van koolstofopslag. Door exploitatie van deze gronden - door bebouwing, verbouw en asfaltering - en de daarmee gepaard gaande waterpeildaling kunnen deze koolstofvoorraden als C02 in de atmosfeer terecht komen en een belangrijke negatieve bijdrage aan de broeikasgasbalans en de opwarming van de aarde leveren. Een zeer goed en afgewogen beheer van deze terreinen is dan ook essentieel in de strijd tegen klimaatverandering. Dit is een van de klimaatafspraken uit Parijs die ook Nederland heeft ondertekend en die door Urgenda voor de rechter met succes zijn bevochten. De afbraakeffecten van veengebieden zijn in deze klimaatafspraken nog niet eens meegewogen en komen dus nog eens bovenop de daar afgesproken hoeveelheden. Het effect van erosie van natte veengronden op de broeikasgasbalans is tweeledig. Behalve C02 wordt er ook methaan uitgestoten, tot wel zo'n 30% van de totale methaanemissie op aarde. Methaan is een nog veel krachtiger broeikasgas dan C02. Methaanemissies echter zullen juist verminderen bij de exploitatie van veenterreinen. Dus beheer het veen als GOUD. Wees er zuinig op, want het heeft een enorm effect op de broeikasbalans. Een groep van wetenschappers waaronder mensen van de Vrije Universiteit en de Wageningen University heeft nu met behulp van metingen en modelberekeningen ingeschat wat de mogelijke effecten van de exploitatie van veengronden kunnen zijn op de broeikasgasbalans en daarmee op toekomstige klimaateffecten. Eenmaal neergelegd asfalt verwoest de bestaande structuur en natuur en dat is niet meer terug te draaien. Compensatie is ook — door de omvang van het project — niet mogelijk. Grondontwatering en de effecten daarvan op de grondwaterspiegelbalans en - stromingen zorgen voor een enorme impact op de hele provincie.	De onomkeerbaarheid van veranderingen in een veengebied is bekend en betrokken in de beoordeling van de aspecten bodem en water. Bij de planuitwerking en realisatie van een voorkeursalternatief wordt hieraan nadere aandacht besteed. Bijvoorbeeld als het gaat over de constructie en bouwwijze van de weg en het functioneren van het watersysteem. Waar nodig worden maatregelen opgenomen om negatieve effecten te voorkomen.
70	171	**PAS** Op 1 juli 2015 is het Programma Aanpak Stikstof (PAS) ingevoerd. Dit programma is een nieuwe regeling voor alle bedrijven die stikstof uitstoten. Dat doet verkeer ook, en men moet dus rekening houden met de verwachte geluidhinder, lichthinder, recreatieve uitloop, verdroging, waterverontreiniging door het lozen van water en luchtverontreiniging. De overheid heeft wel bepaald hoe groot de zgn. ontwikkelingsruimte is, en nu blijkt dat die voor o.a. het gebied rond Assendelft al is ingevuld! Dus er is in totaal NUL ontwikkelingsruimte. Daar komt nog bij dat volgens de PAS het niet meer mogelijk elders in een gebied negatieve effecten te compenseren. Dat kon eerst wel. Nu moet e.e.a. in het gebied zelf plaatsvinden. En dat is dus niet mogelijk. Compensatie ter plekke, zal ook lastig worden. De A8-A9 verbinding is nog altijd een verbinding die door het Rijk is afgekeurd, en het zal wel heel lastig worden deze te zien als een zaak van groot openbaar belang.	De verbinding A8 - A9 is bij vaststelling van het plan opgenomen in het PAS. Hiermee wordt de depositieruimte die nodig is voor deze weg geregeld. Het Rijk heeft aangegeven geen prioriteit te geven aan de verbinding A8-A9, maar zich te richten op de aanpak van de A7 en de A9. Afgesproken is dat de regio, in samenwerking met de provincie, de Verbinding A8-A9 oppakt. Daarmee heeft het Rijk de verbinding niet afgekeurd.
70	172	**Natuurnetwerk Nederland (NNN)** Kontakt Milieubeheer Zaanstreek vindt de versmalling van de Kil-zone een aantasting van het Natuur Netwerk Nederland (NNN voorheen de EHS) van de provincie Noord-Holland. Het streven van het NNN is de biodiversiteit in Nederland ten minste te stabiliseren, en dus verdere achteruitgang tegen te gaan: het door de EU aanvaarde standstill-beginsel. Sinds 2014 zijn de provincies verantwoordelijk voor natuurbeleid en de verdere ontwikkeling en beheer van NNN.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
70	173	**Versnippering en de klimaatverandering** Een van de belangrijkste problemen binnen de Natuurnetwerk Nederland (NNN) is de versnippering van leefgebieden. De klimaatverandering heeft daar gevolgen. Geschikte leefgebieden voor soorten planten en dieren gaan in de toekomst naar het noorden opschuiven. In de natuurgebieden die nu in de NNN vallen, zullen daardoor sommige soorten toenemen, andere juist weer afnemen maar ook komen er nieuwe soorten bij en er verdwijnen soorten. In dit kader vragen we om een zo breed mogelijke verbinding van de Kil-zone. Want deze zone ligt aan de rand van riet- en graslanden en nabij moerasgebieden die nu al een grotere klimaatbestendigheid bezitten. In het project van de A8-A9 wordt de Kil-zone versmald met een 10 tal meters. De A8-A9 zorgt wederom voor versnippering van de NNN zone. De vraag is in hoeverre deze verdere versnippering van het landschap door de aanleg de versmalde zone invloed heeft op de bestaande flora en fauna. Het kan toch niet zo zijn dat de provincie in deze tijd geen oog heeft voor de klimaatverandering, terwijl die nu al gaande is. Wij vragen om goede en sterke ecologische verbindingen voor plant en dier. En, welke variant er ook gekozen gaat worden, om een zeer goede inpassing in het landschap.	De effecten op Natuur Netwerk Nederland, op de aanwezige flora en fauna en eventuele mitigerende maatregelen voor natuur, worden in de volgende fase van de planstudie nader onderzocht.
70	174	Naar onze mening is de beste oplossing: geen verbinding, maar opwaardering van de bestaande N-weg. Mocht de provincie anders besluiten dan moet zij de consequenties overzien, niet alleen wat betreft de achteruitgang van natuurwaarden en de verslechtering van leefklimaat, ook wat betreft de negatieve effecten op de leefbaarheidseffecten buiten de aansluiting zelf. Dat houdt dan ook in dat de provincie ervan afziet om een goed voorbeeld te zijn voor landelijk beleid. Het is ook niet meer van deze tijd om verkeersknelpunten met meer asfalt op te lossen. Inzetten op vervoersalternatieven en doorstroommaatregelen biedt een beter perspectief. We gaan ervan uit dat u onze inzichten mee neemt in uw overwegingen zult laten meewegen.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Het bepalen van de juiste oplossingsrichting gebeurt aan de hand van de Ladder van Verdaas. Daarbij wordt eerst gekeken naar andere oplossingen dan infrastructuur. Uit deze verkenning is gebleken dat het oplossend vermogen van alternatieve oplossingen, zoals het openbaar vervoer, onvoldoende is om de problematiek op te lossen.
71	175	De ondernemers van de winkeliersvereniging DOKA in Krommenie maken graag gebruik van de mogelijkheid om in te spreken op de planstudie Verbinding A8-A9. Zij willen met deze stap hun grote bezorgdheid kenbaar maken over de schadelijke gevolgen van de N203 voor de gezondheid van de inwoners van Krommenie en de verkeerssituatie. De winkeliers vinden een goede bereikbaarheid van Krommenie en de winkels belangrijk. Wij willen er bij uw college vooral op aandringen dat er besluitvorming plaatsvindt, zodat de huidige verkeerssituatie in Krommenie op zo kort mogelijke termijn wordt opgelost. De dagelijkse files op de N203 zorgen voor veel overlast en berokkenen de inwoners van Krommenie schade. We lezen in de planstudies dat hierdoor in Krommenie en Assendelft duizenden gezonde levensjaren van inwoners verloren gaan. Met name de belasting door fijnstof en geluid tasten de gezondheid van de inwoners van Krommenie aan. Het moet toch te denken geven dat de N203 na het Coentunneltracé de grootste bron van fijnstofvervuiling is in onze regio. In de avond- en ochtendspits proberen automobilisten en vrachtrijders de files op de N203 te ontwijken, waardoor er veel sluipverkeer door Krommenie heen rijdt. Met name Padlaan, Heiligeweg en Rosariumlaan worden hierdoor zwaarbelast. De huidige verkeerssituatie rond Krommenie is niet acceptabel en moet worden opgelost.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. In de besluitvorming rondom het voorkeursalternatief zijn de verschillende belangen zorgvuldig afgewogen.
71	176	Daarbij onderschrijven we de conclusie van uw college dat de nul-plusvariant onvoldoende oplossing zal bieden voor de hierboven geschetste problemen. In deze variant blijft een deel van de knelpunten rond Krommenie bestaan, waardoor het sluipverkeer niet zal afnemen. Omdat er veel verkeer langs het dorp blijft rijden, zal naar onze mening de milieubelasting niet of onvoldoende afnemen. Bij de DOKA zijn 75 ondernemers aangesloten.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
72	177	Deze zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 52.	Voor de beantwoording zie de zienswijze van id nr. 52.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
73	183	Middels dit schrijven maakt ondergetekende gebruik van de gelegenheid tot het indienen van een zienswijze op de planstudie Verbinding A8-A9 met referentienummer 969948. Uw voornemens met betrekking tot het verbinden van de huidige snelwegen A8 en A9 betekent het toevoeging van een belangrijke schakel in het nationale hoofdwegennet voor het autoverkeer. Een verkeersader die tegelijkertijd voor verdere doorsnijding van het gebied zorgt en van grote invloed is op de leefomgeving van de recent aangelegde woonwijk Saendelft. Deze zienswijze richt zich in hoofdzaak op de volgende speerpunten: 1. Toename van luchtvervuiling 2. Toename van geluidsoverlast 3. Toename van de verkeersdruk 4. Vernietiging van landschappelijk en recreatief groengebied **Ad 1. Toename van luchtvervuiling** In het aangeleverde Achtergrondrapport Lucht d.d. 9 juni 2017 wordt ogenschijnlijk gedetailleerd ingegaan op de verschillen in de huidige situatie (referentiesituatie) en die van de drie varianten. Echter komt absoluut niet duidelijk naar voren wat de gevolgen zijn voor de woningen langs de Noorderveenweg en de gehele zuidelijk rand van Saendelft. Ten opzichte van de huidige situatie zal hier een aanzienlijke verslechtering van de luchtkwaliteit plaats vinden. Niet alleen zal de Noorderveenweg intensiever worden gebruikt, ook zal de nieuwe verbindingsweg en de geplande nieuwe op- en afrit in het verlengde van de Parkrijklaan voor veel meer fijnstof, CO2-uitstoot et cetera zorgen dan in de huidige situatie. Daarnaast is de rapportage zeer eenzijdig opgesteld. In de omgeving van Saendelft hebben we tevens te maken met het toenemende luchtverkeer van Schiphol, waarvan in 2017 al de limieten van 2020 zijn gehaald en welke dus jaren eerder zullen worden opgerekt. Daarnaast is aan de zuidwestkant (wat ook de meest voorkomende windrichting is) Tata-steel gelegen en aan de oostkant Forbo. In de berekeningen wordt met deze combinatie van luchtvervuilingsbronnen op geen enkele wijze rekening gehouden. Ik verzoek u dan ook een nieuw onderzoek te doen naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit, rekening houdend met al deze omgevingsfactoren. Aangetoond met meetpunten langs de gehele zuidrand van Saendelft. Tevens verzoek ik u aan te tonen dat de huidige luchtkwaliteit al niet slechter is dan de gestelde Europese normen en om aan te tonen dat het aantal mensen, en dan vooral kinderen, met luchtwegproblemen in de wijk Saendelft niet boven het landelijk gemiddelde ligt.	Voor de beantwoording zie de zienswijze van id nr. 52.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
73	184	Ad 2. Toename van de geluidsoverlast In de aangeleverde Achtergrondrapporten Lucht en Geluid d.d. 9 juni 2017 wordt gedetailleerd ingegaan op de verschillen in de huidige situatie (referentiesituatie) en die van de Golfbaansituatie. De Heemskerksituatie ontbreekt overigens hierbij, maar verschilt voor de woonwijk Saendelft nauwelijks van de Golfbaansituatie. In een korte zin wordt slechts het volgende aangegeven: “In het zuiden neemt de geluidbelasting toe, omdat hier de ontwikkeling gaat plaatsvinden”. Deze niet geheel verrassende uitkomst wordt verder niet in de uitkomsten besproken. In de rapporten wordt naar mijn mening zeer beperkt en eenzijdig de mogelijke gevolgen voor geluidsoverlast behandeld. Aan de zuidzijde van Saendelft waar wij wonen (langs de huidige Noorderveenweg) is de huidige situatie al allerminst rustig te noemen. De Noorderveenweg is een drukke weg met een toenemende verkeersdruk. Daarnaast hebben we te maken met het toenemende luchtverkeer van Schiphol, waarvan in 2017 al de limieten van 2020 zijn gehaald en welke dus jaren eerder zullen worden opgerekt. Daarnaast is aan de zuidwestkant (wat ook de meest voorkomende windrichting is)Tata-steel gelegen en aan de oostkant Forbo. Ik verzoek u dan ook een nieuw onderzoek te doen naar de gevolgen voor de geluidsoverlast, rekening houdend met al deze omgevingsfactoren. Aangetoond met meetpunten langs de gehele zuidrand van Saendelft.	Voor de beantwoording zie de zienswijze van id nr. 52.
73	185	Ad 3. Toename van de verkeersdruk Bij het opstellen van de rapporten en studies omtrent de gevolgen van de nieuwe verbinding A8-A9 worden een aantal belangrijke situaties niet of nauwelijks behandeld: - Bij het realiseren van een nieuwe op- en afrit in het verlengde van de Parkrijklaan in Saendelft zal het nu al aanwezige sluipverkeer aanzienlijk toenemen. Deze route is voor een groot deel van de inwoners van Krommenie gunstig voor de richtingen Amsterdam en Haarlem, omdat deze via de Jan Brassertunnel zonder stoplichten en spoorovergang makkelijk bereikbaar wordt. De wegen in de kindvriendelijke woonwijk Saendelft zijn nu al druk en onveilig door dit sluipverkeer en zal alleen maar erger worden. Ik verzoek u dan ook de huidige rapporten uit te breiden met deze verkeersstromen en daarbij de gevolgen voor het huidige verkeer en wegennet in Saendelft in beeld te brengen. Hierbij rekening houdend met de toenemende kans op ongelukken tussen met name autoverkeer en langzaam verkeer zoals spelende kinderen en schoolgaande fietsers. - Bij het aanleggen van de nieuwe verbindingsweg tussen de A8 en de A9 zal de druk op de bestaande snelweg A8 en als onderdeel daarvan de brug over de Zaan bij Koog aan de Zaan aanzienlijk toenemen. In de ochtend en avondspits blijkt de brug al een ‘flessenhals’ te zijn en staat het verkeer vast. Omdat bij de openstelling van de nieuwe verbindingsweg A8-A9 het verkeer vanuit de richtingen Krommenie, Uitgeest, Castricum, Heiloo, Alkmaar, Heerhugowaard en de verdere westelijk Kop van Noord-Holland aanzienlijk zal toenemen, zal de filedruk op de A8 flink toenemen. Ik verzoek u dan ook de huidige rapporten uit te breiden met gevolgen voor verkeersstromen op de A8 met daarin meegenomen de te verwachten filedruk en gevolgen voor de daadwerkelijk tijdwinst van reistijd. Ter hoogte van de nieuwe op- en afrit bij Saendelft zal het voor de inwoners (en sluipverkeer) moeilijk worden om te kunnen invoegen op de verbindingsweg A8-A9, waardoor zij in de spits mogelijk langdurig stilstaan in de wijk, met hoge luchtvervuiling en langere reistijden tot gevolg.	Voor de beantwoording zie de zienswijze van id nr. 52.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
73	186	Ad 4. Vernietiging van landschappelijk en recreatief groengebied De Gemeente Zaanstad heeft de huidige groene strook rondom de nieuwe woonwijk Saendelft altijd bestempeld en bedoeld als landelijk en recreatief gebied de Omzoom. Bij nieuwe bebouwing wordt immers rekening gehouden met de leefbaarheid voor deze bewoners. In dit gebied zijn recentelijk nieuwe sportparken aangelegd, te weten het voetbalcomplex voor S.V.A. en het gecombineerde sportcomplex De Omzoom voor atletiek, korfbal en soft- en honkbal. Daarnaast zijn hieromheen fiets- en wandelpaden aangelegd in het groengebied. Als trots van de regio is het unieke Stellingcomplex een belangrijk onderdeel van de beleving van dit recreatiegebied. Iets wat de UNESCO heeft gewaardeerd en dit op de Werelderfgoedlijst heeft gezet. Indien de nieuwe verbindingsweg A8-A9 wordt gerealiseerd wordt bovengenoemde recreatieve functie volledig teniet gedaan. Sportvelden naast een drukke weg zijn niet alleen onaantrekkelijk, maar ook ongezond voor de sporters. De mooie fiets- en wandelpaden hebben geen functie meer, omdat dit naast een snelweg nauwelijks meer gebruikt zal gaan worden en zal tot overmaat van ramp het Stellingcomplex de fraaie titel als Werelderfgoed hoogstwaarschijnlijk verliezen! Compensatie van het verloren groen- en recreatiefgebied wordt in de rapporten overigens niet aangegeven. Het gebied is nu aantrekkelijk voor weide- en trekvogels, ook zij verliezen hun leefomgeving.	Voor de beantwoording zie de zienswijze van id nr. 52.
73	187	Daarbij wordt er te weinig gekeken naar alternatieven, uitbreiding asfalt is niet de enige oplossing. Goedkoper openbaar vervoer, om de 10 minuten stoptrein (voorwaarde; inbouw kruispunten of spoorwegovergangen), zal de filedruk aanzienlijk doen afnemen. Hogere bijdrage van het mobiliteitsbudget van regio Amsterdam naar openbaar vervoer, 12% nu naar een Europese 30%.	Het bepalen van de juiste oplossingsrichting gebeurt aan de hand van de Ladder van Verdaas. Daarbij wordt eerst gekeken naar andere oplossingen dan infrastructuur. Uit deze verkenning is gebleken dat het oplossend vermogen van alternatieve oplossingen, zoals het openbaar vervoer, onvoldoende is om de problematiek op te lossen.
73	188	Tenslotte zal de aanwezigheid van de nieuwe snelweg onherroepelijk leiden tot een waardedaling van onze woning.	Voor de beantwoording zie de zienswijze van id nr. 52.
73	189	Op basis van bovenstaande uiteenzettingen kan worden geconcludeerd dat het aanleggen van een nieuwe verbindingsweg tussen A8 en A9 de leefomgeving van Saendelft sterk verslechterd, de verkeersdruk en dus ook filedruk zal toenemen en tenslotte een groengebied verloren zal gaan. Derhalve verzoek ik u de geplande weg niet tot uitvoering te brengen en de huidige verkeersvoorzieningen te verbeteren.	Voor de beantwoording zie de zienswijze van id nr. 52.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
74	190	**Zienswijze 1.1.: de planstudie verbinding A8 - A9 houdt onvoldoende rekening met groei verkeersaanbod** De evaluatie van de drie alternatieven houdt geen rekening met toename verkeersaanbod. Er is geen aansluiting gezocht bij oa. Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse 2017, dd.: 01-05-2017. Het op juiste waarde schatten van de toename van het verkeersaanbod in de aanstaande twintig tot veertig jaar zal laten zien dat het nul-plus alternatief: **1. volstrekt te kort schiet.** Bij een hogere verkeersdruk is het onafwendbaar dat het knooppunt ter hoogte van thans de kruising N203/N246 (krommenie/wormerveer) tot een volledige fly-over ontwikkeld zal moeten worden. De twee anderen, de heemskerk alternatief en het golfbaan alternatief zijn door hun vormgeving veel meer geëigend toenemende verkeersdruk te verwerken. Gelijke overwegingen spelen bij de met stoplichten geregelde kruispunten N246/A8 (west zaan) en N203/A9 (uitgeest). Deze kruispunten kunnen hogere verkeersdruk niet verwerken. Het heemskerk alternatief en het golfbaan alternatief heeft deze problematiek in veel mindere mate **2. een veel ernstiger belasting voor de lokale volksgezondheid vormt** dan de documenten laten zien. Het nul-plus alternatief wordt in de huidige opzet gekenmerkt door drie stoplicht regelingen A8/N246, A9/N203 en N203/N246 en in de verdere toekomst door twee extra bochten A8/N246, en N203/N246. deze objecten, de stoplichtregelingen en de bochten leiden onafwendbaar tot belangrijke snelheidsveranderingen van het verkeer (stoppen voor de stoplichten, afremmen voor de bochten en aansluitend weer versnellen). Deze snelheidsveranderingen gaan gepaard met extra brandstofverbruik, extra emissies en extra slijtage en dus fijn stof etc. De evaluaties maken dit niet zichtbaar. Daarnaast wordt deze verkeersstroom door een dichte agglomeratie geleid (Krommenie/Assendelft) de effecten op de volksgezondheid worden niet zichtbaar gemaakt. **3. een veel kostbaarder oplossing zal blijken te zijn,** dan thans gesuggereerd. Bij toenemende verkeersdruk zullen uiteindelijk de drie stoplicht geregelde knooppunten A8/N246, A9 N203 en N203/N246 ongelijkvloers gemaakt dienen te worden. Deze kosten horen bij het voorliggend ontwerp van het nul-plus alternatief mee genomen te worden Op grond van deze overwegingen dient: 1. de planstudie te worden gebaseerd op oa. Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse 2017 2. het nul-plus alternatief te worden verworpen ten gunste van het heemskerk of golfbaan alternatief	De planMER fase in een project is bedoeld om een goede afweging te kunnen maken tussen de verschillende alternatieven. De effecten worden daarom op het schaalniveau van de alternatieven in beeld gebracht. In de m.e.r. voor de vervolgfase (Provinciaal Inpassingsplan) worden de effecten van het voorkeursalternatief in detail onderzocht. Daarbij wordt ook gekeken naar maatregelen om eventuele negatieve effecten te beperken. De onderzoeken in de planMER worden gebaseerd op de meest actuele WLO-scenario's waarin vastgestelde (ruimtelijke) ontwikkelingen zijn meegenomen. De Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) 2017 is vrijgekomen na de planMER documenten. Hierdoor was het niet mogelijk om dit mee te nemen. De WLO scenario's worden ook in de NMCA gebruikt. Hierdoor is de planMER gebaseerd op zo actueel mogelijke gegevens. In het vervolgproces worden uiteraard de dan actuele cijfers gebruikt.
74	191	**Zienswijze 1.2.: de planstudie verbinding A8 - A9 houdt onvoldoende rekening met groei bevolking** De evaluatie van de drie alternatieven houdt geen rekening met toename bevolkingsdichtheid. Te denken valt aan bebouwing sportpark te krommenie en de wijk kreekrijk te krommenie/Assendelft . toename van de bevolkingsdichtheid is problematisch voor het nul-plus tracé: meer mensen zullen belast worden met de milieu schade etc. door dit tracé. Het Heemskerk en golftracé kennen deze problemen niet tot in veel mindere mate. Er wordt nu geen woningbouw langs deze tracés voorgenomen. Op grond van deze overwegingen dient: 1. de planstudie te worden gebaseerd op adequate prognoses ontwikkeling bevolkingsdichtheid langs de tracés 2. het nul-plus alternatief te worden verworpen ten gunste van het heemskerk of golfbaan alternatief	De prognoses van de bevolkingsgroei en -dichtheid zijn meegenomen in de onderzoeken van de planMER.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
74	192	**Zienswijze 1.3.: de planstudie verbinding A8 - A9 houdt onvoldoende rekening met scholen dichtheid te krommenie** De evaluatie van de drie alternatieven houdt geen rekening met de scholen die er thans staan. Langs het voorgenomen nul-plus alternatief staan diverse scholen. Conform de door mij ingebrachte overige zienswijzen leidt het nul-plus tracé tot belangrijke extra belasting voor onze jeugd. Daarnaast staan deze scholen zelfs binnen de 10-8ste risico contour voor bv. het LNG transport. De twee andere trace's kennen deze bezwaren niet. Op grond van deze overwegingen dient: 1. de planstudie gedetailleerd in te gaan op de effecten van het nul-plus alternatief op de diverse schoolgemeenschappen te krommenie (en elders), oa. aangaande de diverse emissies en de ontwikkeling van deze schoolgemeenschappen over een relevant te achten periode (oa.toename school populatie) 2. uitdrukkelijk dient hier het criterium Best Beschikbare Technieken van toepassing te worden verklaard. Op grond van dit criterium is het nul-plus alternatief af te wijzen ten gunste van één van de twee het Heemskerk en Golfbaan alternatief 3.. het nul-plus alternatief te worden verworpen ten gunste van het heemskerk of golfbaan alternatief	De planMER fase in een project is bedoeld om een goede afweging te kunnen maken tussen de verschillende alternatieven. De effecten worden daarom op het schaalniveau van de alternatieven in beeld gebracht. In de m.e.r. voor de vervolgfase (Provinciaal Inpassingsplan) worden de effecten van het voorkeursalternatief in detail onderzocht. Daarbij wordt ook gekeken naar maatregelen om eventuele negatieve effecten te beperken.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
74	193	**zienswijze 2.1: de planstudie verbinding A8 - A9 houdt onvoldoende rekening met de effecten van de milieubelasting** De evaluatie van de drie alternatieven, nul-plus, heemskerk en golfbaan, houdt geen rekening met recente inzichten in het gevaar van fijnstof belasting voor de bevolking. Dit is onaanvaardbaar, daar deze fijnstof belasting leidt tot aanzienlijke vroegsterfte bij omwoners. De keuze voor het nul-plus tracé veroordeelt jaarlijks vijftig inwoners van krommenie tot de dood. (volgens RIVM sterven jaarlijks tussen de 6.700 tot 12.900 mensen aan fijnstof (zie volkskrant 2017-08-22, spijksnijder). Ca. 1 % der Nederlanders woont in Zaanstad, dus 1 % van deze sterfte zal in zaanstad plaatsvinden: 67 tot 130 mensen per jaar. Gezien de verkeersbelasting zal het merendeel van deze sterfte in krommenie plaatsvinden. Is het irreëel aan te nemen dat het om ca. 100 mensen per jaar zal gaan ? Op grond van deze overwegingen zijn wij van mening dat het nul-plus alternatief niet uitgevoerd kan worden. zie oa.: 1. Particulate Matter Exposure and Stress Hormone Levels 2. de volkskrant, 22 augustus 2017: hoe komt het dat de luchtkwaliteit in nederland zorgwekkend is? ad 1. Particulate Matter Exposure and Stress Hormone Levels A Randomized, Double-Blind, Crossover Trial of Air Purification Huichu Li, Jing Cai, Renjie Chen, Zhuohui Zhao, Zhekang Ying, Lin Wang, Jianmin Chen, Ke Hao, Patrick L. Kinney, Honglei Chen, Haidong Kan **Abstract** Background: Exposure to ambient particulate matter (PM) is associated with a number of adverse health outcomes, but potential mechanisms are largely unknown. Metabolomics represents a powerful approach to study global metabolic changes in response to environmental exposures. We therefore conducted this study to investigate changes in serum metabolites in response to the reduction of PM exposure among healthy college students. Methods: We conducted a randomized, double-blind crossover trial in 55 healthy college students in Shanghai, China. Real and sham air purifiers were placed in participants' dormitories in random order for 9 days with a 12-day washout period. Serum metabolites were quantified by using gas chromatography-mass spectrometry and ultrahigh performance liquid chromatography-mass spectrometry. Between-treatment differences in metabolites were examined using orthogonal partial least square-discriminant analysis and mixed-effect models. Secondary outcomes include blood pressure, corticotropin-releasing hormone, adrenocorticotropic hormone, insulin resistance, and biomarkers of oxidative stress and inflammation. Results: The average personal exposure to PMs with aerodynamic diameters ≤2.5 μm was 24.3 μg/m3 during the real purification and 53.1 μg/m3 during the sham purification.(...)	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Naast het verbeteren van de bereikbaarheid, is ook het verbeteren van de leefbaarheid voor Krommenie en Assendelft een doelstelling van dit project.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
74	193(2)	(...) Metabolomics analysis showed that higher exposure to PMs with aerodynamic diameters ≤2.5 μm led to significant increases in cortisol, cortisone, epinephrine, and norepinephrine. Between-treatment differences were also observed for glucose, amino acids, fatty acids, and lipids. We found significantly higher blood pressure, hormones, insulin resistance, and biomarkers of oxidative stress and inflammation among individuals exposed to higher PMs with aerodynamic diameters ≤2.5 μm. Conclusions: This study suggests that higher PM may induce metabolic alterations that are consistent with activations of the hypothalamus-pituitary-adrenal and sympathetic-adrenalmedullary axes, adding potential mechanistic insights into the adverse health outcomes associated with PM. Furthermore, our study demonstrated short-term reductions in stress hormone following indoor air purification.	Zie het antwoord hierboven.
74	194	**2.2. : de planstudie verbinding A8 - A9 houdt onvoldoende rekening met de toename sterfterisico/letaliteit ADR/gevaarlijke stoffen transport Krommenie.** De A8 en A9 zijn hoofdtracés voor het transport van gevaarlijke stoffen per voertuig, bv. tankwagen. Een aantal van deze transporten kent zeer substantiële risicocontouren. Te denken is aan LNG, LPG, benzine en ammoniak. Oa. de 10-8 van LNG is meer dan 200 meter., dwz. dat in geval van een ongeluk met zo'n tankwagen ter hoogte van krommenie een grote groep mensen zullen omkomen. Zie oa. TNO 2013 R10710, veiligheid van aardgastransportroutes. De evaluatie van de alternatieven nul-plus, heemskerk en golfbaan gaat niet in op de belangrijke verschillen in sterfte risico tussen deze drie tracés. Echter, gezien de veel geringere bebouwing rond de tracés golfbaan en heemskerk spelen daar deze risico's niet. Gezien de te verwachten verschillen in sterfte risico van de drie alternatieven, dient het nul-plus tracé verworpen te worden. Daarnaast dient het criterium Best Beschikbare Technieken van toepassing te worden verklaard. Op grond van dit criterium is het nul-plus alternatief af te wijzen ten gunste van één van de twee het Heemskerk en Golfbaan alternatief	In de planMER is onderzoek gedaan naar het vervoer van gevaarlijke stoffen. Zie daarvoor het achtergrondrapport 'Externe veiligheid'.
74	195	**2.2.1. de planstudie verbinding A8 - A9 houdt onvoldoende rekening met de toename sterfterisico/letaliteit ADR/gevaarlijke stoffen transport Krommenie/verhoogde ligging.** het knooppunt N203/N246 en het tracé langs krommenie wordt verhoogd uitgevoerd. Deze hoogteligging vormt een extra risico als er een ongeluk met cryogeen transport, bv. LNG, plaatsvindt. overigens vormt deze hoogteligging door een woonwijk een extra risico bron voor andere gevaarlijke transporten. Het extra risico wordt gevormd, doordat een transport van deze hoogteligging naar beneden de woonwijk in rolt. In de evaluaties wordt ten onrechte geen rekening gehouden met de risico toename door deze hoogte ligging. Daarnaast dient het criterium Best Beschikbare Technieken van toepassing te worden verklaard. Op grond van dit criterium is het nul-plus alternatief af te wijzen ten gunste van één van de twee het Heemskerk en Golfbaan alternatief	Zie het antwoord hierboven.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
74	196	**2.2.2: de planstudie verbinding A8 - A9 houdt onvoldoende rekening met de toename geluidsdruk krommenie, snelheidsverhoging en voertuigaanbod verhoging** het nul-plus tracé knooppunt N203/N246 en het tracé langs krommenie zal (veel) hogere snelheden faciliteren. Door deze snelheidsverhoging neemt de geluidsdruk per voertuig met 15 dBA of meer toe, zie onderstaand (B29, milieufacetten van binnenstedelijk wegverkeer). Daarnaast zal het nulplus tracé een verhoogd voertuigaanbod kennen (aanzuigende werking, *zie ook: Nationale Markt Capaciteitsanalyse 2017 Hoofdrapport Datum01-05-2017 (NMCA))* *zie: B29 Milieufacetten van binnenstedelijk wegverkeer: de motor uit en rustig doorrijden Hans J.A. van Leeuwen DGMR Adviseurs voor bouw, industrie, verkeer, milieu en software Postbus 82223, 2508 EE, Den Haag* 15 dBA betekent een vervijfvoudiging van de geluidsdruk (3 dBa is ca. een verdubbeling). De evaluatie nul-plus tracé maakt niet duidelijk in welke mate de voorgestelde geluidsreducerende maatregelen deze geluidsdrukverhoging voorkomen. Derhalve dient uitgegaan te worden van belangrijke verhoging van de geluidsbelasting aangrenzend aan het tracé Daarnaast dient het criterium Best Beschikbare Technieken van toepassing te worden verklaard. Op grond van dit criterium is het nul-plus alternatief af te wijzen ten gunste van één van de twee het Heemskerk en Golfbaan alternatief	Wij onderschrijven dat het Nul-plusalternatief leidt tot meer verkeer en een hogere rijsnelheid voor het doorgaand verkeer. Daarom is op voorhand rekening gehouden met een geluidscherm op de verhoogde ligging. Een modelberekening waarin deze zaken zijn betrokken laat (door de verhoogde ligging en schermen) nabij de N203 een afname van geluid zien. Hier is nu de geluidbelasting nog het hoogst. Op afstand is het effect van de verhoogde ligging en schermen kleiner en treden ook beperkte toenamen op. Deze effecten zijn in het m.e.r. in beeld gebracht en worden meegewogen bij de keuze voor het voorkeursalternatief.
74	197	**2.2.3: de planstudie verbinding A8 - A9 houdt onvoldoende rekening met de toename geluidsdruk krommenie/hoogteligging.** het knooppunt N203/N246 en het tracé langs krommenie wordt verhoogd uitgevoerd. Deze hoogteligging straalt veel meer geluidsdruk af dan grondgebonden tracés. Deze extra geluidsdruk wordt niet duidelijk gemaakt in de voorliggende evaluaties. Dit dient wel te gebeuren.	Zie het antwoord hierboven.
74	198	**2.2.4. de planstudie verbinding A8 - A9 houdt onvoldoende rekening met de toename geluidsdruk krommenie/hoogteligging/wegdek element overgang** het knooppunt N203/N246 en het tracé langs krommenie wordt verhoogd uitgevoerd. Deze verhoogde ligging wordt gecreëerd door een wegdek op kolommen. Het wegdek zal niet rusten op een grondlichaam, maar zal als een brugconstructie worden uitgevoerd. Het gevolg van deze constructie is, dat tussen ieder der kolommen er een merkbare overgang in het wegdek zal zijn. Deze merkbare overgang leidt tot meer geluidsdruk, meer slijtage, meer emissies (oa. fijnstof van banden etc) en meer trillingen. De voorliggende evaluatie van de trace's en met name het nul-plus tracé gaat niet in op dit aspect van de hoogteligging	Zowel op grond van de Wet geluidhinder als de Wet milieubeheer (luchtkwaliteit) worden de effecten berekend volgens voorgeschreven methoden en vastgestelde emissiegetallen (kentallen). In deze kentallen zijn in algemene zin onregelmatigheden in het wegdek meegenomen.
74	199	**2.3.: planstudie Verbinding A8-A9 / referentienummer: 969948: de planstudie verbinding A8 - A9 houdt onvoldoende rekening met de toename trillingen te krommenie** het knooppunt N203/N246 en het tracé langs krommenie wordt verhoogd uitgevoerd. Deze hoogteligging is veel minder in staat trillingen te dempen dan grondgebonden tracés. Deze extra trillingdruk wordt niet duidelijk gemaakt in de voorliggende evaluaties. Dit dient wel te gebeuren. Krommenie Assendelft wordt eveneens zwaar belast door spoorwegtrilling. volgnes RIVM gegevns wordt dit terecht ervaren als een belasting van de gezondheid	Een verhoogde ligging van de weg leidt niet tot meer trillingen dan een weg op maaiveld. Een verhoogde weg is, in tegenstelling tot een weg op maaiveld, gefundeerd op de stevige diepere ondergrond.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
74	200	**2.4.: planstudie Verbinding A8-A9 / referentienummer: 969948: de planstudie verbinding A8 - A9 houdt onvoldoende rekening met de toename licht vervuiling veroorzaakt door het nul-plus alternatief.** Uit oogpunt van verkeersveiligheid zal het tracé door krommenie en zeker de bocht ter hoogte N203/N246 voorzien zijn van verlichting. Daarnaast zijn de stoplicht geregelde kruisingen A8/N246 en A9/N203 voorzien van verlichting. Uiteraard zullen de voertuigen in de nacht verlichting dragen. De hoogteligging van dit tracé geeft een versterkte licht emissie. Door hun verkeerstechnische eenvoud behoeven de twee alternatieven (golfbaan & heemskerk) veel minder tot geen verlichting in de nacht cq bij duisternis. Het nul-plus tracé vormt daarmee een belangrijke lichtvervuilingsbron. Bekend is dat lichtvervuiling schadelijk is voor mens en milieu. Deze lichtbelasting is niet meegenomen in de voorliggende studies, hetgeen wel had moeten geschieden. en vanwege deze lichtbelasting dient het nul-plus alternatief afgewezen te worden	Hinder door verlichting is in deze fase niet onderzocht. De mate van hinder afhankelijk van de uitvoeringswijze. Dit soort aspecten worden verder uitgewerkt na de keuze voor een voorkeursalternatief.
74	201	**2.5.: planstudie Verbinding A8-A9 / referentienummer: 969948: de planstudie verbinding A8 - A9 houdt onvoldoende rekening met de toename gevaarzetting hoogteligging krommenie tgv wind, ijzel & sneeuw belasting (klimatologische omstandigheden)** Het nul-plus tracé door krommenie zal worden uitgevoerd als een wegdek met "vrije onderdoorgang". over een groot deel van het tracé zal het wegdek rusten op peilers. het gevolg is dat de onderzijde aan de buitenlucht zal zijn blootgesteld en niet aan de grond. dit leidt tot een ander klimatologisch gedrag. Denk aan ijzel en sneeuw afzetting. deze verschillen worden niet geadresseerd in de evaluatie van de drie tracés. daarnaast is te constateren, dat de klimatologische omstandigheden veranderen. dit is evenmin meegenomen in de evaluatie.	In de vervolgfase van het project, na de besluitvorming over het voorkeursalternatief, worden deze aspecten verder uitgewerkt.
74	202	**2.6. planstudie Verbinding A8-A9 / referentienummer: 969948: de planstudie verbinding A8 - A9 houdt onvoldoende rekening met recente juridische uitspraken:** Recente juridische uitspraken geven aan dat de Nederlandse samenleving onvoldoende doet ter bestrijding van luchtvervuiling, zie 170907 Nederland moet van rechter meer doen tegen luchtvervuiling - 'Hoopvolle uitspraak', vindt Milieudefensie. Deze uitspraak is zeker ook van toepassing op de onderhavige voorstellen. In dit licht is het wenselijk dat het nul-plus tracé wordt afgewezen. *170907 Nederland moet van rechter meer doen tegen luchtvervuiling - 'Hoopvolle uitspraak', vindt Milieudefensie Alle overschrijdingen moeten 'op de kortst mogelijke termijn' verdwijnen De Nederlandse staat moet meer doen tegen luchtvervuiling. De rechter oordeelt dat er een luchtkwaliteitsplan moet worden opgesteld dat aan de regelgeving voldoet. 'Het plan moet maatregelen bevatten die ervoor zorgen dat alle overschrijdingen op de kortst mogelijke termijn zullen zijn verdwenen', aldus het oordeel van de rechtbank in Den Haag donderdag.* *Door: Charlotte Huisman Bart Dirks 7 september 2017, 11:20*	De uitspraak van de Rechter waar u naar verwijst, heeft betrekking op de overschrijdingen van de normen die landelijk zijn vastgesteld. Binnen het onderzoeksgebied worden deze vastgestelde normen niet overschreden bij de onderzochte alternatieven. Het definitieve voorkeursalternatief moet voldoen aan de geldende wet- en regelgeving.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
74	203	**3.1. planstudie Verbinding A8-A9 / referentienummer: 969948: de planstudie verbinding A8 - A9 houdt onvoldoende rekening met het dramatisch veel slechter milieu profiel van het integrale nul-plus trace** Ten opzichte van de twee alternatieven kent het nul plus tracé twee volledig stoplicht geregelde knooppunten (A9/N203 & A8/N246), één knooppunt waar één van de twee richtingen met stoplichten wordt geregeld, N203/N246) en een extra bocht. Door de stoplicht geregelde knooppunten en in mindere mate de bocht, is de milieubelasting van het nul-plus trace dramatisch veel hoger dan van de andere twee tracés. Immers ter hoogte van deze kruispunten moeten alle voertuigen hun snelheid terugbrengen en na passage weer verhogen. Daarnaast moet door deze stoplichten ca. 30 % van alle verkeer volledig stoppen, wachten en aansluitend tot de gebruikelijke snelheid versnellen. Het gevolg zijn extra brandstofverbruik en dus emissies (CO2, NOx, fijn stof etc) remstof, bandenslijtage stof etc. en geluid. Ik ben van mening dat de planstudie deze effecten gekwantificeerd in beeld kan brengen en ook in beeld moet brengen, daarnaast ben ik van mening, dat vanwege dit veelslechtere milieu profiel het nul-plus alternatief verworpen dient te worden en ten derde, het best beschikbare technieken uitgangspunt dient van toepassing verklaard te worden en op grond van dit principe dient het nul-plus alternatief verworpen te worden	De planMER fase in een project is bedoeld om een goede afweging te kunnen maken tussen de verschillende alternatieven. De effecten worden daarom op het schaalniveau van de alternatieven in beeld gebracht. In de m.e.r. voor de vervolgfase (Provinciaal Inpassingsplan) worden de effecten van het voorkeursalternatief in detail onderzocht. Daarbij wordt ook gekeken naar maatregelen om eventuele negatieve effecten te beperken. In de (verkeers)modellen is rekening gehouden met de aanwezigheid van verkeerslichten. Dit resulteert in lagere snelheid en lagere emissiekentallen.
74	204	**3.2. planstudie Verbinding A8-A9 / referentienummer: 969948: de planstudie verbinding A8 - A9 geeft een onjuiste financieel-economische afweging N204/N246 complete fly-over en knooppunten A8/N246 en A9/N203 ongelijkvloers:** Gesteld wordt dat het nul-plus trace beduidend goedkoper is dan de twee alternatieven. Dit is onjuist. Gezien de te verwachte toename van de verkeersdrukte zal men in dit tracé dienen mee te nemen, dat het knooppunt N203-N246 op korte termijn in beide richtingen voorzien zal moeten worden van een "fly-over" en niet in slechts één richting. Ten onrechte laat men de kosten van deze fly-over weg. Daarnaast is te overwegen, dat bij toenemende verkeersdruk de stoplicht geregelde kruisingen A8/N246 en A9/N203 vervangen zullen moeten worden door ongelijkvloerse oplossingen Men dient de kosten te bepalen op de volledig ontwikkelde eindsituatie: een complete fly-over ter hoogte van het knooppunt N203-N246 en ongelijkvloerse kruisingen ter hoogte van de knooppunten A8/N246 en A9/N203	De verkeersprognoses voor het jaar 2030 geven geen aanleiding voor fly-over in twee richtingen. De kosten zijn dan ook niet betrokken in de raming.
74	205	**3.3. planstudie Verbinding A8-A9 / referentienummer: 969948: de planstudie verbinding A8 - A9 geeft een onjuiste financieel-economische afweging: opbrengst afwaardering N204 en N246** Indien voor het heemskerk of het Golfbaan alternatief wordt gekozen dan kunnen de N204 en N246 worden afgewaardeerd tot enkel baan wegen. En de zodoende vrijkomende gronden in Wormerveer (N246) en krommenie (N204) kunnen voor woningbouw beschikbaar gesteld worden. de onderhavige planstudie brengt deze mogelijkheden niet in beeld en laat de consequenties ten onrechte buiten beschouwing	In de MKBA zijn alle kostenvoor de realisatie van het voornemen meegenomen. Hieronder vallen ook de kosten van de herinrichting van de N203 in Krommenie. Het herontwikkelen van eventuele vrijgekomen gronden is geen doelstelling van het project en daarom ook niet meegenomen.
74	206	**3.4. planstudie Verbinding A8-A9 / referentienummer: 969948: de planstudie verbinding A8 - A9 geeft een éénzijdige benadering wereld erfgoed waardering Fort Amsterdam.** Gesteld wordt dat het heemskerk en/of Golfbaan tracé het werelderfgoed Fort Amsterdam zal beschadigen. Nog afgezien of dat werkelijk onvermijdelijk is, wordt niet meegenomen, dat door deze tracé's de N203 doorsnijding van het fort Amsterdam te krommenie, ter hoogte van de Krokodil, ongedaan gemaakt kan worden en zodoende ten minste gecompenseerd kan worden.	Fort aan den Ham is aangelegd om de toegang naar Amsterdam over de weg, die wij nu de N203 noemen, te verdedigen. Er is dus geen aanleiding om de N203 en de bestaande spoorverbinding te verwijderen.
75	207	Deze zienswijze is grotendeels gelijk aan de zienswijze van id nr. 52.	Voor de beantwoording zie de zienswijze van id nr. 52.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
75	213	Mocht echter mijn bovenstaande verzoek tot niet-uitvoering van de geplande weg tot in laatste instantie niet gehonoreerd kunnen worden dan dien ik in laatste instantie twee voorstellen in ter wijziging in het thans voorliggende tracé: 1. In ad.3 is al genoemd de sterk toenemende verkeersdrukte en de te verwachten “flessenhals”- situatie rond de Parkrijklaan i.c.m. aan- en afvoerwegen voor nieuwe op- en afritten afslag Saendelft. Mijn voorstel is om twee op- en afritten aan te leggen, één ter hoogte van Saendelft-Oost (na natura2000 gebied en vóór de Dorpsstraat), en de ander in het verlengde van de Zwarte Ring voor Saendelft-West en Kreekrijk). Naar mijn idee wordt zo een veel betere doorstroming bereikt.	In de NRD is vastgesteld welke alternatieven en varianten er onderzocht worden. Er worden geen nieuwe varianten meer onderzocht. Wanneer gekozen wordt voor het Heemskerk- of het Golfbaanalternatief komt er een nieuwe aansluiting ter hoogte van Saendelft. Een nieuwe aansluiting heeft logischerwijs tot gevolg dat de verkeersstromen in de omgeving veranderen. In deze fase van het project is gekeken of deze veranderde verkeersstromen tot (file)problemen leiden die niet met maatregelen opgelost kunnen worden. Verdere detailuitwerking, zoals de gevolgen op de Parkrijklaan, worden meegenomen in de vervolgfase wanneer voor één van deze alternatieven is gekozen. Daarnaast is zorgvuldig gekeken naar de locatie van de nieuwe aansluiting. Ten oosten van de Dorpsstraat is geen ruimte voor een aansluiting.
75	214	2. Mocht bovenstaande voorstel niet realiseerbaar zijn en de thans geplande op/afrit lokatie voor Saendelft zo blijven, dan zou mijn voorstel vanuit landschappelijk oogpunt zijn om de snelweg te ondertunnelen op dat punt en thans geplande viaduct (5,5 tot 6 meter hoog !!!) te cancellen. Bij een ondertunnelde snelweg kunnen de op- en afritten op maaiveldniveau aangelegd worden.	Er is gekeken naar de mogelijkheden om de verbinding over een langere afstand lager aan te leggen. Echter, vanwege de waterlopen (Kaaik) en in- en uitvoegers die niet in een tunnel mogen eindigen, is het niet mogelijk om de aansluiting Saendelft te verlagen.
76	215	Wij zijn erop tegen om bovenstaande verbinding te realiseren , als Broekpolder bewoners heeft deze verbinding geen meerwaarde voor ons , echter alleen maar negatieve gevolgen , zoals nog meer geluidsoverlast (wat nu bij een Oostenwind) al een onrustige nachtrust met zich mee brengt . Verder de daarbij behorende fijnstof uitstoot , waar wij nu al genoeg van hebben in de huidige situatie , mede door de nadelen van de aanvliegroute van Schiphol (tevens geluidsoverlast) en de industrie in de omgeving Tata steel. Al met al zijn wij al van genoeg ellende voorzien , wat het woon leefgenot deels bederft , en moet je de problemen van Krommenie / eo , NIET naar de naast gelegen buur gemeente verschuiven. Wij hopen dan ook dat de bestaande wegen als de N203 en de Communicatieweg worden opgewaardeerd , zoadat deze meer capaciteit krijgen ,hierin is genoeg te doen !	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Van verplaatsing van het probleem is geen sprake. De effecten van de alternatieven zijn in het totaal over het studiegebied bezien. Positieve en negatieve effecten op verschillende plaatsen worden hierin gewogen. Daar waar bijzondere effecten optreden is dit in de m.e.r. benoemd. Het voorkeursalternatief wordt nader onderzocht en getoetst aan de geldende wet- en regelgeving, waaronder normen voor geluid en luchtkwaliteit. In de besluitvorming rondom het voorkeursalternatief zijn de verschillende belangen zorgvuldig afgewogen.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
77	216	De vereniging “Open Polders Assendelft” te Assendelft, kortweg OPA vind de verbindingsweg tussen de Rijkswegen A8 en de A9 door de Assendelver polders geen goed idee. De polders hebben nu een recreatief en open karakter en zorgen voor een uitloop van het stedelijke gebied naar een open landschap. Een weg door deze polders tast dit karakter ernstig aan en gaat ten koste van de leefbaarheid in het gebied. Wij zien de voorgestelde drie varianten niet zitten om de volgende redenen: 1. De verbinding die voorgesteld wordt voor de twee varianten 3 en 5 tussen de 2 rijkswegen A8 en A9 wordt aangelegd door de open polders, althans wat er na de aanleg van Saendelft west en de Omzoom nog over is. Dit is een aantasting van het groene hart tussen Zaanstad en Kennemerland, die oorspronkelijke bedoeld is, volgens het project “Tussen IJ & Z” uit 2010, als “Recreatiegebied” voor de wijken Saendelft en Broekpolder. Tevens zou volgens dit project 4 gebieden, De Kil, De Buitenlanden, Het Agtenpark en De Omzoom ontwikkeld worden als “Recreatiegebieden. Verder gaat de weg door de polder van Assendelft ten koste van natuurgebied, vooral weidevogelgebied en is er sprake van toename van verstoring door geluid en licht. Ook hebben de varianten 3 en 5 veel effect op de natuurwaarden; op bodem en water; op de Stelling van Amsterdam; cultuurhistorische en archeologische waarden (De Kil) en op ruimtegebruik (programma IJ & Z.).	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
77	217	2. Nut en noodzaak wordt door de Provincie onderbouwd door toename van het autoverkeer. Door de Overheid (Rijk) wordt ingezet op het ontmoedigen van het autoverkeer. Bij de ontwikkeling van Saendelft is men uitgegaan, dat er snel openbaar verkeer (spoor) aangelegd zou worden.	Het bepalen van de juiste oplossingsrichting gebeurt aan de hand van de Ladder van Verdaas. Daarbij wordt eerst gekeken naar andere oplossingen dan infrastructuur. Uit deze verkenning is gebleken dat het oplossend vermogen van alternatieve oplossingen, zoals het openbaar vervoer, onvoldoende is om de problematiek op te lossen.
77	218	3. De verbinding variant 5 die voorgesteld wordt lost de problemen niet op, omdat er bij Heemskerk een probleem ontstaat, hier worden verkeerslichten geplaatst om toegang tot de doortrekking te krijgen. Het gevolg is dat op de A9 een verkeersopstopping komt. Als men dan al op de verbindingsweg zit rijdt men in de fuik bij Koog aan de Zaan met de brug over de Zaan. Verderop komt men als invoegend verkeer terecht op de A7 als die de komende jaren als hoofdweg naar de Coentunnels wordt aangelegd.	Een aansluiting is zo ontworpen dat deze de doorstroming niet verstoort. In de planMER is rekening gehouden met drukte op de bestaande A8, waaronder de Coenbrug. Mede op basis van deze gegevens zijn de berekeningen gemaakt en de conclusies getrokken. In een apart project van het Rijk, de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn, wordt gestudeerd aan de A8 en worden effecten in beeld gebracht. Wanneer er maatregelen noodzakelijk zijn, wordt dit opgepakt.
77	219	4. Halverwege de weg komt een afslag naar Saendelft west. Deze afslag is niet noodzakelijk, omdat de huidige rotonde bij de Nauwenaarse vaart voldoet. Indien de afslag er wel komt zal het vrachtverkeer door Saendelft West richting Forbo gaan, dit lijkt ons niet wenselijk. Tevens zal het verkeer op de doortrekking door het invoegende verkeer veel last ondervinden. In de spitsuren zal er op de op- en afritten files gaan ontstaan met hinder voor het doorgaande verkeer op de verbindingsweg.	Wanneer gekozen is voor het Heemskerk- of het Golfbaanalternatief komt er een nieuwe aansluiting ter hoogte van Saendelft. Een nieuwe aansluiting heeft logischerwijs tot gevolg dat de verkeersstromen in de omgeving veranderen. In deze fase van het project is gekeken of deze veranderde verkeersstromen tot (file)problemen leiden die niet met maatregelen opgelost kunnen worden. Verdere detailuitwerking, zoals de gevolgen op de Parkrijklaan, worden meegenomen in de vervolgfase. Een aansluiting is zo ontworpen dat deze de doorstroming niet verstoort. De huidige rotonde bij de Nauernasche Vaart kan in het geval van het Heemskerk- of Golfbaanalternatief niet blijven bestaan.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
77	220	5. De verbinding die voorgesteld wordt zal gedeeltelijk bovengronds en gedeeltelijk ondergronds gaan. Voor het milieu zal dit grote gevolgen hebben met betrekking tot fijnstof, lichtvervuiling, geluidsoverlast en horizonvervuiling.(Nota bene naast een woonwijk en sportterrein “De Omzoom” en het daaraan gekoppeld recreatiegebied!). Om het geluid te dempen zal waarschijnlijk besloten worden geluidsschermen te plaatsen, zoals ook is gebeurd bij de A1 in de polder van Muiden/Weesp. Het is een afschuwelijk gezicht.	Bij het ontwerp is rekening gehouden met de openheid van het landschap. In de volgende fase wordt dit verder uitgewerkt.
77	221	6. De weg loopt dwars door de Stelling van Amsterdam, dit is volgens ons niet toegestaan omdat deze als Werelderfgoed op de lijst van Unesco staat.	Bij de inpassing van het ontwerp van het definitieve voorkeursalternatief wordt gekeken hoe de universele waarde van de Stelling van Amsterdam behouden en, waar mogelijk, versterkt kan worden. Uitgangspunt daarbij is dat de provincie zowel een verbeterde verbinding wil hebben alsook behoud van het werelderfgoed.
77	222	7. De weg loopt onder de Dorpsstraat door met een korte tunnel of een langere tunnel. Hierdoor zal de Dorpsstraat verhoogd moeten worden en wordt het historisch lint als Dorpsstraat aangetast en dat wil OPA niet. In de rapporten van de Provincie staat dat de “Leefbaarheid” in Assendelft zal verbeteren. OPA is het daar beslist niet mee eens, omdat een tunnel met open einden veel geluidsoverlast zal geven. Tevens zal uit de tunnel veel stikstof opstijgen. Als er een nieuwe weg aangelegd wordt en dus de verkeersstroom in Assendelft groter wordt zal de hoeveelheid fijnstof in Assendelft toenemen.	De nieuwe verbinding gaat onder de Dorpsstraat door. Verhogen van de Dorpsstraat is niet aan de orde. De effecten op de leefbaarheid (geluid en luchtkwaliteit) zijn in de planMER inzichtelijk gemaakt. Op dit moment is sprake van sluipverkeer tussen de A9 en A8 via de Communicatieweg en Dorpsstraat. Het Heemskerk- en Golfbaanalternatief nemen de druk van deze wegen weg.
77	223	8. OPA is bang voor verzakking van de oude huizen aan de Dorpsstraat in Assendelft rondom de tunnelbak onder de Dorpsstraat. Vooral tijdens de aanleg van de tunnelbak zal het grondwater dalen, waardoor de houten palen onder de woningen droog komen te staan, met gevolg dat de koppen van de palen verrotten en de huizen verzakken, met alle gevolgen voor de bewoners.	In de vervolgfase van het project, na de besluitvorming over het voorkeursalternatief, worden deze aspecten verder uitgewerkt.
77	224	9. De gemeente Zaanstad heeft in al haar wijsheid enige jaren geleden besloten om drie sportvereniging onder andere een atletiekclub uit Krommenie over te plaatsen naar sportpark “De Omzoom”. Zij zijn er waarschijnlijk van uit gegaan, dat de snelweg er nooit zal komen. Nu komt de snelweg bij variant 3 en 5 vlak langs het sportpark en tevens een klaverblad als afslag naar Assendelft (Saendelft). Wat zal het resultaat zijn voor de gezondheid van de sporters op “De Omzoom” met geluidsoverlast en uitstoot van stikstof van langsrijdende vrachtwagens.	Bij het onderzoek naar de lucht- en geluidsbelasting is gekeken naar gevoelige bestemmingen conform de wettelijke voorschriften. De door u genoemde locatie is geen gevoelige bestemming en daardoor niet meegenomen in het onderzoek.
77	225	10. Het uitgangspunt van de provincie om de A8-A9 te verbinden door de polder is/was om de leefbaarheid van Krommenie/Assendelft te verbeteren en de doorstroming van het verkeer te optimaliseren. Het verkeer gaat elders vastlopen (brug over de Zaan). Tevens zal het probleem van leefbaarheid worden verplaatst bij de variant 3 naar Broekpolder, Saendelft West, Zaandijk/Coenbrug, Kogerveld in Zaandam. Als Krommenie ontlast dient te worden is een weg dwars door de polders niet nodig, maar zullen andere maatregelen gezocht moeten worden.	In de planMER is rekening gehouden met drukte op de bestaande A8, waaronder de Coenbrug. Mede op basis van deze gegevens zijn de berekeningen gemaakt en de conclusies getrokken. In een apart project van het Rijk, de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn, wordt gestudeerd aan de A8 en worden effecten in beeld gebracht. Wanneer er maatregelen noodzakelijk zijn, wordt dit opgepakt. Van verplaatsing van het probleem is geen sprake. De effecten van de alternatieven zijn in het totaal over het studiegebied bezien. Positieve en negatieve effecten op verschillende plaatsen worden hierin gewogen. Daar waar bijzondere effecten optreden is dit in de m.e.r. benoemd. Het voorkeursalternatief wordt nader onderzocht en getoetst aan de geldende wet- en regelgeving, waaronder normen voor geluid en luchtkwaliteit.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
77	226	11. Een nieuwe weg zorgt voor aanzienlijke kosten, honderden miljoenen gaat het kosten. Als nu aangetoond is, dat de weg nauwelijks tijdwinst oplevert en het een kwestie van verplaatsen van (fijnstof) overlast is, dan is zo'n besteding van publieke middelen niet verantwoord. We kunnen beter investeren in andere middelen van vervoer? Meer spoor of doortrekking van Metrolijnen en aanleg van snelle busverbindingen.	Uit de MKBA blijkt dat in alle alternatieven sprake is van reistijdbaten. Deze zijn in het Heemskerk- en het Golfbaanalternatief aanzienlijk groter dan bij het Nul-plusalternatief. De reistijdwinst per voertuig lijkt niet groot, maar wanneer over een korte afstand voor grote hoeveelheden voertuigen deze reistijdwinst wordt behaald, levert dat aanzienlijke baten op. Daarnaast is er de doelstelling om de leefbaarheid in Krommenie en Assendelft te verbeteren. Het bepalen van de juiste oplossingsrichting gebeurt aan de hand van de Ladder van Verdaas. Daarbij wordt eerst gekeken naar andere oplossingen dan infrastructuur. Uit deze verkenning is gebleken dat het oplossend vermogen van alternatieve oplossingen, zoals het openbaar vervoer, onvoldoende is om de problematiek op te lossen.
77	227	Alternatieven: Aanpassingen huidige verbindingen: 1. Er ligt al een provinciale weg in Krommenie.(N203) Met een aantal aanpassingen (tunnel onder Vlietsend en fly-over bij Forbo (aansluiting N203 op N246) kan daar de doorstroming worden verbeterd. Hierbij zijn de kosten veel en veel minder!	De ondertunneling van de weg in het Nul-plusalternatief is onderzocht. Uit dat onderzoek kwam naar voren dat ondertunneling niet haalbaar is vanwege de fysieke beperkingen (bestaande Jan Brassertunnel en de beweegbare brug ter hoogte van de Nauernasche Vaart) en de hoge kosten van een tunnelvariant.
77	228	2. De weg (N246) langs het Noordzeekanaal kan verbreed worden tot 2 maal 2 wegen. Tevens kan met een aanpassing van de Den Uijlbrug in Zaandam ook tot verbetering van het verkeer uit westelijke richting leiden. Deze weg kan ook nog worden aangepast tot rijksweg. De Stuurgroep heeft geen onderzoek gedaan en zegt dat er te weinig verkeersaanbod is. Het is juist de weg die door vrachtverkeer tussen Zaandam en Beverwijk wordt gebruikt. Tevens is het nu een tweebaans weg, die erg gevaarlijk is. Ook is er in Beverwijk nog geen aansluiting op de A9, dat zou wel kunnen. Er is grond genoeg bij de ingang van de Wijkertunnel.	In een eerder stadium zijn andere varianten en oplossingen meegenomen in de verkenningen. Hieruit is gebleken dat deze oplossingen niet de problemen wegnemen.
77	229	3. Verder heeft OPA in de keukentafel gesprekken aangekaard om de weg N246 richting Alkmaar (langs Marken Binnen) te verbreden tot een vierbaans weg. Het verkeer vanaf Alkmaar en Heerhugowaard neemt nu al veelal deze aansluiting richting Amsterdam. Ook kan de N244 richting Purmerend bij een verbreding een fors deel van het verkeer van Amsterdam naar Alkmaar en viceversa opnemen!	Zie het antwoord hierboven.
77	230	Ontwikkelingen: Het verkeer is door de crisis al afgenomen. Misschien over 20 jaar meer openbaar vervoer richting Amsterdam? Investeer in openbaar vervoer richting de stad en niet in extra asfalt!	Het bepalen van de juiste oplossingsrichting gebeurt aan de hand van de Ladder van Verdaas. Daarbij wordt eerst gekeken naar andere oplossingen dan infrastructuur. Uit deze verkenning is gebleken dat het oplossend vermogen van alternatieve oplossingen, zoals het openbaar vervoer, onvoldoende is om de problematiek op te lossen.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
77	231	Verbinding in Krommenie via een tunnel: Voorbeelden van tunnels zijn er inmiddels genoeg in Nederland. Een goed voorbeeld is de tunnel bij Leidschendam en Wassenaar. Ook daar is deze tunnel aangelegd om het prachtige groen van Wassenaar te besparen. Toevallig woont hier ook nog een Koning en Koningin. Helaas wonen ze niet in Assendelft. Wel denken wij dat wij de inwoners van Assendelft nu eens als prinsen en prinsessen moeten gaan behandelen en de vernietiging van de polder Assendelft nu eindelijk stoppen. Op deze tunnelbuis kun je bovendien woonruimte creëren of een weg plaatsen voor het lokale verkeer. Wij vertrouwen erop binnen de gestelde termijn antwoord van u te mogen ontvangen. Maar voor alle zekerheid zullen wij een email met een kopie van deze brief sturen.	De ondertunneling van de weg in het Nul-plusalternatief is onderzocht. Uit dat onderzoek kwam naar voren dat ondertunneling niet haalbaar is vanwege de fysieke beperkingen (bestaande Jan Brassertunnel en de beweegbare brug ter hoogte van de Nauernasche Vaart) en de hoge kosten van een tunnelvariant.
78	232	Wist u dat..... bij de keuze voor de Golfbaanalternatief de A9 tot aan de aansluiting met de A22 uitgebreid wordt tot 10 rijstroken?!! Een groot gedeelte van Beverwijkse & Heemskerkse deel van Broekpolder gaat, als gevolg van de golfbaanvariant een enorme toename van de hoeveelheid verkeer een grote toename van geluidoverlast krijgen (dit zal leiden hoogstwaarschijnlijk tot meer dan een verdubbeling van het geluid) waarbij de geldende geluidsnormen kunnen worden overschreden. Extra rijstroken en Ter plaatse van Uitgeest, bij de Meldijk zullen huizen moeten worden afgebroken. Het probleem van de leefbaarheid mag niet verplaatst worden naar de wijk Broekpolder Heemskerk. Wij krijgen te maken met enorme toename van geluid en fijnstof. Het mag toch niet zo zijn dat deze plannen alleen lijken te zijn geschreven op doorstroming en amper rekening lijken te houden met leefbaarheid. Het kan niet zo zijn dat we voor mogelijk zelfs €500 miljoen een snelweg aanleggen die voor veel extra verkeersoverlast zal zorgen in mijn directe woon omgeving, bovendien het open landschap van de Stelling zal vernietigen en amper bij zal dragen aan de verbetering van de leefbaarheid in Krommenie en Assendelft. Ik ben daarom pertinent tegen de golfbaan variant en enige andere variant die voor vele malen meer overlast zal zorgen in de directe woonomgeving en slechts zeer weinig zal bijdragen in het verminderen van de verkeersoverlast	We hebben kennis genomen van uw reactie. Van verplaatsing van het probleem is geen sprake. De effecten van de alternatieven zijn in het totaal over het studiegebied bezien. Positieve en negatieve effecten op verschillende plaatsen worden hierin gewogen. Daar waar bijzondere effecten optreden is dit in de m.e.r. benoemd. Het voorkeursalternatief wordt nader onderzocht en getoetst aan de geldende wet- en regelgeving, waaronder normen voor geluid en luchtkwaliteit.
79	233	Uit de stukken omtrent de opbrengsten en kosten van de 3 na keuze van de beleidsmakers overgebleven varianten (Nul plus variant, Heemskerkvariant en de Golfbaanvariant) komt nergens naar voren dat een dergelijke investering voor betrokkenen een substantieel voordeel oplevert. Het betreft hier zonder uitzondering varianten die oplossingen geven die niet robuust dan wel tijdbestendig zijn. Duidelijk is dat een ‘snellere’ verbinding tussen A8 en A9 in de ochtenduren de A8 al voor de Zaanbrug doet vastlopen en in de middag een vlotte doorgang op de A9 zal belemmeren. Uit de stukken blijkt dat er nauwelijks tijdwinst de boeken valt. Om nu 300 tot 500mln Euro te gaan investeren in niet substantiële oplossingen lijkt me vallen in de categorie ‘onzorgvuldig omgaan met belastinggeld’. Zowel verkeerstechnisch als ook met het oog op het milieu schieten de genoemde varianten qua te realiseren doelstelling tekort.	Uit de MKBA blijkt dat in alle alternatieven sprake is van reistijdbaten. Deze zijn in het Heemskerk- en het Golfbaanalternatief aanzienlijk groter dan bij het Nul-plusalternatief. De reistijdwinst per voertuig lijkt niet groot, maar wanneer over een korte afstand voor grote hoeveelheden voertuigen deze reistijdwinst wordt behaald, levert dat aanzienlijke baten op. Daarnaast is er de doelstelling om de leefbaarheid in Krommenie en Assendelft te verbeteren. In de planMER is rekening gehouden met drukte op de bestaande A8, waaronder de Coenbrug. Mede op basis van deze gegevens zijn de berekeningen gemaakt en de conclusies getrokken. In een apart project van het Rijk, de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn, wordt gestudeerd aan de A8 en worden effecten in beeld gebracht. Wanneer er maatregelen noodzakelijk zijn, wordt dit opgepakt.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
79	234	Een alternatief zou zijn om bij Busch en Dam een spade in de grond te steken en dan ter hoogte van de huidige oprit A8 weer boven de grond te komen. Alhoewel dit verkeerstechnisch geen oplossing is geeft het wel rust voor de omwonenden. Kost wel wat maar het project A9 bij Badhoevedorp was ook niet gratis. Is deze regio minder waard?	Een tunnel over deze lengte is zeer kostbaar. Het voordeel voor de bereikbaarheid en leefbaarheid weegt niet op tegen de kosten.
80	235	Ik ben voor het Golfbaanalternatief, welke oranje gekleurd is. Gewoon no nonsense, recht toe recht aan doortrekken die baan ! Scheelt omrijden en tussendoor routes PLUS geld voor onzin omweg via Heemskerk.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
81	236	Aangezien wij in Broekpolder wonen, zijn wij tegen het Golfbaanalternatief. Dit geeft voor alle bewoners in Broekpolder toenemende geluidsoverlast, luchtverontreiniging en het recreatiegebied wordt ernstig aangetast. Onze voorkeur gaat uit naar het Heemskerkalternatief	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. In de besluitvorming rondom het voorkeursalternatief zijn de verschillende belangen zorgvuldig afgewogen.
82	237	Misschien is het dom, maar ik wil helemaal geen weg. Er zijn al genoeg wegen. Ik zie liever minder auto's en wat dacht je van meer bomen? Omdat er toch wel een weg komt wil ik zeggen plant dan ook wat (lees: VEEL) bomen ernaast. Zie het plan voor enige toelichting.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
83	238	Golfbaanvariant lijkt mij de beste oplossing. Met goede geluidschermen kom je een heel eind. Golfbaan is al jaren op de hoogte dat dit plan op tafel ligt.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
83	239	Alternatief voor de golfbaan is Spaarnwoude.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
84	240	De golfbaanvariant is onacceptabel, de Broekpolder wordt dan de dupe van de verkeersproblematiek die er in de gemeente Zaanstreek is.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. In de besluitvorming rondom het voorkeursalternatief zijn de verschillende belangen zorgvuldig afgewogen.
85	241	Deze zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 52.	Voor de beantwoording zie de zienswijze van id nr. 52.
86	247	Nul plus variant - enige optie! De basis voor deze weg ligt er al. Er hoeven geen grote nieuwe wegen door groen gebied te worden aangelegd. Asfalt en bebouwing neemt nu al meer ruimte in op dit relatief kleine (dorps) oppervlak dan wenselijk is. Er lijken alleen maar eilandjes (van minimaal groen en overvloed van) huizen omsloten door wegen te ontstaan.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
87	248	De bedoeling van een hele (plan)MER procedure is; en ik citeer de Rijksoverheid: *“Het voorkomen van aantasting van het milieu is van groot maatschappelijk belang. Het is daarom zaak om het milieubelang volwaardig in de besluitvorming te betrekken”* Het besluit wat voor ligt is het komen tot een voorkeursalternatief. De alternatieven hebben verschillende milieukundige effecten op de omgeving. Indien men een zorgvuldig besluit wil nemen, zullen alle relevante effecten dus bekent moeten zijn, ook bij burgers. Nu, dit ontbreekt in de PlanMer. Je kunt geen zorgvuldig besluit nemen, want er zijn grote gaten in kennis, die zeer relevant zijn. Diverse Wetten zijn van toepassing op de hele PlanMER, waaronder de Wet milieubeheer en de Wet Geluidshinder. Deze wetten zijn bedoelt om de burger te beschermen. Ik krijg de indruk dat de hele lopende planologie verwoord in de PlanMER procedure i.p.v. de burger beschermd, de burger extra milieu-belast. Daarnaast vind ik dat de wettelijke procedures met voeten wordt getreden door de Provincie Noord-Holland. Ook vind ik dat er met ‘twee maten’ wordt gemeten als het gaat om de afbakening van het zg studie gebied en plangebied. Het lijkt erop of ongewenste items zijn weggelaten, en zo zaken rooskleuriger te laten zijn, dan werkelijk. Dit druist ook in tegen goede ruimtelijke ordening zoals uiteengezet in de WrO. Daar staat nl in (bron Infomill): **Luchtkwaliteit en een goede ruimtelijke ordening** *Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening moet het wenselijk zijn om een project op een bepaalde locatie te realiseren. Het gezondheidsaspect is één van de belangen, die bij de ruimtelijke afwegingen een rol speelt. Dus ook de mate van blootstelling aan luchtverontreiniging is relevant.* *Ook als aan grenswaarden wordt voldaan, kunnen er gezondheidseffecten zijn. De gevoeligheid van bepaalde groepen mensen voor luchtverontreiniging (bijvoorbeeld kinderen, ouderen en zieken) kan worden meegewogen in het (planologische) besluit. De GGD kan advies geven bij de beoordeling van de gezondheidskundige effecten van een project.* **Toelichting Wm over goede ruimtelijke ordening** De memorie van toelichting bij het wetsvoorstel luchtkwaliteitseisen dat titel 5.2 Wm (luchtkwaliteitseisen) in de Wm introduceert, gaat expliciet in op de relatie tussen een goede ruimtelijke ordening en luchtkwaliteit: *"Bestuursorganen zijn ook verantwoordelijk voor een goede ruimtelijke ordening, een beginsel dat in deze context vooral betrekking heeft op het aspect blootstelling: ook als een project zelf niet of nauwelijks bijdraagt aan de luchtverontreiniging, kan het uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening toch onaanvaardbaar zijn om dat project te realiseren op een bepaalde locatie waar de luchtkwaliteit slecht is, bijv. in de nabijheid van een (snel)weg. Of daarvan sprake is, is afhankelijk van de omstandigheden van het geval. Aspecten als de te realiseren functie, maar ook de beschikbaarheid van een alternatieve locatie voor dat project kunnen daarbij een rol spelen."* De nota van toelichting bij het Besluit NIBM (Provincie NH) gaat verder door op het uitgangspunt van een goede ruimtelijke ordening:(...)	De planMER fase in een project is bedoeld om een goede afweging te kunnen maken tussen de verschillende alternatieven. De effecten worden daarom op het schaalniveau van de alternatieven in beeld gebracht. In de m.e.r. voor de vervolgfase (Provinciaal Inpassingsplan) worden de effecten van het voorkeursalternatief in detail onderzocht. Daarbij wordt ook gekeken naar maatregelen om eventuele negatieve effecten te beperken. De onafhankelijke Commissie voor de m.e.r. heeft in haar advies aangegeven dat het onderzoek kwalitatief op orde is en dat het milieubelang voldoende is meegenomen om een voorkeursbesluit te nemen.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
87	248(2)	(...) “Bij het bepalen van wat “niet in betekenende mate is” gaat het uitsluitend om de toename van de concentraties en niet om de blootstelling. Dat laatste aspect wordt, zoals hiervoor aangegeven, betrokken bij de ruimtelijke afweging in het kader van onder andere de keuze van locaties voor projecten (goede ruimtelijke ordening).” Bij de beoordeling aan de hand van het vereiste van een goede ruimtelijke ordening - zeker ingeval van kwetsbare functies als scholen en woningbouw - gaat het vooral om de mate van blootstelling van toekomstige gebruikers van de projectlocatie in kwestie of van de omgeving daarvan, zoals bewoners. Een toetsing aan de grenswaarden is hierbij niet aan de orde. Luchtkwaliteit is daarbij wél onderdeel van een bredere afweging, die in bezwaar en beroep kan worden getoetst.” Kunt u mij motiveren hoe de bedoeling van de wetgever (goede ruimtelijke ordening) zich verhoudt tot het te nemen besluit en hoe dit tot uitdrukking komt in de PlanMER?	Zie het antwoord hierboven.
87	249	Gesteld wordt door de Provincie NH dat: *‘het halen van de grenswaarden voor bijvoorbeeld fijn stof vanuit gezondheidsoogpunt niet het einddoel is; elke microgram fijn stof minder kent hetzelfde gezondheidseffect, dus ook als de grenswaarden al ruimschoots zijn gehaald. Het blijvend verbeteren van de luchtkwaliteit is dus de uitdaging’. De doelstelling is dan ook het verder verbeteren van de luchtkwaliteit in Noord-Holland, gericht op het creëren van een gezonde(re) leefomgeving voor haar inwoners.* Vind u derhalve dat er sprake is van Goede ruimte ordening binnen de lopende procedure gelet op deze stelling? Zo ja, waarom?	Een toename van verkeer leidt in de directe omgeving van de weg tot een toename van luchtverontreiniging. Dat neemt niet weg dat de plekken met een huidige (hoge) concentratie luchtverontreiniging ontlast worden door de aanleg van een nieuwe verbinding wanneer gekozen wordt voor het Heemskerk- of Golfbaanalternatief. In de vervolgfase bij het opstellen van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) wordt ook verantwoording afgelegd over het aspect 'goede ruimtelijke ordening'.
87	250	Notitie Reikwijdte en Detailniveau (PR NH, nov 2014), wordt heel duidelijk aangegeven welk gebied in acht dient geworden genomen, als het gaat om de verwachten effecten (zie afbeelding 1 onderaan) In de PlanMER rapport Verbinding A8-A9 (juni 2017) wordt alleen een onderzoekstudiegebied gepresenteerd (zie afbeelding 2 onderaan): Kunt u mij aangeven wat de verschillen zijn tussen Studiegebied, Onderzoeksgebied en Plangebied?	In de onderzoeken wordt onderscheid gemaakt in een plan- en een studiegebied (of onderzoeksgebied). Het plangebied is het gebied waar fysiek maatregelen worden getroffen in één of meer alternatieven. Dit betreft bijvoorbeeld de nieuwe verbinding, de N203 en de aansluiting op de A8 en A9. Het studiegebied kan per aspect verschillen. Het studiegebied is het gebied waar (relevante) effecten optreden. Mede naar aanleiding van het advies van de Commissie voor de m.e.r. en de bevindingen uit fase 1 van de planMER is dit gebied op onderdelen aangepast in fase 2. Bij de onderzoeken luchtkwaliteit en geluid bestaan de studiegebieden uit een primair onderzoeksgebied (gedetailleerder van opzet teneinde de invloeden in de directe omgeving van de planingreep in beeld te brengen) en een secundair onderzoeksgebied (grover van opzet om de invloeden op grote afstand van de planingreep in beeld te brengen).
87	251	Kunt u motiveren waarom, de Zaanse woonwijken die gelegen zijn langs de huidige A8 (Oud Koog, Westerkoog, Rooswijk(grootste deel), Kogerveld, ’t Kalf ed) en recreatieterrein de Jagersplas niet worden genoemd en onderzocht zijn in het (onderzoeks)/studiegebied?	De genoemde wijken/gebieden, of delen daarvan, zijn een onderdeel van het secundaire onderzoeksgebied en als zodanig bij het onderzoek betrokken. Zie ook de toelichting op de vorige vraag.
87	252	In aansluiting op bovenstaande. Waarom vallen de Natura 2000 gebieden als Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske , zoals beschreven in het Achtergrondrapport natuur Planstudierapport Verbinding A8-A9 kennelijk wel binnen het studie/onderzoeksgebied, en de genoemde wijken ed niet?	Een studiegebied kan per effect verschillen. Voor depositie treden in Natura 2000 gebied op grotere afstand mogelijk relevante effecten op, voor andere aspecten niet.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
87	253	Waarom word er een reistijd berekent voor een traject tot aan Amersfoort? Kennelijk valt dit eveneens binnen het studie/onderzoeks gebied en de genoemde wijken ed niet	De trajecten zijn op basis van de doelstellingen van de Vervoerregio Amsterdam onderzocht. Dit is reeds kenbaar gemaakt in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau, voorafgaand aan het opstellen van het m.e.r.
87	254	Kunt U procedureel uitleggen, waarom in Notitie Reikwijdte en Detailniveau (PR NH, nov 2014) een deel van de genoemde wijken wel wordt aangemerkt, maar de in de PlanMer, niet meer zijn opgenomen?	In de eerste fase van de planMER zijn alle aspecten onderzocht conform de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Op basis van de resultaten en een eerste tussentijds advies van de Commissie voor de m.e.r. is besloten het onderzoeksgebied te herzien.
87	255	Vind u dat de MER commissie een gewogen oordeel heeft gegeven?	De Commissie voor de m.e.r. is een onafhankelijke commissie van experts die een advies geven over de gevolgde m.e.r.-procedure.
87	256	In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (PR NH, nov 2014), zijn expliciet een aantal gebieden aangewezen die als gevoelig worden aangemerkt. Ik citeer: *Gevoelige bestemmingen die in ieder geval aan de orde zullen komen zijn de woonwijk Broekpolder langs de A9 in Heemskerk (gevoeligheid afhankelijk van het te kiezen alternatief), woongebieden van Assendelft en de bebouwing langs de A8 bij Zaandijk en Koog aan de Zaan* Waarom is bebouwing langs de A8 bij Zaandijk en Koog aan de Zaan niet onderzocht, getoetst in de PlanMER, terwijl ze expliciet worden aangemerkt als gevoelige bestemmingen?	In de planMER zijn alle gebieden onderzocht waar relevante effecten kunnen optreden. Dat zijn alle gebieden rondom wegen met een verschil van 500 motorvoertuigen per etmaal. Hieronder valt ook de A8 nabij de Coenbrug. De resultaten daarvan zijn terug te vinden onder de resultaten van het secundaire onderzoeksgebied.
87	257	Bent u het met mij eens dat onder bebouwing van de A8 en andere gevoelige bestemmingen ook de volgende wijken en verblijfplaatsen ressorteren? Zo nee, waarom niet? 1. Westerkoog 2. Rooswijk 3. Kogelveld 4. Oud Koog 5. Oud Zaandijk 6. ‘t Kalf 7. Recreatiegebied Jagersplas 8. Diverse sportterreinen	Zoals hierboven aangegeven zijn deze gebieden onderdeel van het secundaire onderzoeksgebied. Bij recreatiegebieden geldt voor luchtkwaliteit de 24-uursgemiddelde norm voor fijnstof (PM10, daar waar de burger aan wordt blootgesteld), voor geluid gelden geen specifieke wettelijke normen. Sportterreinen zijn gevoelige bestemmingen in de zin van de luchtkwaliteit, geen geluidgevoelige bestemmingen.
87	258	Waarom zijn deze wijken/gebieden (delen van) niet meegenomen in de het luchtkwaliteits- en gezondheidskundig onderzoek (o.a. DALY’S)? Het gaat nl om 10 duizend+ adressen en om een recreatiegebied en diverse sportterreinen. Binnen deze wijken zijn behalve woonhuizen ook speeltuinen, scholen, kinderdagverblijven, verpleegcentra etc etc.	De genoemde wijken/gebieden, of delen daarvan, zijn een onderdeel van het secundaire onderzoeksgebied en als zodanig bij het onderzoek betrokken.
87	259	Hoe kun je, als voorgenoemde vraag niet is verdisconteerd, in de gezondheidskundige analyse en in de MKBA, komen tot een gewogen keuze voor een Alternatief, welke recht doet aan de milieukundige effecten?	De planMER fase in een project is bedoeld om een goede afweging te kunnen maken tussen de verschillende alternatieven. De effecten worden daarom op het schaalniveau van de alternatieven in beeld gebracht. In de m.e.r. voor de vervolgfase (Provinciaal Inpassingsplan) worden de effecten van het voorkeursalternatief in detail onderzocht. Daarbij wordt ook gekeken naar maatregelen om eventuele negatieve effecten te beperken. De onafhankelijke Commissie voor de m.e.r. heeft in haar advies aangegeven dat het onderzoek kwalitatief op orde is en dat het milieubelang voldoende is meegenomen om een voorkeursbesluit te nemen.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
87	260	Wat betekent dit voor de gezondheid van de genoemde wijken/gebieden als de PR NH een toename noteert van 36% verkeersbewegingen op dat gedeelte van de A8 (bij 2 alternatieven), bovenop de autonome toename?	De genoemde wijken maken onderdeel uit van het secundaire onderzoeksgebied. De berekende luchtkwaliteit en geluidbelastingen langs de wegen in de buurt van deze wijken zijn in de m.e.r. betrokken. Zie daarvoor de achtergrondrapporten Lucht en Gezondheid.
87	261	Hoe kan er een positieve baat zijn (MKBA) van uitstoot (lokaal effect) van € 7 € 18 € 21 miljoen in het lage groeiscenario (hoog is vergelijkbaar), in respectievelijk de drie alternatieven zijn, als er duidelijk wordt aangegeven dat de luchtkwaliteit in het hele Plangebied slechter wordt. Ik citeer; *“Het aantal DALY’s als gevolg van luchtverontreiniging stijgt bij alle alternatieven licht ten opzichte van de referentiesituatie”*?	De baten in de MKBA zijn berekend voor het gehele onderzoeksgebied en alleen gericht op uitstoot door voertuigen. De Daly's voor luchtkwaliteit (breder dan alleen uitstoot door voertuigen) zijn berekend in het primaire onderzoeksgebied (kleiner dan het gehele onderzoeksgebied). Tegenover de toenamen op enkele locaties zijn er elders afnamen.
87	262	Hoe vertaald de verandering van de (niet onderzochte) luchtkwaliteit in genoemde wijken/gebieden zich door in de MKBA balans/rekening?	Zie het antwoord hierboven.
87	263	Een van de doelstellingen van de Provincie NH is om de luchtkwaliteit in Krommenie en Assendelft te verminderen. Men spreekt van ernstige overlast. Kunt u eens kwantificeren en duiden welke luchtverontreinigende componenten hier de oorzaak van zijn en hoe dit zich verhoudt tot landelijke en Europese normen voor de luchtkwaliteit?	In de NRD is vastgelegd wat de doelstellingen zijn naar aanleiding van de problemen die zijn geconstateerd. Eén van de doelstellingen is het verbeteren van de leefbaarheid in Krommenie / Assendelft door de verkeersdruk te verminderen op de N203 en N246. In de achtergrondrapporten Lucht en Gezondheid staan de onderzoeksresultaten beschreven en hoe deze zich verhouden tot de geldende wet- en regelgeving.
87	264	Opvolgend. Wat verstaat u onder ernstig?	Zie het antwoord hierboven.
87	265	Bent u het met mij eens dat de luchtkwaliteitsdoelstellingen haaks staan op de bevonden onderzoeksresultaten? Welke conclusie verbind u hieraan?	Uit de planMER blijkt dat de achtergrondconcentratie fijnstof dusdanig bepalend is, dat de veranderingen in verkeersstromen een beperkt effect hebben.
87	266	Welke effecten/gevolgen heeft de luchtkwaliteit verandering op flora en fauna in het plangebied en onderzoeksgebied op korte en lange termijn en op welke soorten?	In deze fase is de verandering van stikstofdepositie in natuurgebieden in beeld gebracht. De resultaten zijn terug te vinden in het achtergrondrapport Natuur en bijbhorende oplegnotitie.
87	267	Meer specifiek. Welke effecten/gevolgen heeft de luchtkwaliteit verandering op flora en fauna in het recreatiegebied Jagersplas en omgeving op korte en lange termijn en op welke soorten?	Een toets van de gevolgen op het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is wettelijk niet verplicht. De Jagersplas is onderdeel van het NNN. Voor de besluitvorming is wel ingegaan op de externe werking door in de planMER de verandering van de stikstofdepositie op het NNN in beeld te brengen. De resultaten zijn terug te vinden in het achtergrondrapport Natuur en bijbhorende oplegnotitie.
87	268	Worden beschermde Flora-en faunawet soorten en/of Natura 2000 soorten aangetast in bovengenoemde omgeving (Jagersplas)? Zo ja, welke, hoeveel, hoelang en wanneer?	De Jagersplas maakt geen onderdeel uit van Natura 2000 gebieden. Er zijn geen directe effecten door bijvoorbeeld ruimtebeslag.
87	269	Worden dier en plantsoorten en/of verlies aan habitat gewaardeerd in de MKBA, Zo ja hoeveel, en wat betekent dit voor de balans?	De door u genoemde aspecten zijn niet afzonderlijk opgenomen in de MKBA. Eventuele negatieve effecten moeten gecompenseerd of gemitigeerd worden. Dit leidt tot een vergelijkbare of grotere natuurwaarde. Hierdoor is er geen relevant effect op de balans.
87	270	Welke mitigerende maatregelen worden derhalve getroffen indien aantasting plaatsvindt en wie neemt ze?	Mitigerende maatregelen voor natuurgebieden en soorten worden in de volgende fase van de planstudie onderzocht en betrokken in het ruimtelijk besluit (inpassingsplan en/of tracébesluit).

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
87	271	Welke MKBA (kosten baten) levert de luchtkwaliteit verandering op in Jagersplas en omgeving voor de mens?	De kosten en baten zijn berekend voor het gehele studiegebied, en zijn niet afzonderlijk weergegeven.
87	272	Op blz 63 van de PlanMER wordt een kaartje gepresenteerd met daarop de toe of afname van het geluid (Lden) bij de 3 alternatieven (zie afbeelding 3 onderaan). Hoe kan een leek wijs worden uit dergelijke gepresenteerde plaatjes?	Een toelichting op de plaatjes is erboven beschreven. In september zijn twee inloopbijeenkomsten georganiseerd waar vragen gesteld konden worden.
87	273	Is het de bedoeling van de Provincie NH om bewust onduidelijk te zijn, door de presentatie van dergelijk plaatjes? Zo nee, waarom dan dit?	De provincie streeft naar duidelijke rapportages en is van mening dat het onderzoeksbureau hierin is geslaagd. Bij elk van de door u bedoelde afbeeldingen staat beschreven wat ermee wordt bedoeld.
87	274	Welke onderbouwing geeft u aan de mi zeer onlogische klassenindeling?	De legenda sluit aan bij de opzet van het onderzoek in het secondaire onderzoeksgebied. Een contourgrens van 1 dB is aangehouden omdat toenames van minder dan 1 dB voor het menselijk gehoor niet waarneembaar zijn. Een toename van 3 dB is een veel aangehouden contourgrens omdat een verdubbeling van de bron (2x zoveel verkeer) een toename van 3 dB veroorzaakt.
87	275	Kunt u met naam en toenaam beschrijven welke locaties de rode categorie behelzen?	De rode bolletjes bevinden zich binnen het primaire onderzoeksgebied. De gedetailleerde gegevens (op woningniveau) zijn weergegeven in het akoestisch onderzoek dat onderdeel is van de m.e.r.
87	276	In navolging van vorige vraag. Hoe zou ik dat als leek kunnen afleiden?	Zie het antwoord hierboven.
87	277	Hoe kan er besluitvorming plaatsvinden op dergelijke zeer onduidelijke plaatjes?	De provincie is van mening dat de beschikbare informatie, waaronder de gebruikte afbeeldingen, van voldoende kwaliteit is om een goede afweging tussen de alternatieven te kunnen maken.
87	278	Ik vermoed dat op de A8 (omgeving Coenbrug??) er een toename is te verwachten van 1 – 3 dB. Is dit juist?	In de planMER (achtergrondrapport Geluid) is aangegeven welke toename te verwachten is indien er geen maatregelen worden getroffen. Als blijkt dat de normen voor geluid (geluidproductieplafonds) worden overschreden, worden maatregelen genomen om dit te voorkomen.
87	279	Over welke traject (hectometer aanduiding) is deze voorgenoemde toename?	Zie het antwoord hierboven.
87	280	Waarom kan men niet preciezer de toename van geluid duiden op voorgenoemd traject, waar hangt dat van af?	Zie het antwoord hierboven.
87	281	Wat betekent dit voor de geluidsbelasting op de aanpalende wijken, recreatiegebied en sportterreinen op voorgenoemd traject?	Zie het antwoord hierboven.
87	282	Hoeveel woonadressen lijden onder deze toename in voorgenoemd traject?	Zie het antwoord hierboven.
87	283	Hoeveel bewoners lijden onder deze toename in voorgenoemd traject?	Zie het antwoord hierboven.
87	284	Hoe drukt dit zich uit in DALY'S voor de bewoners in voorgenoemd traject?	De Daly's hangen hier sterk samen met de, nog onbekende, maatregelen uit de aanpak geluidsoverlast woningen door Rijkswaterstaat
87	285	Wat zijn de MKBA (kosten/baten) hiervan, zowel in het hele 'gebied' alsook in voorgenoemd traject ?	Zie het antwoord hierboven.
87	286	Wat betekent deze toename voor de opvulling van de werkruimte in het GGP in voorgenoemd traject?	Wanneer de ruimte in het Geluidproductieplafond (GPP) is opgevuld hangt samen met de autonome ontwikkeling (normale groei) van het verkeer. Een toename van het verkeer zorgt er voor dat de ruimte in het GPP eerder is opgevuld.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
87	287	Wie is bevoegd gezag als het gaat maatregelen bij overschrijding van de norm (GPP) in voorgenoemd traject?	Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is hierbij het bevoegd gezag.
87	288	Wie is bevoegd gezag bij eventuele nadelige effecten op de bewoners in voorgenoemd traject?	Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is hierbij het bevoegd gezag.
87	289	In de berekeningen voor het geluid, heeft men gemakshalve gesteld dat in de huidige situatie en de alternatieven is gerekend met een standaard type wegdek nl DAB (Dicht Asfalt Beton). Er ligt bijna nergens meer DAB, maar andere stillere soorten asfalt. Hoe kun je het daadwerkelijk aantal personen wat (ernstig) gehinderd of slaapverstoord is dan berekenen?	Voor de verschilberekening tussen de alternatieven is de precieze soort asfalt niet van belang. Wanneer stillere typen asfalt aanwezig zijn, laat de vergelijking nog steeds hetzelfde verschil zien. Nu is uitgegaan van een worst-case scenario voor het type asfalt. In absolute zin is de geluidsbelasting lager. In de volgende fase, na besluitvorming over het voorkeursalternatief, wordt gekeken naar het type asfalt. Dit is nodig om de exacte belasting vast te kunnen stellen.
87	290	En, worden dan de kosten of baten hiervan in de MKBA dan niet onjuist berekend?	Zie het antwoord hierboven.
87	291	Zo ja, kan de Provincie NH dit kwantificeren?	Zie het antwoord hierboven.
87	292	Wat voor gevolgen heeft deze geluidstoename op de aanwezige (beschermde) fauna (o.a. broedvogels, wintergasten, zoogdieren, insecten etc etc) in recreatiegebied Jagersplas en omgeving?	Een toets van de gevolgen op het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is wettelijke niet verplicht. De Jagersplas is onderdeel van het NNN. Voor de besluitvorming is wel ingegaan op de externe werking door in de planMER de verandering van de stikstofdepositie op het NNN in beeld te brengen.
87	293	Wordt hier voldaan aan de zorgplicht zoals geformuleerd in de Flora- en Faunawet?	Zie het antwoord hierboven.
87	294	Er worden prognoses gedaan op basis van economische en verkeersmodellen. Kunt u de onzekerheden van deze modellen duiden in getallen (per model en gestapeld)?	In het achtergrondrapport Verkeer zijn hiervoor twee scenario's (hoog en laag) opgenomen. Deze geven kwantitatief de bandbreedte aan.
87	295	Is in de reistijdberekeningen rekening gehouden met de brugopeningen van de Coenbrug of andere bruggen en/of obstakels? Zo ja, waar kan ik dit terugvinden? En, met hoeveel brugopeningen is dan rekening gehouden?	De opening van de Coenbrug is geen onderdeel van het gebruikte verkeersmodel. In een apart project van het Rijk, de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn, wordt gestudeerd naar de doorstroming en knelpunten op, onder andere, de A8.
87	296	Zo nee, wat betekent dit in reistijdverschillen?	Voor de afweging tussen de drie alternatieven is de opening van de Coenbrug niet relevant.
87	297	Waarom zijn de effecten niet uitgedrukt in voertuigverliesuren?	In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is gekozen voor het in beeld brengen van de reistijdverschillen in plaats van voertuigverliesuren. Zie hoofdstuk 5 van de NRD.
87	298	In de MIRT-verkenning Corridorstudie Amsterdam-Hoorn, Analysefase, Zaanstreek (2016), Ministerie Infrastructuur en Milieu, concludeert men het volgende over een eventuele doortrekking. *-De doortrekking heeft in beide 2030 scenario's een bescheiden invloed op de omvang van de benoemde knelpunten. Er is sprake van een toename van de terugslag op de A8 ten oosten van kp Zaandam, in vergelijking met dezelfde scenario's zonder doorgetrokken A8* *-Beide 2030 varianten met doortrekking van de A8-A9 leiden tot een toename van de verkeersprestatie en tot een toename van de voertuigverliesuren ten opzichte van dezelfde scenario's zonder doortrekking. De toename is vooral groot in het deelgebied Zaanstad, waar de meeste extra kilometers en VVU's worden gezien;* Erkend u de resultaten van dit onderzoek?	De vastgestelde resultaten uit de Coriidorstudie Amsterdam-Hoorn worden erkend.
87	299	Hoe verhouden de conclusies van deze studie zich t.o.v. de conclusies die de Provincie NH trekt?	De provincie staat achter de conclusies van beide projecten.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
87	300	□ Welke terugslag op de A8 heeft de Provincie becijferd in de PlanMer? □ In voertuigverliesuren (VVU) uitgedrukt. Wat betekent dit voor de regio Zaanstad volgens de Provincie? □ Hoe groot is de terugslag in meters en hoe lang duurt deze? □ Op welke tijdstippen is de terugslag? □ Wat betekent de terugslag voor het onderliggende en aanliggende wegennet en de dorpen Assendelft en Wormerveer, Krommenie? □ Welke kosten brengt dit met zich mee, en hoe werkt dit door in de MKBA? Meer specifiek voor de regio Zaanstad. □ Hoe kan het dat de Provincie reistijdwinst becijferd, terwijl het RIJK, het omgekeerde stelt, nl: een toename van VVU voor regio Zaanstad? □ Wat is de economische baat of kost voor Gemeente Zaanstad agv van dit voorgenoemd gegeven?	De gevolgen van de alternatieven zijn in de planMER in beeld gebracht voor het plangebied en een ruim studiegebied. Dit gebied is ruimer dan het plangebied en de regio Zaanstad. De maatschappelijke kosten en baten hiervan zijn in de MKBA opgenomen. In alle alternatieven zijn er, ondanks een toename van de drukte op de A8, positieve reistijdbaten.
87	301	□ Er wordt in twee scenario's een toename van 36% verkeer geprognosticeerd op de A8 omgeving Coenbrug. Welke onzekerheid zit in deze prognose?	De scenario's hoog en laag in het achtergrondrapport Verkeer geven inzicht in de bandbreedte van de verkeersontwikkeling.
87	302	In de toelichting op de PlanMer staat het volgende vermeld: *Omdat de nieuwe verbindingsweg voor veel automobilisten een goed alternatief wordt, zeker in de ochtend- en avondspits, is op die momenten op de nieuwe weg weinig capaciteit meer over en wordt de intensiteit bepaald door de doorstromingsmogelijkheden op de A8. Extra verkeer rijdt dus vooral buiten de spitsen over de nieuwe verbindingsweg.* □ Kunt u in gewone mensentaal eens uitleggen wat hier staat?	Hier staat dat tijdens de spitsuren weinig extra verkeer over de A8 ter hoogte van de Coenbrug rijdt. Buiten de spitsuren rijdt er wel meer verkeer over de A8 .
87	303	□ Hoeveel verkeer (mvt) rijdt in en buiten de spitsen en op welke tijdstippen?	De (verandering van) verkeersintensiteiten in de spitsuren zijn op diverse trajecten inzichtelijk gemaakt in het achtergrondrapport Verkeer.
87	304	□ Wat betekent de dit voor lokaal verkeer op de A8? Dus mensen die van en naar hun werk willen in de spitsen, omgeving A8?	Zie het antwoord hierboven.
88	305	Via deze weg wil ik u graag mijn zienswijze toesturen betreffende de keuze voor de verdere uitwerking van de verbinding A8-A9 in het Eindrapport Plan MER Verbinding A8-A9. Ik ben van mening dat in de afweging van de verschillende varianten voor deze verbinding een aantal belangrijke factoren niet op de juiste gewogen zijn cq. achterwege zijn gelaten. Deze factoren kunnen een belangrijke en doorslaggevende rol hebben op de gemaakte keuze. 1. Beperkte en schijnbaar willekeurige keuze van het onderzoeksgebied: Bij het bestuderen van het in het onderzoek betrokken gebied valt op dat de contouren deels willekeurig getrokken lijken te zijn. Hierbij wordt onvoldoende gemotiveerd waarom het onderzoeksgebied op deze wijze ingeperkt is. Met name bij de Golfbaanvariant valt op dat een groot aantal meetpunten negatief scoren op zowel de toename van fijnstof als ook de toename van de geluidsbelasting. Deze punten vormen een aaneengesloten rij tot aan de geselecteerde grenscontour. Het is niet aannemelijk dat de berekende impact direct aan de andere kant van de contour nihil zal zijn. Inherent wordt hiermee bewezen dat het gekozen onderzoeksgebied te beperkt is. Was het onderzoeksgebied vergroot tot de hele wijk Broekpolder dan was de negatieve impact van de Golfbaanvariant groter geweest dan in de andere varianten. In de alternatievenafweging zou de Golfbaanvariant dan veel ongunstiger zijn beoordeeld.	In de tweede fase van de planMER is, onder andere op basis van het tussentijds advies van de Commissie voor de m.e.r., het onderzoek specifieker in gegaan op locaties waar relevante effecten kunnen optreden. Er is hierbij gekozen voor de eerstelijns bebouwing. Daar treden de grootste wijzigingen van de milieubelasting op. Het effect op achterliggende bebouwing neemt snel af. Met de gekozen aanpak wordt het effect het meest duidelijk in beeld gebracht. Hierbij wordt opgemerkt dat dit speelt in alle alternatieven en het effect ook beperkt is. Bij het meenemen van een negatief effect in Broekpolder, moet ook het positieve effect op achterliggende woningen in Krommenie en Assendelft worden verrekend. De verhouding tussen eerstelijns bebouwing en achterliggende bebouwing is in de alternatieven vergelijkbaar.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
88	306	2. Te weinig meetpunten in het betrokken onderzoeksgebied t.h.v. de wijk Broekpolder: Bij de analyse van het Eindrapport valt tevens het geringe aantal meetpunten ter hoogte van de wijk Broekpolder op. Gecombineerd met het feit dat deze meetpunten negatief beïnvloed worden in de Golfbaanvariant is het curieus dat alleen een aantal meetpunten in de eerstelijns bebouwing is gekozen. Het is algemeen bekend dat bij toepassing van een geluidswal een 'overwaai-effect' ontstaat. Geluid en fijnstof zullen juist ook op wat grotere afstand een extra negatief impact hebben. Het is dan ook niet correct om in de wijk Broekpolder slechts een gering aantal meetpunten te kiezen direct achter de geluidswal. Dit terwijl in Assendelft en Wormerveer de spreiding van de meetpunten veel groter is. Ook dit heeft ertoe geleid dat de Golfbaanvariant ten onrechte wordt gezien als gunstiger qua impact op de leefbaarheid. Tevens wil ik u erop wijzen dat de impact op de gekozen meetpunten slechts modelmatig wordt berekend. Omdat er in een modelberekening altijd sprake is van vereenvoudiging ten opzichte van de werkelijkheid, kunnen hier nog belangrijke afwijkingen optreden van de toekomstig, gerealiseerde resultaten. Deze kunnen er toe leiden dat wettelijk vastgestelde normen overschreden zullen gaan worden met name in een wijk waarin deze normen al bereikt zijn en op sommige reeds locaties tevens ontheffingen zijn verleend.	De planMER fase in een project is bedoeld om een goede afweging te kunnen maken tussen de verschillende alternatieven. De effecten worden daarom op het schaalniveau van de alternatieven in beeld gebracht. In de m.e.r. voor de vervolgfase (Provinciaal Inpassingsplan) worden de effecten van het voorkeursalternatief in detail onderzocht. Daarbij wordt ook gekeken naar maatregelen om eventuele negatieve effecten te beperken. Voor geluid is op een tweetal plekken (waaronder in de wijk Broekpolder) gekeken naar de invloed van de geluidbelasting op de 2e lijnsbebouwing. Indien de Golfbaanvariant wordt gekozen als voorkeursalternatief zal bij de uitwerking daarvan op een groter detailniveau in de directe omheving van dat alternatief nader ingegaan worden op de geluidbelasting en de luchtkwaliteit.
88	307	3. Geen rekening gehouden met stapeleffecten bovenop bestaande belastingen: Het is algemeen bekend dat de wijk Broekpolder gebouwd is in een gebied waarin de leefbaarheid al zwaar onder druk staat op het gebied van o.a. fijnstof en geluid. Niet voor niets was de aanleg van een geluidswal noodzakelijk om het gebied te kunnen bebouwen. Tevens waren er ontheffingen nodig omdat er, ondanks de aanleg van de geluidswal, nog steeds overschrijding werden vastgesteld. Ook is vastgesteld dat de geluidswal op lagere hoogte ligt dan bij het ontwerp was vastgesteld, zowel door fouten bij de aanleg als latere inzakking. In het Eindrapport worden de varianten alleen relatief vergeleken en wordt er niet gekeken naar de totaalniveaus die verwacht kunnen worden na aanleg. Het Eindrapport bevat geen overzichten met absolute verwachte eindwaarden voor geluid en fijnstof. Ik wil u erop wijze dat de wijk Broekpolder reeds tot de maximale niveaus wordt belast voor o.a. geluid en fijnstof. Oorzaken zijn gelegen in de aanwezigheid van de rijkswegen A9 en A22, de zware industrie in de omgeving, het compressorstation van de Gasunie, de bewegingen rond de Beverwijkse Bazaar, de recent door de wijk aangelegde rondweg Beverwijk en de nabijheid van de spoorlijn Uitgeest-Haarlem inclusief de extra aangelegde rangeersporen voor zwaar goederentransport. Het is zeer aannemelijk dat in het gebied Broekpolder de gerealiseerde waarden alle wettelijke normen verder zullen overstijgen waarvoor zelfs mogelijke ontheffingen onvoldoende zullen zijn.	Het klopt dat er in het Eindrapport een relatieve vergelijking is gemaakt tussen de alternatieven. Het berekenen van totaalniveaus van luchtkwaliteit en geluidbelasting zijn voor deze fase van de planuitwerking nog niet relevant. In deze fase ligt de focus op vergelijking tussen de alternatieven. In de volgende fase van de planstudie wordt er een aanvullend en specifieker onderzoek gedaan. De achtergrondconcentraties zijn bepalend voor de luchtkwaliteit. Bij geen van de alternatieven worden de wettelijke normen overschreden.
88	308	4. In recente gerechtelijke uitspraken (Klimaatzaak Urgenda vs, de Nederlandse Staat) is vastgesteld dat de Overheid een verplichting heeft om actief te streven naar het verminderen van gezondheid beschadigende effecten. Het geeft dan ook geen pas om hier weer de limieten op te zoeken en zelfs te willen overschrijden. Ook heeft recent onderzoek van de WHO en vele andere gerenommeerde onderzoeksinstituten aangetoond dat er feitelijk geen veilige maximale niveaus zijn voor geluid en fijnstof. Gecombineerd met de genoemde jurisprudentie en de actieve zorgplicht van de Overheid, is het incorrect om maatregelen te beogen die schadelijk voor de volksgezondheid. Tevens wil ik u erop wijzen dat bij eerdere behandeling van het Eindrapport gevraagd is om aanvullend onderzoek naar maatregelen om het effect op de wijk Broekpolder te compenseren. Tot nu toe heeft dit geen duidelijke resultaten opgeleverd waarmee de Overheid de negatieve effecten geheel kan compenseren.	Naar aanleiding van de resultaten van de planMER hebben Gedeputeerde Staten besloten een nader onderzoek te doen naar mogelijke geluidsmaatregelen bij Broekpolder. De uitkomsten van het aanvullend geluidonderzoek zijn meegenomen in de besluitvorming over het definitief voorkeursalternatief. De uitkomsten zijn niet verwerkt in de planMER, maar maken onderdeel uit van de overwegingen.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
88	309	5. Onvoldoende technische maatregelen in beschouwing genomen: In vergelijkbare situaties op andere locaties in Nederland zijn zeer ingrijpende maatregelen getroffen om de effecten van bestaande wegen op de omgeving te beperken. Voorbeelden zijn o.a. in tunnels aangelegde delen van rijksnelwegen ter hoogte van Badhoevedorp, Amsterdam Zuid-Oost en Maastricht. Het is dan ook onbegrijpelijk dat dergelijke maatregelen niet in overweging zijn genomen in de alternatievenstudies van het Eindrapport. Eenzijdig wordt gefocust op een kosten-batenafweging waarin een aantal effecten op discutabele wijze financieel worden gemaakt. Hierbij worden bijvoorbeeld schadelijke gezondheidseffecten omgezet in bedragen die afgewogen worden met kosten van infrastructuur en de onvergelijkbare effecten op de Stelling van Amsterdam. Feitelijk wordt hiermee aan mensenlevens een prijskaartje gehangen. In de genoemde voorbeelden zijn de effecten op leefbaarheid duidelijk anders afgewogen gezien de getroffen maatregelen. Het zou dan ook van gepaste zorgvuldigheid getuigen om ook bij de Golfbaanvariant naar dergelijke maatregelen te kijken.	Bij het tot stand komen van de planMER is een uitgebreide ontwerpproces doorlopen, diepgaander dan gebruikelijk is. Samen met de omgeving zijn de voorkeursontwerpen gemaakt. Daarbij is naar allerlei mogelijke oplossingen gekeken. De ontwerpen die er nu liggen lijken het meest haalbaar. In het vervolgproces wordt het ontwerp van het voorkeursalternatief weer verder uitgewerkt en worden eventuele verbeteringen doorgevoerd. De ondertunneling van de weg in het Nul-plusalternatief is onderzocht. Uit dat onderzoek kwam naar voren dat ondertunneling niet haalbaar is vanwege de fysieke beperkingen (bestaande Jan Brassertunnel en de beweegbare brug ter hoogte van de Nauernasche Vaart) en de hoge kosten van een tunnelvariant. In de NRD is opgenomen dat het voorkeursalternatief een positieve MKBA verhouding moet hebben. Hierdoor zijn grootschalige aanpassingen aan de ontwerpen, zoals (langere) tunnels niet mogelijk.
88	310	Samenvattend meen ik hiermee aangetoond te hebben dat de keuze voor de Golfbaanvariant voor de verbinding A8-A9 ten onrechte gunstiger wordt voorgesteld dan zij in werkelijkheid zal zijn. Ik eis daarom dat er opnieuw wordt gekeken naar alternatieve varianten en maatregelen die recht doen aan mijn argumenten en geen verdere aantasting geven op de leefbaarheid in de al zwaar belaste wijk Broekpolder. Ik ga er vanuit dat u mij op de hoogte blijft houden van het vervolgtraject en dat alle informatie tijdig aan mij beschikbaar zal worden gesteld.	De onafhankelijke Commissie voor de m.e.r. heeft in haar advies aangegeven dat het onderzoek kwalitatief op orde is en dat het milieubelang voldoende is meegenomen om een voorkeursbesluit te nemen. De informatie wordt beschikbaar gesteld via de website van de provincie. Daarnaast kunt u zich aanmelden voor de nieuwsbrief.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
89	311	Al enige tijd hangt er een inktzwarte wolk boven mijn mooie woonwijk Broekpolder in Heemskerk en Beverwijk. Want ofschoon de keuze uit de drie geselecteerde varianten A8-A9 officieel nog niet is gedaan, is duidelijk dat u aanstuurt op de golfbaanvariant. Wat betekent dat zo'n 8.000 bewoners worden opgezadeld met extra verkeersoverlast. Ik roep u op om de golfbaanvariant onmiddellijk in te trekken en een betere oplossing zoeken. De golfbaanvariant, de meest schadelijke, gaat dwars door de golfbaan en sluit met een fly-over aan op de A8-A9 ter hoogte van de woonwijk Broekpolder. U zou deze variant ook de Broekpoldervariant kunnen noemen, maar ik snap wel dat deze naam publicitair gezien niet handig is. U zou zo maar 8.000 bewoners kunnen wakker maken. U doet overigens vaak net alsof de hele woonwijk Broekpolder helemaal niet bestaat. Op menig plantekening is de bebouwing, ruim 3.000 woningen, namelijk zo goed als verdwenen, of slechts vaag aangeduid. Met wellicht als de achterliggende gedachte: wat er niet is, kan ook geen last hebben. Er liggen drie alternatieven op tafel, waarvan er eentje nauwelijks serieus te noemen is. Dat is de nulplusvariant, waarschijnlijk vooral bedoeld als afleidingsmanoeuvre. Hij slaat in elk geval helemaal nergens op: de inwoners van Krommenie blijven met deze variant last houden van een onhoudbare situatie. Voor de bewoners van Krommenie moet er dus zeker iets gebeuren. Dat betekent in uw plannen een keuze voor de Heemskerkvariant of de golfbaanvariant. Twee varianten waarmee u naar mijn mening de overlast van Krommenie vrijwel geheel naar Uitgeest, Heemskerk en Beverwijk verplaatst. Dat is idioot.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. In de besluitvorming rondom het voorkeursalternatief zijn de verschillende belangen zorgvuldig afgewogen. Van verplaatsing van het probleem is geen sprake. De effecten van de alternatieven zijn in het totaal over het studiegebied bezien. Positieve en negatieve effecten op verschillende plaatsen worden hierin gewogen. Daar waar bijzondere effecten optreden is dit in de m.e.r. benoemd. Het voorkeursalternatief wordt nader onderzocht en getoetst aan de geldende wet- en regelgeving, waaronder normen voor geluid en luchtkwaliteit.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
89	312	Ik ben tegen de golfbaanvariant, maar heb ook bedenkingen tegen de Heemskerkvariant. Allebei vernielen het open landschap, de natuur en de rust. Ze zijn een ramp voor of de boeren of de golfclub. Ze zijn nadelig voor de Stelling van Amsterdam, met als mogelijk resultaat einde verhaal werelderfgoed. Dat zou een blamage zijn. Verder zijn beide varianten peperduur en pakken ze slecht uit voor het welzijn en de gezondheid van vele inwoners van Uitgeest, Heemskerk en Beverwijk. De verbinding A8-A9 leidt tot de aanleg van meer rijstroken, meer verkeer en dus meer overlast. Dat is funest voor de bewoners in de randwijken Broekpolder en Waldijk. De aansluiting A8-A9 voltrekt zich in hun achtertuin, in het geval van de golfbaanvariant (met fly-over) zelfs boven hun hoofd. Dat laatste zou misdadig zijn. De bestuurders die willens en wetens ernstige schade berokkenen aan lijf en goed van de bevolking zouden zich wat mij betreft voor de rechter dienen te verantwoorden. U hebt tientallen rapporten laten opstellen. Waarmee u vooral veel mist veroorzaakt. De meeste belanghebbenden zullen het verzet al snel opgeven. Er is geen doorkomen aan. Wie zich er desondanks doorheen weet te worstelen, krijgt als eerste (oppervlakkige) indruk dat de Heemskerk- en de golfbaanvariant alle twee positief uitpakken. Want al die plusjes staan er niet voor niets, zou je kunnen denken. Mijn indruk is die plusjes zwaar overdreven zijn, zo niet misleidend. Het gaat in feite om kleine percentages en geringe verbeteringen. Hoezo verbeteringen? Wellicht betekent de aanleg van de A8-A9 dwars door het open landschap een verzachting van het leed van de inwoners van Krommenie. Maar in hun plaats krijgen andere bewoners te maken met extra overlast. U verplaatst de ellende naar de IJmond. Misschien is die overlast daar per saldo iets minder zwaar. Dat zou kunnen, maar het blijft een schijnoplossing. U creëert vooral een nieuw probleem. Een groot probleem voor de bewoners van de Broekpolder, van wie de meesten zich het gevaar nog amper lijken te beseffen. Als goedmakertje belooft u onderzoek laten doen naar een geluidsscherm. Hoe hoog wilt u gaan? Er staat nu al een vele meters hoge geluidswal. Wat blijkt? Fijnstof en verkeerslawaai worden er door de wind gewoon overheen geblazen. Een extra scherm helpt allicht iets, maar niet alles. Zeker niet na het bewonersvijandelijke besluit om hier een 130 km/u snelweg van te maken. Geluid en fijnstof dringen door tot in tot menig slaapkamer. De hoogbouw krijgt de volle laag. Niet bij de veelal waaiende westelijke wind, dat is waar. Maar wel bij een noordelijke, oostelijke en zuidelijke wind. Oftewel, in de praktijk zal op er meer dan de helft van de dagen een aanzienlijke overlast zijn. Ergens lees ik over een geluidstoename van 2 à 3 decibel. Dat lijkt weinig, maar het is in feite een verdubbeling. Dat in gebied dat toch al zwaar is belast door de industrie en (aanvliegroute) Schiphol. De grootste hinder veroorzaakt de aansluiting op de A9 in de golfbaanvariant. Dat gaat met een fly-over hoog boven het maaiveld. Voor sommige bewoners rijdt het verkeer (afremmen, optrekken of 'sportief' de bocht nemen) min of meer boven hun hoofd. Dat moet verschrikkelijk zijn.(...)	De planMER fase in een project is bedoeld om een goede afweging te kunnen maken tussen de verschillende alternatieven. De effecten worden daarom op het schaalniveau van de alternatieven in beeld gebracht. In de m.e.r. voor de vervolgfase (Provinciaal Inpassingsplan) worden de effecten van het voorkeursalternatief in detail onderzocht. Daarbij wordt ook gekeken naar maatregelen om eventuele negatieve effecten te beperken.
89	312(2)	(...) Ook de misschien iets gunstigere Heemskerkvariant zal onherroepelijk leiden tot extra overlast. Niet alleen in de Broekpolder. Bij bepaalde weersomstandigheden reikt het lawaai veel verder. De bewoners elders in Uitgeest, Heemskerk en Beverwijk zullen het merken. Zij zullen u vervloeken. U zult bij de keuze voor de Heemskerkvariant ook aanzienlijke maatregelen moeten treffen om de hinder te beperken.	Zie het antwoord hierboven.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
89	313	Verbijsterd ben ik door uw koppige weigering om een vierde variant te onderzoeken. Ik bedoel variant 7 die in een vroeg stadium is afgevallen. Deze variant wordt door velen op diverse punten als de minst schadelijke gezien. Volgens uw eigen eerste planstudie is de variant het beste voor het landschap. Meerdere partijen in Provinciale Staten hebben al gevraagd om deze variant erbij te betrekken. U vertikt het. Het is schandalig dat de om meer redenen gunstige variant buiten beschouwing blijft. Welke belangen zitten hier achter? Ongetwijfeld kleven er ook nadelen aan variant 7. Mijn indruk is echter dat veel van die nadelen ongeveer van dezelfde aard zijn, als die opgaan bij de Heemskerk- en golfbaanvariant. Dat kunnen dus geen argumenten zijn. Mijn boodschap: variant 7 alsnog serieus onderzoeken.	Alternatief 7 is in de vorige fase van de planMER beschouwd. Deze is niet verder uitgewerkt omdat dit alternatief nagenoeg geen oplossing biedt voor de problematiek die er speelt. Nog steeds blijft veel verkeer gebruik maken van de route door Krommenie waardoor het verkeersknelpunt én het leefbaarheidsknelpunt in Krommenie niet worden opgelost. In de huidige fase is de afweging uit de vorige fase nogmaals beschouwd. Opnieuw is geconcludeerd dat alternatief 7 geen oplossing is voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen.
89	314	Het woord dat bij mij in het hele proces A8-A9 steeds te binnen schiet is: tunnelvisie. U lijkt zich vast te bijten in de golfbaanvariant. Die moet en zal het worden, hoe dan ook. U wilt de desastreuze gevolgen van deze keuze niet zien en draaft door. Als deze foute variant er straks eenmaal ligt, en het drama zich heeft geopenbaard, zal de politiek weer eens ‘ach en wee’ roepen. ‘Hoe heeft dit kunnen gebeuren? Dit nooit meer’. Maar dan is de schade al aangericht. Dan zijn landschap, weidevogels, golfclub, werelderfgoed en woonwijk Broekpolder geruïneerd. Maar dan hebt u allang weer een ander baantje. U hebt met uw plannenmakerij al genoeg onrust aangericht. Ik roep u op om snel op uw schreden terug te keren, bij uw zinnen te komen, uw verstand te gaan gebruiken en met een nieuw, beter voorstel te komen.	Wij nemen afstand van uw mening dat er sprake is van tunnelvisie. De onafhankelijke Commissie voor de m.e.r. heeft in haar advies aangegeven dat het onderzoek kwalitatief op orde is en dat het milieubelang voldoende is meegenomen om een voorkeursbesluit te nemen.
90	315	Deze zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 87.	Voor de beantwoording zie de zienswijze van id nr. 87.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
91	372	VNO-NCW West maakt graag gebruik van de gelegenheid om te reageren met een zienswijze op het Eindrapport van de Plan-MER studie Verbinding A8-A9. Het eindrapport geeft een helder beeld van de uitwerking van de drie daarvoor in 2016 gekozen alternatieven. VNO-NCW West is de regionale vereniging van werkgevers organisatie VNO NCW en behartigt de belangen van het bedrijfsleven namens en in samenwerking met de aangesloten bedrijven en brancheverenigingen. Het bedrijfsleven is gebaat bij een betrouwbaar wegennet dat efficiënte en duurzame verbindingen biedt. De regio kent grootschalige bedrijvigheid op het gebied van maakindustrie en groothandel. De toeristische voorzieningen van erfgoed tot en met groen en strand zorgen ook voor verkeersstromen. De verbinding A8-A9 is al decennia lang een zeer gewenste verbinding die het wegennet robuuster moet maken voor de vele verkeersbewegingen (van ondernemer, klant, consument, personeel). Een goede Oost-West wegverbinding in de infrastructuur van Noord Holland ontbreekt. Het verkeer in oostelijke of westelijke richting reist via provinciale wegen zoals de N203 en de N246. Mede als gevolg van het ontbreken van een goede oost-westverbinding in het huidige wegennet heeft het verkeer een sterke noord-zuidoriëntatie via de A9 en de A7-A8 corridor. Met name wanneer de A9 gestremd wordt door bijvoorbeeld een verkeersongeval of andere problemen in een van de tunnels onder het Noordzeekanaal, is er geen goed alternatief voor het verkeer. Het huidige wegennetwerk is zwaar belast en heeft geen restcapaciteit. De provinciale N-wegen kunnen het verkeer niet goed verwerken. Dit resulteert in een groot aantal voertuigverliesuren en een beperkte robuustheid van het wegennetwerk. Deze situatie komt het vestigingsklimaat niet ten goede terwijl er veel kansen liggen voor ondernemers en banen (voor hoog en lager opgeleid) in het bijzonder in de IJmond en de regio Zaanstad. De pendel van hoger opgeleiden afkomstig uit Amsterdam die steeds vaker werk vinden in de IJmond en Zaanstad zal de druk op het netwerk ook versterken. Het aantal arbeidsplaatsen, (recreatieve) voorzieningen en opleidingsmogelijkheden maken de metropoolregio Amsterdam en de provincie Noord-Holland tot een aantrekkelijke woonomgeving. Er trekken dan ook veel (jonge) mensen naar de provincie. In Noord-Holland zullen de komende jaren zeker 240.000 nieuwe woningen gebouwd worden. De huidige huizenmarkt dwingt mensen verder te kijken dan de directe omgeving van Amsterdam voor een huis. Met het groeiend aantal nieuwe inwoners stijgt ook het aantal verkeersbewegingen: woon-werkverkeer, bevoorrading van voorzieningen, recreatief verkeer. Deze ontwikkeling vraagt, naast slimme logistiek en duurzame transportmiddelen en OV, om meer wegcapaciteit en een robuust wegennetwerk. (...)	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
91	372(2)	(...) Voorkeur Golfbaanvariant Zowel de Golfbaanvariant als het Heemskerk alternatief scoren op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid het best. Verbetering van de reis/transporttijd is een belangrijke uitkomst voor het bedrijfsleven. Ook verbetering van gezondheid en verkeersveiligheid is daarbij van groot belang. De beide alternatieven bevorderen het leefmilieu. Helaas zijn de scores op het gebied van natuur, bodem en water, landschap en historisch kapitaal niet aan te merken als verbeterend. Het Nul-plus alternatief levert daar tegenover op deze aspecten geen beduidend hogere score. Het Golfbaan alternatief levert het hoogste rendement op het gebied van de maatschappelijke baten en kosten. Voor het bedrijfsleven zijn het positieve rendement op het doelbereik van de studie en de aanzienlijke verbetering van het effect op het leefmilieu doorslaggevend. Daarbij maakt een positieve verhouding tussen de maatschappelijke kosten en baten de keuze voor VNO-NCW West eenvoudig. VNO-NCW West is voorstander van de Golfbaanvariant. Het Nul-plus alternatief heeft nooit onze steun gehad. Het Heemskerkalternatief scoort ook positief maar vraagt om een hogere investering. Ten slotte dringt VNO-NCW West aan op het nemen van een besluit voor een definitief voorkeursalternatief. Er is een uitermate lang en uitgebreid proces doorlopen met veel overleg en onderzoek. Daarvoor spreken wij onze waardering uit. Echter, de tijd om een keuze te maken en te investeren in het wegennetwerk van Noord-Holland is nu. Uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA), waarin potentiële bereikbaarheidsopgaven op termijn (2040) in beeld zijn gebracht, blijkt ook dat niets doen geen optie is. Daarnaast is het niet nemen van een voorkeursbesluit uitermate onwenselijk voor de in het gebied gevestigde bedrijven; eventuele investeringsbeslissingen hebben te lijden door verlenging van de bestaande onzekerheid over de toekomst van dit gebied. Wij kijken uit naar een besluit van Gedeputeerde Staten in 2017 waarna het dan mogelijk zou moeten zijn voor Provinciale Staten om uiterlijk februari 2018 een besluit te nemen.	Zie het antwoord hierboven.
92	373	Deze zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 87.	Voor de beantwoording zie de zienswijze van id nr. 87.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
93	430	De bedoeling van een hele (plan)MER procedure is; en ik citeer de Rijksoverheid: *“Het voorkomen van aantasting van het milieu is van groot maatschappelijk belang. Het is daarom zaak om het milieubelang volwaardig in de besluitvorming te betrekken”* Het besluit wat voor ligt is het komen tot een voorkeursalternatief. De alternatieven hebben verschillende milieukundige effecten op de omgeving. Indien men een zorgvuldig besluit wil nemen, zullen alle relevante effecten dus bekent moeten zijn, ook bij burgers. Nu, dit ontbreekt in de PlanMer. Je kunt geen zorgvuldig besluit nemen, want er zijn grote gaten in kennis, die zeer relevant zijn. Diverse Wetten zijn van toepassing op de hele PlanMER, waaronder de Wet milieubeheer en de Wet Geluidshinder. Deze wetten zijn bedoelt om de burger te beschermen. Ik krijg de indruk dat de hele lopende planologie verwoord in de PlanMER procedure i.p.v. de burger beschermd, de burger extra milieu-belast. Daarnaast vind ik dat de wettelijke procedures met voeten wordt getreden door de Provincie Noord-Holland. Ook vind ik dat er met ‘twee maten’ wordt gemeten als het gaat om de afbakening van het zg studie gebied en plangebied. Het lijkt erop of ongewenste items zijn weggelaten, en zo zaken rooskleuriger te laten zijn, dan werkelijk. Dit druist ook in tegen goede ruimtelijke ordening zoals uiteengezet in de WrO. Daar staat nl in (bron Infomill): **Luchtkwaliteit en een goede ruimtelijke ordening** *Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening moet het wenselijk zijn om een project op een bepaalde locatie te realiseren. Het gezondheidsaspect is één van de belangen, die bij de ruimtelijke afwegingen een rol speelt. Dus ook de mate van blootstelling aan luchtverontreiniging is relevant.* *Ook als aan grenswaarden wordt voldaan, kunnen er gezondheidseffecten zijn. De gevoeligheid van bepaalde groepen mensen voor luchtverontreiniging (bijvoorbeeld kinderen, ouderen en zieken) kan worden meegewogen in het (planologische) besluit. De GGD kan advies geven bij de beoordeling van de gezondheidskundige effecten van een project.* **Toelichting Wm over goede ruimtelijke ordening** De memorie van toelichting bij het wetsvoorstel luchtkwaliteitseisen dat titel 5.2 Wm (luchtkwaliteitseisen) in de Wm introduceert, gaat expliciet in op de relatie tussen een goede ruimtelijke ordening en luchtkwaliteit: *"Bestuursorganen zijn ook verantwoordelijk voor een goede ruimtelijke ordening, een beginsel dat in deze context vooral betrekking heeft op het aspect blootstelling: ook als een project zelf niet of nauwelijks bijdraagt aan de luchtverontreiniging, kan het uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening toch onaanvaardbaar zijn om dat project te realiseren op een bepaalde locatie waar de luchtkwaliteit slecht is, bijv. in de nabijheid van een (snel)weg. Of daarvan sprake is, is afhankelijk van de omstandigheden van het geval. Aspecten als de te realiseren functie, maar ook de beschikbaarheid van een alternatieve locatie voor dat project kunnen daarbij een rol spelen."* De nota van toelichting bij het Besluit NIBM (Provincie NH) gaat verder door op het uitgangspunt van een goede ruimtelijke ordening:(...)	Voor de beantwoording zie de zienswijze van id nr. 87.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
93	430(2)	(...) “Bij het bepalen van wat “niet in betekenende mate is” gaat het uitsluitend om de toename van de concentraties en niet om de blootstelling. Dat laatste aspect wordt, zoals hiervoor aangegeven, betrokken bij de ruimtelijke afweging in het kader van onder andere de keuze van locaties voor projecten (goede ruimtelijke ordening).” Bij de beoordeling aan de hand van het vereiste van een goede ruimtelijke ordening - zeker ingeval van kwetsbare functies als scholen en woningbouw - gaat het vooral om de mate van blootstelling van toekomstige gebruikers van de projectlocatie in kwestie of van de omgeving daarvan, zoals bewoners. Een toetsing aan de grenswaarden is hierbij niet aan de orde. Luchtkwaliteit is daarbij wél onderdeel van een bredere afweging, die in bezwaar en beroep kan worden getoetst.” Kunt u mij motiveren hoe de bedoeling van de wetgever (goede ruimtelijke ordening) zich verhoudt tot het te nemen besluit en hoe dit tot uitdrukking komt in de PlanMER?	Zie het antwoord hierboven.
93	431	Doelen vanuit wetgeving en beleid Gesteld wordt door de Provincie NH dat: ‘het halen van de grenswaarden voor bijvoorbeeld fijn stof vanuit gezondheidsoogpunt niet het einddoel is; elke microgram fijn stof minder kent hetzelfde gezondheidseffect, dus ook als de grenswaarden al ruimschoots zijn gehaald. Het blijvend verbeteren van de luchtkwaliteit is dus de uitdaging’. De doelstelling is dan ook het verder verbeteren van de luchtkwaliteit in Noord-Holland, gericht op het creëren van een gezonde(re) leefomgeving voor haar inwoners. Extra aandacht voor isolatie Coenbrug oplossen dat gebonk zeker als doortrekking gaat spelen!!!!	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. De Coenbrug is in beheer bij Rijkswaterstaat. Voor geluidsoverkast door het gebonk (door voegen van de brug) kunt u zich wenden tot Rijkswaterstaat.
94	432	Als bewoner van een huis dat direct gelegen is aan de A8 zult u begrijpen dat ik tegen de aansluiting van de A8-A9 ben. De laatste jaren hebben wij meer last van lawaai en fijnstof gekregen en met 30.000 auto's per dag meer over Zaanbrug en viaduct zal dat er natuurlijk niet beter op worden. Het is voor mij niet te bevatten dat een snelweg van een dergelijke capaciteit door een woongebied gejaagd wordt, zonder dat er deugdelijke maatregelen genomen kunnen worden. De geluidsschermen zijn al jaren zwaar verouderd en ook brug en asfalt moeten vervangen/geluiddempend gemaakt worden. De metingen van Rijkswaterstaat zijn tot nu toe weinig betrouwbaar gebleken. Ik hoop dat ingezien wordt dat de geringe tijdwinst voor automobilisten uit Zaanstreek-Noord niet opweegt tegen de bezwaren voor onze buurt.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. In de besluitvorming rondom het voorkeursalternatief zijn de verschillende belangen zorgvuldig afgewogen. In de Notitie reikwijdte en Detailniveau is vastgelegd wat de doelstellingen zijn naar aanleiding van de problemen die zijn geconstateerd. Eén van de doelstellingen is het verbeteren van de leefbaarheid in Krommenie / Assendelft door de verkeersdruk te verminderen op de N203 en N246.
95	433	Op dit momoment is de huidige situatie al schrikbarend vervuilend en geluidsverstorend. Vooral s'nachts als de slaapkamer ramen op zijn. Mijns inzien moet de weg ondertunneld worden i.v.m. de te verwachte drukte. Hoop ook dat dit gebeurd. Met de toename van verkeer zal het alleen maar erger worden.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. In de besluitvorming rondom het voorkeursalternatief zijn de verschillende belangen zorgvuldig afgewogen. Het ondertunnelen van de A8 valt niet in de scope van dit project. Het verbeteren van de bestaande A8 is onderdeel van de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn, een apart project van het Rijk.
96	434	Deze zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 87.	Voor de beantwoording zie de zienswijze van id nr. 87.
97	491	Deze zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 87.	Voor de beantwoording zie de zienswijze van id nr. 87.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
98	548	ZON (het Zaans Ondernemers Netwerk) maakt graag gebruik van de gelegenheid om te reageren met een zienswijze op het Eindrapport van de Plan-MER studie Verbinding A8-A9. Het eindrapport geeft een helder beeld van de uitwerking van de drie daarvoor in 2016 gekozen alternatieven. ZON is de koepel van de ondernemersverenigingen in de Zaanstreek en behartigt de belangen voor de Zaanse ondernemers. Het bedrijfsleven is gebaat bij een betrouwbaar wegennet dat efficiënte en duurzame verbindingen biedt. De regio kent grootschalige bedrijvigheid op het gebied van maakindustrie en groothandel. De verbinding A8-A9 is al decennia lang een zeer gewenste verbinding die het wegennet robuuster moet maken voor de vele verkeersbewegingen (van ondernemer, klant, consument, personeel). Een goede Oost-West wegverbinding in de infrastructuur van Noord Holland ontbreekt. Het verkeer in oostelijke of westelijke richting reist via provinciale wegen zoals de N203 en de N246. Mede ais gevolg van het ontbreken van een goede oost-westverbinding in het huidige wegennet heeft het verkeer een sterke noord-zuidoriëntatie via de A9 en de A7-A8 corridor. Met name wanneer de A9 gestremd wordt door bijvoorbeeld een verkeersongeval of andere problemen in een van de tunnels onder het Noordzeekanaal, is er geen goed alternatief voor het verkeer. Voor het bedrijfsleven zijn het positieve rendement op het doelbereik van de studie en de aanzienlijke verbetering van het effect op het leefmilieu doorslaggevend. Daarbij maakt een positieve verhouding tussen de maatschappelijke kosten en baten de keuze voor de ZON eenvoudig. ZON is voorstander van de Golfbaanvariant.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
99	549	Ik ben zelf woonachtig in de wijk Kogerveld te Zaandam, op een steenworp afstand van de A8. Indien de wind ongunstig staat, hebben wij last van geluid van de A8, dit omdat de geluidschermen te laag zijn. Wij vrezen dan ook dat met de nieuwe verbinding er meer geluidsoverlast zal plaatsvinden. Indien het drukker zal worden op de A8, zal er ook meer sprake zijn van luchtverontreiniging, gezien de wijk aan de snelweg licht. Bij een grotere toestroom van verkeer zal de huidige A8 vaker vast komen te staan, zeker in combinatie met de brug over de zaan. Dit alles zal gaan leiden tot meer overlast voor ons als Kogerveld wijk Zaandam. Ik zou dan ook graag zien dat er onderzoek zal worden gedaan naar de milieu effecten van de aansluiting voor de wijk Kogerveld.	In de planMER zijn alle gebieden onderzocht waar relevante effecten kunnen optreden. Dat zijn alle gebieden rondom wegen met een verschil van 500 motorvoertuigen per etmaal. Hierdonder valt ook de A8 nabij de Coenbrug. De resultaten daarvan zijn terug te vinden onder de resultaten van het secundaire onderzoeksgebied. In de planMER is rekening gehouden met drukte op de bestaande A8, waaronder de Coenbrug. Mede op basis van deze gegevens zijn de berekeningen gemaakt en de conclusies getrokken. In een apart project van het Rijk, de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn, wordt gestudeerd aan de A8 en worden effecten in beeld gebracht. Wanneer er maatregelen noodzakelijk zijn, wordt dit opgepakt.
100	550	Deze zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 87.	Voor de beantwoording zie de zienswijze van id nr. 87.
101	607	Deze zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 87.	Voor de beantwoording zie de zienswijze van id nr. 87.
102	664	Buiten het feit dat ons woon plezier al door vele veranderingen steeds maar verminderd met enorm veel vlieg verkeer en een dorpsstraat waar veel te veel verkeer door raast en zeer onveilig is geworden en dan komt er nog een heel kort tunneltje onder de dorpsstraat door wat uiteraard veel te kort is dus zeer veel geluid overlast met zich meebrengt omdat wij maar p/m. 40 meter van het nieuw te bouwen tunneltje wonen tevens wordt ons uitzicht aan onze achterkant bedorven door een nieuw aan te leggen snelweg , tevens zal de lucht kwaliteit drastisch verslechteren en kan mijn vrouw het adem halen misschien wel helemaal vergeten (bij voorbaat hartelijk dank hiervoor.)	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. In de besluitvorming rondom het voorkeursalternatief zijn de verschillende belangen zorgvuldig afgewogen.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
102	665	tevens hebben wij verder nog een zeer groot probleem met het aanleggen van een tunnel i.v.m. met het zware verkeer wat over de dorpsstraat gaat plaatsvinden en het graven en heien van de enorme betonpalen die U gaat gebruiken , ons huisje staat n.l. op houten palen en het staat er al honderd jaar en nog steeds keurig netjes recht maar dat zal door toedoen van Uw organisatie bij het slaan van de eerste paal voorzien zijn van diverse scheuren ven voor dat de weg er ligt is ons huis mooi naar de knoppen en wie gaat dat betalen dus verzoek ik U met klem om voordat U begint er door U een bouwspecialist wordt aangesteld om alles te onderzoeken en de resultaten vast te leggen.	Bij de uitvoering van het project wordt rekening gehouden met de bestaande gebouwen in de omgeving. Tegen de tijd dat het project naar de uitvoering gaat, vinden waar nodig bouwkundige vooropnames plaats.
102	666	Ook wil ik U verzoeken om toch nog eens goed de mogelijk te onderzoeken om gebruik te maken van de provincialeweg naar Beverwijk of een snelweg aan de Assendelft op palen in het noordzeekanaal want dat is technisch gezien best haalbaar kijk naar de flyover bij Rotterdam en Amsterdam , en waarom geen tunnel vanaf Wormerveer tot ongeveer de Krokodil tussen Krommenie en Uitgeest.	In een eerder stadium zijn andere varianten en oplossingen meegenomen in de verkenningen. Hieruit is gebleken dat deze oplossingen niet de problemen wegnemen. De ondertunneling van de weg in het Nul-plusalternatief is onderzocht. Uit dat onderzoek kwam naar voren dat ondertunneling niet haalbaar is vanwege de fysieke beperkingen (bestaande Jan Brassertunnel en de beweegbare brug ter hoogte van de Nauernasche Vaart) en de hoge kosten van een tunnelvariant.
102	667	Hoe het verder allemaal uit pakt hebben wij geen enkele invloed op want wij zijn nu eenmaal de bijna onderkant van de maatschappij maar toch nogmaals 1 verzoek laat ons huisje heel of koop het anders maar op dan kunt U het slopen en heeft U twee klagers minder.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. In de besluitvorming rondom het voorkeursalternatief zijn de verschillende belangen zorgvuldig afgewogen.
103	668	Als bewoner van het Buurtschap Busch en Dam vind ik het belangrijk dat: 1. De openheid van het landelijk gebied tussen IJmond en Zaanstreek gehandhaafd blijft. Deze openheid vormt een groene buffer tussen twee geïndustrialiseerde woonkernen. Het gebied is belangrijk voor de recreatie, sportieve beleving en educatie van vele bewoners van deze kernen. Elke variant (behalve de 0+) zal het gebied doorsnijden. De versnippering van het gebied zal verrommeling tot gevolg hebben en minder aantrekkelijk zijn voor natuurbeleving.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
103	669	a. Landschap. Uit de rapporten blijkt dat het landschap in de open polders in grote mate aangetast wordt. Zie rapport Oplegnotitie landschap en historisch kapitaal, geeft aan: dat het effect van het Golfbaan- en Heemskerk alternatief sterk negatief is, dubbel min. Daarbij moet geconstateerd worden dat dit punt een wezenlijk onderdeel uit maakt van de Structuurvisie 2040 van de provincie Noord-Holland en daarin dit soort aantastingen worden verboden. Feitelijk zou hier dus drie minnen van toepassing zijn. Waarom is dat dan niet gebeurd?	In de planMER zijn de effecten op landschap van het Heemskerk- en het Golfbaanalternatief sterk negatief bevonden (- -). Het provinciale beleid maakt echter, ondanks de impact op de landschappelijke waarden, de wegverbinding niet onmogelijk. Daarom is de beoordeling met drie minnen (showstopper) niet gegeven.
103	670	b. Agrarische sector. De doorsnijding van de agrarische bedrijven in de betreffende polders leidt tot een sterke aantasting van het gebruik van de landerijen. De melkveehouderijsector staat voor een grote transitie om weidegang in te voeren en te optimaliseren. Dit vraagt grote aaneengesloten huiskavels en dit wordt door de gestrekte alternatieven doorkruist. Zie de landbouweffectrapportage. Waarom wilde provincie dit proces verstoren?	Het is niet de wens van de provincie om dit proces te verstoren. Bij een keuze voor een nieuwe wegverbinding worden alle belangen zorgvuldig afgewogen. De effecten op landbouw horen daarbij. In het vervolgproces wordt gekeken in hoeverre de negatieve effecten verzacht kunnen worden.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
103	671	c. De kwaliteit van de natuur en biodiversiteit in de polders. Omdat het Heemskerkalternatief leidt tot een substantieel oppervlakteverlies van Weidevogelleefgebied en er sprake is van verstoring geldt een grote compensatieplicht vogrtkomend uit de Provinciale Verordening Ruimte. Daarnaast is sprake van verstoring (geluid, licht, optisch) aan beide zijden van het alternatief in deze polder. Dit alternatief is als negatief beoordeeld (- -). De totaalscore van de gestrekte alternatieven is dubbel min. Ook hier is weer sprake van aantasting van door de provincie gevoerd beleid en is in de rapporten niet acceptabel onderbouwd. De Weidevogels zijn weer het kind van de rekening.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. De onafhankelijke Commissie voor de m.e.r. heeft in haar advies aangegeven dat het onderzoek kwalitatief op orde is en dat het milieubelang voldoende is meegenomen om een voorkeursbesluit te nemen. In de vervolgfase van het project, na de besluitvorming over het voorkeursalternatief, worden deze aspecten verder uitgewerkt.
103	672	d. Oer IJ, historisch kapitaal. Het Oer IJ wordt door de gestrekte alternatieven. Heemskerk en Golfbaan onaanvaardbaar aangetast. De zichtbaarheid en beleefbaarheid van het eeuwen oude landschap wordt steeds verder aangetast. Onbegrijpelijk is dat dit in de verantwoording van het PlanMer niet zwaarder wordt aangerekend. Graag een nadere uitwerking van de onderbouwing.	Zie het antwoord hierboven.
103	673	e. Recreatie. Het studiegebied van de Verbinding A8-A9 is een belangrijk uitloopgebied voor de bewoners van Uitgeest, Heemskerk, Beverwijk en Zaanstad, met de kernen Broekpolder, Saendelft, Krommenie en Assendelft zeer dichtbij. Ook andere bewoners en toeristen en recreanten maken volop gebruik van dit gebied. De extra doorsnijding met een gestrekt alternatief blokkeert in de toekomst dit gebruik. Dit is onaanvaardbaar en wordt in het PlanMer als ondergeschikt afgedaan. Groene ruimte wordt in de stedelijke agglomeratie van de Metropoolregio Amsterdam steeds belangrijker. De groene mimte van de Metropoolregio Amsterdam wordt door expats steeds genoemd als een van de belangrijke vestigingsvoorwaarden en de Metropoolregio wil Juist deze doelgroep aantrekken als nieuwe bewoners. Het is onbegrijpelijk dat hier in het PlanMer zo weinig aandacht aan wordt besteed en het dus van ondergeschikt belang wordt geacht in de afweging. Een onderbouwing graag.	Het uitgangspunt van de planstudie A8-A9 is dat bestaande recreatieve verbindingen in het gebied behouden blijven. Het Heemskerk- en Golfbaanalternatief hebben, ondanks behoudt van deze verbindingen, een negatieve impact op de recreatieve beleving van het gebied. Dit aspect is meegewogen in de besluitvorming rondom het voorkeursalternatief. In de volgende fase van de planstudie wordt bepaald of en waar compenserende maatregelen genomen worden. Voor de afweging tussen de alternatieven is deze informatie niet relevant.
103	674	2. Het Werelderfgoed de Stelling van Amsterdam op waarde zal worden geschat. Een Werelderfgoed kén en mag Je niet aantasten! Het is een overheid als Provincie en gemeenten onwaardig (wederom!) afbreuk te doen aan de betekenis van het Werelderfgoed. Een eigen afweging van de provincie ontbreekt op alle niveaus in het PlanMer en in de politieke discussie over de Verbinding A8-A9. Tevens is er het HIA-rapport, op initiatief van de provincie opgesteld, conclusie de combinatie van een gestrekt alternatief en het opsteltrein langs de N203, leidt tot een onaanvaardbare aantasting van de universele waarden van de Stelling. Het opstelterrein is een feit en daarmee is het onbegrijpelijk dat dit in de beoordeling van de effecten niet tot drie min beoordeling heeft geleid. Anders dan dat dit beschouwd zou worden als een showstopper. Kan het zijn dat de beoordeling van Antea niet objectief is en dat het PlanMer niet objectief is. De reactie van Unesco op de plannen van de provincie Noord-Holland voor de gestrekte alternatieven; het Heemskerkalternatief en het Golfbaanaltematief is zeer duidelijk. Een keuze hiervoor wordt ais ongewenst beschouwd. ICOMOS kiest hierbij voor alternatief Nulplus, als diegenen die het minste effect heeft de drie alternatieven. Mocht de provincie toch kiezen voor een van de twee gestrekte alternatieven, wordt naar alle waarschijnlijkheid de Stelling van Amsterdam de status van werelderfgoed ontnomen.	De planMER is opgesteld door een gerenomeerd adviesbureau dat de benodigde onderzoeken in een planMER objectief uitvoert. Er wordt niet getwijfeld aan de objectiviteit van het onderzoek. Daarnaast heeft de Commissie voor de m.e.r. aangegeven dat het onderzoek van voldoende kwaliteit is om een goede afweging te maken. ICOMOS is gevraagd om advies te geven op basis van de planMER resultaten. Dit advies is betrokken bij de besluitvorming over het voorkeursalternatief. Bij de inpassing van het ontwerp van het definitieve voorkeursalternatief wordt gekeken hoe de universele waarde van de Stelling van Amsterdam behouden en, waar mogelijk, versterkt kan worden. Uitgangspunt daarbij is dat de provincie zowel een verbeterde verbinding wil hebben alsook behoud van het werelderfgoed.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
103	675	3. De gezondheid van mens en dier in het gebied op de eerste plaats komt en NIET het verkeer dat zo snel mogelijk van A naar B wil. Aangetoond is dat een nieuwe rechtstreekse doortrekking van de A8 naar de A9 niet het beoogde resultaat gaat opleveren. In de PlanMER wordt alleen informatie gegeven over wat de leefbaarheid betreft voor het gehele studiegebied en voor Krommenie/Assendelft. Er is geen onderzoek opgenomen met resultaten over de andere woonkernen. De Provincie gaf hierover in een reactie ten onrechte aan dat het veel te ver ging om alle woonkernen uit te rekenen. In een eerder rapport (achtergrondrapport gezondheid | d.d.19 Januari 2016 | Kenmerk NH1077), dat is opgesteld door Goudappel Coffeng, was het wel mogelijk om voor alle woongebieden in het studiegebied per planalternatief een opgave te doen van de toe- of afname van het aantal DALY's. Omdat andere specifieke getallen in andere rapporten ontbreken, is alleen op basis hiervan te concluderen dat het Golfbaanaltematief leidt tot de grootste toename van het aantal DALY's in het gehele studiegebied (zie hoofdstuk 3 Effectbeschouwing, tabel 3.2).	In de NRD is vastgelegd wat de doelstellingen zijn naar aanleiding van de problemen die zijn geconstateerd. Eén van de doelstellingen is het verbeteren van de leefbaarheid in Krommenie / Assendelft door de verkeersdruk te verminderen op de N203 en N246. Naar aanleiding van het eerste tussentijdse advies van de Commissie voor de m.e.r. heeft een nadere afbakening van het studiegebied plaatsgevonden om de onderscheidende effecten beter in beeld te krijgen. Het onderzoek van Goudappel Coffeng waar u naar verwijst is achterhaald. Door het gebruik van nieuwe WLO-scenario's in de verkeersmodellen en geoptimaliseerde ontwerpen zijn de effecten voor gezondheid anders. Hierdoor zijn de uitkomsten van het onderzoek van Goudappel Coffeng niet meer bruikbaar.
103	676	a. Geluid. We verwijzen naar de volgende verbeeldingen uit het geluidsrapport: Bijlage 4, Geluidcontouren figuur 6, Nulpius/Golfbaan/Heemskerkaltematief. Uit de geluidscontouren blijkt een forse toename van het geluid veroorzaakt door de gestrekte alternatieven, met brede uitwaaiering over de hele polder. (Wè sluiten ons ook aan bij de constatering dat de geluidsbelasting niet verplaatst mag worden van Krommenie/Assendelft naar Waldijk, Broekpolder en Koog ad Zaan/Zaandijk (Coenbrug), doch het raakt alle aspecten van het belang van de groene ruimte.) Met deze geluidsbelasting neemt de waarde van het gebied als uitloop voorde stedeling sterk af. Juist de relatieve stilte, ten opzichte van de stedelijke drukte maakt de polder ontzettend belangrijk voor de fietser, wandelaar, hardloper, visser enzovoort die even de zinnen willen verzetten. Deze kwaliteit van de polder gaat voor altijd verloren met de aanleg van een weg met 80.000 verkeersbewegingen.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Van verplaatsing van het probleem is geen sprake. De effecten van de alternatieven zijn in het totaal over het studiegebied bezien. Positieve en negatieve effecten op verschillende plaatsen worden hierin gewogen. Daar waar bijzondere effecten optreden is dit in de planMER benoemd. In de volgende fase van de planstudie wordt bepaald of en waar compenserende maatregelen genomen worden. Voor de afweging tussen de alternatieven is deze informatie niet relevant.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
103	677	b. Gezondheid. In het verlengde van de "verengde" hoofddoelstelling op het gebied van leefbaarheid wordt in het MER dan ook geen uitspraak gedaan over de effecten voor het hele plangebied, en of deze per saldo verbetert; dat maakt immers geen onderdeel uit van het onderzoek(sgebied). In de WKA wordt ten aanzien van luchtkwaliteit overwogen dat deze in het "studiegebied" (als bedoeld in de NRD) per saldo gelijk blijft (zie § 2.7). Ook in het hierna te bespreken "Achtergrondrapport Gezondheid, Verbinding A8-A9, Planstudie, 2e fase" ("Achtergrondrapport Gezondheid") van Antea Group van 21 april 2017 stijgen de DALY's voor luchtkwaliteit in het (ruimere) "plangebied" vooralle varianten zelfs licht (§ 6.3.1. MER). Op het onderdeel luchtkwaliteit wordt dus al niet aan de overkoepelende doelstelling voldaan. Dat vervolgens binnen het (ook weer ruime) "onderzoeksgebied", vanwege een daling van de DALY's voor geluid, een afname van het totaal aantal DALY's zou plaatsvinden, zoals wordt gesteld, kan volgens [deskundige] niet uit de daaraan voorafgaande paragrafen worden afgeleid (§ 6 Conclusie). Ook op het gebied van geluid en in algemene zin is het dus zeer de vraag of in het volledige gebied een per saldo verbetering optreedt. Het MER heeft zich op het gebied van leefbaarheid dus gericht tot een beperkt gebied, waar zich ook nog eens overwegend alleen positieve effecten voordoen. Deze positieve effecten zijn bovendien een stuk minder positief dan waar men oorspronkelijk op heeft ingezet en die de onderliggende rapporten laten zien. Ten eerste, op het gebied van luchtkwaliteit is er geen positief effect (p. 50 MER). Dit heeft te maken met de reeds hoge, bestaande achtergrondconcentraties. Op het gebied van geluid treedt volgens het MER een verbetering in DALY's op van 9,2% in het Golfbaanaiternatief en 10,4% in het Heemskerkalternatief. Opmerkelijk genoeg komen deze gegevens niet overeen met die waartoe in het Achtergrondrapport Gezondheid wordt geconcludeerd; dit rapport concludeert dat de "gebiedsdoelstelling" van 10-20 % verbetering in geen van de alternatieven wordt behaald (§ 6)	Het aspect gezondheid is onderzocht op twee deelaspecten: lucht en geluid. De resultaten zijn uitgedrukt in Daly's. Een Daly-beoordeling is met name geschikt voor het relatief vergelijken van gezondheidseffecten van planalternatieven. De Daly's zijn op twee manieren berekend: per aspect en als combinatie. De doelstelling voor het gehele onderzoeksgebied is een reductie van het aantal Daly's. Voor het aspect lucht wordt die doelstelling niet gehaald. Voor het aspect geluid wel evenals lucht en geluid samen genomen. Daarnaast is een aparte doelstelling voor het deelgebied Krommenie-Assendelft: een reductie van 10 tot 20% van Daly's. Voor het aspect geluid wordt de doelstelling wel gehaald. Dit geldt ook bij de combinatie van lucht en geluid.. Door de lichte afname van de luchtkwaliteit wordt de doelstelling voor het gebied Krommenie-Assendelft ten aanzien van het aspect lucht niet gehaald. Dit zelfde geldt voor de combinatie van lucht en geluid.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
103	678	4. Het probleem van het verkeer in Krommenie en Assendelft. Volgens het verkeerrapport zijn er in 2015 ca. 40.000 verkeersbewegingen over de N203. Hiervan is ca. 50% doorgaand verkeer. Dit is dus het probleem wat in Krommenie-Assendelft moet worden opgelost. 20.000 verkeersbewegingen die lawaai, fijnstof en overlast veroorzaken. Het verbaasd ons dat deze problematiek in het PlanMer niet nader wordt uitgewerkt. Het wordt wel erger gemaakt, kijkende naar de gestrekte alternatieven gaan we een probleem van 20.000 verkeersbewegingen oplossen met 80.0000 verkeersbewegingen. We constateren dat in de autonome ontwikkeling ca. 40.000 verkeersbewegingen in 2030 worden voorspeld. Met de ontwikkeling van een van de gestrekte alternatieven worden dus 40.000 extra verkeersbewegingen in dit totale plangebied gebracht. 40.000 keer extra geluidsoverlast, lichtoverlast en fijnstof toename. De genoemde 80.000 verkeersbewegingen veroorzaken overlast in de Broekpolder, Waldijk, bij Saendelft en de woongebieden rond de Coenbrug. In weerwil van het rapport gaan er meer files staan bij de Coenbrug, met alle extra overlast van dien. In weerwil van het coalitieakkoord om knelpunten op te lossen, worden deze bij de gestrekte alternatieven alleen maar vergroot. Zie de verwachte files bij de Coenbrug. [In de MIRT-verkenninq Corridorstudie Amsterdam-Hoorn. Analysefase, Zaanstreek (2016), Ministerie Infrastructuur en Milieu, concludeert men het volgende over een eventuele doortrekking. De doortrekking heeft in beide 2030 scenario's een bescheiden invioed op de omvang van de benoemde knelpunten. Er is sprake van een toename van de terugslag op de A8 ten oosten van kp Zaandam, in vergeiijking met dezelfde scenario's zonder doorgetrokken A8 Beide 2030 varianten met doortrekking van de A8-A9 leiden tot een toename van de verkeersprestatie en tot een toename van de voertuigverliesuren ten opzichte van dezelfde scenario 's zonder doortrekking. De toename is vooral groot in het deelgebied Zaanstad, waar de meeste extra kilometers en VVU's worden gezien.] Nergens wordt in de rapporten de nevendoelstelling het stimuleren van de regionale-economische ontwikkeling van het studiegebied beschreven en meegewogen. 80.000 auto's gaan dagelijks zo snel mogelijk door de regio rijden, zonder iets toe te voegen (Behalve milieuoverlast). Nergens in het verkeersrapport wordt de nut en noodzaak aangetoond voor het verleggen van deze verkeersstromen. In tegendeel het bewijs is andersom, doordat er auto's over het nieuwe asfalt rijden, wordt beschreven dat hiermee het nut is aangetoond. (BIz. 27 e.v. Verkeersrapport).	Wanneer het Heemskerk- of Golfbaanalternatief aangelegd wordt, is er sprake van een afname met circa 30.000 m.v.t. per etmaal op de huidige N203 in Krommenie, ten opzichte van de autonome situatie. Hierdoor neemt de overlast voor Krommenie en Assendelft af, wat een van de doelstellingen van het project is. In de planMER is rekening gehouden met drukte op de bestaande A8, waaronder de Coenbrug. Mede op basis van deze gegevens zijn de berekeningen gemaakt en de conclusies getrokken. In een apart project van het Rijk, de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn, wordt gestudeerd aan de A8 en worden effecten in beeld gebracht. Wanneer er maatregelen noodzakelijk zijn, wordt dit opgepakt. De nevendoelstelling van het project met betrekking tot de regionale economische ontwikkeling komt vooral tot uiting in de MKBA. De nieuwe wegverbinding in het Golfbaan- en het Heemskerkalternatief dat het verkeer in de regio beter faciliteert, is hierin relevant. Nut en noodzaak voor het realiseren van een verbeterde verbinding tussen de A8 en A9 is omschreven in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau.
103	679	5. De scheve MKBA. Met de MKBA in de hand wordt de aanleg van met name het Golfbaanalternatief beargumenteerd. Een positieve kosten/batenanalyse maakt schijnbaar de investering in het Golfbaanalternatief als de meest logische keuze. Niets is minderwaar. Doordat gerekend wordt met 80.000 niet noodzakelijke verkeersbewegingen en daaraan gekoppelde reistijdbaten, ontstaat dit positieve beeld. Echter in het autonome scenario is er maar sprake van ca. 40.000 verkeersbewegingen, waarvan 20.000 lokaal en regionaal. De overige 20.000 doorgaande verkeersbewegingen bepalen het nut en de noodzaak van de nieuwe weg. Het zal duidelijk zijn dat hiermee geen positieve MKBA ontstaat. Juist in de vergelijking van de twee gestrekte alternatieven met het Nulplus-altematief schiet de MKBA schromelijk tekort. Namelijk alle aantastingen/schade van het landschap, OER IJ, Stelling van Amsterdam, recreatie en landbouw kwaliteiten zijn niet opgenomen als kostenpost van het Golfbaan- en /of Heemskerk-alternatief. Daarmee wordt elke vergelijking met het Nulplusaltematief scheef. Dit Nulplus-altematief veroorzaakt deze schade namelijk NIET.	De systematiek van het opstellen van een MKBA is voorgeschreven door het Rijk (de OEI-systematiek). In die systematiek wordt aangegeven welke waarden en baten er gekoppeld zijn aan de diverse aspecten. Er is geen ruimte voor ons om naar eigen inzicht wijzigingen aan te brengen in deze systematiek. Niet alle aspecten, waaronder landschap, zijn in een MKBA in geld uit te drukken. Dit is ook als zodanig benoemd in dat rapport. De circa 80.000 verkeersbeweging zijn met een verkeersmodel onderbouwd en worden als een maatschappelijk baat meegerekend. Aspecten die in een MKBA niet in geld uit te drukken zijn, worden wel in de besluitvorming meegewogen.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
103	680	6. De afwezige robuustheid. In het coalitieakkoord en in de NRD wordt het verbeteren van de robuustheid als een van de belangrijke argumenten voor de Verbinding A8-A9 genoemd. Uit het verkeersrapport blijkt dat deze robuustheid niet wordt gerealiseerd. Dit loopt namelijk vast op de huidige beperkingen van de A8 en de daarin aanwezige Coenbrug. Het verkeersrapport zegt hierover dat de capaciteit al maximaal wordt gebruikt en dus niet de extra verkeerstoename van de gestrekte alternatieven kan verwerken. (Zie p. 51, verkeersrapport.)	Het vergroten van de robuustheid van het wegennet komt vooral tot uiting buiten de spitsuren. Tijdens de spitsuren is de restcapaciteit van de huidige A8 beperkt, waardoor ook de toename van het verkeer in de spits beperkt is.
103	681	7. De Provincie zich realiseert, dat de onderzoeken voorafgaand aan de planstudie NIET geactualiseerd zijn. De aanpassingen aan de A9 hebben ertoe geleid, dat er minder vaak files zijn op de N203. Hiermee is ook het nut en noodzaak van de verbinding minder actueel. Aanpassingen A9 Badhoevedorp wordt hier bedoeld.	In de verkeersstudie zijn autonome ontwikkelingen, waaronder de aanpassing aan de A9 bij Badhoevedorp, opgenomen.
103	682	Door Gedeputeerde Staten wordt het Nulplus-altematief als niet toereikend bestempeld. Als argument wordt hiervoor de negatieve MKBA gebruikt. Zoals we al in het voorgaande betoogd hebben zou deze niet negatief zijn, als landschap en Stelling van Amsterdam als positief economische waarde zouden worden meegenomen. Ook geldt hierbij het gegeven dat GS op een oneigenlijk advies van de Stuurgroep een alternatief van de Nulplus hebben afgewezen. Ondanks het feit dat een meerderheid van Provinciale Staten hierop hadden aangedrongen. Ook de Buurtschap ziet meer mogelijkheden in de Nulplus variant. Na bestudering van het PlanMer, kan de Buurtschap Bus(ch) en Dam niet anders dan tot de conclusie komen dat de gestrekte alternatieven door de enorme verkeerstoename in de regio, ontbreken van robuustheid, grote aantasting van het landschap, weidevogelgebied. Stelling van Amsterdam, landbouw en Oer IJ en de verspreiding van de problematiek van Krommenie-Assendelft over de hele regio, onaanvaardbaar zijn.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. In de besluitvorming rondom het voorkeursalternatief zijn de verschillende belangen zorgvuldig afgewogen.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
104	683	Door middel van deze reactie wil ik mijn zienswijze geven op het voorlopige voorkeursalternatief van de A8-A9 verbinding. In mijn optiek verdient het, alle voor- en nadelen afwegend, de voorkeur om de verbinding aan te leggen volgens het Golfbaanalternatief. Deze mening is gebaseerd op de volgende zaken: • Het Nul-plus alternatief biedt geen reële oplossing voor de (leef)situatie in Krommenie en heeft tevens als nadeel dat de afwikkeling van het verkeer vanaf de A8 richting A9 nog steeds suboptimaal verloopt. • Het Heemskerkalternatief kent een stroomwegonwaardige aansluiting bij de (huidige) afrit Heemskerk en leidt tot significante inpassingsproblemen nabij de afrit Castricum/Uitgeest wat alleen tegen forse kosten kan worden verminderd. • Het Golfbaanalternatief volgt een tracé wat al decennia geleden gereserveerd is voor dit stuk weg en zorgt voor de minste doorsnijding van het landschap. • De gronden waarop het Golfbaanalternatief zou moeten komen is al decennia (grotendeels) eigendom van het Rijk en daarmee naar verwachting goedkoper te verkrijgen dan de grond voor het Heemskerkalternatief; • De huidige verzorgingsplaatsen langs de A9 liggen op een plaats die bij de verlegging van de A9 in de jaren negentig bewust is gereserveerd voor een knooppunt van de A9 met de doorgetrokken A8 en waar nu het Golfbaanalternatief aantakt op de A9. • De bewoners van de Broekpolder die ageren tegen het Golfbaanalternatief hadden bij de aankoop van de woning kunnen weten dat nabij die plek ooit een knooppunt zou komen van de A9 met de doorgetrokken A9 via het (huidige) Golfbaanalternatief. Zolang geen milieunormen worden overschreden zou weerstand vanuit omliggende bewoners geen reden mogen zijn om af te zien van het Golfbaanalternatief. • Het is meer dan wenselijk voor de robuustheid van het netwerk van wegen in de (ruime) regio dat er een voldoende volwaardige weg tussen de A9 en de A8 komt te liggen welke als alternatief kan dienen bij een calamiteit bij de Wijker- en Velsertunnel en de A9 tussen de tunnels en het Rottepolderplein. Het Nul-plusalternatief en het Heemskerkalternatief zijn suboptimaal en met het Golfbaanalternatief (inclusief enkele aanpassingen aan de huidige geplande vorm) is een volwaardige weg wel te realiseren.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
104	684	Hoewel ik voorstander ben van het Golfbaanalternatief zou het in mijn optiek wenselijk zijn twee aanpassingen door te voeren in de recent geschetste uitwerking van het alternatief. Dit betreft: 1) een betere uitwerking van de aansluiting op de A9 waarbij ernaar gestreefd moet worden alle verbindingen free-flow te laten verlopen. Ik denk hierbij met name aan (1) de verbinding vanaf de A8 richting A9 noord (waar het zonder veel moeite mogelijk moet zijn het verkeer zonder verkeerslichten te laten gaan) en (2) de verbinding vanaf de A9 zuid naar de A8 (die idealiter aan de zuidkant aan zou moeten haken op de verbindingsweg in plaats van via een 180 graden-lus aan de noordkant).	We hebben een knooppunt i.p.v. een aansluiting onderzocht. Vanwege de korte afstand tussen knooppunt Beverwijk (A22) en de nieuwe aansluiting, is het nodig om extra ingrepen te doen op de A9 en het knooppunt Beverwijk. Dit zorgt er voor dat de kosten niet opwegen tegen de voordelen van een knooppunt. Een aansluiting kan het verkeer op een goede manier verwerken zonder dat er opstoppingen ontstaan.
104	685	2) het niet onmogelijk (of onnodig duur) maken om de verbinding op korte of langere termijn om te bouwen naar een autosnelweg waarbij in het bijzonder aandacht moet worden gegeven aan de mogelijkheid van ombouw van het knooppunt met de A9 naar een knooppunt conform autosnelwegnormen. Ook zouden de viaducten over het tracé breed genoeg moeten zijn om een autosnelweg (inclusief vluchtstrook) te kunnen overkluizen.	Gekozen is voor een autoweg vanwege de beperkte ruimte die het met zich mee brengt. Daarnaast is het verschil tussen autoweg en autosnelweg in deze situatie nauwelijks onderscheidend. Een ombouw naar een autosnelweg wordt dan ook niet voorzien.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
104	686	Tenslotte wens ik op te merken dat het feit dat het Golfbaanalternatief in de nabijheid van Fort Veldhuis is bedacht en dit mogelijk consequenties kan hebben voor de status van werelderfgoed van de Stelling van Amsterdam geen reden zou mogen zijn om de verbindingsweg niet volgens het Golfbaanalternatief aan te leggen. Ik wil hierbij graag wijzen op de volgende zaken: • De Stelling van Amsterdam wordt al doorsneden door vele tientallen wegen (waaronder de snelwegen A1, A2, A4, A7, A9, A22 en A200 en vele provinciale en gemeentelijke wegen) en diverse spoorlijnen. De aanleg van één nieuwe weg (die vooralsnog niet eens een snelwegstatus krijgt) maakt het aantal doorsnijdingen eentje hoger. Gezien de reeds bestaande tientallen doorsnijdingen, zou deze ene extra doorsnijding geen materieel verschil moeten betekenen. • Op dit moment lopen er veel meer (snel)wegen vlak langs forten van de Stelling van Amsterdam. Denk aan Fort aan de St Aagtendijk (A9), Fort aan de Winkel (A2) en Fort aan de Liebrug (A200). De situatie bij Fort Veldhuis is niet veel anders dan in die (en vele) andere gevallen.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
105	687	Hierbij mijn bezwaar tegen de Nul+variant. Komende van de N246 naar de N203 zijn er heden in de spits gevaarlijke opstoppingen op de N246. Bij deze afslag blijven deze files bij getoonde Nul+ en zullen toenemen gezien toename van het verkeer, de verkeersregeling van de afslag en beweegbare brug over de Nauernasche Vaart. Over de N246 moeten de hulpdiensten vanuit het ZMC binnen de norm-aanrijtijden Krommenie bereiken. Dit wordt met de files onmogelijk gemaakt en de verkeersonveiligheid wordt groter met de Nul+. De file kan over twee rijbanen op de N246 niet vermeden worden door de hulpdiensten. Het verkeer over de N203 richting A9 en N246 moet in de Nul+ minimaal zijn beslag krijgen over vier rijbanen met 2 vluchtstroken. Deze zes rijbanen moeten niet belast worden met het plaatselijke verkeer. In getoonde Nul+ is dit programma niet getekend en dus voldoet deze variant op deze wijze niet aan een goede verbinding. Het verkeersknelpunt bij het NS station Krommenie en Saendelverlaan wordt in de Nul+ niet opgelost en bovendien komt het verkeer te dicht bij de TriasVMBO school.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Het Nul-plusalternatief is zodanig ontworpen dat er geen structurele knelpunten zijn. De huidige 2x2 rijstroken worden vervangen door 2x2 rijstroken bovenlangs, met voldoende breedte voor hulpdiensten om stilstaand verkeer te passeren. Daarnaast blijven 2x1 rijstroken over op maaiveld.
105	688	De Nul+ over de N203 valt samen met de bestaande verbinding A8-A9. In de uitvoeringsfase zal met de bouw van de noodzakelijke Nul+ en het huidige verkeer een verkeersinfarct ontstaan gezien ontbrekende ruimte voor tijdelijke wegen.	Eventuele verkeersmaatregelen om een goede doorstroming te garanderen tijdens de uitvoering, worden in de uitvoeringsfase meegenomen.
105	689	De raming van de Nul+ voldoet niet gezien de onderschatte risico's in de planvorming. We krijgen hier een nieuw Noord-Zuidlijn debacle. De post onvoorzien moet veel en veel hoger. Er moet ook gerekend worden met de kapitaalsvernietiging van de vernietiging van huidige infra op de N203 waarvan het asfalt nog maar net is verhard en functioneel is. Ook de hoofdroute fiets krijgt de wind van voren en het duurzame fietspad in Krommenie moet op de schop bij getoonde Nul+.	In de kostenraming is rekening gehouden met onvoorziene posten en risico's. Dit werkt ook door in de Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA).
105	690	De Nul+ scoort op alle milieuaspecten zeer slecht en de bewoners van Krommenie zullen zich met succes gaan verzetten tot aan de Hoge Raad. Het Nul+ project heeft geen enkel rendement in snelheidswinst en de ontsluiting van nieuwe woningbouwplannen op de nieuwe infra kan minimaal worden. De andere twee varianten geven veel meer tijdwinst en mogelijkheid van nieuwbouw en ontsluiting van nieuwe woningbouw in de Randstad.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
105	691	Mijn mening is dat de Nul+ als onmogelijk moet worden bestempeld en mijn voorkeur gaat uit naar de Heemskerk+ waarbij de simpele kruising met het dijkje van de Stelling van Amsterdam mooi moet worden opgelost in een prijswinnend ontwerp met Zaankanters en Unesco ook in de jury.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
106	692	Het verbeteren van de verbinding A8-A9 moet mijnsinziens goed tegen het licht gehouden worden met alle maatschappelijke en technologische ontwikkelingen. De auto van de (zeer) nabije toekomst worden technisch gezien steeds vernuftiger waardoor ook file gevaar en opstoppingen minder snel zullen voorkomen. De snelheid waarmee de "automatische piloot" van een auto zich ontwikkeld gaat razendsnel en zal hiermee ook het "onnodig remmen" wat tot opstopping leidt grotendeels laten verdwijnen. Daarnaast is de tendens van thuiswerken een niet te stoppen fenomeen. Zelfs traditionele bedrijven als Tata steel zijn hiermee succesvol aan het implementeren. De toekomstige bezettingsgraad van de wegen zal dus afnemen. Deze 2 zaken beschouwend lijkt het mij een onverstandige keuze om blijvende schade aan het milieu en historisch erfgoed aan te richten voor een probleem dat zich de komende jaren zelf zal oplossen. Een verbetering van de nul variant met andere stoplichten instelling of minder afslagen kan al tot veel verbetering leiden op de korte termijn.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Technische ontwikkelingen, zoals elektrisch rijden, en andere ontwikkelingen zoals plaats- en tijdonafhankelijk werken, zijn onderdeel van de studie. In de gebruikte verkeersmodellen zijn prognoses opgenomen van deze ontwikkelingen.
107	693	Tientallen jaren hebben Krommenie en Assendelft al overlast van de huidige N203: - slechte luchtkwaliteit - geluids overlast - gevaarlijke situatie door de vele kruisingen - veel sluipverkeer door de binnenwegen Nu is de kans hier wat aan te doen. Haal deze verbinding tussen de snelwegen A8 en A9 weg uit de beide drukke dorpskernen. Waar naast de toename van trein en vliegverkeer deze steeds drukkere N203 steeds meer overlast geven voor de bewoners die hier gezonde levensjaren (daly's) inleveren. Ook de 4500 kinderen (gevoelige bestemmingen) die dagelijks les krijgen op de vele scholen langs de N203 worden worden hieraan bloot gesteld. Door deze weg het kortste trace te geven zonder stoppend en optrekkend verkeer zal dit de leefbaarheid van tienduizenden bewoners verbeteren. En ook zal dit de verkeers doorstroming ten goede komen. Niets doen is geen optie meer!	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. In de besluitvorming rondom het voorkeursalternatief zijn de verschillende belangen zorgvuldig afgewogen.
108	694	Bij deze wil ik mijn zienswijze over het PlanMER rapport over de A8-A9 [rapport Verbinding A8-A9 Planstudie, 2e fase, projectnummer 413605, definitief revisie 02, 9 juni 2017] geven. Ik vind het rapport op veel punten geen objectief oordeel geven over de situatie. Het rapport wekt de suggestie vooringenomen te zijn; subjectieve overwegingen in het rapport vallen in veel gevallen dusdanig uit dat de golfbaanvariant als voorkeursvariant uitvalt. Dit wekt de indruk dat de schrijvers van dit rapport bewust toegeschreven hebben naar de conclusie dat de golfbaanvariant de meest gunstige is. Dit zal ik aantonen aan de hand van de onderstaande voorbeelden, waarbij ik steeds eerst een citaat weergeef uit het rapport.	De planMER is opgesteld door een gerenomeerd adviesbureau dat de benodigde onderzoeken in een planMER objectief uitvoert. Er wordt niet getwijfeld aan de objectiviteit van het onderzoek. Daarnaast heeft de Commissie voor de m.e.r. aangegeven dat het onderzoek van voldoende kwaliteit is om een goede afweging te maken.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
108	695	Pagina 65 “Het effect is het grootst in de alternatieven Heemskerk en Golfbaan, doordat daar niet alleen meer verkeer gaat rijden, maar het verkeer ook verplaatst naar een andere route. In deze alternatieven ontstaat een sterke afname van verkeer door woongebied en daarmee een daling van het aantal woningen op korte afstand van de weg, met als gevolg een daling van het aantal blootgestelden aan luchtverontreinigende stoffen afkomstig van de weg.” Deze opmerking gaat voorbij aan de 4.710 inwoners van de Broekpolder, die een extra snelweg tot minder dan 200 meter van hun huizen krijgen. Bovendien zal het verkeer tussen Alkmaar en Amsterdam door de betere verbinding steeds meer toe nemen, omdat mensen eerder zullen kiezen voor de auto in plaats van de trein om van de regio Alkmaar naar de regio Zaandam en Amsterdam te gaan. Op de lange termijn zal het verkeer ook toenemen doordat mensen eerder zullen kiezen voor verder wonen van Amsterdam, omdat forenzen met de auto gemakkelijker wordt. Meer snelwegen blijven aanleggen om de toenemende verkeersdrukte te kunnen verwerken, blijkt ook niet te lonen [Bron: CPB 2016 Kansrijk Mobiliteitsbeleid], omdat er veel meer verkeer tussen de regio Alkmaar en Amsterdam zal komen en dus de verkeersdrukte alleen maar toe zal nemen. In het rapport wordt vrijwel geen rekening gehouden met de groei van het verkeer die het gevolg zal zijn van de betere verbinding tussen de A8 en A9.	Met het verkeersonderzoek is aangetoond dat er meer verkeer gaat rijden in het plangebied. Het aanleggen van nieuwe wegen trekt immers meer verkeer aan dan het opwaarderen van bestaande wegen. De stelling dat er geen rekening gehouden wordt met de groei van het verkeer als gevolg van de betere verbinding tussen de A8 en de A9 delen wij niet. In de planMER is geconstateerd dat er groei van het verkeer plaatsvindt door aanleg van één van de alternatieven. Aan de hand van deze groei is ook de effectbeoordeling uitgevoerd.
108	696	Pagina 50 “Het aantal Daly’s voor de luchtkwaliteit verandert niet relevant. Dit komt doordat de achtergrondconcentratie van luchtverontreinigende stoffen – waaronder van nature aanwezige stoffen, emissie van verkeer en bedrijven elders, luchtvaart, etc - voor een belangrijk deel verantwoordelijk is voor de Daly’s. Het verkeer in het plangebied is maar de bron van een beperkt deel van de luchtverontreiniging in het studiegebied. Daarnaast zijn vanwege de wegaanpassing zowel positieve als negatieve effecten. Enerzijds is er een verbetering doordat de afstand tussen de weg en de meest nabije woningen (blootgestelden) in alle alternatieven toeneemt. Anderzijds neemt ook de totale emissie in het studiegebied toe, door de verkeersaantrekkende werking van de alternatieven. Het effect op de Daly’s voor luchtkwaliteit is neutraal (0) beoordeeld.” De conclusie in bovenstaande paragraaf houdt veel te weinig rekening met de toename van het verkeer door de betere verbinding tussen de A8 en A9, zoals ik hierboven al heb beargumenteerd. De luchtverontreiniging zal flink toenemen door de forse toename van het verkeer, ter illustratie zie in Figuur 1 een grafiek met de fijnstof concentraties bij Rotterdam. De luchtkwaliteit in Heemskerk is nu al matig [Bron: Longfonds, https://www.longfonds.nl/gezondelucht/checkgedaan] en dat zal door de snelweg alleen maar veel erger worden. Dit wordt miskent in het rapport. Door de nieuwe snelweg zullen vele woningen in de Broekpolder dichter bij de snelweg komen te liggen, en onder andere ook de basisschool de Bareel, die binnen 300 meter van de nieuwe verbindingsweg (in de golfbaanvariant) ligt, zie Figuur 2. De zin “Enerzijds is er een verbetering doordat de afstand tussen de weg en de meest nabije woningen (blootgestelden) in alle alternatieven toeneemt.” is daarmee dus onjuist. Ter ondersteuning hiervan citeer ik hier uit een rapport in opdracht van VROM: ”Invloed van de afstand tot een drukke verkeersweg op de lokale luchtkwaliteit en de gezondheid: een quick scan”: “Daarnaast beperkt de invloed van verkeer zich niet tot de eerste honderd meters…Er is wetenschappelijke onderbouwing dat wonen in de buurt van drukke snelwegen of het verblijf op scholen in de nabijheid van drukke wegen tot negatieve gezondheidseffecten leidt. “	In de effectbeoordeling in het m.e.r. is rekening gehouden met zowel de veranderende verkeersintensiteit, als de veranderende afstand van wegverkeer tot gevoelige objecten. Voor de afstand is hier relevant dat de woningen in Broekpolder en Saendelft verder van de A9 of de nieuwe verbinding liggen, dan de woningen langs de N203. Naar aanleiding van het eerste tussentijdse advies van de Commissie voor de m.e.r. heeft een nadere afbakening van het studiegebied plaatsgevonden om de onderscheidende effecten beter in beeld te krijgen.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
108	697	Pagina: 46 Golfbaanalternatief “Het Golfbaanalternatief leidt tot reistijdwinsten van ruim vijf minuten op enkele relaties (8 en 6, beide vanuit Beverwijk in oostelijke richting) en daarnaast reistijdwinsten van twee minuten of meer op relaties vanuit Beverwijk, Assendelft en Heemskerk in oostelijke richting in de avondspits. Voor de relatie 4 Alkmaar-Sloterdijk is de reistijdwinst ongeveer twee minuten in de avondspits. Voor de overige relaties is het reistijdeffect kleiner dan twee minuten. De filevorming op de A9 beperkt in de ochtendspits de reistijdwinsten vanuit het noord(oost)en naar het zuid(west)en.” Ook in dit fragment blijkt duidelijk een vooringenomenheid van de onderzoekers met een voorkeur voor het Golfbaanalternatief. Er wordt namelijk aan voorbij gegaan, dat op de verbindingsweg tussen de A8 en A9 en ook op de aanvoerwegen meer files zullen ontstaan. Ik begrijp niet waarom filevorming bij het ene alternatief wel en bij het andere alternatief niet wordt meegenomen om de tijdswinst te bepalen.	Alle alternatieven zijn gelijkwaardig onderzocht. Daar waar een toename van filevorming optreedt, is dit meegenomen in de beschreven reistijdwinsten. In de twee minuten reistijdwinst op de relatie Alkmaar - Sloterdijk is de filevorming op o.a. de A9 en A8 meegenomen.
108	698	Pagina 73 “Alternatief Golfbaan en Heemskerk hebben een negatief effect (- -) op landschap. De historisch geografisch waardevolle liniedijk wordt in alternatief Golfbaan niet fysiek aangetast, wel is er hier sprake van een negatief effect op de visuele kwaliteit (het nieuwe tracé bevindt zich vlak naast de nevenbatterij en Fort Veldhuis). Ook het doorsnijden van de landschappelijk waardevolle Groenedijk resulteert in een negatief effect (- -) voor alternatief Golfbaan. Omdat het landschap ter hoogte van de Golfbaan reeds is aangepast (niet meer het oorspronkelijke historische landschap) is het effect van het tracé op het landschap hier minder negatief beoordeeld dan de doorsnijding van het open en waardevolle Uitgeester- en Heemskerkerbroek (in alternatief Heemskerk).” Ook in dit fragment wordt er mild geoordeeld over de negatieve effecten van de golfbaanvariant, zonder dat daar objectieve argumenten aan ten grondslag liggen.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Zie ook ons antwoord op uw eerste opmerking.
108	699	Het effect van de snelweg voor de gezondheid van de kinderen op de Bareel en de inwoners van de Broekpolder zou beter onderzocht moeten worden, voordat er een goede afweging kan worden gemaakt. Concluderend vind ik het gehele rapport niet overkomen als een objectieve studie, maar meer een politiek vooringenomen relaas ten faveure van de golfbaanvariant. Ik ben van mening dat het beter is als er echt onafhankelijke onderzoek gedaan wordt, waarna als nog een eerlijke afweging van de verschillende varianten gemaakt kan worden.	De planMER is opgesteld door een gerenomeerd adviesbureau dat de benodigde onderzoeken in een planMER objectief uitvoert. Er wordt niet getwijfeld aan de objectiviteit van het onderzoek. Daarnaast heeft de Commissie voor de m.e.r. aangegeven dat het onderzoek van voldoende kwaliteit is om een goede afweging te maken.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
109	700	Het plan om een verbinding tussen de A8 en A9 te realiseren dateert al van eind jaren vijftig. De verbinding maakte toen deel uit van het Rijkswegennet en werd verder naar het noorden doorgetrokken en eindigde nagenoeg voor de poort van de Hoogovens. Inmiddels zijn er in dit gebied meerdere verbindingen en tunnels gerealiseerd waarmee het lijntje op de kaart van de verbinding A8-A9 ineens een gedateerd uiterlijk heeft gekregen. Als de kaart van dit gebied nu getekend zou moeten worden, dan zijn wij ervan overtuigd dat dit lijntje totaal anders zou lopen. Sinds de jaren zestig is dit gebied enorm veranderd: - Naast de Velsertunnel is de Wijkertunnel gekomen: in de jaren tachtig was het belangrijkste argument voor de verbinding A8-A9, het creëren van een overloopmogelijkheid naar de Coentunnel als er zich een calamiteit zou voordoen in de Velsertunnel. De aanleg van de Wijkertunnel heeft ervoor gezorgd dat dit argument niet meer aan de orde is. In de jaren tachtig is de verbinding dan ook door Provinciale Staten uit het Streekplan geschrapt om ergens eind jaren negentig overigens weer terug te keren. - Naast de Coentunnel is er een tweede Coentunnel gekomen. Voor een derde Coentunnel is er overigens geen ruimte meer. - De Vinexlokatie Saendelft is gerealiseerd; bij de aanleg van deze wijk is er wel rekening gehouden met de aanleg van de A8-A9, maar er was geen sprake van open afritten in de wijk in het oorspronkelijke plan. - Er is een sportcomplex gekomen naast de Vinexlokatie Saendelft, dit is een tamelijk plotselinge toevoeging geweest. Het Provily sportpark langs de Provincialeweg te Krommenie bleek een te ideale locatie voor een woonwijk, waardoor er een nieuwe locatie moest worden gevonden. Saendelft bleek hiervoor de ideale locatie te zijn. - De woonwijk Broekpolder is aangelegd, gelegen langs de A9 en de drukke spoorverbinding tussen Uitgeest en Haarlem. Veel bewoners van Broekpolder rijden over de Communicatieweg en Dorpsstraat om op de A8 te komen. Dit is vlgs. TomTom de kortste verbinding en de reden dat het op de Dorpsstraat in Assendelft drukker is geworden tijdens het spitsuur. - De Polderbaan op Schiphol is aangelegd, naast de Zwanenburgbaan zijn dit beiden enorme bronnen van geluid-en fijnstofoverlast voor het gebied. Er wordt direct en laag over Saendelft gevlogen. Gezondheidsklachten zijn hiervan het gevolg. (Mijn huisarts in Assendelft stelt dat hij 20 % meer kankerpatiënten heeft, dan het landelijk gemiddelde) - Het Guisveld en het Noorderveen, ten westen van de Nauernasche Vaart, achter de Watertoren van Assendelft zijn bestempeld tot Natura 2000 gebied. Kortom het hele gebied tussen de Nauernasche Vaart en de A9 waarin Assendelft is gelegen is ingrijpend veranderd en voor het grootste deel bepaald niet ten voordele voor de bewoners in dit gebied. Maar wat niet veranderde, dat is het lijntje op de kaart tussen A8 en A9. Van alle tracés die aan de orde zijn gekomen is het tracé wat het lijntje het dichtst benadert de grote favoriet van onze bestuurders. (...)	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Na de eerste fase van de planMER is gekozen om drie alternatieven verder uit te werken. Uit het onderzoek bleek dat de overige alternatieven, waaronder een invulling van het Nul-plusalternatief langs het Noordzeekanaal, onvoldoende bijdragen aan de doelstellingen of teveel negatieve effecten hebben. In deze fase zijn deze alternatieven niet verder uitgewerkt. Zie ook de rapporten van de 1e fase planMER van april 2016.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
109	700(2)	(...) En of dit nu is ingegeven door het feit dat een groot deel van de grond onder dit tracé al in handen is van de Overheid of door het jarenlang geobsedeerd zijn door het 'lijntje', een feit is dat alle andere tracés dan wel worden bekeken, maar naar het zich laat aanzien: met grote tegenzin. Echte creatieve oplossingen worden niet gezocht en dus ook niet gevonden. Bepaalde kansrijke tracés (de weg langs het Noordzeekanaal bijv.) worden zelfs niet eens onderzocht: stel je voor dat het 'lijntje' eens niet zou worden gerealiseerd na die jarenlange obsessie….. En toch is er heel veel voor te zeggen om de verbinding A8-A9 zoals die in de jaren zestig is bedacht niet te realiseren en de toename van het verkeer op een andere wijze op te lossen. De Nulplusvariant en de Noordzeekanaalvariant bieden hiervoor de beste mogelijkheden.	Zie het antwoord hierboven.
109	701	Nulplusvariant Voor veel bewoners van Assendelft en Saendelft is de Nul-plusvariant de favoriete oplossing. Er is door de Projectgroep naar gekeken en er is een voorstel gedaan om een weg op pijlers door Krommenie te voeren. Of dit bewust of onbewust gedaan is, dat weet ik niet, maar het was van meet af aan duidelijk dat dit voorstel op grote hoon kon rekenen van de krommeniese bevolking en plaatselijke bestuurders. De tekening waarop de zuilenrij te zien is. lijkt een vorm van Photoshop plak-en knipwerk; de zuilenrij lijkt verdacht veel op de zuilenrij die na de Reint Laanbrug in westelijk richting naar Assendelft zal worden gerealiseerd. Ook de fijnstofproblematiek kwam veelvuldig naar voren, alsof dat bij een weg vlak langs Saendelft geen rol zou spelen. Als je er feitelijk naar kijkt en je zou een voorstel hebben gedaan voor een tunnel vanaf de afrit van de N246 richting Krommenie en Uitgeest, en je zou deze tunnel door voeren tot aan de VMBO school TRIAS, dan zou dit een oplossing kunnen zijn. (Maastricht heeft recent deze oplossing ook gekozen) Nadeel is dat het een kostbare oplossing is. Maar een voordeel is, dat het geluidsprobleem wordt ondervangen, er zal een afname van het geluid zijn, want de weg er boven zou alleen worden gebruikt door het plaatselijk kruisende verkeer. Tevens is er de mogelijkheid het fijnstof af te vangen en te filteren, hetgeen in geen van de andere varianten tot de mogelijkheid behoort. Nog een ander voordeel is, dat de tunnel na het TRIAS gewoon aansluit op de N203 en dus ook geen extra doorsnijding van de Stelling van Amsterdam betekent. Als de tunnel vanaf de afrit bij Wormerveer onder de Nauernasche Vaart doordraait dan zijn er ook geen opstoppingen meer wanneer de brug geopend wordt voor het scheepvaartverkeer.	De ondertunneling van het Nul-plusalternatief is onderzocht. Uit dat onderzoek kwam naar voren dat ondertunneling niet haalbaar is vanwege de fysieke beperkingen (bestaande Jan Brassertunnel en de beweegbare brug ter hoogte van de Nauernasche Vaart) en de hoge kosten van een tunnelvariant. Een tunnel onder de Nauernasche Vaart door is niet mogelijk. De afstand tussen de N246 en de vaart is daar te klein voor.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
109	702	Een goedkopere variant van de Nulplusvariant is: - beperk het aantal stoplichten op de N203: - sluit bijv. de Weverstraat van Krommenie af, dit is een niet al te druk knooppunt; verkeer vanuit Krommenie kan bij het Trias op de N203 komen of via Wormerveer op deN246 of vanaf de Zuiderhoofdstraat op de N203, dat moet voldoende zijn. - verplaats het benzinestation bij Krommenie naar de oprit bij Uitgeest. De situatie bij het benzinestation is tamelijk onoverzichtelijk door het grote aantal stoplichten - beperk het aantal stoplichten ter plaatse van het benzinestation. Vanaf Bus en Dam aan de Assendelftse zijde al twee afzonderlijke spoorwegovergangen, die gecombineerd kunnen worden tot een overgang. Bovendien is er behalve de toerit vanaf het benzinestation ook nog eens een afzonderlijk stoplicht voor een afrit/oprit naar Bus en Dam aan de Krommeniese zijde. Als dit knooppunt goed wordt bekeken, dan moet het mogelijk zijn het aantal stoplichten hier aanzienlijk te beperken zonder de verkeersveiligheid aan te tasten. - Sluit het stoplicht bij de fietseroversteekplaats langs de N246. De Provincie heeft een jaar geleden voor een aanzienlijk bedrag een fietserstunnel gerealiseerd. Echter het stoplicht voor fietsers 50 meter verderop is gebleven en vormt dus weer een extra wachtmoment voor het autoverkeer. - Verbeter de N246: hier staat nu iedere dag ’s morgens en aan het eind van de middag een file van de Woude tot Wormerveer. Een wisselbaan zou hier uitkomst kunnen bieden. De bruggen in dit traject zijn aan vervanging toe, dus dit is het moment om daar iets mee te doen. De automobilisten die dit traject dag in, dag uit gebruiken, ondanks de dagelijkse file komen waarschijnlijk uit of gaan naar Heerhugowaard en omstreken. De A9 is voor hen van enkele waarde. Uitvoegend verkeer naar de N203 en doorgaand verkeer op de N246 zitten elkaar nu herhaaldelijk in de weg. Een verbetering van de afrit naar de N203 ter plaatse van Wormerveer zou hier al een positieve bijdrage kunnen leveren. Met andere woorden: als je het traject tussen Uitgeest en Wormerveer onder de loep neemt dan kunnen zaken op een eenvoudige en goedkope manier verbetert worden. Hierdoor wordt de doorstroming verbeterd en de overlast verminderd. De Nulplusvariant moet zich niet alleen afspelen ter plaatse van Krommenie, het hele gebied moet worden bekeken op mogelijke verbeteringen.	Na de eerste fase van de planMER is gekozen om drie alternatieven verder uit te werken. Uit het onderzoek bleek dat de overige alternatieven onvoldoende bijdragen aan de doelstellingen, of teveel negatieve effecten hebben. In deze fase zijn deze alternatieven niet verder uitgewerkt. Zie ook de rapporten van de 1e fase planMER van april 2016. De door u voorgestelde maatregelen dragen niet bij aan de doelstelling om de leefbaarheid in Krommenie/Assendelft te verbeteren. De hoeveelheid verkeer blijft hetzelfde. Daarnaast is een zorgvuldig, openbaar, ontwerpproces doorlopen waaruit het optimale ontwerp is gekomen.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
109	703	Knelpunten in Assendelft zijn bijvoorbeeld nu: - De rotonde Dorpsstraat/Saendelft: verkeer komend vanaf de A8 moet nu wachten voordat het de Dorpsstraat op kan komen (tijdens de avondspits) ; waarom is hier vanaf de aanleg van Saendelft niet meteen een tunnel onder de Dorpsstraat gerealiseerd. Dit zou veel wachtend verkeer op de Noorderveenweg voorkomen. - Het kruispunt Communicatieweg/Dorpsstraat: dit veroorzaakt een lange rij auto's in de avondspits door het vastlopen van voornamelijk het afslaande verkeer richting Heemskerk. Logisch want bij groen licht, mogen eerst de fietsers oprijden (en dat zijn er heel wat) en als die gepasseerd zijn, dan mogen de auto's rechtsaf naar Heemskerk, dat zijn er dan vaak niet meer dan twee. Mogelijke oplossingen zijn: 1. Plaats aan het eind van de A8 een bord met de verwachte filetijd in de Dorpsstraat en geef ook aan wat de tijd is als je via de Communicatieweg naar Heemskerk wilt. Nu is de Communicatieweg soms leeg en staat er (dankzij TomTom) een file in de Dorpsstraat 2. Verbind de Noorderveenweg via de Noorderweg met de Communicatieweg: waarom dit al jaren geleden niet is gedaan is mij een raadsel. Zelfs voor fietsers is het niet mogelijk om vanuit Saendelft via de Noorderweg op de Communicatieweg te komen. Iedereen moet via de Dorpsstraat/kruispunt naar de Communicatieweg en dan naar Heemskerk bijv. Het gaat om 100 meter asfalt. Al het verkeer vanuit Heemskerk/Broekpolder kan via deze route, de Dorpsstraat in Assendelft wordt ontlast. Verbetering van de geluids-en luchtkwaliteit. Een hele simpele en doeltreffende oplossing. (Dat dit mogelijk sluipverkeer tot gevolg kan hebben, bestrijd ik, want dat zou er dan nu ook zijn, alleen gaat het dan via de Dorpsstraat)	Zie het antwoord hierboven.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
109	704	De Noordzeekanaalwegvariant Deze variant is al in een vroeg stadium afgevallen en dus nooit serieus onderzocht. Dit is jammer, want in mijn ogen is dit de meest kansrijke en meest interessante variant. Immers: als je naar de kaart van dit gebied kijkt en je vergeet even het eerder genoemde 'lijntje' en je kijkt wat er zich in dit gebied allemaal afspeelt, dan is het eerste dat opvalt de serie industrieterreinen langs het Noordzeekanaal. - Industrieterrein Beverwijk, goed ontsloten op de A9, maar niet goed op de Zaanstreek en de Coentunnel - Hoogtij, Westzaan: de ligging is geïsoleerd, wellicht dat om die reden de verkoop van de gronden niet goed loopt. Ontsluiting via het wegennet rond Zaandam en de tweebaansweg langs het Noordzeekanaal naar de A9 - Industriegebied Westerspoor, Zaandam met o.a. het Distributiecentrum van Albert Heijn (750 vrachtwagens per dag !) is aangesloten op het wegennet in en rond Zaandam. Tevens wordt er veel gebruik gemaakt van de bestaande tweebaansweg langs het Noordzeekanaal richting A9. Als je dus deze industrieterreinen met het bijbehorende verkeer met elkaar zou verbinden door een vierbaansverbinding die aan de Zaandamse kant leidt naar de kop van de Coentunnel en aan de Beverwijkse kant naar de A9, dan heb je iets gecreëerd, waar velen, en met name bedrijven iets aan hebben. Als de verkeersdruk op de Wijker-of Coentunnel te groot wordt, dan kun je aansluitend op deze weg langs het Noordzeekanaal er altijd nog een tunnel bijleggen die de A9 aansluit op de A5, een soort bypass. In het Rijkswegenplan van de jaren vijftig/zestig stond deze tunnel overigens al aangegeven als de Hemautotunnel. De plaats was ongeveer ter hoogte van pont Buitenhuizen. Als die doorstroming onder en langs het Noordzeekanaal goed is, dan zullen auto's eerder kiezen voor deze verbinding en daarmee de N203 en de N246 ontlasten. Deze weg gaat langs schaarse bebouwing om, loopt langs een waterverbinding en een vuilstort (toekomstig park), dus er zijn weinig mensen die er last van hebben. Maar het belangrijkste is, dat er een mogelijkheid is om deze weg aan te sluiten op het wegennet aan de andere zijde van het Noordzeekanaal. Een belangrijk punt: de ruimte is er en voor de Stelling van Amsterdam zijn er geen belemmeringen, want er treden geen wijzigingen in ruimtelijke zin op ten opzichte van de huidige situatie.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Zie het antwoord hierboven.
109	705	Wat zullen de gevolgen zijn van aanleg volgens het 'lijntje', het tracé dus zoals het ooit in de jaren vijftig/zestig is bedacht: - Er treedt een verslechtering op van de fijnstofsituatie voor Assendelft, en met name Saendelft. En die situatie is al zo slecht, dat er echt een Gezondheidsonderzoek noodzakelijk is om een verklaring te vinden voor het feit dat het aantal kankerpatiënten beduidend hoger ligt dan het landelijk gemiddelde. (20 ! %)	In de planMER is onderzoek gedaan naar de gezondheid.
109	706	- Er treedt een verslechtering op van de Geluidsoverlast in Assendelft en Saendelft. En die situatie is al zo slecht door de start-en landingsroutes van Schiphol. Om de minuut een laag overvliegend toestel dat is de situatie. De zgn 'stillere' vliegtuigen vliegen alleen over Fabeltjesland. Ook van het steiler aanvliegen voor een landing en sneller stijgen merken wij niets. Het is gewoon herrie, de hele dag.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
109	707	Elke nieuwe wegverbinding levert weer meer nieuwe auto's op. Gesproken wordt nu over 30.000 voertuigen per dag meer. Dat levert dus nog veel meer herrie en fijnstof op. Dit wordt ook een probleem voor Zaandijk en Zaandam, waar deze 30.000 voertuigen dan langs moeten. Bovendien gaat dit een probleem opleveren bij knooppunt A7/A8/Zaandam. Feitelijk zit dit knooppunt al aan het plafond van zijn capaciteit. Dit is iedere dag te zien. Als we de A7 beschouwen als de hoofdslagader van Noord-Holland (door zijn verbinding met Friesland, Groningen e.d.), dan is de A9 een slagader. Door nieuw verkeer aan te voeren op de A8, zal de A7 zijn verkeer niet meer kwijt kunnen op de A8. De capaciteit van Coentunnel en IJtunnel kan niet meer worden vergroot. Er zal congestie optreden van ongekende omvang en een oplossing is niet voorhanden. Nu al staan in de ochtendspits de auto's in de file op de Noorderveenweg. Als hier straks nog meer auto's bijkomen door de doortrekking van de A9 op de A8, dan is het duidelijk dat de file straks tot in Saendelft staat. Hel lijkt wel alsof de bewoners van Saendelft dit nog niet beseffen.	Uit de berekeningen met de verkeersmodellen blijkt dat er geen sprake is van grootschalige opstoppingen op de A8 en voor de Coentunnel. In de planMER is rekening gehouden met drukte op de bestaande A8, waaronder de Coenbrug. Mede op basis van deze gegevens zijn de berekeningen gemaakt en de conclusies getrokken. In een apart project van het Rijk, de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn, wordt gestudeerd aan de A8 en worden effecten in beeld gebracht. Wanneer er maatregelen noodzakelijk zijn, wordt dit opgepakt.
109	708	Het sportpark in Saendelft ligt straks pal aan de doortrekking A8-A9: een zeer ongezonde plek om te sporten voor jong en oud. Omdat de wind in dit gebied vooral uit noorwestelijke richting komt, zal het meeste fijnstof en het verkeerslawaai naar het Sportpark en de wijk Saendelft worden gevoerd. Een Vinexlocatie waar je dus niet meer kunt wonen als je gezondheid je lief is.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
109	709	In de plannen is voorzien in een tunnel onder de Dorpsstraat van Assendelft door. Dit betekent dat er een tunnelbak moet worden gemaakt. Er zal damwand moeten worden geheid, er zal grondwater moeten worden ontrokken om beton te kunnen storten. Dit zal grote gevolgen hebben voor onze woning een oud-hollandse stolpboerderij uit 1870. Sinds vorig jaar staaqt ons woonhuis op de gemeentelijke Monumentenlijst. Ook de bomen, een grote rode beuk en een aantal leilindes in de voortuin staan op de Monumentenlijst. Onttrekking van het grondwater, ook tijdelijk betekent de genadeklap voor deze monumenten. De fundering onder de boerderij is een gemengde paalfundering, d.w.z. dat een deel vernieuwd is, met stalen buispalen, een ander deel staat op korte houten palen en waar het oudste deel op staat, dat is onbekend. Heiwerek en grondwateronttrekking zullen dus veel schade veroorzaken. - Niet duidelijk is of en op welke wijze er zal worden voorzien in het omleggen, doortrekken van de Hoogwatersloot om ons perceel. Deze Hoogwatersloot is van levensbelang voor het behoud van ons pand. Wij willen uitsluitsel over de wijze waarin hier wordt voorzien en zullen desnoods via de rechter de juiste maatregelen afdwingen.	Bij de uitvoering van het project wordt rekening gehouden met de bestaande gebouwen in de omgeving. Tegen de tijd dat het project naar de uitvoering gaat, vinden waar nodig bouwkundige vooropnames plaats.
109	710	Wij zullen het Projectbureau dan ook van te voren aansprakelijk stellen voor alle door ons geleden schade nu en in de toekomst.	Indien u van mening bent dat u (plan)schade lijdt, dan kunt u een verzoek om planschade indienen op basis van artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening. Dit kan na vaststelling en onherroepelijk worden van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP). Onafhankelijk onderzoek zal uitwijzen of dit verzoek terecht is.
109	711	- De natuurwaarde van ons perceel en het naast ons perceel gelegen 'landje', waar de tunnel geprojecteerd is heeft zich in de loop van de jaren bijzonder ontwikkeld. Wij huren dit terrein van Domeinen. - Op ons perceel en het het terrein naast ons leven veel soorten dieren waarvan enkele op de lijst van Beschermde Diersoorten staan, w.o.: de Noordse Woelmuis (1x aangetroffen), de spitsmuis(meerdere malen aangetroffen), vleermuizen (iedere avond te zien) , de IJsvogel (meerdere malen), de sperwer (veelvuldig), de bonte specht (meerdere malen). Hiernaast uiteraard de gewone vogels zoals: huismus, merel, kraai, kauw, vlaamse gaai, eksters, halsbandparkieten, koolmees, enz. Niet duidelijk is op welke wijze er zal worden omgegaan met de vervanging van het biotoop van deze dieren.	De planMER fase in een project is bedoeld om een goede afweging te kunnen maken tussen de verschillende alternatieven. De effecten worden daarom op het schaalniveau van de alternatieven in beeld gebracht. In de m.e.r. voor de vervolgfase (Provinciaal Inpassingsplan) worden de effecten van het voorkeursalternatief in detail onderzocht. Daarbij wordt ook gekeken naar maatregelen om eventuele negatieve effecten te beperken.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
109	712	De combinatie van het vliegtuiglawaai, het verkeerslawaai van de Dorpsstraat en het lawaai van de verbindingsweg A8-A9 zullen van onze plek een plaats maken waar je niet meer op een normale manier kunt wonen. Dit nog even los van de fijnstofproblematiek die alleen maar groter wordt en nu al veel te groot is. De combinatie van fijnstof van vliegtuigen, autoverkeer, Tata steel in IJmuiden (de uitstoot daalt hier in Assendelft neer) en de uitstoot van het scheepvaartverkeer zorgen nu al voor een zeer ongezond leefklimaat. Wij hebben dit in ons woonhuis ondervangen door alle ramen potdicht te houden en verse buitenlucht aan te voeren via een WTW installatie met fijnstoffilters op een warmtewiel. Deze filters behoeven normaliterin een normaal milieu eens in de drie jaar vervangen te worden. Ik doe dit eens per jaar. De filters zijn dan volkomen zwart en voelen vettig aan. Slapen met de ramen open en wakker worden met zingende vogels, een boek lezen in de tuin: het is allemaal niet mogelijk. Wij worden dus in ons woonplezier zeer ernstig gehinderd.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
109	713	- Dan had u maar niet moeten kiezen voor deze plek hoor ik de voorstanders van de wegaanleg dan zeggen. Maar toen ik deze boerderij in 1973 begon op te knappen en geschikt te maken voor bewoning, was er wel een plan voor de doortrekking van de A8, maar iedereen om mij heen wist met zekerheid te melden, dat deze weg nooit en te nimmer zou worden gerealiseerd. - Door het schrappen van deze weg in het Provinciale Streekplan in de jaren tachtig werd dit bevestigd. Vanaf dat moment hebben wij meer tijd en geld in het pand gestoken, met als gevolg, dat het een jaar geleden door de Gemeente Zaanstad op de Gemeentelijke Monumentenlijst is geplaatst. Al het werk is dus voor niet geweest. - Wij menen dan ook recht te hebben op een forse Planschadevergoeding, en deze zullen wij ook aanvragen.	Indien u van mening bent dat u (plan)schade lijdt, dan kunt u een verzoek om planschade indienen op basis van artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening. Dit kan na vaststelling en onherroepelijk worden van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP). Onafhankelijk onderzoek zal uitwijzen of dit verzoek terecht is.
109	714	- de rapporten die zijn toegevoegd aan de MER laten vooral rekenwaarden zien. Zaken worden niet ter plaatse gemeten. De meetpunten van Schiphol zijn jaren geleden al verwijderd. Vliegtuiglawaai wordt vastgesteld door te rekenen met de door de fabrikant opgegeven cijfers. Die kunnen totaal afwijken van de werkelijkheid. Voor dat deze doortrekking kan worden gerealiseerd dient er eerst een rapport te worden gemaakt waarin wordt uitgegaan van gemeten waarden van fijnstof en geluid en dan ook de cumulatieve waarden van beiden. - Pas dan is het mogelijk om een goed beeld te krijgen van de situatie in dit gebied wat betreft fijnstof en verkeers-en vliegtuiglawaai.	Voor de effectvergelijking in het toekomstjaar 2030 is meten niet mogelijk. Om die reden is gebruik gemaakt van modellen. Een aantal invoergegevens van deze modellen, zoals de verkeersintensiteiten en de luchtkwaliteit worden getoetst aan de huidige situatie. Hiermee wordt zo goed mogelijk een prognose voor het jaar 2030 en de alternatieven gegeven.
109	715	De problematiek van de passage van deze weg over of door de Stelling van Amsterdam geeft natuurlijk ook te denken. Alle gemeenten in dit gebied waren ‘apetrots’ dat ze een Unesco-werelderfgoedmonument binnen hun gemeentegrenzen hadden, maar nu blijkt dat het ook wel eens een last kan zijn, zijn ze niet bereid om voor ‘hun ‘monument te gaan liggen en te onderzoeken of er wellicht ook andere manieren zijn om het autoverkeer in goede banen te leiden. Ter plaatse van de doorgang van de A9 bij Beverwijk is duidelijk welke ruimtelijke schade er aan het monument is toegebracht. De eenheid van de Stelling is hier ruw doorbroken. Nog een keer zo’n aanslag en er is geen monument meer. In de plaats van zoeken naar een andere mogelijkheid wordt er nu vooral ingezet op het ompraten van ICOMOS om toch voooral de plannen maar te kunnen doordrijven. Een zeer kwalijke zaak en een staaltje van opportunistisch besturen.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
109	716	De Rijksoverheid heeft in 2015 het klimaatakkoord van Parijs getekend en wordt er aan gehouden om maatregelen te treffen die een verdere verslechtering inhouden van het milieu en uitstoot van CO2. De overheid en ook lagere overheden blijken tot dusverre nog nauwelijks maatregelen te hebben genomen om aan dit akkoord te voldoen. Integendeel: het aanleggen van nieuwe wegen en het daarmee stimuleren van het autoverkeer gaat gewoon door. Milieubeweging Urgenda heeft een proces tegen de Staat over dit punt gewonnen. De zaak is nu in cassatie en de uitslag hiervan is nog niet duidelijk. Twee weken geleden heeft Milieudefensie een soortgelijke zaak aangespannen regen de Overheid en ook deze zaak is gewonnen. De Overheid wordt gedwongen nu te komen, niet allen met een plan, maar ook met maatregelen. Het is duidelijk: overheid en overheden zoals Provincies doen nu veel te weinig, of niets om te komen tot een gezond milieubeleid. Dit gaat ten koste van de gezondheid van de burgers die in deze provincie wonen. De grenzen van wat nog kan zijn al lang geleden bereikt. De aanleg van nieuwe wegen en de zoveelste uitbreiding van het aantal vliegbewegingen moeten gewoon van tafel. Dit is het moment om het beleid om te buigen en een werkelijk duurzame provincie tot stand te brengen.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. De uitspraak van de Rechter waar u naar verwijst, heeft betrekking op de overschrijdingen van de normen die landelijk zijn vastgesteld. Binnen het onderzoeksgebied worden deze vastgestelde normen niet overschreden bij de onderzochte alternatieven. Het definitieve voorkeursalternatief moet voldoen aan de geldende wet- en regelgeving.
109	717	Dit alles overziende verzoeken wij de Provincie Noord-Holland, de gemeente Zaanstad, gemeente Heemskerk. Velsen en Beverwijk om terug te komen op hun eerder genomen besluit en af te zien van de doortrekking van de A8 naar de A9 en voor het afwikkelen van het verkeer te komen met een nieuwe en creatieve oplossing die recht doet aan het poldergebied en alle bewoners die hier wonen en werken.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
110	718	Deze zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 109.	Voor de beantwoording zie de zienswijze van id nr. 109.
111	736	in de bijlage heb ik op een rijtje gezet dat ALS er een weg moet komen,ALS het landschap weer doorklieft moet worden wat dan volgens mij de beste optie is. Maar mijn eerste zienswijze: doe dit allemaal niet voor die 4 minuten tijdwinst die het op gaat leveren. Zonde van geld, energie en vooral het landschap. Maar als hij er persé moet komen lees dan mijn bijlage. *De rest van de zienswijze is grotendeels gelijk aan de zienswijze van id nr. 109.* *De afwijkende vragen zijn hieronder weergegeven.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Zie ook onze antwoorden op de zienswijze van id nr. 109.
111	746	In de plannen is voorzien in een tunnel onder de Dorpsstraat van Assendelft door. Dit betekent dat er een tunnelbak moet worden gemaakt. Er zal damwand moeten worden geheid, er zal grondwater moeten worden ontrokken om beton te kunnen storten. Dit zal grote gevolgen hebben voor de woningendirect in de omgeving o.a. een oud-hollandse stolpboerderij uit 1870 (gemeentelijk monument net als de bomen in de voortuin). Onttrekking van het grondwater, ook tijdelijk betekent de genadeklap voor deze monumenten.	Bij de uitvoering van het project wordt rekening gehouden met de bestaande gebouwen in de omgeving. Tegen de tijd dat het project naar de uitvoering gaat, vinden waar nodig bouwkundige vooropnames plaats.
111	747	- De natuurwaarde van het ‘landje’, waar de tunnel geprojecteerd is heeft zich in de loop van de jaren bijzonder ontwikkeld. Er leven veel soorten dieren waarvan enkele op de lijst van Beschermde Diersoorten staan, w.o.: de Noordse Woelmuis, de spitsmuis, vleermuizen, de IJsvogel, de sperwer, de bonte specht. Hiernaast uiteraard de gewone vogels zoals: huismus, merel, kraai, kauw, vlaamse gaai, eksters, halsbandparkieten, koolmees, enz. Niet duidelijk is op welke wijze er zal worden omgegaan met de vervanging van het biotoop van deze dieren.	De planMER fase in een project is bedoeld om een goede afweging te kunnen maken tussen de verschillende alternatieven. De effecten worden daarom op het schaalniveau van de alternatieven in beeld gebracht. In de m.e.r. voor de vervolgfase (Provinciaal Inpassingsplan) worden de effecten van het voorkeursalternatief in detail onderzocht. Daarbij wordt ook gekeken naar maatregelen om eventuele negatieve effecten te beperken.
111	748	- De combinatie van het vliegtuiglawaai, het verkeerslawaai van de Dorpsstraat en het lawaai van de verbindingsweg A8-A9 zullen van deze plek een plaats maken waar je niet meer op een normale manier kunt wonen. Dit nog even los van de fijnstofproblematiek die alleen maar groter wordt en nu al veel te groot is. De combinatie van fijnstof van vliegtuigen, autoverkeer, Tata steel in IJmuiden (de uitstoot daalt in Assendelft neer) en de uitstoot van het scheepvaartverkeer van het Noordzeekanaal zorgen nu al voor een zeer ongezond leefklimaat.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
112	753	Ik ben tegen het Golfbaanalternatief, omdat het een ontwerp is dat al 60 jaar oud is waarbij de provincie alle veranderingen die in de loop van de tijd in dat gebied hebben plaatsgevonden totaal negeert, zoals: 1) De Stelling van Amsterdam, die door de Unesco op de werelderfgoedlijst is gezet en door het Golfbaanalternatief ernstig wordt geschaad.	Bij de inpassing van het ontwerp van het definitieve voorkeursalternatief wordt gekeken hoe de universele waarde van de Stelling van Amsterdam behouden en, waar mogelijk, versterkt kan worden. Uitgangspunt daarbij is dat de provincie zowel een verbeterde verbinding wil hebben alsook behoud van het werelderfgoed.
112	754	2) De belangstelling voor het Oerij is de afgelopen jaren enorm toegenomen. Het Oerij is nog maar op weinig plaatsen zichtbaar. Het Golfbaanalternatief zorgt voor weer een aantasting van het daar ter plaatse aanwezige Oerij.	Het Oer-IJ is als belangrijke basis voor het huidige landschap betrokken in de studie. Onder andere in de ontwerpateliers is het Oer-IJ en het behoud en versterking ervan aan de orde geweest. Eén van de redenen dat de weg zo laag mogelijk in het landschap ligt, is het aanwezige open landschap van het voormalige Oer-IJ. Bij de ontwerpen is dus rekening gehouden met de ontstaansgeschiedenis van het landschap.
112	755	3) De Golfbaan, waarin al voor zo'n 20 miljoen euro is geinvesteerd. Het Golfbaanalternatief doorsnijdt de Golfbaan volledig, waardoor die ten dode is opgeschreven. Dat is een complete kapitaalvernietiging en het verlies aan recreatie van duizenden mensen en het verlies aan werkgelegenheid van tientallen mensen. En het is wel erg simpel om te zeggen dat er een contract is waarbij de Golfbaan moet wijken als die weg aangelegd gaat worden. Jarenlang is er juist gezegd dat die weg er NOOIT zou komen, anders hadden ze die Golfbaan ook niet aangelegd.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
112	756	4) Het recreatiegebied ten oosten van de A9 bij Heemskerk; prima bereikbaar door een gloednieuwe fietsbrug over de A9, waar volop gewandeld en gefietst wordt en dat door het Golfbaanalternatief wordt doorsneden met alle overlast van geluid, fijn stof etc.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
112	757	5) De Broekpolder, een woonwijk van 4500 woningen en 9000 bewoners, die extra overlast van geluid, fijn stof en uitlaatgassen krijgen terwijl ze nu ook al overlast hebben van het verkeer op de A9 (de geluidswal buigt ter plaatse van de Broekpolder van de weg af, waardoor de geluidswerende werking weinig voorstelt. Het geluid rolt over de wal heen en wordt weerkaatst tegen de achterliggende huizen) , laagvliegende vliegtuigen en langs denderende treinen.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
112	758	Daarnaast wegen de kosten van zo'n 300 miljoen euro voor het Golfbaanalternatief niet op tegen de tijdwinst van 2 - 5 minuten maximaal, waarbij het nog maar de vraag is of die tijdwinst gehaald wordt omdat de A8 bij Zaandijk dagelijks vaststaat en de 30.000 extra motorvoertuigen die erbij komen voor nog meer overlast zullen zorgen in Zaandijk.	Alle alternatieven zijn gelijkwaardig onderzocht. Daar waar (een toename van) filevorming optreedt, is dit meegenomen in de beschreven reistijdwinsten. Uit de MKBA blijkt dat in alle alternatieven sprake is van reistijdbaten. Deze zijn in het Heemskerk- en het Golfbaanalternatief aanzienlijk groter dan bij het Nul-plusalternatief. De reistijdwinst per voertuig lijkt niet groot, maar wanneer over een korte afstand voor grote hoeveelheden voertuigen deze reistijdwinst wordt behaald, levert dat aanzienlijke baten op.
112	759	Bovendien vraag ik me af of het Golfbaanalternatief wel zo'n verbetering voor Krommenie is. De bewoners blijven aan een drukke Provinciale weg zitten zonder afscherming van geluid en fijn stof.	Bij het Heemskerk- en het Golfbaanalternatief neemt de hoeveelheid verkeer op de N203 door Krommenie behoorlijk af. Hierdoor is het ook mogelijk om de huidige weg op een ander manier in te richten, bijvoorbeeld van twee naar één rijstrook. Dit alles leidt tot een verbeterde leefomgeving in Krommenie.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
112	760	Op het Golfbaanalternatief heb ik nog de volgende vragen; 1) Waarom komt er geen tunnel onder de Kil, zoals bij het Heemskerkalternatief waar die vanuit landschappelijke overwegingen beslist noodzakelijk is ? Waarom daar wel en bij het Golfbaanalternatief niet?	In het Golfbaanalternatief is het uitgangspunt geweest dat de aansluiting met de A9 verhoogd is. Om op die hoogte te komen is een bepaalde lengte voor de helling nodig. De helling komt om en nabij de Kilzone uit waardoor een tunnel onder de Kil niet mogelijk is.
112	761	2) Waarom wordt er voor het Golfbaanalternatief geen tunnelaansluiting op de A9 gemaakt ? Te duur ? En die tunnel onder de Dorpsstraat in Assendelft dan ? Is die niet duur? Het zou voor de Broekpolder een hoop overlast schelen.	In de ontwerpfase is gekeken naar 9 varianten van de aansluiting van het Golfbaanalternatief op de A9. Gebleken is dat een verdiepte aansluiting weinig meerwaarde heeft voor het behalen van de doelstellingen. Daarnaast zorgt een verdiepte aansluiting voor meer fysieke ingrepen op de A9. Daarom is na de ontwerpfase gekozen voor een verhoogde aansluiting.
112	762	3) En als er dan toch een tunnelaansluiting op de A9 zou worden overwogen; waarom die dan niet verlengen onder de Golfbaan door, zodat die kan blijven bestaan ? Zal ook wel te duur zijn? Maar wat is duur?	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
112	763	En op de overige alternatieven vraag ik me af; 1) Het Nul Plus Alternatief is een gruwel die niemand wil. Het blijft voor mij onduidelijk waarom de tunnelvariant is afgevallen. Het kunnen de kosten niet zijn, als je de bedragen voor de beide andere alternatieven ziet. Ook de onderdoorgang bij de Brassertunnel is eenvoudig op te lossen a la de Spoortunnel bij Uitgeest.	De ondertunneling van de weg in het Nul-plusalternatief is onderzocht. Uit dat onderzoek kwam naar voren dat ondertunneling niet haalbaar is vanwege de fysieke beperkingen (o.a. de beweegbare brug ter hoogte van de Nauernasche Vaart) en de hoge kosten van een tunnelvariant.
112	764	2) Maar waarom zijn er geen simpeler oplossingen bedacht? De N203 iets opschuiven en een scherm tussen de woningen en de weg? Of koop de eerste rij woningen aan, sloop ze en leg dan een geluidswal aan a la Broekpolder. Waarom daar wel en hier niet?	In een eerder stadium zijn andere varianten en oplossingen meegenomen in de verkenningen. Hieruit is gebleken dat deze oplossingen niet de problemen wegnemen.
112	765	3) Alles overwegende lijkt het me echt de moeite waard om Alternatief 7 opnieuw te onderzoeken en nu goed. Tot nu toe is dat maar half gedaan.	Alternatief 7 is in de vorige fase van de planMER beschouwd. Deze is niet verder uitgewerkt omdat dit alternatief nagenoeg geen oplossing biedt voor de problematiek die er speelt. Nog steeds blijft veel verkeer gebruik maken van de route door Krommenie waardoor het verkeersknelpunt én het leefbaarheidsknelpunt in Krommenie niet worden opgelost. In de huidige fase is de afweging uit de vorige fase nogmaals beschouwd. Opnieuw is geconcludeerd dat alternatief 7 geen oplossing is voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen.
112	766	Tot slot: Het mag niet zo zijn dat door de keus op het Golfbaanalternatief de problemen van Krommenie naar de Broekpolder worden verplaatst!!!	Van verplaatsing van het probleem is geen sprake. De effecten van de alternatieven zijn in het totaal over het studiegebied bezien. Positieve en negatieve effecten op verschillende plaatsen worden hierin gewogen. Daar waar bijzondere effecten optreden is dit in de m.e.r. benoemd. Het voorkeursalternatief wordt nader onderzocht en getoetst aan de geldende wet- en regelgeving, waaronder normen voor geluid en luchtkwaliteit.
113	767	Deze zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 109.	Voor de beantwoording zie de zienswijze van id nr. 109.
114	785	Woon direct aan de desbetreffende weg. Heb het verkeer de afgelopen 10 jaar flink zien toenemen en daarbij de overlast van geluid en gassen. Het verbeteren van de weg is geen doelmatige oplossing. De drukte en vervuiling neemt niet af. Het blijft een trechter. Een directe aansluiting, zoals de andere varianten is mi de beste optie. Hoop dat alle rapporten betreffende de gezondheid van onze woonomgeving zwaar meewegen om de juiste beslissing te nemen.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. In de besluitvorming rondom het voorkeursalternatief zijn de verschillende belangen zorgvuldig afgewogen.
115	786	Deze zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 87.	Voor de beantwoording zie de zienswijze van id nr. 87.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
116	843	De aansluiting op de N203 zal door de zg. Nulplusvariant nog meer verkeer te verwerken krijgen als het nu al doet. Het loopt beslist vast vanuit de richting Amsterdam-Krommenie én Uitgeest-Krommenie met alle gevolgen vandien. Stilstaande files, 2 (mogelijk zelfs x2!) linten van auto's met draaiende motor. En wat valt er te denken van het feit dat een groot deel van de toegang tot en van het parkeerterrein bij het station Krommenie/Assendelft opgeofferd gaan worden? Dat is voor bewoners van Krommenie en Assendelft ook een aderlating. Ik vrees echt voor de leefbaarheid in Krommenie, en zeker voor onze wijken Oud Krommenie en de Zuiderham, maar ook voor de 'overkant' met name de scholen en woningen langs het spoor in Saendelft. Een gebied met héél veel scholen met een paar duizend kinderen. Dit gebied ademt al jarenlang de fijnstof in en longaandoeningen zijn als gevolg daarvan sterk gestegen. Opvallend is wat de actiegroep Busch en Dam, Groenedijk, Hoogedijk, Communicatieweg vindt van de Nulplusvariant: "Het Nul-plusalternatief doet het minste van alle alternatieven met leefbaarheid en doorstroming". Volgens mij is het juist omgekeerd en doet deze variant het meeste voor de leefbaarheid en doorstroming. In negatieve zin dan. Ik heb er weinig vertrouwen in, maar hoop toch op een wijs besluit van de Provincie dat de leefbaarheid en doorstroming in Krommenie bevordert (want Krommenie wacht echt al tientallen jaren op een verlichting van de verkeersdruk die ons dorp dagelijks te verwerken krijgt). Het doortrekken van de A8/A9 door de polder zal de bewoners van Krommenie en Assendelft-Oost eindelijk lucht geven. Letterlijk en figuurlijk.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. In de besluitvorming rondom het voorkeursalternatief zijn de verschillende belangen zorgvuldig afgewogen.
117	844	Het leven is een piramide. De basis van deze piramide bestaat uit de primaire behoeften zoals eten, drinken, een dak boven ons hoofd etc. Daarboven komen de verdiepingen zoals liefde, vrienden, een mooi huis, cultuur of zelfs religie en spiritualiteit. Deze piramide wordt de piramide van Masslov genoemd in de psychologie. Veel verdiepingen van de piramide komen ook voor in uw onderzoek naar de mogelijkheden voor de aansluiting A8-A9. Leefbaarheid, milieu, cultureel erfgoed, kosten/baten e.d. Onzes inziens is "leefbaarheid" de basis want als de leefbaarheid niet meer gewaarborgd kan worden wat hebben we dan aan cultureel erfgoed of zelfs aan eventuele financiële baten? Als de basis niet in orde is, dan zakken de verdiepingen in. En de basis is niet in orde voor ons.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
117	845	Nu dan, onze zienswijze is dat de leefbaarheid in ons dorp in een ras tempo minder wordt. Bedenk eens het feit dat meer dan 95% van de Assendelvers ooit tegen de komst van de gemeente Zaanstad gekant was vanwege het feit dat het kleinschalige karakter en de zelfbeschikking zouden verdwijnen. Zaanstad kwam er toch. Vervolgens doemde het feit op dat meer dan 95% van de dorpelingen tegen de komst van een zo omvangrijk Saendelft was vanwege het verdwijnen van de open polders, de waterhuishouding maar ook vanwege het verdwijnen van het kleinschalig karakter en het ontstaan van een enorme drukte. Was er geen Zaanstad geweest dan had Assendelft nooit zo groot kunnen worden in een zo korte tijd. Domweg omdat een woonplaats niet zo mag groeien in korte tijd. Maar doordat het Zaanstad is, kan de complete groei van Zaanstad plaatsvinden in Assendelft. Met de komst van zoveel woningen zijn er ongelooflijk veel verkeersbewegingen bij gekomen op de toch al overbevolkte wegen. De leefbaarheid is behoorlijk veranderd en het gevoel dat er door plaatselijke en provinciale overheden wordt geluisterd zal niet bijster groot zijn, het vorenstaande in ogenschouw genomen. Dus waarom zal er nu wel geluisterd worden door de diverse overheden?	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. In de besluitvorming rondom het voorkeursalternatief zijn de verschillende belangen zorgvuldig afgewogen.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
117	846	Voor wat betreft de aansluiting A8-A9 is het dan ook nog van belang dat er in Heemskerk de wijk Broekerpolder is gebouwd; net als Saendelft vlakbij of aan het tracé van de toekomstige verbindingsweg. Vele bewoners van Heemskerk en Beverwijk gebruiken Assendelft als route naar het westen. Met de komst van zowel Saendelft als Broekerpolder is er dus nog veel meer sluipverkeer via Assendelft gekomen maar ook veel meer verkeersbewegingen in Assendelft zelf. We bereiken de verkeersinformatie inmiddels bijna. De beide gemeenten hebben gekozen voor nieuwbouwwijken op deze plekken terwijl ze bekend waren met de plannen en de noodzaak voor een verbindingsweg. Beide gemeenten hebben dan ook een verantwoordelijkheid op zich genomen om de nieuwe wijken en de bestaande wijken passend te ontsluiten en dat gaat niet via bestaande wegen. Als er zoveel mensen op een kluitje worden gehuisvest, dan moet er ook op passende schaal ontsloten worden. Die A zegt, moet ook B zeggen lijkt ons.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
117	847	Wij wonen in het huis waar (...) geboren en getogen is, aan het kruispunt van de Communicatieweg en de Dorpsstraat te Assendelft. Een van oorsprong rustig gelegen huis achter een wegsloot aan een B-weg (de Comunicatieweg). De vooruitgang, de groei van de bevolking etc. heeft gemaakt dat er niet langer een wegsloot en een Bweg is maar dat wij wonen aan een drukke "snelweg". Telling heeft ons geleerd dat er in de spits 2000 auto's per uur over het kruispunt rijden; in geval van wonen aan een snelweg zou dit wellicht recht op een geluidswal opleveren. De gemeente Zaanstad echter vertelt ons dat wij binnen de marges van de geluidsoverlast blijven omdat zij al het verkeersgeluid optellen en dan vervolgens delen door 365 dagen per jaar / 24 uur per dag. De nachten meegerekend in dit gemiddelde blijven wij dus onder de overlastgrens. Het feit dat wij geen Nederlandstalige televisie kunnen kijken zonder ondertiteling in de zomer bij geopende ramen valt kennelijk niet onder overlast. Zo'n 70% van de verkeersbewegingen gaan in de middag richting Heemskerk en zou dus gebaat zijn bij een aansluiting A8-A9. 1400 auto's per uur vinden wij een aanzienlijk aantal. Zeker gezien het feit dat er in ons naburig dorp Westzaan al overlast bestaat bij 600 auto's per uur. Een kleine schets van het geluid bij ons: vliegtuigen horen wij niet! Het geluid van vliegtuigen wordt overstemd door het verkeerslawaai. Een te lange blootstelling aan een te hoog geluidsniveau heeft ernstige gevolgen voor de gezondheid laten wij ons vertellen door deskundigen in de media. Wat vertelt ons dat over de leefbaarheid in onze wijk? En dan nog het volgende: een kleine kleinzoon die bang is bij opa en oma en blijft schrikken van het geluid. Wie vindt dit acceptabel? Wij zeker niet.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
117	848	Dat er een oplossing moet komen voor de ontsluiting van de A8-A9 laat zich ook goed zien als er wat gebeurd. Kijk eens terug naar de brand op een schip in de haven van IJmuiden een jaar of tien geleden. Een waar verkeersinfarct ontstond, o.a. weer bij ons in Assendelft. De ontsluiting is dus domweg niet goed genoeg; de capaciteit is te klein. Dat er wat gebeuren moet, daar zijn de meeste mensen het nu klaarblijkelijk over eens. De eenvoudige Assendelver kon op zijn klompen al aanvoelen dat de komst van Saendelft een enorm beroep zou doen op de toch al overbevolkte wegen en dat er met de komst van Broekerpolder nog meer sluipverkeer zou komen. Er zou dus passend ontsloten moeten worden. Maar ja, hier is natuurlijk weer niet naar geluisterd en nu zijn deze mensen er in grote getale en zij hebben ook rechten. WIJ ECHTER OOK EN DE LEEFBAARHEID LIJDT ERNSTIG ONDER DE VERKEERSDRUK EN HET BIJBEHORENDE GELUID!	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. In de besluitvorming rondom het voorkeursalternatief zijn de verschillende belangen zorgvuldig afgewogen.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
117	849	Er moeten goed doortimmerde plannen komen en de procedures moeten goed gevolgd worden zodat niemand terug gestuurd wordt naar de tekentafel omdat bepaalde stappen zijn overgeslagen. Er zal dus nog tijd overheen gaan voordat er een aansluiting komt. Als die er ooit komt want we moeten ons ook niet verliezen in inspraakprocedures voor iedereen die ook maar een klein belang heeft. Geen kok kookt naar alle monden en geen bestuurder neemt alleen maar beslissingen die iedereen leuk vindt. Er dient doorgepakt te worden. Het is nodig dat er een aansluiting komt! Als gemeenten of andere overheden beslissen voor de komst van nieuwe woonwijken in regio's waar wegen al jaren gepland staan, dan hebben zij een verantwoordelijkheid. Er moeten oplossingen komen, ook als deze impopulair zijn bij onze nieuwe inwoners; de bestaande inwoners hebben inmiddels toch wel eens genoeg op hun bordje gekregen en hoe langer de inspraakprocedures duren, hoe langer de onleefbaarheid voortduurt. Hoe minder kans dat wij dit bordje ooit leegvreten.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
117	850	In de tussentijd kan er echter ook al iets gedaan worden aan overlastreductie. ER kan een 30-km. zone gemaakt worden - EN GEHANDHAAFT (100% score op snelheid en veel op geluid). Nu gebeurt er helemaal niets! Dit kan aangestuurd worden door de gemeente Zaanstad echter wellicht heeft de provincie ook een taak in het aansturen van gemeentes.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Het handhaven op snelheid is geen onderdeel van dit project. Dat is iets tussen de gemeente Zaanstad, de politie en het OM.
117	851	U heeft in de regels en tussen de regels al gelezen dat onze zienswijze is dat de aansluiting er moet komen. Leefbaarheid is daarvoor de enige reden. Cultuur, milieu, kosten/baten e.d. kunnen ons inmiddels niets meer schelen want de basis van onze piramide - de leefbaarheid - brokkelt in rap tempo af. Leefbaarheid wordt door ons vertaald in geluid en bewegingsvrijheid. Al lang niet meer in luchtkwaliteit. Luchtkwaliteit is namelijk iets wat je niet kunt zien en waar je pas op langere termijn last van krijgt. Als wij de kans krijgen verlaten we Assendelft maar ons huis is wellicht onverkoopbaar; het huis van de buren heeft meer dan drie jaar te koop gestaan en de prijs is meer dan € 200.000,- gezakt want niemand wil hier wonen.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
117	852	De variant? De golfbaanvariant of de Heemskerkvariant? Het maakt ons niet zoveel uit. In dat geval kiezen wij voor de variant met de meest gunstige kosten/baten verhouding en de beste gevolgen. Wij kiezen zeker niet op basis van cultureel erfgoed o.i.d. Als de overheden kiezen voor zoveel mensen op een kluitje als in Assendelft of voor bijv. een nieuwbouwwijk aan een toekomende snelweg dan is cultureel erfgoed geen item meer. Dat is een inherent gevolg van keuzes die de gemeentes hebben gemaakt om langs het traject nieuwe woonwijken te realiseren. Leefbaarheid blijft de basis.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
117	853	Wij hebben weinig vertrouwen in het geheel en zijn bang dat de inspraakprocedures langer zullen duren dan ons leven. Wij mensen kunnen ons verliezen in ambtelijke procedures die geen mens meer kan overzien en die het gehele budget kunnen opslokken zonder dat er ook maar iemand beter van wordt. Tegenstanders van de aansluiting kunnen hier ook gebruik van maken en het proces d.m.v. juridische haarkloverij heel lang tegenhouden. Dit kost enorme hoeveelheden geld dit niet in de weg gestoken worden. Laten we geen tweede Groningen worden waar er zoveel wordt getaxeerd en geprocedeerd dat er nog maar een klein percentage van het budget voor herstel van aardbevingsschade beschikbaar is voor daadwerkelijk herstel. Het overgrote merendeel gaat naar procedures, contraprocedures etc. Alleen de mens kan zo dom zijn.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
117	854	Dus provincie en gemeentes: pak door en regel het. Verras ons en bewijs ons ongelijk. En houdt in het gehele proces in het achterhoofd dat iedereen rechten heeft, de nieuwe bewoners maar zeker ook de oude bewoners zoals wij die al zoveel overlast hebben geslikt en die dit blijven slikken zolang al deze procedures lopen en blijven lopen. Verder zouden er overlast-reducerende maatregelen genomen kunnen worden en worden gehandhaafd. Niet leuk maar wel noodzakelijk. Wij nodigen een ieder uit om bij ons in de tuin een kopje koffie te komen drinken tijdens de spits. Gezellig en altijd een moment waarop we geen goed gesprek kunnen voeren. omdat we elkaar niet kunnen verstaan.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. In de besluitvorming rondom het voorkeursalternatief zijn de verschillende belangen zorgvuldig afgewogen.
118	855	Naar mijn menig is de golfbaan variant een slechte optie, omdat daarmee onnodig grote druk wordt beergelegd op de naastliggende woonwijk De Broekpolder. De gemeenten hebben bij het aanleggen van de guidwal destijds al de bewoners bedonderd door het niet aanbrengen van de beoogde grindbak op de geluidwal. Daarvoor in de plaats zijn hogere waarden aangevraagd omdat niet kon worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. Het kan niet zo zijn dat daar bovenop nog een keer een verhoging van de geluidbelasting als gevolg van wegverkeerslawaai wordt toegevoegd.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. In de besluitvorming rondom het voorkeursalternatief zijn de verschillende belangen zorgvuldig afgewogen.
119	856	Ik ben van mening dat voor de realisatie van de verbindingsweg tussen de Rijksweg A8 en de Rijksweg A9 Alternatief 7 (om Kreekwijk heen) als voorkeursalternatief moet worden gekozen. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Geringe aantasting groene gebied tussen Assendelft en Heemskerk; Géén aantasting van de Stelling van Amsterdam; Geen extra filevorming bij Coenbrug; afname van het aantal DALY's in het gehele studiegebied, ook in Assendelft en Krommeniel; Leefbaarheidsprobleem wordt niet van één woonkern verplaatst naar drie andere woonkernen in het plan/studiegebied; Kostentechnisch lijkt mij dit een zeer interessante oplossing, ik begrijp ook niet dat men niet terug kan komen op eerdere besluiten. De 3 varianten die er nu zijn worden alsmaar duurder en dus zal ik het heel normaal vinden als burger dat er ook wordt terug gekeken naar afgevallen alternatieven. Dit omdat uiteindelijk de burger voor deze hoge kosten gaan opdraaien en dat vind ik een kwalijke zaak.	Alternatief 7 is in de vorige fase van de planMER beschouwd. Deze is niet verder uitgewerkt omdat dit alternatief nagenoeg geen oplossing biedt voor de problematiek die er speelt. Nog steeds blijft veel verkeer gebruik maken van de route door Krommenie waardoor het verkeersknelpunt én het leefbaarheidsknelpunt in Krommenie niet worden opgelost. In de huidige fase is de afweging uit de vorige fase nogmaals beschouwd. Opnieuw is geconcludeerd dat alternatief 7 geen oplossing is voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen.
119	857	Stellingname Daarbij ben ik tegen de keuze van het Golfbaanalternatief omdat in de uitgevoerde onderzoeken voor dit alternatief belangrijke en relevante factoren niet zijn meegewogen. Bovendien zijn belangrijke maatschappelijke kosten niet meegewogen in de MKBA voor dit alternatief. Dit heeft in een te positief beeld en in een te positieve MKBA van het Golfbaanalternatief geresulteerd.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. De systematiek van het opstellen van een MKBA is voorgeschreven door het Rijk (de OEI-systematiek). In die systematiek wordt aangegeven welke waarden en baten er gekoppeld zijn aan de diverse aspecten. Er is geen ruimte voor ons om naar eigen inzicht wijzigingen aan te brengen in deze systematiek. Daarnaast heeft de Commissie voor de m.e.r. aangegeven dat het onderzoek van voldoende kwaliteit is om een goede afweging te maken.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
119	858	Argumentatie tegen het Golfbaanalternatief Mijn argumenten tegen het Golfbaanalternatief zijn de volgende: 1. Basisschool in Broekpolder binnen afstand van 300 meter van Rijksweg A9 bij aanleg van het Golfbaanalternatief In de Broekpolder is de basisschool De Bareel gevestigd. Deze ligt binnen de afstand van 300 meter van het voor het Golfbaanalternatief benodigde kunstwerk op de Rijksweg A9. Het is een school met ruim 600 leerlingen: voornamelijk woonachtig in het Heemskerkse deel van de Broekpolder; niet een school die makkelijk zou kunnen worden verplaatst naar elders. In deze context is het Besluit gevoelige bestemmingen relevant. Dit Besluit is gebaseerd op art. 5.16a van de Wet milieubeheer. Het richt zich op bescherming van mensen die verhoogd gevoelig zijn voor fijnstof (PM10) en stikstofdioxide (NO2). Dit zijn bijvoorbeeld kinderen. Conform art. 2 van dit Besluit mag een school, indien de luchtkwaliteit niet voldoet aan de wettelijke eisen, niet gebouwd of uitgebreid worden indien gelegen binnen de 300 meter zone van een Rijksweg. Omgekeerd kan gesteld worden dat, alvorens wordt overgegaan tot een dergelijke uitbreiding van de Rijksweg als in het Golfbaanalternatief, een berekening wordt gemaakt van de toename in fijnstof en stikstofdioxide op de locatie van De Bareel, waaruit duidelijk wordt of de grenswaarden daarbij al dan niet worden overschreden. Ten onrechte is in de PlanMER echter geen berekening gemaakt van de gevolgen voor de luchtkwaliteit bij het Golfbaanalternatief voor basisschool De Bareel. Ik verzoek de Provincie om het Besluit gevoelige bestemmingen in acht te nemen, alsnog de berekeningen te maken van de realisatie van het Golfbaanalternatief voor de Bareel en deze mee te wegen in de MKBA.	Uit de planMER blijkt dat de luchtkwaliteit beperkt verandert bij de eerstelijns bebouwing. De luchtkwaliteit voldoet daar ruimschoots aan de wettelijke normen. Hierdoor is een nader onderzoek naar de luchtkwaliteit bij scholen niet nodig. In de volgende fase volgt een wettelijke toets.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
119	859	2. Verslechtering leefbaarheid studiegebied bij keuze Golfbaanalternatief In de PlanMER worden alleen cijfers gegeven over de gevolgen voor de leefbaarheid (uitgedrukt in stijging of daling van het aantal DALY's) voor het gehele studiegebied én voor de woonkernen Krommenie/Assendelft. Er zijn geen DALY's opgenomen over de andere woonkernen, bijvoorbeeld Beverwijk en Heemskerk. De Provincie gaf desgevraagd in een eerdere reactie aan dat het veel te ver ging om het aantal DALY's voor alle woonkernen in het plan/studiegebied uit te rekenen. In een eerder rapport (achtergrondrapport gezondheid(d.d.19 januari 2016 1 Kenmerk NH1077), opgesteld door Goudappel Coffeng, was het echter wel mogelijk om voor alle woonkernen in het studiegebied per planalternatief een opgave te doen van de toe- of afname van het aantal DALY's. Nieuwe cijfers zijn niet zijn opgenomen in de PlanMER maar op basis van het Goudappel Coffeng rapport concludeer ik dat het Golfbaanalternatief leidt tot de grootste toename van het aantal DALY's in het gehele studiegebied (zie hoofdstuk 3 Effectbeschouwing, tabel 3.2). Ook leidt het Golfbaanalternatief voor een hogere toename in het aantal DALY's in Heemskerk en Beverwijk dan de andere alternatieven. Dit terwijl Alternatief 7 zou leiden tot een significante afname van het aantal DALY's in het gehele studiegebied alsook in de woonkernen Assendelft, Krommenie en Wormerveer. De verbinding A8-A9 moet leiden tot een verbetering van de leefbaarheid voor de bewoners van het gehele studiegebied én dus ook tot een verbetering van de leefbaarheid voor de bewoners van Broekpolder (in Beverwijk en Heemskerk), Zo heeft de Provincie dit althans verwoord in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Verbinding A8 -A9: *"Een tweede hoofddoelstelling van de planstudie Verbinding A8-A9 is het streven de leefbaarheid voor de inwoners van de woonkernen in het plangebied te verbeteren."* Mijn verwachting is echter dat correctie van de gemaakte fouten en onzorgvuldigheden in de berekeningen van de geluidsbelasting voor Broekpolder een grote invloed zal hebben op de kosten voor het Golfbaanalternatief, waardoor de MKBA voor het Golfbaanalternatief lager wordt. Ik verzoek de Provincie daarom om de huidige rapporten en conclusies in de PlanMER te corrigeren en aan te vullen wat betreft toename/afname in het aantal DALY's ten opzichte van de referentiesituatie voor alle woonkernen in het plangebied bij alle drie de alternatieven. Dit voordat een besluit voor een definitieve voorkeursvariant wordt genomen. Daarbij verzoek ik om inzicht in de berekeningswijze, aannames en veronderstellingen die ten grondslag liggen aan de resultaten.	Het onderzoek van Goudappel Coffeng waar u naar verwijst is achterhaald. Door het gebruik van nieuwe WLO-scenario's in de verkeersmodellen en geoptimaliseerde ontwerpen zijn de effecten voor gezondheid anders. Hierdoor zijn niet alle uitkomsten van het onderzoek van Goudappel Coffeng meer bruikbaar. Naar aanleiding van het eerste tussentijdse advies van de Commissie voor de m.e.r. heeft een nadere afbakening van het studiegebied plaatsgevonden om de onderscheidende effecten beter in beeld te krijgen. Uit het actuele onderzoek naar de gezondheid blijkt een afname van het aantal Daly's met 5 tot 6% bij het Heemskerk- en het Golfbaanalternatief. Uw verzoek wordt niet overgenomen.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
119	860	3. Geluidsberekeningen t.b.v. het Golfbaanalternatief zijn onvolledig en niet goed uitgevoerd De geluidsberekeningen van de verbinding A8-A9 zoals weergegeven in de PlanMER (Achtergrondrapport Geluid) zijn wat betreft het Golfbaanalternatief onvolledig en niet goed uitgevoerd: De rijksoverheid werkt op dit moment aan de nieuwe Omgevingswet. Verwacht wordt dat deze in het voorjaar 2019 van kracht wordt. Conform de planning voor de Verbinding A8-A9 is dit ongeveer gelijk aan de start van de werkzaamheden aan deze verbinding. In de Omgevingswet komen regels voor de 'optelling' van geluid en 'cumulatie' van geluid (van verschillende bronsoorten: autoverkeer, treinverkeer & vliegverkeer). De rijksoverheid vindt het dus belangrijk dat de geluidsoverlast van de verschillende geluidsbronnen bij elkaar wordt "gecumuleerd". Van de Provincie mag in het kader van haar zorgplicht jegens inwoners worden verwacht dat zij, vooruitlopend op deze wetgeving, deze cumulatie al toepast. Dit is in de huidige berekeningen niet gedaan; - Voor de maximale geluidsbelasting is ten onrechte geen rekening gehouden met de vastgestelde geluidsproductieplafonds, welke gelden rond de Rijksweg A9 ter hoogte van Beverwijk/Heemskerk ; Doordat het plangebied ten onrechte te klein gekozen is, is de extra geluidsoverlast van de Rijksweg A9 voor een groot gedeelte van de Broekpolder in Beverwijk niet meegerekend; Er wordt ten onrechte geen rekening gehouden met "lekkage" van geluid vanaf de Rijksweg A9. Dit is een gevolg van de van de Rijksweg A9 "weglopende" geluidswal ter hoogte van Heemskerk. Doordat deze wal deels op relatief grote afstand van de Rijksweg A9 ligt, is de geluiddempende werking van de wal onvoldoende. Onder andere is er hierdoor geen afdoende geluiddempende werking op de tweede en derde woonlaag van de woningen direct gelegen achter de wal; Er wordt geen rekening gehouden met de toename van het aantal rijstroken op de A8-A9 van 8 naar 10: o Berekening geluidsbelasting moet per rijstrook worden uitgevoerd; o Toename geluidsbelasting als gevolg van verbreding van de A9 is niet meegerekend; De maximale wettelijke geluidsbelasting bedraagt 55dB op de gevel van de huizen. Berekeningen zijn ten onrechte uitgevoerd met een maximale hoogte van 7,5 meter; - In het rapport is ten onrechte ervan uitgegaan dat voor een aantal woningen in Broekpolder de derde woonlaag geen slaapfunctie heeft. Dit is incorrect, alle woningen hebben zowel op de tweede als derde woonlaag een slaapfunctie; Er wordt ten onrechte geen rekening gehouden met de geluidsoverlast op woningen in de tweedelijns bebouwing in de wijk Broekpolder; De te nemen mitigerende maatregelen worden omschreven als "state of the art" maar zijn nergens nader gespecificeerd. Aangezien deze ingrijpend zullen zijn om de belasting binnen de wettelijke kaders te houden, moeten deze worden gespecificeerd en de kosten daarvan worden geraamd. Bovendien is gebleken dat eerdere beloofde mitigerende maatregelen, niet of onvoldoende zijn uitgevoerd. De hiervoor gemaakte fouten en omissies staan in schril contrast tot de tweede hoofddoelstelling van de planstudie Verbinding A8-A9:(...)	In de tweede fase van de planMER is, onder andere op basis van het tussentijds advies van de Commissie voor de m.e.r., het onderzoek specifieker in gegaan op locaties waar relevante effecten kunnen optreden. Er is hierbij gekozen voor de eerstelijns bebouwing. Daar treden de grootste wijzigingen van de milieubelasting op. Het effect op achterliggende bebouwing neemt snel af. Met de gekozen aanpak wordt het effect het meest duidelijk in beeld gebracht. De Omgevingswet is nu niet van kracht. In besluitvorming kan daar nu niet op geanticipeerd worden, maar moet voldaan worden aan de huidige wet- en regelgeving. De cumulatieve geluidbelasting is bepaald voor de geluidbronnen wegverkeer en industrie. Vliegverkeer is hierin niet opgenomen omdat de alternatieven op basis van vliegtuiglawaai niet onderscheidend zijn en dit dus niet relevant is voor een vergelijking tussen de alternatieven. Aangezien geen absolute geluidbelasting op de gevels berekend is, is de cumulatie met luchtvaartlawaai voor nu niet relevant. Het positieve effect van nadere geluidmaatregelen indien deze voortkomen uit naleving van de GPP's is in deze fase niet betrokken. In de geluidberekening is rekening gehouden met de hoogteligging van het maaiveld en de hoogte en afstand van de huidige geluidwallen. Hiermee is de afstand tussen de snelweg, geluidswal en woningen en het geluidslek in het onderzoek verwerkt. In de volgende fase volgt een wettelijke toets en worden eventuele mitigerende maatregelen verder onderzocht en uitgewerkt.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
119	860(2)	(...) "Een tweede hoofddoelstelling van de planstudie Verbinding A8-A9 is het streven de leefbaarheid voor de inwoners van de woonkernen in het plangebied te verbeteren." (Notitie Reikwijdte en Detailniveau). Het RIVM geeft voor de Broekpolder een "slecht" (61 - 65 dBA) als indicatie voor de huidige geluidskwaliteit. Bij de aanleg van het Golfbaanalternatief zou hier dus ook rekening mee moeten worden gehouden. Het zal dus moeten leiden tot een verbetering van de leefbaarheid van de bewoners van Broekpolder; in Beverwijk en Heemskerk. Mijn verwachting is dat het corrigeren van de gemaakte fouten en omissies in de berekeningen van de geluidsbelasting voor Broekpolder een grote invloed zal hebben op de kosten voor het Golfbaanalternatief, waardoor de MKBA voor het Golfbaanalternatief negatief wordt beïnvloed. Ik verzoek de Provincie daarom om de berekeningen van geluidshinder in de Broekpolder te corrigeren en aan te vullen voordat er een besluit voor een definitieve voorkeursvariant wordt genomen. Hierbij wil ik inzicht in de berekeningen, aannames en veronderstellingen die te grondslag liggen aan de resultaten. Ook verzoek ik de Provincie dringend om bij de keuze voor mitigerende maatregelen rekening te houden met nieuwe inzichten (o.a. van het RIVM) zoals het ontstaan van laagfrequent geluid bij het gebruik van (dubbel) ZOAB. Laagfrequent geluid heeft grote invloed op het aantal slaapgestoorden.	Zie het antwoord hierboven.
119	861	4. Onderzoek geluidhinder Broekpolder niet gereed: geen keuze mogelijk De Provincie heeft opdracht gegeven om aanvullend onderzoek te laten plaatsvinden naar de mogelijkheden om de geluidshinder in de Broekpolder te beperken bij de keuze voor het Golfbaanalternatief. Het is daardoor onduidelijk wat de impact van het Golfbaanalternatief op het gebied van geluid is voor de bewoners van Broekpolder. Ook is het onduidelijk wat de implicaties van de additionele maatregelen(zoals die voor beperking van geluidhinder) zijn op de MKBA voor het Golfbaanalternatief. Het aanvullende onderzoek dat de Provincie heeft aangekondigd t.a.v. het Golfbaan alternatief heeft alleen betrekking op geluidoverlast, overige zaken die de leefbaarheid beïnvloeden worden hier niet in meegenomen. Wij zijn van mening dat alle aspecten van leefbaarheid moeten worden meegenomen in dit aanvullende onderzoek. Ik verzoek de Provincie, voordat er een voorkeursvariant wordt gekozen, om alle voorgestelde aanpassingen aan het Golfbaanalternatief te verwerken in een volledige PlanMER en MKBA zodat een goed en afgewogen besluit kan worden gemaakt, mede op basis van alle majeure wijzigingen. Hierbij verzoek ik inzicht te krijgen in alle relevante data en veronderstellingen/aannames die aan de berekeningen ten grondslag liggen. Daarbij verzoek ik de Provincie, zodra de additionele/nieuwe gegevens bekend en verwerkt zijn in de PlanMER en de MKBA, opnieuw een periode van 6 weken te reserveren om zienswijzen hierop in te kunnen dienen. Dit opdat GS eventuele additionele zienswijzen mee kunnen wegen in hun besluitvorming.	Naar aanleiding van de resultaten van de planMER hebben Gedeputeerde Staten besloten een nader onderzoek te doen naar mogelijke geluidsmaatregelen bij Broekpolder. De resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek vormen geen aanleiding voor nader onderzoek. De uitkomsten van het aanvullend geluidonderzoek zijn meegenomen in de besluitvorming over het definitief voorkeursalternatief. De uitkomsten zijn niet verwerkt in de planMER, maar maken onderdeel uit van de overwegingen. Na de vaststelling van het voorkeursalternatief volgt geen nieuwe inspraakperiode. Na het vaststellen van het ontwerp-inpassingsplan (ontwerp-PIP) volgt een inspraakmoment. Uw verzoek wordt niet overgenomen.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
119	862	5. Stelling van Amsterdam De reactie van UNESCO op het ontwerp van de Provincie van het Heemskerk-alternatief en het Golfbaanalternatief is duidelijk. Een keuze van een van beide wordt als ongewenst beschouwd. Als voor één van deze twee in de PlanMER gepresenteerde varianten wordt gekozen, wordt naar alle waarschijnlijkheid de Stelling van Amsterdam de status van werelderfgoed ontnomen. Ik verzoek de Provincie om de Stelling van Amsterdam de status van Werelderfgoed te laten behouden en niet te kiezen voor één van de gestrekte varianten, maar een andere keuze te maken. Als de Provincie op basis van gesprekken met ICOMOS/UNESCO tot een ander ontwerp komt voor het Golfbaanalternatief, heeft dit uiteraard impact op de PlanMER en de MKBA. Als deze situatie zich voordoet verzoek ik de Provincie, zodra de additionele/nieuwe gegevens bekend en verwerkt zijn in een ge-update PlanMER en MKBA, om opnieuw een periode van 6 weken te reserveren waarin belanghebbenden zienswijzen kunnen indienen. Dit opdat deze additionele zienswijzen worden meegenomen in het besluit van de Provincie voor de definitieve voorkeursvariant.	Bij de inpassing van het ontwerp van het definitieve voorkeursalternatief wordt gekeken hoe de universele waarde van de Stelling van Amsterdam behouden en, waar mogelijk, versterkt kan worden. Uitgangspunt daarbij is dat de provincie zowel een verbeterde verbinding wil hebben alsook behoud van het werelderfgoed. Na de vaststelling van het voorkeursalternatief volgt geen nieuwe inspraakperiode. Na het vaststellen van het ontwerp-inpassingsplan (ontwerp-PIP) volgt een inspraakmoment. Uw verzoek wordt niet overgenomen.
119	863	6. Beschadiging natuurhistorische & recreatieve waarde groene gebied Bij de aanleg van het Golfbaanalternatief of het Heemskerkalternatief zal een uniek groen gebied tussen Heemskerk en Assendelft onherstelbaar worden beschadigd. Daarnaast is het gebied een belangrijk recreatiegebied voor de bewoners uit Broekpolder. Er wordt door een grote groep mensen op regelmatige basis golf gespeeld. Bij beide alternatieven wordt het Oerij en het weidegebied voor weidevogels beschadigd. De Provincie zou dit groene gebied moeten beschermen en er voor moeten zorgen dat de bevolking uit Heemskerk/Beverwijk daar kan blijven recreëren. Het tegendeel lijkt het geval. Er komt geen recreatiegebied voor terug in Heemskerk & Beverwijk. Het compensatiegebied vindt plaats aan de andere kant van de verbinding; in Zaanstad. Deze gegevens komen niet duidelijk uit de PlanMER naar voren. De huidige planstudie biedt ten onrechte geen serieus alternatief voor een verbindingsweg dwars door het groene gebied. Ook is er ten onrechte geen compenserend recreatiegebied in Heemskerk gecreëerd. Met de kennis van nu zou de Provincie Alternatief 7 als serieus alternatief aan de planstudie moeten toevoegen. Dit zou een groot deel van de optredende problemen oplossen. Ik verzoek de Provincie daarom om een serieus alternatief uit te werken, waarbij rekening te houden met de natuurhistorische & recreatieve waarde van het bedoelde groene gebied. Dit dient te worden verwerkt in een update van de PlanMER en de MKBA.	Het uitgangspunt van de planstudie A8-A9 is dat bestaande recreatieve verbindingen in het gebied behouden blijven. Het Heemskerk- en Golfbaanalternatief hebben, ondanks behoudt van deze verbindingen, een negatieve impact op de recreatieve beleving van het gebied. Dit aspect is meegewogen in de besluitvorming rondom het voorkeursalternatief. In de volgende fase van de planstudie wordt bepaald of en waar compenserende maatregelen genomen worden. Voor de afweging tussen de alternatieven is deze informatie niet relevant. Het Nul-plusalternatief is als serieus alternatief uitgewerkt waar geen sprake is van een nieuwe doorsnijding van het landschap. Uw verzoek wordt niet overgenomen. Voor wat betreft alternatief 7 zie het antwoord op uw eerdere vraag (nr. 856).

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
119	864	7. Verschil in type oplossing voor Heemskerkalternatief & Golfbaanalternatief Voor zowel het Heemskerkalternatief als het Golfbaanalternatief zijn voor verschillende onderdelen van de verbinding oplossingen bedacht waarbij een aantal onderdelen als gevolg van een deels hetzelfde traject gelijk zijn. Eén onderdeel : de rivier De Kil (zie pag. 24 ontwerpboek Golfbaanalternatief), komt bij beide alternatieven voor. Maar de passage van de Kil is in beide alternatieven on-begrijpelijkerwijs compleet verschillend opgelost. Waar bij het Heemskerkalternatief gekozen is voor een verdiepte aanleg onder de Kil door; "een investering met toekomstwaarde", is bij het Golfbaanalternatief onder de benaming van 'Kruising Groenedijk" gekozen voor een viaduct over de Kil en Groenedijk (een voormalige zeedijk). Daarbij wordt de Kil bij het Heemskerkalternatief verbreed ter behoeve van compensatie van natuur en het verlies aan waterbergend vermogen (zie pag. 34/35 ontwerpboek Heemskerkalternatief). De vraag rijst waarom bij het Heemskerkalternatief wel een "investering met toekomstwaarde" wordt gedaan, terwijl bij het Golfbaanalternatief voor een viaduct over de Kil wordt gekozen. Ook al is het een paar honderd meter verderop: het blijft dezelfde Kil. De oplossingen voor De Kil in het Heemskerkalternatief hadden ook bij het onderdeel Groenedijk/Kilzone in het Golfbaanalternatief kunnen worden gerealiseerd. Door gebruik te maken van de grondgebied van de Heemskerkse Golfclub kan ook hier de Kilzone in originele staat worden teruggebracht, waarbij het verkeer via de verdiepte aanleg onder de Groenedijk en de Kilzone door kan rijden. De vraag is of hier kosten-overwegingen een rol hebben gespeeld. Voor een evenwichtige vergelijking tussen beide alternatieven en de daaruit volgende MKBA berekening is het noodzakelijk om voor beide alternatieven voor de passage van de Kil een gelijksoortige oplossing inclusief natuur-compenserende maatregelen te ontwerpen. Ik verzoek de Provincie daarom om de huidige rapporten en conclusies voor het Golfbaanalternatief in de PlanMER aan te passen voor de Groenedijk/Kil met een passage van de Kil die gelijksoortig aan de oplossing voor de Kil die ontworpen is voor het Heemskerkalternatief. Dit dient te worden verwerkt in de PlanMER en de MKBA.	In het Golfbaanalternatief is het uitgangspunt geweest dat de aansluiting met de A9 verhoogd is. Om op die hoogte te komen is een bepaalde lengte voor de helling nodig. De helling komt om en nabij de Kilzone uit waardoor een tunnel onder de Kil niet mogelijk is. Bij de onderdoorgangen van de Dorpsstraat en de Kilzone (Heemskerkalternatief) wordt de leefbaarheid verbetert, of blijven de natuurwaarden intact. Een verdiepte aansluiting met de A9 heeft deze meerwaarde niet. Uw verzoek wordt niet overgenomen.
119	865	8. Golfbaanalternatief in de vorm van ondertunneling Rijksweg A9 ten onrechte afgewezen Bewoners van de Broekpolder hebben er tijdens de ontwerpfase op aangedrongen om een ondertunnelde versie van het Golfbaanalternatief in overweging te nemen. Dit zou betekenen dat de aansluiting van de Rijksweg A8 op de Rijksweg A9 wordt gerealiseerd via een tunnel in plaats van een viaduct. Een dergelijke aansluiting zou minder geluidsbelasting opleveren voor de Broekpolder en ter plaatse van de Stelling van Amsterdam dan een aansluiting in de vorm van een viaduct van ca. 600 meter lengte op 7,5 meter hoogte. Bovendien zou het minder ingrijpen in het landschap dan het viaduct. Het ontwerpbureau Bosch en Slabbers heeft van dit voorstel een ontwerp gemaakt, dat uitvoerbaar lijkt. De stuurgroep A8-A9 heeft dit voorstel afgewezen omdat de meerkosten van een tunnelvariant 75 miljoen Euro zouden bedragen. Voor Assendelft wordt in de vorm van een tunnel een goede oplossing gekozen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid. Hetzelfde geldt voor de Heemskerk-variant in de vorm van de ondertunneling van de Kil. Dit alles tegen veel meerkosten. Waarom wordt voor de Broekpolder en de Stelling van Amsterdam een dergelijke concessie niet gedaan? Ik verzoek de Provincie om het ontwerp van het Golfbaanalternatief aan te passen in de zin dat daarin de aansluiting van de Verbinding A8 - A9 op de Rijksweg A9 wordt uitgevoerd in een ondertunnelde variant.	In de ontwerpfase is gekeken naar 9 varianten van de aansluiting van het Golfbaanalternatief op de A9. Gebleken is dat een verdiepte aansluiting weinig meerwaarde heeft voor het behalen van de doelstellingen. Daarnaast zorgt een verdiepte aansluiting voor meer fysieke ingrepen op de A9. Daarom is na de ontwerpfase gekozen voor een verhoogde aansluiting.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
119	866	Incorrecte PlanMER: diverse redenen Naast deze voor het Golfbaanalternatief specifieke argumenten heb ik nog een aantal meer algemene argumenten bij de PlanMER op basis waarvan ik de Provincie verzoek, de keuze te maken om geen van de huidige drie alternatieven te kiezen. Dit betreft de volgende argumenten: 1 Aangepaste doelstellingen in eindrapport PlanMER De doelstellingen van de PlanMER op het gebied van leefbaarheid corresponderen ten onrechte niet met de doelstellingen uit de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van 11 november 2014 (NRD). In de NRD staat de doelstelling op het aspect leefbaarheid als volgt omschreven: *"Een tweede hoofddoelstelling van de planstudie Verbinding A8-A9 is het streven de leefbaarheid voor de inwoners van de woonkernen in het plangebied te verbeteren. Per saldo dient de leefbaarheid in en rondom de woonkernen in het plangebied te verbeteren."* De woonkernen van Uitgeest, Heemskerk en Beverwijk vallen ook in het plangebied2 en daaruit volgt dat de doelstelling behelst om ook in deze woonkernen, de leefbaarheid te verbeteren. In de PlanMER (projectnummer 413605 19 juni 2017 revisie 02) op blad drie (Samenvatting en Probleemstelling) is echter te lezen: *"De doelstelling van het project is daarom tweeledig:* *a. Het verbeteren van de bovenregionale, regionale en lokale bereikbaarheid, met als nevendoelstelling het stimuleren van de ruimtelijk-economische ontwikkeling in het studiegebied;* *b. Het verbeteren van de leefbaarheid in Krommenie, Assendelft en Wormerveer door het beperken van de verkeersdruk op de bestaande provinciale wegen N203 en N246.* Het is onzorgvuldig om de doelstellingen van het project in de PlanMER anders te verwoorden dan in de door de diverse betrokken politieke organen vastgestelde NRD. Bovendien dient de vraag zich aan of de verenging van de doelstelling in de Plan MER voor de leefbaarheid tot andere resultaten leidt dan als alle woonkernen in het plangebied worden meegenomen. Ik verzoek de Provincie om alle leefbaarheidseffecten voor alle woonkernen in het plangebied serieus en volledig te onderzoeken en de resultaten hiervan te verwerken in een nieuwe PlanMER.	In de NRD is de projectdoelstelling als volgt geformuleerd (paragraaf 2.2): *"De planstudie richt zich op het onderzoeken van oplossingen die bijdragen aan de dubbele doelstelling:* *• Het verbeteren van de bovenregionale, regionale en lokale bereikbaarheid, met als nevendoelstelling het stimuleren van de ruimtelijk-economische ontwikkeling in het studiegebied;* *• Het verbeteren van de leefbaarheid in Krommenie, Assendelft en Wormerveer door het beperken van de verkeersdruk op de bestaande provinciale wegen N203 en N246."* De doelstelling van de planMER is daarmee gelijk aan de doelstelling van de NRD. De effecten op leefbaarheid zijn voor alle woonkernen in het plan- en onderzoeksgebied meegenomen in de PlanMER.
119	867	2 Berekening leefbaarheid is ten onrechte te beperkt uitgevoerd De leefbaarheid uitgedrukt in DALY's dient te worden berekend op basis van de door het WHO gehanteerde formule: zowel voor Mortaliteit en Morbiditeit, waarbij rekening wordt gehouden met alle milieuvervuiling: fijnstof (PM 10, PM2,5 & PM0,1), stikstof en roet.De berekeningen voor luchtkwaliteit zijn niet op basis van deze definitie uitgevoerd. Ik verzoek de Provincie voordat er een definitief besluit over de voorkeursvariant wordt genomen, om een juiste berekening te maken in een update van de PlanMER en MKBA zodat een goed en afgewogen besluit kan worden genomen op basis van alle wijzigingen. Hierbij verzoek ik inzicht te geven in alle relevante data en veronderstellingen/aannames aan de berekeningen ten grondslag liggen.	De planMER fase in een project is bedoeld om een goede afweging te kunnen maken tussen de verschillende alternatieven. De effecten worden daarom op het schaalniveau van de alternatieven in beeld gebracht. In de m.e.r. voor de vervolgfase (Provinciaal Inpassingsplan) worden de effecten van het voorkeursalternatief in detail onderzocht. Daarbij wordt ook gekeken naar maatregelen om eventuele negatieve effecten te beperken.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
119	868	3 Beoordeling criteria in de PlanMER incorrect Wat betreft de toekenning van scores in de vorm van "+" en "-" in de PlanMER wil ik twee opmerkingen maken: a. Beoordeling "- -" voor Stelling van Amsterdam onjuist De brief van ICOMOS d.d. 26 april 2017 is duidelijk in het standpunt dat ICOMOS het huidige ontwerp voor het Golfbaanalternatief niet acceptabel acht. Dit impliceert dat, bij het uitgangspunt dat de Provincie de status van werelderfgoed voor de Stelling van Amsterdam wil behouden, het Golfbaanalternatief een no-go is. Dit zou in feite moeten resulteren in de volgende kwalificatie "- - - " voor de Stelling van Amsterdam bij het Golfbaanalternatief. In de klankbordgroep Verbinding A8-A9 is hier met de technicus van Antea over gediscussieerd. Zijn argument om slechts de kwalificatie "- -" te geven in plaats van de kwalificatie "- - -" was dat de brief van ICOMOS, d.d. 26-04-2017 nog niet beschikbaar was tijdens het opstellen van deze cijfers. Deze aanpassing is dus ten onrechte niet doorgevoerd in de waardebepaling van de MKBA.	ICOMOS, het adviesorgaan van UNESCO, heeft in een tweede advies aangegeven een voorkeur te hebben voor het Nul-plusalternatief. Naar aanleiding hiervan heeft ICOMOS, op uitnodiging, een bezoek gebracht aan het gebied om te bekijken of aanpassingen in de ontwerpen van het Heemskerk- en het Golfbaanalternatief wel acceptabel zijn voor ICOMOS. Het bezoek van ICOMOS is geweest op 6 en 7 oktober 2017. Het advies van ICOMOS is meegenomen in de besluitvorming over het definitieve voorkeursalternatief.
119	869	b. Systematiek beoordeling effecten ondeugdelijk In tabel 9.3 op bladzijde 93 van het rapport PlanMER zijn alle 39 sub¬criteria teruggebracht tot een 6-tal hoofdcriteria. De methode lijkt objectief maar is het niet en werkt zelfs misleidend. De 39 sub-criteria zijn samengevoegd in 6 hoofdcriteria, maar de sub-criteria die samen een hoofdcriterium vormen zijn onderling niet gewogen. Niet duidelijk is hoe deze scores bij elkaar zijn opgeteld. Door de totaalscore verliest de lezer makkelijk het zicht op de onderliggende sub-criteria, waarvan het ene sub-criterium voor een politicus zwaarder zal wegen dan het andere. Een voorbeeld ter illustratie. Ruimtegebruik bestaat onder meer uit de aspecten landbouw en recreatie, maar voor de ene politicus zal landbouw zwaarder wegen dan voor de andere politicus. Daarom is het niet zinnig om die criteria samen te nemen in een hoofdcriterium Ruimtegebruik. Met het oog op een evenwichtige besluitvorming dienen alle 39 sub-criteria onder elkaar te worden vermeld in een tabel.	De door u gevraagde tabel staat In bijlage 1 van het eindrapport van de planMER. Hierin zijn de 39 subcriteria opgenomen.
119	870	Voor het bepalen van hun oordeel zijn politici en bestuurders in grote mate afhankelijk van de samenvattende rapportages zoals de PlanMER en MKBA. De overstelpende hoeveelheid onderliggende rapporten noopt hen daartoe. In die situatie is het essentieel dat die samenvattende rapportages bestuurders en politici een goed en evenwichtig beeld geven van de uitkomsten in de onderliggende rapporten. De hier gehanteerde methode van samenvoegen van sub-criteria maakt het voor de politici/bestuurders moeilijk om een goede en duidelijke afweging te maken op basis van de criteria welke zij belangrijk achten. Ik verzoek de Provincie om, voordat er een voorkeursvariant wordt gekozen, alle effecten op de 39 sub-criteria in één overzichtelijke tabel te vermelden. Zo krijgt de politiek een duidelijker overzicht van de scores op alle sub-criteria die in het geding zijn en kan makkelijker bepalen wat voor hen het zwaarst weegt. Ik verzoek u de voorgestelde aanpassingen te verwerken in een volledige PlanMER en MKBA zodat een goed en afgewogen besluit kan worden gemaakt op basis van alle majeure wijzigingen. Hierbij wil ik inzicht krijgen in alle relevante data en veronderstellingen/aannames die onderliggend aan de berekeningen liggen.	Zie het antwoord hierboven.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
119	871	4 Plan- & studiegebied is te klein gekozen Het in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Verbinding A8-A9 (11 november 2014) gedefinieerde plan- & studiegebied is te klein gekozen. Dit geldt voor de volgende gebieden: a. Gebied rondom Rijksweg A8 ter hoogte Coenbrug De Rijksweg A8 ter hoogte van de Coenbrug zit niet in het studiegebied en is nu al een bottleneck op de verbinding A8 - A9, waar in de spits vrijwel geen additioneel verkeer meer mogelijk is, zonder dat dit zal leiden tot filevorming. Bij een keuze voor het Golfbaanalternatief zal er per etmaal een toename zijn van ca. 30.000 vervoersbewegingen als gevolg van de aanzuigende werking op het verkeer van het Golfbaanalternatief. Dit zal zeker leiden tot: i. Toename milieuvervuiling en geluidsoverlast in het genoemde gebied. ii. Toename aantal files rondom Coenbrug. waardoor veronderstelde tijdswinst mogelijk verdampt.	In de planMER is rekening gehouden met drukte op de bestaande A8, waaronder de Coenbrug. Mede op basis van deze gegevens zijn de berekeningen gemaakt en de conclusies getrokken. In een apart project van het Rijk, de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn, wordt gestudeerd aan de A8 en worden effecten in beeld gebracht. Wanneer er maatregelen noodzakelijk zijn, wordt dit opgepakt.
119	872	b. Gebied aan te leggen verzorgingsplaatsen in Uitgeest en/of Akersloot Voor het Golfbaanalternatief dienen de beide verzorgingsplaatsen te worden verplaatst naar gebieden buiten het plangebied. Dit heeft invloed op de MKBA van het Golfbaanalternatief. Zeker ten opzicht van het MKBA van het Nul+ alternatief. De reden daarvan is dat in de PlanMER wel de directe kosten zijn meegenomen van verplaatsing van de verzorgingsplaatsen. Maar andere indirecte kosten zoals verlies van landsschappelijke waarde, historisch belang, geluid, milieu & recreatiegebied op de locaties waar de verzorgingsplaatsen worden gevestigd niet zijn meegewogen. Zij komen dus niet tot uitdrukking in de MKBA van het Golfbaanalternatief.	De effecten van de verplaatsing van de verzorgingsplaatsen zijn betrokken in de planMER. De kosten van de overige genoemde aspecten zijn marginaal of in de MKBA als een PM-post opgenomen. Om die reden werken alleen de kosten van de verplaatsing door in de uiteindelijke MKBA ratio. In het vervolgproces worden deze aspecten verder uitgewerkt.
119	873	Rijksweg A9 langs de Broekpolder De Rijksweg A9 wordt bij de keuze van het Golfbaanalternatief van Uitgeest tot aan de aansluiting van de Rijksweg A22 bij Beverwijk met twee rijstroken uitgebreid. Met de verbreding van de rijksweg A9 dient het plangebied te worden vergroot omdat deze uitbreiding ter hoogte van Beverwijk én Uitgeest gelegen is in een zone van één kilometer rondom infrastructurele wijzigingen. Deze aanpassing leidt ertoe dat een grotere hoeveelheid bewoners in de Broekpolder te Beverwijk last krijgen van geluidsoverlast en milieuvervuiling als gevolg van de verbrede Rijksweg A9 en de toename van het aantal vervoersbewegingen per etmaal. Het aantal ernstig gehinderden, slaapgestoorden en blootgestelden is voor deze deelgebieden niet bepaald. De verschillende onderzoeken, zoals het akoestisch onderzoek, onderzoek luchtkwaliteit en het achtergrondrapport gezondheid dienen opnieuw te worden uitgewerkt en gepresenteerd op basis van het feitelijke plangebied voordat definitief kan worden besloten over het voorkeursalternatief.	Tijdens het opstellen van de planMER is gebleken dat aanvullende maatregelen op de A9 nodig zijn bij het Heemskerk- en het Golfbaanalternatief. Deze aanvullende maatregelen zijn beoordeeld op of ze van invloed zijn voor de alternatievenafweging. Waar nodig zijn vervolgens nadere analyses gedaan, zoals milieuberekeningen voor de flyover in het Heemskerkalternatief. Daarnaast zijn de kosten inzichtelijk gemaakt en meegenomen in de MKBA. Met deze informatie is een goede vergelijking tussen de alternatieven mogelijk.
119	874	c. Verkeersplein Kooimeer te Alkmaar Op dit moment komen er al met grote regelmaat files voor rond het verkeersplein Kooimeer te Alkmaar. Zodra er meer verkeer over de Rijksweg A9 via het Golfbaanalternatief wordt geleid zal de filedruk hier toenemen. Dit zal leiden tot langere reistijden of tot keuze van weggebruikers voor de N244/N246 waardoor het verkeer via Krommenie weer toeneemt.	In de onderzoeken van de planMER zijn de veranderingen in verkeersaantallen in beeld gebracht. Daarbij is ook rekening gehouden met eventuele fileknelpunten. In de analyse van de verkeerscijfers komt niet naar voren dat er meer reistijdverlies optreedt, maar dat sprake is van reistijdwinst.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
119	875	Het initiële plan- & studiegebied is bepaald door te kijken naar alle verwachte infrastructurele wijzigingen en hier omheen een straal van 1 kilometer te trekken. Doordat er op meer plaatsen infrastructurele aanpassingen benodigd zijn en omdat er met name rondom de Coenbrug significante wijzigingen optreden voor het verkeer en de bewoners aldaar, is ten onrechte verzuimd om het plangebied aan te passen/te vergroten. Hierdoor zijn vele aspecten niet meegenomen in de PlanMER en de MKBA. Hierdoor is een vertekend beeld gepresenteerd. Ik verzoek de Provincie om, voordat een voorkeursvariant wordt gekozen, alle voorgestelde aanpassingen te verwerken in een volledige PlanMER en MKBA zodat een goed en afgewogen besluit kan worden gemaakt op basis van alle wijzigingen. Hierbij wil ik inzicht krijgen in alle relevante data en veronderstellingen/aannames die ten grondslag liggen aan de berekeningen.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Uw verzoek wordt niet overgenomen. De onafhankelijke Commissie voor de m.e.r. heeft in haar advies aangegeven dat het onderzoek kwalitatief op orde is en dat het milieubelang voldoende is meegenomen om een voorkeursbesluit te nemen.
119	876	5 Procedure Besluitvormingsproces en trechteringsproces onzorgvuldig Bij de eerste trechtering van alternatieven is de Stuurgroep van 7 naar 2 alternatieven gegaan (Nul+ en Heemskerkalternatief). Als gevolg van druk vanuit de LTO en op advies van de commissie MER is het Golfbaanalternatief daar naderhand aan toegevoegd. Voor alle drie de alternatieven gold dat deze tijdens dit keuzemoment aanzienlijk (lees tientallen miljoenen) goedkoper waren dan tijdens de uitwerking naar het voorkeursalternatief . Prijsverhogingen van meer dan 100% traden op. In de eerste trechtering was één alternatief, met name Alternatief 7, onder meer afgevallen om de prijs. Bij nadere bestudering door ingenieursbureau Witteveen & Bos bleek dat de prijs van dit alternatief lager kwam te liggen dan de twee gestrekte alternatieven (Heemskerkalternatief & Golfbaanalternatief). Meermaals is in de klankbordgroep Verbinding A8-A9 en op bestuurlijk niveau verzocht om dit alternatief opnieuw te onderzoeken omdat dit alternatief een aantal grote problemen niet heeft die de twee gestrekte varianten wel hebben. Dit voorstel is zonder inhoudelijke redenen door de Provincie afgewezen. Gezien de enorme toename van kosten van de onderzochte alternatieven is dit alternatief ten onrechte niet goed en zorgvuldig bestudeerd. Ik verzoek de Provincie daarom om nogmaals een zorgvuldig en compleet onderzoek in te stellen naar de mogelijkheid van het aanleggen van Alternatief 7. NB. Ook in de klankbordgroep was er een voorkeur voor Alternatief 7.	Alternatief 7 is in de vorige fase van de planMER beschouwd. Deze is niet verder uitgewerkt omdat dit alternatief nagenoeg geen oplossing biedt voor de problematiek die er speelt. Nog steeds blijft veel verkeer gebruik maken van de route door Krommenie waardoor het verkeersknelpunt én het leefbaarheidsknelpunt in Krommenie niet worden opgelost. In de huidige fase is de afweging uit de vorige fase nogmaals beschouwd. Opnieuw is geconcludeerd dat alternatief 7 geen oplossing is voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen.
119	877	6 Aanpassingen in ontwerpen niet verwerkt in cijfers PlanMER & MKBA In de Notitie A9 Aansluitingen worden diverse ingrijpende aanpassingen gedaan op ontwerpen voor de Verbinding A8-A9, waaronder het verbreden van de A9 van 2x4 naar 2x5 rijstroken. De effecten van al deze wijzigingen op het ontwerp zijn onterecht niet verwerkt in de verschillende onderzoeken, zoals het akoestisch onderzoek, onderzoek luchtkwaliteit en het achtergrondrapport gezondheid. De gepresenteerde resultaten (het aantal blootgestelden, grafieken, tabellen, grafische weergave, e.d.) in deze onderzoeken komen niet overeen met de plannen die nu op tafel liggen. Ik verzoek de Provincie de aangepaste cijfers als gevolg van de ontwerpwijzigingen uit te werken en te berekenen dienen en te verwerken in een update van de PlanMER en de MKBA. Zodat op basis van de juiste cijfers kan worden besloten over het voorkeursalternatief.	Voor de afweging tussen de drie alternatieven is de indeling van de weg niet relevant. Het gaat om de hoeveelheid verkeer. Dat is meegenomen in de planMER. Daarnaast is in de MKBA rekening gehouden met de aanpassingen aan de A9. Mede hierdoor is het Heemskerkalternatief duurder geworden.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
119	878	7 Demografische ontwikkelingen Noord-Holland Noord t.o.v. groeiscenario's De provincie Noord-Holland heeft in 2017 een demografisch rapport (Prognose 2017 - 2040 1 Bevolking, huishoudens en woningbehoefte 1 8-6-2017) opgesteld waarin de prognoses worden gegeven over de ontwikkeling van de bevolking in Noord-Holland. Volgens dit rapport zal de bevolking in Noord-Holland Noord tot 2040 toenemen met slechts 12.000 bewoners, die behoefte hebben aan ca. 23.000 nieuwe woningen. Daarbij trekt de meest ambulante leeftijdsgroep (15¬65 jaar) steeds meer weg uit Noord-Holland Noord. In het Achtergrondrapport Verkeer staat vermeld: *"In de referentiesituatie fungeert de N203 als een belangrijke schakel voor doorgaand verkeer tussen Alkmaar en Amsterdam (de relatie noordwest - zuidoost). Voor de relatie Ijmond - Purmerend (zuidwest -noordoost) is de N203 minder van belang."* In het onderzoek binnen het achtergrondrapport verkeer wordt voor de groeiscenario's verwezen naar de WLO-scenario's. In dat specifieke WLO-rapport wordt voor de regio Alkmaar duidelijk aangegeven dat er geen groei meer optreedt in deze regio, zowel bij een laag als hoog groeiscenario4. Dit correspondeert met de gegevens van het demografisch rapport van de Provincie. Gezien bovenstaande cijfers is het onterecht om in de PlanMER uit te gaan van een hoog groeiscenario in 2030. Sterker nog: in de beide WLO-scenario's (laag én hoog) is alleen sprake van een stabiel aantal huishoudens en een krimpend aantal bewoners en banen in de regio Alkmaar en de Noordkop. Daarbij geeft het Planbureau voor de Leefomgeving expliciet aan dat er bij MKBA's niet te snel moet worden gekozen voor scenario's met een te grote bandbreedte. Dergelijke scenario's leiden ertoe dat investeringen veel te gunstig uitvallen. De baten worden daardoor kunstmatig opgeblazen. *" Door 'rustige' scenario's te ontwikkelen, ontstaat een bandbreedte die bruikbaar is voor het ontwikkelen van visies, het in kaart brengen van de beleidsopgave en voor het uitvoeren van MKBA's. Deze MKBA's geven informatie over de mate waarin bepaalde projecten of beleidsvoorstellen de welvaart verhogen.* *De juiste bandbreedte is belangrijk. Een (te) grote bandbreedte maakt de scenario's minder geschikt om beleidsmaatregelen te beoordelen. In een scenario met extreem hoge groei zouden veel projecten positief uitpakken (er is een groot probleem en oplossen leidt waarschijnlijk tot welvaartswinst)"* . Ik verzoek de Provincie daarom om in de MKBA uit te gaan van een laag groeiscenario voor wat betreft verkeer.	In de MKBA is zowel het lage als het hoge groeiscenario in beeld gebracht. Beide zijn meegewogen in de beslissing voor het voorkeursalternatief.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
119	879	8 Actuele verkeerssituatie Krommenie en op Rijkswegen niet in kaart gebracht. Tijdens het onderzoekstraject om tot een PlanMER en een MKBA te komen is in april 2017 de omlegging van de Rijksweg A9 om Badhoevedorp gerealiseerd. Door deze omlegging rijdt het verkeer nu veel beter door op de Rijksweg A9. De resultaten van deze majeure aanpassing van de Rijksweg A9 hebben vrijwel zeker effect op de doorstroming van het autoverkeer in het plan- & studiegebied. Hierdoor bestaat de mogelijkheid dat er nu al automobilisten zijn die geen gebruik meer maken van de N203 of de N244/246, en gewoon via de A9/A5/A10 naar hun bestemming gaan. De verkeerstellingen op de N203 en de Rijksweg A9 zijn uitgevoerd, welke zijn opgenomen in het Achtergrondrapport Verkeer voordat de aanpassing bij Badhoevedorp is gerealiseerd. Er zijn nu al regelmatig signalen dat er veel minder verkeersoverlast is op de Rijksweg A9 (Wijkertunnel), de Rijksweg A22 (Velsertunnel) en op de N203 (in Krommenie) Mogelijk komen er andere cijfers uit de nieuwe verkeerstelling. Het kan dus zijn dat de noodzaak van een nieuwe verbinding tussen de Rijkswegen A8 & A9 is afgenomen. Ik verzoek de Provincie om te onderzoeken wat de effecten van deze aanpassing zijn voor het (boven)regionale verkeer op de betreffende provinciale wegen voordat er een keuze wordt gemaakt voor een voorkeursalternatief. Ook verzoek ik u deze ge-update cijfers op te nemen in de ge-update PlanMER en de MKBA.	In de verkeersmodellen is rekening gehouden met alle infrastructurele ontwikkelingen tot en met 2030. De omlegging van de A9 bij Badhoevedorp is er hier één van.
119	880	Bij de keuze van het Golfbaanalternatief wordt het merendeel van de doelstellingen niet of nauwelijks gerealiseerd. Tevens constateer ik dat er op veel punten onvolledige, onjuiste en innerlijk tegenstrijdige informatie bestaat. Ik acht het, uit het oogpunt van betrouwbaarheid en zorgvuldigheid, van cruciaal belang dat nieuwe informatie beschikbaar wordt gesteld aan alle betrokkenen, zodat allen deze informatie kunnen beoordelen, alvorens uw College een keuze maakt voor een voorkeursalternatief. Ik ga er vanuit dat u mij op de hoogte blijft houden van het vervolgtraject en dat alle informatie tijdig aan mij beschikbaar wordt gesteld.	Uw zienswijze wordt niet gedeeld. De onafhankelijke Commissie voor de m.e.r. heeft in haar advies aangegeven dat het onderzoek kwalitatief op orde is en dat het milieubelang voldoende is meegenomen om een voorkeursbesluit te nemen.
120	881	Deze zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 87.	Voor de beantwoording zie de zienswijze van id nr. 87.
121	938	Bij deze mijn zienswijze met betrekking tot uw voornemen (het plan) om een A8-A9-verbinding aan te leggen ter hoogte van/parallel aan Provincialeweg N203. We lopen in Krommenie (en Assendelft) tegen een grens wat betreft verkeersoverlast, veiligheidsrisico, geluidsoverlast, luchtverontreiniging. In de bijlage nadere toelichting op deze punten, met verwijzing naar (eerdere) beleidsstukken.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
121	939	Wanneer u de kaart van Zaanstad ziet, valt op dat de enige doorgaande oost-westverbinding (tussen Zaan en Noordzeekanaal) bestaat uit een weg naast een spoorlijn. In het verleden zijn er plannen tot verbetering van deze oost-west verbinding geweest. Deze zijn echter (op soms onbegrijpelijke wijze) vervallen. Het gemeentebestuur heeft er destijds voor gekozen voor heel Zaanstad Noord het voorgezet onderwijs te ‘clusteren’ op/rond het knooppunt Krommenie/Assendelft. Dat had consequenties, maar de grens van ‘aanvaardbaar risico’ en ‘overlast’ wordt steeds opgerekt. Hieronder nadere argumenten met betrekking tot bezwaar een extra verkeersroute over/door dit deel van Zaanstad aan te leggen.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
121	940	Verkeerscirculatie Ik heb uw boekwerk 'ontwerp nul-alternatief' gedownload. Ik lees hierin geen woord over het ontbreken van een verkeerscirculatieplan voor Krommenie, en het gebrek aan onderhoud aan beide Vaartbruggen (de ontsluitingswegen). Over de "verkeerscirculatie" van Krommenie hoef ik niets uit te leggen, denk ik? Er is bij calamiteiten geen andere veilige uitweg dan via de N203. De vaartbrug ter hoogte Padlaan is te smal, en al jaren onderwerp van discussie. Het ontbreken van een extra ontsluitingsweg is onder andere vanwege misser jaren 80-90 vorige eeuw. (Het plan van een 'rondweg' aansluiting Rosariumlaan, nieuwe brug over Nauernasche Vaart direct naar nieuwe weg Wormer loopt vast op plan Willis, door onduidelijke verkoop van eerder daarvoor gereserveerde gemeentegrond langs N246.) Evaluatie van dit mislukte verkeerscirculatieplan wordt in Zaanstad al jaren toegezegd. Een oplossing ligt niet in het bouwen van een fly-oververbinding A8-A9. Sterker nog; in geval van bouw op en om de N203 (maar nu eigenlijk ook al, bij calamiteiten) zal er ergens eerst een andere goede ontsluitingsweg moeten zijn voor de bewoners van Krommenie.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
121	941	Risico De firma Tauw (in opdracht van) is bezig geweest met een risico-analyse, blijkt; https://www.noordholland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Projecten_verkeer_en_vervoer/Verbinding_A8_A9/Archief_Verbinding_A8_A9:xMhoEMVuSsKx1geBpRn8sQ/Achtergrondrapporten_bij_de_planstudie_verbinding_A8_A9/Achtergrondrapport_Externe_veiligheid.org Toen ik (vroeger... een jaar of 40 geleden) op school In de Heid (naast spoorlijn Krommenie-Assendelft) zat, mochten de mensen in de buurt van de gastransportleiding (parallel aan spoorlijn) niets in de tuin bouwen, vanwege het mogelijk gevaar. Er werd toen (wettelijk, landelijk) een heel ruime afstand van de gasbuis gehouden. Die 'veilige' afstand die men voorheen hield is, met nieuwbouw van station, woningen en nieuwe basisscholen aan Saendelft-kant al bijna verdwenen. Het is volgens mij nog wel steeds dezelfde ouwe gasbuis, die iets naar beneden is gedrukt ter hoogte van de Jan Brassertunnel... Na ervaring met een incident met een gasleiding op een schoolplein en het helpen ontruimen van een klein schooltje enige jaren geleden vraag ik me af hoe snel je in deze situatie met al deze mensen, trein- en autoverkeer in eens straal van 500 meter de boel stillegt en veilig ontruimt bij een calamiteit.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
121	942	Risico en ruimtegebruik Er is een vernieuwd bestemmingsplan van Krommenie vastgesteld, waar wel een en ander over allerlei risico's instaat. Zie https://www.zaanstad.nl/mozard/document/docnr/2685004 Heel veel details rond deelgebieden zijn weggemoffeld met een veralgemeniseerde omschrijving, maar er staat best nog veel interessants in. Vanuit mijn raadsperiode (2002-2006) weet ik dat er voor de bouw van Trias ontheffing is gevraagd om zoveel leerlingen/mensen dicht bij elkaar op een locatie met veel 'overlast' en risico te zetten. Bezoekers van Trias-VMBO, en ook aan de "NOC-NSF-sporthal" zijn naar parkeergelegenheid bij het station verwezen. De parkeerruimte direct naast sporthal en school was bestemd voor personeel. De school en sporthal, als vervanging van de J.L.C. Gordijnhal zou volgens toenmalige belofte ook voor andere evenementen (toneel- muziekvoorstellingen) gebruikt kunnen worden. Er is overigens in heel Zaanstad-Noord overigens geen fatsoenlijke mogelijkheid meer om een voorstelling te geven. We zijn blij dat Krommeniedijk nog een klein podiumpje heeft als uitwijk voor de basisschool-musicals.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
121	943	Geluidsoverlast Naast het geluid van het huidige verkeer over Provincialeweg N203, de treinverkeer dat straks ook intensiever gaat rijden, het toenemend aantal vliegtuigen. Hoeveel geluid kan een scholier/student hebben om rustig de les te kunnen volgen? De reclameslogan ‘groen en landelijk wonen’, en de rust die werd aangeprezen bij de verkoop van de woningen Saendelft, komt ook weinig terecht.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
121	944	Luchtverontreiniging Zie de presentatie van werkgroep Platform Krommenie voor de toelichtende berekeningen. Hoeveel kan een mens hebben? Ik schreef al eerder aan uw bestuur in een verzoek om visie Noordzeekanaalgebied (juli 2016); *Geluidsoverlast; grens wat ‘venstertijden’ betreft is allang bereikt Geur/gezondheid; bij mist en vorst slaat vaak acuut mijn keel dicht bij buitenkomst… Het lozen van kerozine voor de (riskantere) landing gebeurt nog steeds. Als ik naar Kudelstaart rijdt moet voor mij (licht astmatisch) op de A6 de ventilatie buitenlucht uit. Lees ook hieronder bij overlast fijnstof…* *Overlast uitgebreide kolenoverslag Amsterdam-zijde kanaal* *Ik heb echt last van luchtwegklachten wanneer de wind ongunstig staat en je de benzinedamp ruikt of het kolenstof in de lucht haast kunt proeven. De latexlaag over de bergen wordt gespoten ter voorkoming van het stof is nog akeliger, als het vervliegt. Terug te vinden op autoruiten en tuintafels…* *Sinds de kolenoverslag is toegenomen kan ik zelfs binnen in huis (op vloerbedekking onder de binnendeur, in tochtstrip langs ramen en deuren) zien hoeveel zwart fijnstof er blijkbaar rondzweeft. Meldpunt voor vragen en overlast onvindbaar.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
121	945	Waterbeheersing Ik lees in al uw stukken niets over eerder beloofde waterberging bij bouw tunnel en VMBOschool. In uw plan zie ik een klein alternatiefje voor het parkeerplaats/P&R zoals dat er nu bij ligt (dat ook bedoeld was voor parkeren van bezoekers voor de hele school en sporthal). Het bouwen aan een verdiepte garage in het stationsgebied gaan de nieuwgekomen Saendelvers vast ook heel leuk vinden. Ik denk dat ik wel kan beredeneren waarom het plan van een tunnelbak parallel aan de rijrichting treinen en N203 is afgevallen. Dat zou een blokkerende damwand zijn, want de hele waterbeheersing Assendelft-Saendelft-Krommenie gaat spuiend richting noord. Richting Noordzeekanaal mogen wij ten noorden van het kanaal het water niet meer stuwen, want die water-uitloop wordt gebruikt om Schiphol/Haarlemmermeer droog te houden. Dat men in Zaanstad graag wil dat alle besluitvorming en afspraken gemaakt in het verleden onduidelijker worden blijkt uit de hele historie ‘Saendelft’, ook wel terug te vinden in besluiten over deelgebieden: Kreekrijk, Parkrijk, Waterrijk, Omzoom, Poort Clam Dycke (of Dijcke). Via weer een nieuw verzonnen overkoepelende naam ‘Noorderwerf’ heb ik een interessant rapportje op internet gevonden die het gedoe (probleem?) met waterberging in en om de nieuwbouw verduidelijkt (of daar een poging in doet)... zie ‘evaluatie watertoets 2011, rapportage casus Noorderwerf’, door Grontmij, juli 2011. De aanbevolen ‘waterbank’ (om water te storten en te lenen?) is er nog niet. De dijk westzijde Nauernasche Vaart wordt (met steeds meer sluipverkeer) steeds slechter, en een manier om bij dijkdoorbraak de stromende toevoer dicht te gooien zit er volgens mij tot aan het dan in badkuip Poldergebied Assendelft leeglopende Alkmaardermeer niet echt in. Het oppervlaktewater Guisveld en Krommenie West komt intussen (met zand dat voor verdere nieuwbouw Saendelft voor het inklinken van grond het water opzij drukt) steeds hoger. Plan voor bebouwing oude sportvelden Lycurgus en Cromtigers in Krommenie liggen ook al klaar. Vooralsnog zonder duidelijk plan van ontsluiting en waterbeheer… Het beoogde waterbergingsgebied naast Trias VMBO-school is deze zomervakantie verhard, en omgebouwd tot een fietsenstalling. Zonder onderbouwde ontheffing op eerdere toezegging waterberging?	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. De waterberging nabij het Trias VMBO maakt geen onderdeel uit van deze studie. In de volgende fase wordt meer gedetailleerd gekeken naar de wateropgave rondom het gekozen tracé.
121	946	Tot slot nog een tip, eerder aan uw bestuur gedaan bij vraag om visie Noordzeekanaalgebied; *Bereikbaarheid* *Voor autoverkeer is er rond (onder) het Noordzeekanaal al een hoop geïnvesteerd. Om een snelle A8-A9-verbetering te realiseren; verbeter de N246 tussen Velsen/Beverwijk en Zaandam. In het bestemmingsplan Westzanerpolder is al rekening gehouden met 4-baans weg, weet ik toevallig (Gemeenteraad periode 2002-2006 Zaanstad)* *Een fiets/bromfietsbrug over het kanaal Zaanstad - Amsterdam zou voor veel forensen en studenten ook een omweg schelen…* *Zorg voor een metro-achtige verbinding tussen Amsterdam en Uitgeest, treinen die ook ’s nachts rijden. Zorg voor voldoende rijtuigen op treintraject Alkmaar-Amsterdam.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. In een eerder stadium zijn andere varianten en oplossingen meegenomen in de verkenningen. Hieruit is gebleken dat deze oplossingen niet de problemen wegnemen.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
122	947	In het verleden ben ik betrokken geweest bij de ontwerpateliers voor deze verbinding. Ik heb toen ook een variant ingebracht die de kool en de geit spaarde: een knooppunt met de A9, maar om de golfbaan heen. (Alternatief 4). Deze is niet door de zeef heengekomen. Wat resteert is een keuze tussen nulplus, Heemskerk of Golfbaanvariant. Van de nulplus is duidelijk dat het helemaal niks oplevert. Zonde van het geld dus. In de keuze Heemskerkvariant en Golfbaanvariant zien we dat de Heemskerkvariant meer kost, en grotere risico's heeft qua doorstroming nabij de aansluiting op de A9. De Golfbaanvariant is de enige die de verkeersdruk in de kern van Krommenie goed wegneemt, en de dwarsverbinding tussen oostelijk en westelijk Noord-Holland ("A7-" en "A9-gebied") functioneel goed oplost. Als bewoner van Noord-Holland (Waterland) is voor mij persoonlijk een goede verbinding met Zuid-Kennemerland iets om mee te wegen, en ook die persoonlijke mening leidt naar de Golfbaanvariant.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
122	948	De Golfbaanvariant leidt tot politieke deining bij bewoners van de Broekpolder en de gebruikers van de golfbaan. Echter zij hadden kunnen weten dat er ooit een weg zou komen. Immers de beide tankstations zijn destijds als ruimtereservering geplaatst voor een knooppunt A8-A9, dat is de enige reden van die oostelijke hap uit de wijk Broekpolder. Het tracé was zichtbaar in het kadaster, en is altijd eigendom van het Rijk gebleven. De effecten op de leefbaarheid worden in de media enorm overdreven, de typische NIMBY-houding van alle omwonenden voert de boventoon. Maar aan de bewoners langs de N203 in Krommenie wordt niets gevraagd.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
122	949	Met de Golfbaan is een overeenkomst voor gebruik van de grond afgesloten, echter voor het A8-tracé is in die overeenkomst van meet af aan duidelijk gemaakt dat bij aanleg van de A8-A9 verbinding zij hier weer plaats moest maken. Desondanks heeft de golfbaan nooit rekening met die voorwaarde gehouden en haar baan niet ingericht op een gemakkelijke aanpassing voor aanleg van de weg. Dat is een eigen keuze van het golfbaanbestuur, die nu tot extra kosten voor hen zal leiden. Kosten die mijns inziens niet uit belastinggeld vergoed moeten worden.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
122	950	Mijn zienswijze is dan ook: kies voor de Golfbaanvariant, of doe niets. Nulplusvariant en Heemskerkvariant, dat is over de balk smijten van gemeenschapsgeld.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
122	951	Nog een tip mijnerzijds: als de aantakking van de A8-A9 op de A9 wordt uitgevoerd met een knooppunt (zoals het overigens ook zou horen !), dan kan de lus aan de westzijde bij de Broekpolder lager in hoogte komen te liggen dan bij een halfklaverblad-aansluiting. De betere doorstroming is meegenomen, maar een bijkomend voordeel zou wellicht kunnen zijn dat met een lager geluidscherm toch aan de wettelijke eisen zou kunnen worden voldoen. Mocht u het enig juiste besluit nemen (Golfbaanvariant), dan adviseer ik u daarom in de uitwerking het knooppunt met de A9 te herbezien.	We hebben een knooppunt i.p.v. een aansluiting onderzocht. Vanwege de korte afstand tussen knooppunt Beverwijk (A22) en de nieuwe aansluiting, is het nodig om extra ingrepen te doen op de A9 en het knooppunt Beverwijk. Dit zorgt er voor dat de kosten niet opwegen tegen de voordelen van een knooppunt. Een aansluiting kan het verkeer op een goede manier verwerken zonder dat er opstoppingen ontstaan.
123	952	Deze zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 87.	Voor de beantwoording zie de zienswijze van id nr. 87.
124	1009	Deze zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 87.	Voor de beantwoording zie de zienswijze van id nr. 87.
125	1066	Deze zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 87.	Voor de beantwoording zie de zienswijze van id nr. 87.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
126	1123	Cliënte, (...), is concessiehouder van het Texaco tankstation aan de Rijksweg A9 Heemskerk West, plaatselijk bekend als "Akermaat". Cliënte heeft via derden kennis genomen van de voorgenomen ontwikkeling die de Provincie Noord-Holland wenst te gaan realiseren. Als direct belanghebbende bij het voornemen van de Provincie Noord-Holland om de route tussen de rijksweg A8 en de rijksweg A9 te verbeteren, brengt cliënte hierbij onze zienswijze naar voren. Na bestudering van de verschillende alternatieven, en dan specifiek de alternatieven "het Golfbaanalternatief' en "het Heemskerkalternatief', blijkt dat het Texaco tankstation mogelijk zal moeten verdwijnen. Zoals u zult begrijpen, is het behoud van dit tankstation van wezenlijk belang voor cliënte en cliënte stelt zich dan ook op het standpunt dat het verdwijnen van het tankstation een onevenredige aantasting van zijn rechten tot gevolg heeft. Cliënte wijst u er reeds op voorhand op dat hij ervan uitgaat dat u zorgdraagt voor een vervangende locatie voor het tankstation, indien inderdaad wordt gekozen voor een alternatief waarbij het tankstation dient te verdwijnen. Daarnaast zal cliente zich verzetten tegen elke ongunstige besluitvorming.	Wanneer gekozen is voor het Heemskerk- of Golfbaanalternatief worden de verzorgingsplaatsen met de tankstations verplaatst. In de volgende fase van het project wordt nader onderzocht wat de beste locaties voor de verzorgingsplaatsen zijn.
126	1124	Cliënte maakt u er voorts nog op attent dat het verontrustend is om te moeten constateren dat cliënte niet direct op de hoogte is gesteld van de inspraakperiode. Wij verzoeken u namens cliënte om voor het vervolg per brief op de hoogte te worden gebracht van alle ontwikkelingen.	We zijn niet verplicht om een ieder per brief te informeren over de inspraakperiode. Wel worden de direct belanghebbenden in het verdere proces betrokken.
127	1125	Deze zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 87.	Voor de beantwoording zie de zienswijze van id nr. 87.
128	1182	Ik ben van mening dat voor de realisatie van de verbindingsweg tussen de Rijksweg A8 en de Rijksweg A9 het Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief moet worden gekozen. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Afname van het aantal DALY's in het gehele studiegebied, ook in Assendelft en Krommenie. - Beste verkeerstechnische oplossing van alle alternatieven. - In zijn totaliteit levert dit de grootste vermindering in DALY's op voor de bewoners in het gehele plan/studiegebied. - Stelling van Amsterdam wordt wel aangetast, echter in iets mindere mate dan bij het Golfbaanalternatief. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor de verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.
129	1207	Deze zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 87.	Voor de beantwoording zie de zienswijze van id nr. 87.
130	1265	Deze zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 52.	Voor de beantwoording zie de zienswijze van id nr. 52.
131	1271	Mijn zienswijze berust op een sterk verminderde leefbaarheid en woongenot ter plaatse door de onderdoorgang van de doorgetrokken A8 van de Dorpsstraat Assendelft. Wij wonen op circa 50 meter ten noorden van de plaats waar de onderdoorgang is gepland. Het woord tunnel kan deze onderdoorgang niet worden genoemd met een lengte van 150 meter maximaal . Het geluidnivo van het verkeer zal het toegestane niveau fors overschrijden. Zeker met optelling van hetgeen het verkeer op de Dorpsstraat produceert en de twee landingsbanen Schiphol ter plaatse. De fijnstof welke door het op deze nieuwe weg rijdende verkeer extra wordt geproduceerd zal onze luchtwegen zeker gaan beschadigen omdat het nog eens bovenop het door de nu reeds te hoge nivo van de Dorpsstraat wordt veroorzaakt. De twee vliegroutes boven zijn ook al extra vervuilers voor ons bewoners. Ook de uitlaatgassen die in bovenstaande situatie onze gezondheid zullen kunnen aantasten is niet hetgeen wij willen ondergaan. Dat wij vwb fijnstof, uitlaatgassen en geluidnivo onder de wind wonen welke grotendeels van de tijd uit het zuidwesten komt, maakt bovenstaande zienswijzen nog belangrijker en bezwaarlijker.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. De planMER fase in een project is bedoeld om een goede afweging te kunnen maken tussen de verschillende alternatieven. De effecten worden daarom op het schaalniveau van de alternatieven in beeld gebracht. In de m.e.r. voor de vervolgfase (Provinciaal Inpassingsplan) worden de effecten van het voorkeursalternatief in detail onderzocht. Daarbij wordt ook gekeken naar maatregelen om eventuele negatieve effecten te beperken.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
131	1272	Wetende dat in Nederland geen recht op uitzicht bestaat noem ik toch dat de tunnelbak met zijn inrichtingswerken boven de grond, ons uitzicht in zuidwestelijke richting niet meer mogelijk gaat maken.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
131	1273	Er zal bij deze onderdoorgang aan beide zijde wel damwand worden geplaatst die permanent blijft. Dit heeft een nog niet bekende invloed op de grondwaterstand. De stroming van het grondwater is van Noord naar Zuid ter plekke. Wat betekent dit voor de fundatie van mijn woning ? Dit zal gemonitoord moeten worden met een vastlegging van de huidige situatie vooraf. Er zullen tijdens de bouwwerkzaamheden trillingen in de grond worden veroorzaakt welke zodanig onder controle moeten worden gehouden dat de belendende percelen geen schade zal ondervinden. Het is dan dan ook een gegeven/eis dat de bouwkundige staat van alle huizen rondom de onderdoorgang wordt vastgelegd en openbaar gemaakt zodat wij de geleden schade bij u kunnen verhalen. Dat er van de planschaderegeling gebruik gemaakt gaat worden door ondergetekende behoeft geen nader betoog. De verkoopwaarde van ons pand zal fors in waarde zakken is mij door een deskundige beloofd.	Bij de uitvoering van het project wordt rekening gehouden met de bestaande gebouwen in de omgeving. Tegen de tijd dat het project naar de uitvoering gaat, vinden waar nodig bouwkundige vooropnames plaats. Indien u van mening bent dat u (plan)schade lijdt, dan kunt u een verzoek om planschade indienen op basis van artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening. Dit kan na vaststelling en onherroepelijk worden van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP). Onafhankelijk onderzoek zal uitwijzen of dit verzoek terecht is.
131	1274	Mijn mening dat de doortrekking niet door moet gaan lijkt me 100% duidelijk omdat ik ook nog steeds niet overtuigd ben dat alle andere alternatieven zoals de weg langs het Noordzeekanaal verbreden gecombineerd met de Provincialeweg langs Krommenie optimaliseren de verkeersproblemen ook kunnen oplossen zeker als het OV een speciale inpuls krijgt vanuit de Nederlanse Overheid. Wij voelen ons als Assendelvers in dit gebied steeds verder ingeklemd, eerst de nog steeds verdere uitbreidende bebouwing van Saendelft en de bedreiging van Schiphol plus de sportaccommodaties in de polder is een realiteit die ook nu nog eens verder wordt versterkt door de doortrekking van de A8.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. In de besluitvorming rondom het voorkeursalternatief zijn de verschillende belangen zorgvuldig afgewogen.
132	1291	Ik maak bezwaar omdat de nieuwe weg extra verkeer gaat trekken. Bovendien staan de kosten totaal niet in verhouding met de baten. Het geld kan beter bestemd worden om de huidige ongezonde situatie in de zaanstreek te verbeteren. Denk aan meer verkeersluwe woonwijken, (momenteel is het geen harden, geluid, stank, herrie van vrachtauto's en treinen, vliegtuigen), denk aan veel meer geluidswallen en schermen, denk aan meer flitspalen en handhaving op geluid en snelheid. Als ik klachten indien over deze bij de gemeente wordt ik afgwimpeld naar de politie. In dat licht bezien vind ik een nieuwe weg volkomen overbodig. Zoek maar naar andere alternatieven. Alleen een diep !!! weggegraven snelweg kan ik begrijpen. Alle andere varianten niet.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. In de besluitvorming rondom het voorkeursalternatief zijn de verschillende belangen zorgvuldig afgewogen.
133	1292	Deze zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 87.	Voor de beantwoording zie de zienswijze van id nr. 87.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
134	1349	Hieronder mijn bezwaar tegen de golfbaan alternatief: In het rapport en conclusies wordt ondergewaardeerd het effect van het verdwijnen van de golfbaan wat een logische consequentie is van de golfbaan alternatief. Het is bijzonder dat overheden heel verschillend oordelen over het belang van recreatie en sport. Als voorzitter van A.V. Castricum wordt ik benaderd door gemeente Castricum om sporten en bewegen voor ouderen te bevorderen met de volgende argumenten: Bijdragen aan het regelen van basisvoorzieningen voor alle inwoners. Inwoners zelfredzamer (helpen) maken en ze meer en langer kunnen laten 'meedoen'. Concreet hebben wij vijf doelen: 1. Stimuleren van gezondheid door bewegen, sport en ontmoeting; 2. Bestrijden van eenzaamheid; 3. Creëren en stimuleren van maatschappelijke betrokkenheid; In het rapport wordt hier aan voorbij gegaan of een ongefundeerde conclusie getrokken dat golfers snel naar andere alternatieven zullen uitwijken of andere sporten zullen gaan doen. Ik kan u verzekeren dat veel 65+ ers niet gaan hardlopen of gaan voetballen c.q. gaan hockeyen. Maar lekker thuis op de bank blijven zitten. Veel Golfers spelen 2 maal per week een ronde. Dit is 9,5 km bewegen! Er spelen diversen 80+ ers en de effecten op de gezondheid zijn overduidelijk aangetoond. Tijdwinst kan dus ook betekenen langer gezond leven i.p.v. minuten eerder thuis. Omdat alternatief Golfbaan daarnaast ook het NNN tussen de golfbaan en de rijksweg A9 doorsnijdt is het effect op het Natuurnetwerk Nederland negatief beoordeeld (- -), Als gevolg van de doorsnijding van de golfbaan in alternatief Golfbaan kan de golfbaan niet meer functioneren in de huidige vorm. De golfbaan moet mogelijk verplaatst worden of uitbereid. Dit is een negatief effect op de recreatie. Daarnaast doorsnijden zowel alternatief Heemskerk als het alternatief Golfbaan het recreatief uitloopgebied rondom Saendelft-Assendelft (het gebiedtussen Busch en Dam en de A8). Ondanks dat de recreatieve fiets- en wandelroutes behouden blijven kan dit een negatief effect hebben op de recreatieve beleving van het gebied. Ook de omgeving van de golfbaan wordt recreatief gebruikt en doorsneden in alternatief Golfbaan. Ook hier is sprake van een negatief effect op de recreatieve beleving. Het Nul-plusalternatief heeftgeen effect op recreatie omdat de infrastructuur niet leidt tot effecten in recreatief gebied of op recreatieve voorzieningen. Het effect is neutraal beoordeeld (0). Alternatief Heemskerk is licht negatief beoordeeld (-), het Golfbaan alternatief negatief (- -)	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Het uitgangspunt van de planstudie A8-A9 is dat bestaande recreatieve verbindingen in het gebied behouden blijven. Het Heemskerk- en Golfbaanalternatief hebben, ondanks behoud van deze verbindingen, een negatieve impact op de recreatieve beleving van het gebied. Deze aspecten zijn meegewogen in de verdere besluitvorming rondom het voorkeursalternatief. Mitigerende maatregelen worden in de volgende fase van de planstudie onderzocht.
134	1350	Verder mis ik ook de effecten van de nieuwe verbinding naar Amsterdam over de A9 waardoor de reistijd naar Sloterdijk ook aanzienlijk verbeterd is. Mijn lange ervaring met rijden in de spits is dat de voornaamste oorzaak van tijdverlies is de file bij de A8 Coentunnel en de afslag naar Zaandam. Het Golfbaanalternatief leidt tot reistijdwinsten van ruim vijf minuten op enkele relaties (8 en 6, beide vanuit Beverwijk in oostelijke richting) en daarnaast reistijdwinsten van twee minuten of meer op relaties vanuit Beverwijk, Assendelft en Heemskerk in oostelijke richting in de avondspits. Voor de relatie 4 Alkmaar-Sloterdijk is de reistijdwinst ongeveer twee minuten in de avondspits. Welke waarde wordt hieraan toegekend in relatie tot minder natuur, minder recreatie en meer geluid. Verder mis ik ook het effect van nog een extra aansluiting op de A9. Er komt ook een aansluiting vanuit Heiloo. Akersloot, Heiloo, Uitgeest en Heemskerk vormen dan al 4 aansluitingen op geringe afstand van elkaar. Met nog een 5e aansluiting is volgens de norm van de ANWB een extra groot risico op file vorming en dus vetraging. Hierover wordt in het rapport niets vermeld.	In de verkeersmodellen is de verbinding van de A9 naar Sloterdijk (A5) opgenomen als verbinding. Deze maakt daarom onderdeel uit van zowel de referentiesituatie als de plansituaties. Voor de afweging van de reistijdwinst ten opzichte van de effecten op andere aspecten (waaronder natuur, recreatie en geluid) is de planMER opgesteld. Daarin worden deze effecten ten opzichte van elkaar in beeld gebracht. In de keuze voor het voorkeursalternatief is deze afweging gemaakt. Over het aantal aansluitingen en normen daarover heeft afstemming plaatsgevonden met Rijkswaterstaat. De normen voor afstanden tussen aansluitingen zijn betrokken in de ontwerpen van de alternatieven.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
135	1351	bij deze wil ik graag mijn zienswijze indiening betreffende de verbinding A8-A9. Zoals u ziet ben ik woonachtig te Krommenie als zowel inwoner van Krommenie hard gemaakt om af te zien van een tracé, in welke vorm dan ook, waarbij de strook tussen Krommenie en Assendelft, zwaarder belast zou gaan worden. Vanuit mijn gevoel is de strijd tussen behoud van landschap aan de ene zijde en leefomgeving aan de andere zijde een heel gevecht. Ieder standpunt valt wat voor te zeggen en gelukkig is dit niet snel besloten. Terug naar het verleden is bij van jongs af aan altijd al bekend geweest dat een tracé zou plaatsvinden tussen de A8 en de A9 door het landschap. Kaarten duiden in het verleden dit aan, afspraken die zijn gemaakt met schoolgemeenschappen, onteigening van grond in Assendelft en een onaf viaduct bij Heemskerk zeggen genoeg. Het verbaasde me dan ook zeer dan men alternatieven had bedacht, aangezien het toch al jaren klip en klaar was. Mij lijkt toch altijd nog dit tracé door het landschap de beste oplossing. Om tegemoet te komen aan het landschap zou gedacht kunnen worden de weg wat verdiept aan te leggen. Het gaat er misschien niet eens zozeer om het volledig uit het zicht te onttrekken kostentechnisch, maar simpel geluid en gedeelte van het ontrokken zicht tegemoet te komen.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
136	1352	Onze zienswijze berust op het verminderde leefbaarheid en woongenot ter plaatste door de onderdoorgang van de doorgetrokken A8 van de Dorpsstraat Assendelft. Wij wonen op ca 50 meter ten zuiden van de plaats waar de onderdoorgang is geplanned. Het geluidnivo van het verkeer zal het toegestane nivo overschrijden. Zeker als u het verkeer op de Dorpsstraat meetelt. Het fijn stof welke door het op deze nieuwe weg rijdende verkeer extra wordt geproduceerd zal onze luchtwegen kunnen beschadigen, omdat het nog eens bovenop het door de nu reeds te hoge nivo van de Dorpsstraat wordt veroorzaakt Hier zijn ook de twee vliegroutes boven ons extra vervuilers. Er zal tpv de onderdoorgang aan beide zijde wel damwanden worden geplaatst die permanent blijven. Dit heeft een nog niet bekende invloed op de grondwaterstand. De stroming van het grondwater is van Noord naar Zuid ter plekke Wat betekent dit voor de fundatie van mijn bijna 100jarige woning ?? Dit zal gemonitord moeten worden met vastlegging van de huidige situatie vooraf. Het is een must dat de bouwkundige staat van alle woningen rondom de onderdoorgang wordt vastgelegd en openbaar gemaakt zodat wij de geleden schade bij u kunnen verhalen.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Bij de uitvoering van het project wordt rekening gehouden met de bestaande gebouwen in de omgeving. Tegen de tijd dat het project naar de uitvoering gaat, vinden waar nodig bouwkundige vooropnames plaats. Indien u van mening bent dat u (plan)schade lijdt, dan kunt u een verzoek om planschade indienen op basis van artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening. Dit kan na vaststelling en onherroepelijk worden van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP). Onafhankelijk onderzoek zal uitwijzen of dit verzoek terecht is.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
137	1353	Namens de portefeuillehouders Verkeer en Vervoer van Alkmaar, Bergen, Castricum, Heerhugowaard, Heiloo, Langedijk en Uitgeest willen wij graag reageren op de planstudie verbinding A8-A9. Regio Alkmaar biedt ruimte aan inwoners die op zoek zijn naar een ruimere en gezonde omgeving om te wonen en te recreëren. Op de woningmarkt en de economie zijn de druk en dynamiek voelbaar. Door korte afstand, de aanwezige infrastructuur met goede OV-verbindingen in combinatie met de aantrekkelijke landschappen, steden en dorpen heeft de regio veel te bieden voor bewoners, ondernemers en bezoekers van elders. Alkmaar en Heerhugowaard zijn gunstig gelegen en zijn het stedelijke hart van de regio. Toerisme en recreatie zijn voor regio Alkmaar belangrijke economische sectoren. De gemeenten Castricum en Bergen zijn de voornaamste toeristische trekkers langs de kust. Langedijk profileert zich juist weer sterk met waterrecreatie in het eilandenrijk. Deze diversiteit levert een wezenlijke bijdrage aan de aantrekkelijkheid van de leefomgeving en draagt economisch bij aan het versterken van de ontwikkeling van kust, stedelijk gebied en platteland. Daarbij maken wij deel uit van Greenport Noord-Holland Noord. De relatie tussen de Greenport en Regio Alkmaar zit in werkgelegenheid, kennisontwikkeling en woningmarkt. Het stedelijke hart Alkmaar/Heerhugowaard vormt het scharnierpunt van Regio Alkmaar tussen de invloedssfeer van de MRA en de Greenport. Regio Alkmaar is in de basis goed ontsloten, dat wil zeggen dat er infrastructuur ligt op alle niveaus en naar alle richtingen. Maar de bereikbaarheid is nog niet voldoende, vooral in de spits lopen de wegen vast en zitten de treinen vol. Maatregelen in de doorstroming en ontwikkeling van diverse knopen zijn nodig om ook de externe bereikbaarheid van Regio Alkmaar te verbeteren. Daarom achten wij achten wij de verbinding A8-A9 van groot belang voor de toekomstbestendigheid en verbetering van de regionale bereikbaarheid. Het realiseren van deze verbinding betekent dat het wegennetwerk in de provincie robuuster wordt en de automobilist meer keuzes geeft. Hierdoor neemt de kans op filevorming af. Dit heeft een positief effect op zowel de aantrekkelijkheid, als de werkgelegenheid van de regio Alkmaar. Middels deze brief willen wij u dan ook oproepen om zo snel als mogelijk over te gaan tot de keuze voor een variant, op basis van de huidige en eventueel noodzakelijke aanvullende onderzoeken, om vervolgens tot realisatie over te gaan. Wij vernemen graag van u op welke wijze u onze regio tegemoet kunt komen en gaan graag het gesprek hierover met u aan.	Dank u wel voor uw reactie. In de vervolgfase willen we graag met u bespreken wat de mogelijkheden zijn om de regio tegemoet te komen.
138	1354	Als direct belanghebbenden zijn wij geïnformeerd door zowel Provincie Noord-Holland als Gemeente Heemskerk over het te nemen besluit met betrekking tot de aansluiting A8-A9. Wij zijn belanghebbenden gezien wij woonachtig zijn in de wijk De Wadden in de Broekpolder, het gebied direct grenzend aan de locatie waar de afslag van de A9 naar de A8 zou komen te liggen bij de zogenaamde Golfbaanvariant. Wij willen hierbij onze bezwaren kenbaar maken tegen een eventuele keuze voor de Golfbaanvariant, en wel om de volgende redenen. *Inhoudelijke redenen met betrekking tot de leefbaarheid* Indien gekozen zou worden voor de Golfbaanvariant zal de leefbaarheid van onze directe woonomgeving in hoge mate verminderen vanwege: Te verwachten gezondheidsschade vanwege een toename van de hoeveelheid fijnstof en een te verwachten toename van geluidsoverlast.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
138	1355	*Procedurele redenen* In de brief van Provincie Noord-Holland staat vermeld dat uit de planstudie zou volgen dat de Golfbaanvariant als enige een positieve kosten-batenverhouding zou opleveren. Uit alle publicaties blijkt dat de leefbaarheid van de Broekpolderbewoners in de vorm van de toename van de hoeveelheid fijnstof en het effect daarvan op de bewoners echter niet is onderzocht en dus niet meegewogen kunnen zijn/worden. De keuze lijkt slechts gebaseerd op financiële overwegingen waarbij de te verwachten financiële gevolgen op gezondheidsgebied niet zijn meegenomen. Daarmee is niet voldaan aan het zorgvuldigheidsvereiste van artikel 3.2 Awb dat de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen vergaard zijn bij de voorbereiding van het besluit, zodat er geen sprake kan zijn van een zorgvuldig genomen besluit. Dit is een schending van een van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.	De planMER fase in een project is bedoeld om een goede afweging te kunnen maken tussen de verschillende alternatieven. De effecten worden daarom op het schaalniveau van de alternatieven in beeld gebracht. De uitstoot van fijnstof is daar onderdeel van. In de m.e.r. voor de vervolgfase (Provinciaal Inpassingsplan) worden de effecten van het voorkeursalternatief in detail onderzocht. Daarbij wordt ook gekeken naar maatregelen om eventuele negatieve effecten te beperken.
138	1356	De gezondheidsbelangen van duizenden Broekpolderbewoners kunnen onmogelijk afgedaan worden als niet relevant. Het feit dat voor de bewoners van Krommenie de leefbaarheid naar verwachting zal verbeteren doet daar niet aan af. Ook de geluidsoverlast is zonder de nieuwe verbinding al nauwelijks acceptabel; naast de overlast van de A9 is er ook al veel geluidsoverlast van overvliegende vliegtuigen. Dit is wel is waar niet te wijten aan het autoverkeer maar de bewoners in onze wijk hebben ook al met deze overlast te maken. Nog meer lawaai is onacceptabel. Een verhoging van de geluidswal zal een en ander niet oplossen en is bovendien zeer onwenselijk vanwege toenemende ernstige horizonvervuiling.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. In de besluitvorming rondom het voorkeursalternatief zijn de verschillende belangen zorgvuldig afgewogen.
139	1357	Het gaat mij erg aan het hart dat er waarschijnlijk weer natuur opgeofferd wordt voor een snelweg Van de mooie kleine polder waar het heerlijk fietsen is gaat heel het gevoel van even ontspannen in de natuur weg. Ook vind ik dat door de aanleg van een snelweg de oude sfeer van de vuurlinie helemaal verpest wordt Heeel vaak is het al moeilijk om hier wat rust te vinden door al het vliegtuig geluid het ook nog aanleggen van een snelweg maakt het alleen nog maar meer onleefbaar ik heb hier echt heel veel last van.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
139	1358	Mijn idee is omdat ik ook wel inzie dat er in Krommenie en in Assendelft Noord verandering moet komen om de snelweg te ondertunnelen het is kostbaar maar geluk is niet in geld uit te drukken Nederland is een rijk land Geluk is belangrijk en dat geeft de natuur! Het is modern om te ondertunnelen het zou zelfs zo kunnen zijn dat uitlaatgassen opgevangen kunnen worden Ik hoop dat het economische eens een keer geen voorrang krijgt!	Een tunnel over deze lengte is zeer kostbaar. Het voordeel voor de bereikbaarheid en leefbaarheid weegt niet op tegen de kosten.
140	1359	Als er al een verbinding tot stand gebracht zou moeten worden, kies dan voor de Heemskerk-variant. Die is, op korte termijn beschouwd, misschien wel wat duurder, maar zal op lange termijn m.i. de voordeligste blijken te zijn. Want zowel de bewoners van de Provincialeweg in Krommenie als die van de Broekpolder in Beverwijk zullen blij zijn. En bovendien ligt er in Heemskerk al een vrij ver ontwikkeld aansluitpunt op de A9. Dus, zoals de Rotterdammers zeggen: niet langer woorden maar daden!	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
141	1360	Wij wonen op (...) in Heemskerk en wij zijn hiermee direct betrokkene binnen dit project dat de Provincie wil uitvoeren. Zoals bekend staat de leefbaarheid in de Broekpolder al zeer sterk onder druk. Dit is vanaf het begin af aan zo geweest, maar door groei van (lucht-) verkeer is dit alleen maar toegenomen. Het RIVM geeft een “slecht” (61-65dBA) als indicatie voor de huidige geluidskwaliteit. De planstudie van de A8-A9 verbinding laat een verdere verslechtering zien voor de situatie in de Broekpolder, met name voor de Stroomwal woningen en dat is voor ons onacceptabel. Gezien het aantal vragen dat mijn buurman, (...), had bij het lezen van het achtergrondrapport geluid heeft hij een indicatief onderzoek laten uitvoeren door de Nederlandse Stichting Geluidshinder (NSG) naar de geluidsberekeningen zoals gepresenteerd in de plan MER. Dit rapport is als bijlage bij zijn zienswijze toegevoegd. Wij voegen ons bij dit rapport.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Onze reactie op de conclusies uit het rapport van de Nederlandse Stichting Geluidhinder (NSG) kunt u terugvinden bij id nr. 191, nummer 2224 t/m 2227.
141	1361	Stellingname Wij zijn van mening dat, nu er geen studie is gemaakt van de optie Nul (niets doen), er geen eerlijke vergelijking is gemaakt tussen de verschillende opties. Qua kosten zou dit de goedkoopste optie zijn. Onze keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Geen verslechtering van leefklimaat van de bewoners van de Broekpolder en de omwonenden van de Coenbrug ; - Geen aantasting groene gebied tussen Assendelft en Heemskerk; - Géén aantasting van de Stelling van Amsterdam; - Geen extra filevorming bij Coenbrug; - Geen extra filevorming bij Kooimeerplein; - Geen enorme kosten voor een verbinding die nauwelijks de problemen oplost en vermoedelijk geen tijdwinst gaat opleveren in de spits!	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. De optie niets doen is meegenomen in de onderzoeken. In de Notitie reikwijdte en Detailniveau (NRD) is ingegaan op de probleemstelling. Daarnaast zijn in de planMER de drie alternatieven vergeleken met de referentiesituatie. Die referentiesituatie staat gelijk aan niets doen. Het realiseren van één van de drie alternatieven zorgt voor een grotere afname van de overlast in Krommenie dan de toename van overlast elders.
141	1362	Daarbij zijn wij tegen de keuze van het Golfbaanalternatief omdat in de uitgevoerde onderzoeken voor dit alternatief belangrijke en relevante factoren niet zijn meegewogen. Bovendien zijn belangrijke maatschappelijke kosten niet meegewogen in de MKBA voor dit alternatief. Dit heeft in een te positief beeld en in een te positieve MKBA van het Golfbaanalternatief geresulteerd.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. De systematiek van het opstellen van een MKBA is voorgeschreven door het Rijk (de OEI-systematiek). In die systematiek wordt aangegeven welke waarden en baten er gekoppeld zijn aan de diverse aspecten. Er is geen ruimte voor ons om naar eigen inzicht wijzigingen aan te brengen in deze systematiek.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
141	1363	Ten eerste willen wij ons richten op onze zienswijze met betrekking tot de 'Nul-optie' Inmiddels is duidelijk geworden dat door de omlegging van de A9 ter hoogte van Badhoevedorp al een groot deel van het verkeer vanuit Alkmaar de N203 links laat liggen en over de A9 rijdt en kan men zich afvragen of door middel van relatief kleine aanpassingen al niet een groot deel van de overlast in Krommenie en Assendelft kan worden verminderd. De uitgangspunten met betrekking tot de overlast voor de inwoners van Krommenie en Assendelft en de doorstroming van het verkeer gaan uit van de situatie van vóór deze omlegging. Dit geeft volgens ons een verkeerd beeld. Wij verwachten dat met een aantal redelijk kleine aanpassingen de leefbaarheid van de bewoners in Krommenie-Assendelft al sterk verbeterd kan worden. Wij verbazen ons ook zeer over het feit dat de Provincie Noord-Holland de overlast van de bewoners Krommenie-Assendelft een hoge prioriteit geeft maar dat er in alle voorafgaande jaren nooit een aanpassing heeft plaatsgevonden aan de N203 aan de westzijde van de N246. Dit terwijl aan de N203 aan de oostzijde van de N246 wél aanpassingen hebben plaatsgevonden in de vorm van ovatondes. Wij vragen ons af waarom dit niet ook aan de westzijde gebeurd is. Ons inziens kan de overlast voor de inwoners van Krommenie-Assendelft ook al voor een groot deel worden verminderd door middel van een groene golf met aan het begin van de bebouwing een doseer verkeerslicht. Een hele kleine aanpassing. Nu rijden de auto's van rood verkeerslicht naar rood verkeerslicht met extra uitstoot als gevolg. In plaats daarvan heeft Zaanstad pal aan de weg een grote middelbare school laten bouwen en iets verder van de N203 (tijdelijke) basisscholen. In feite is de overlast alleen maar groter gemaakt door de gemeente Zaanstad.	Het treffen van maatregelen op de huidige N203 is niet afdoende om de problematiek op te lossen. Er is nog steeds sprake van grote hoeveelheden (doorgaand) verkeer dat voor overlast zorgt. In de vorige fase (NRD fase) is uitgebreid stil gestaan bij de problematiek die er speelt. Daarnaast is in de verkeersmodellen rekening gehouden met het verleggen van de A9 bij Badhoevedorp. Die effecten zijn onderdeel van de studie.
141	1364	Onze zienswijze met betrekking tot het Golfbaan alternatief 1. Meer files in de spits bij het Kooimeerplein en de Coenbrug De gevolgen van de Heemskerk- en Golfbaan alternatief zullen merkbaar zijn op knelpunten als het Kooimeerplein en de Coenbrug. Deze alternatieven hebben namelijk een aanzuigende werking waardoor, voornamelijk in de spits, op genoemde plekken files zullen ontstaan. Daardoor zal in de spitstijden de reistijd toenemen in plaats van afnemen! Toen wij daar opheldering over vroegen tijdens laatste inloopavond op 18 september 2017 in Heemskerk werd dit door een medewerker van Vervoersregio Amsterdam erkend. Zijn verweer was dat dit geen provinciale wegen waren maar rijkswegen en dat daarom de provincie en de Vervoersregio Amsterdam daar geen bemoeienis in hadden. Wij zijn werkelijk stomverbaasd over zoveel kortzichtigheid. Het komt er dan op neer dat in de spits geen tijdwinst wordt geboekt maar vermoedelijk tijdverlies. Een aansluiting die heel veel geld gaat kosten, nog meer overlast gaat geven en geen oplossing zal gaan bieden in de spits!	In de onderzoeken van de planMER zijn de veranderingen in verkeersaantallen in beeld gebracht. In de analyse van de verkeerscijfers komt niet naar voren dat er meer reistijdverlies optreedt, maar dat sprake is van reistijdwinst.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
141	1365	Onze zienswijze met betrekking tot het Golfbaan alternatief 2. De geluidsbelasting bij de A9-aansluiting verandert Tijdens de laatste inloopavond op 18 september 2017 in Heemskerk zijn de volgende studies over de geluidsbelasting en de verschillende alternatieven zichtbaar gemaakt in de volgende presentatie. De gevolgen voor de geluidsbelasting met betrekking tot het Nul plus alternatief De gevolgen voor de geluidsbelasting met betrekking tot het Heemskerk alternatief De gevolgen voor de geluidsbelasting met betrekking tot het Golfbaanalternatief Door deze presentatie is volgens ons duidelijk zichtbaar dat de gevolgen voor de geluidsbelasting bij het Heemskerk- en Golfbaanalternatief vele malen groter zijn dan de gevolgen bij de Nul plus variant. Helaas is de Nul variant niet onderzocht en kunnen wij daarom geen vergelijking maken. Over deze presentatie vroegen wij opheldering aan de heer Sander Zondervan van de Anthea Group. Zijn verweer was dat de kleuren van de presentatie niet goed bij de drukker vandaan waren gekomen. U zult begrijpen dat wij over dit antwoord geheel niet tevreden waren en wij vragen ons dan ook af hoe een alternatief een oplossing kan zijn wanneer het probleemgebied alleen maar groter wordt gemaakt	Bij het aanleggen van een nieuwe weg in het open landschap wordt de geluidbelasting ter plaatse van dat open landschap een stuk hoger. In de alternatieven Golfbaan en Heemskerk verbetert de geluidbelasting langs de hele N203 tussen de N246 en de A9 met 5 dB. Langs de N246 tussen de A8 en N203 neemt de geluidbelasting tot 3 dB af. In Wormerveer langs de N246 is de afname 1 dB. In beide alternatieven is in het buitengebied tussen de A8 en A9 een toename van geluid van meer dan 5 dB nabij de nieuwe verbinding. In dit gebied wonen minder mensen die hinder ondervinden, waardoor de effecten op gezondheid ook minder zijn. De afname van de geluidsoverlast in Krommenie en Assendelft is groter dan de toename elders. Overigens is het nulalternatief (niets doen) de referentiesituatie waarmee de effecten van de drie alternatieven vergeleken zijn. Deze situatie is daarmee wel onderdeel geweest van het onderzoek.
141	1366	Daarnaast menen wij dat de huidige planstudie een onjuist en onvolledig beeld geeft van de effecten die te verwachten zijn voor de wijk Broekpolder in Beverwijk en Heemskerk. De planstudie zou een objectief beeld moeten geven van de gevolgen van deze verbinding op basis waarvan politici een weloverwogen beslissing kunnen nemen. Helaas lijkt het met deze planstudie niet het geval. De samenvatting van het Eindrapport planMER (tweede alinea Doelbereik op blad 4) zegt eigenlijk al genoeg: “Het Heemskerk- en Golfbaanalternatief leveren een grotere bijdrage aan het verbeteren van de leefbaarheid dan het Nul-plusalternatief. De verkeersstroom op de N203 in Krommenie en via de Communicatieweg en Dorpsstraat neemt af. Dit heeft positieve gevolgen voor het leefmilieu. Met name het aantal jaren levensduurverkorting vanwege geluid neemt af. Hier staat tegenover dat in zowel het Heemskerkalternatief als het Golfbaanalternatief de geluidbelasting bij de A9-aansluiting verandert.” Positieve gevolgen van het Golfbaan alternatief worden benadrukt en in detail weergegeven, terwijl de negatieve gevolgen voor de wijk Broekpolder op de achtergrond blijven. Belangrijke ontwerpkeuzes zijn gemaakt in het voordeel van het Golfbaan alternatief met een te positief beeld van dit alternatief in de plan MER en MKBA als gevolg.	De planMER fase in een project is bedoeld om een goede afweging te kunnen maken tussen de verschillende alternatieven. De effecten worden daarom op het schaalniveau van de alternatieven in beeld gebracht. De Commissie voor de m.e.r. heeft in haar toetsingsadvies aangegeven dat dit op juiste wijze is gedaan. In de m.e.r. voor de vervolgfase (Provinciaal Inpassingsplan) worden de effecten van het voorkeursalternatief in detail onderzocht. Daarbij wordt ook gekeken naar maatregelen om eventuele negatieve effecten te beperken. Gezondheidseffecten zijn beschreven in het rapport gezondheid. Hierin worden de effecten op geluid en de luchtkwaliteit betrokken. Er zijn in het studiegebied zowel positieve als negatieve veranderingen van de gezondheidssituatie. Over het hele plangebied gezien is er sprake van een verbetering van de gezondheidssituatie. In de MKBA zijn de totale baten betrokken.
141	1367	Onze zienswijze met betrekking tot het Golfbaan alternatief 3. De leefbaarheidsproblemen worden alleen maar verplaatst De huidige planstudie laat zien dat voor wat betreft het Heemskerk- en Golfbaan alternatief de problemen op het gebied van leefbaarheid worden verplaatst naar andere woongebieden binnen het onderzoeksgebied, maar ook daarbuiten. De huidige planstudie geeft onterecht geen volledig beeld van de effecten per woongebied binnen het onderzoeksgebied en de effecten voor de regio buiten het onderzoeksgebied. Deze effecten dienen alsnog te worden uitgewerkt en gepresenteerd voordat definitief kan worden besloten over het voorkeursalternatief.	Van verplaatsing van het probleem is geen sprake. De effecten van de alternatieven zijn in het totaal over het studiegebied bezien. Positieve en negatieve effecten op verschillende plaatsen worden hierin gewogen. Daar waar bijzondere effecten optreden is dit in de m.e.r. benoemd. Het voorkeursalternatief wordt nader onderzocht en getoetst aan de geldende wet- en regelgeving, waaronder normen voor geluid en luchtkwaliteit.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
141	1368	Onze zienswijze met betrekking tot het Golfbaan alternatief 4. Het primaire onderzoeksgebied is te klein gekozen Het primaire onderzoeksgebied voldoet onterecht niet aan hetgeen is vastgelegd in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau doordat de fysieke wijzigingen –het verbreden van de A9- niet zijn meegenomen in de zone van 1 kilometer rondom deze infrastructurele wijzigingen. Dit geldt met name ter hoogte van de aansluiting A22 en Uitgeest. Als gevolg hiervan is het aantal ernstig gehinderden, slaapgestoorden en blootgestelden voor deze deelgebieden niet juist bepaald. De verschillende onderzoeken, zoals het akoestisch onderzoek, onderzoek luchtkwaliteit en het achtergrondrapport gezondheid dienen opnieuw te worden uitgewerkt en gepresenteerd op basis van het werkelijke onderzoeksgebied voordat definitief kan worden besloten over het voorkeursalternatief. Notitie Reikwijdte en Detailniveau : “Ten behoeve van planstudie wordt de geluidbelasting van de infrastructuur op omliggende woningen binnen 1000 meter van het hoofdwegennet en onderliggend wegennet in de referentiesituatie en in de verschillende alternatieven bepaald. Op basis van deze geluidbelasting wordt het aantal ernstig gehinderden en ernstig slaapgestoorden per deelgebied bepaald..” Achtergrond rapport geluid: ”Het primaire onderzoeksgebied is bepaald door per alternatief en ook voor de referentiesituatie rondom de projectwegen een zone van 1 kilometer te vervaardigen. Projectwegen zijn die wegen waarop in die variant fysieke wijzigingen plaatsvinden. Door de verkregen vier zones over elkaar te leggen ontstaat het primaire onderzoeksgebied.”	In de onderzoeken wordt onderscheid gemaakt in een plan- en een studiegebied (of onderzoeksgebied). Het plangebied is het gebied waar fysiek maatregelen worden getroffen in één of meer alternatieven. Dit betreft bijvoorbeeld de nieuwe verbinding, de N203 en de aansluiting op de A8 en A9. Het studiegebied kan per aspect verschillen. Het studiegebied is het gebied waar (relevante) effecten optreden. Mede naar aanleiding van het advies van de Commissie voor de m.e.r. en de bevindingen uit fase 1 van de planMER is dit gebied op onderdelen aangepast in fase 2. Bij de onderzoeken luchtkwaliteit en geluid bestaan de studiegebieden uit een primair onderzoeksgebied (gedetailleerder van opzet teneinde de invloeden in de directe omgeving van de planingreep in beeld te brengen) en een secundair onderzoeksgebied (grover van opzet om de invloeden op grote afstand van de planingreep in beeld te brengen).
141	1369	Onze zienswijze met betrekking tot het Golfbaan alternatief 5. Effecten aanpassingen A9 niet verwerkt in plan MER en MKBA In de notitie A9 aansluitingen worden diverse ingrijpende aanpassingen gedaan op ontwerpen voor de verbinding A8-A9, waaronder het verbreden van de A9 van 2x4 naar 2x5-baans. De effecten van al deze wijzigingen op het ontwerp zijn onterecht niet verwerkt in de verschillende onderzoeken, zoals het akoestisch onderzoek, onderzoek luchtkwaliteit en het achtergrondrapport gezondheid. De gepresenteerde resultaten (het aantal blootgestelden, grafieken, tabellen, grafische weergave, e.d.) in deze onderzoeken komen niet overeen met de plannen die nu op tafel liggen. Deze dienen opnieuw te worden uitgewerkt en gepresenteerd op basis van plannen zoals ze er nu liggen voordat definitief kan worden besloten over het voorkeursalternatief.	Tijdens het opstellen van de planMER is gebleken dat aanvullende maatregelen op de A9 nodig zijn bij het Heemskerk- en het Golfbaanalternatief. Deze aanvullende maatregelen zijn beoordeeld op of ze van invloed zijn voor de alternatievenafweging. Waar nodig zijn vervolgens nadere analyses gedaan, zoals milieuberekeningen voor de flyover in het Heemskerkalternatief. Daarnaast zijn de kosten inzichtelijk gemaakt en meegenomen in de MKBA. Met deze informatie is een goede vergelijking tussen de alternatieven mogelijk.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
141	1370	Onze zienswijze met betrekking tot het Golfbaan alternatief 6. Geluidsberekeningen Broekpolder zijn onjuist en niet goed uitgevoerd Onder verwijzing naar de bijgevoegde NSG-rapportage 'NOTITIE ZIENSWIJZE Milieueffectrapportage Golfbaanvariant aansluiting A8-A9 te Heemskerk' menen wij dat de milieueffectrapportage op het punt van geluid onterecht voorbijgaat aan de vastgestelde Geluidproductieplafonds die beperkingen stelt aan de toelaatbare geluidemissie van de A8 en A9 in het belang van de toelaatbare geluidbelasting op en in de woningen (geluidsgevoelige objecten) in Broekpolder, waarvoor een bouwvergunning is afgegeven na 1 januari 1982 (art. 11.2 lid 3b). Rekening houdend met de wettelijke bepalingen ten aanzien van geluidplafonds voor rijkswegen, gericht op geluidbeheersing, geluidreductie en geluidsanering, is de meest milieuvriendelijke milieuvariant uit het oogpunt van geluid, ook gelet op de doelmatigheidscriteria Wet milieubeheer met betrekking tot de geluidsplafonds, de variant die voorziet in een vast te stellen geluidplafond, waarbij overal ten westen van de A9 op elke afstand van 50 m uit de buitenste rijstrook om de 100 m op een hoogte van 4 m in een geluidwaarde van 55 dB geldt. De binnenwaarde van woningen als gevolg van de geluidbelasting van de nog niet geprojecteerde A8 en de nog niet geprojecteerde aansluitingen op de A9 dient tezamen met de bijdrage van geprojecteerde A9 en de nog niet geprojecteerde verbreding van de A9 niet meer te bedragen dan de 36 dB voor de 'na 1 januari 1982-woningen'. De nog vast te stellen geluidplafonds voor de A8 en de aansluitingen op de A9 dienen te worden afgestemd op deze wettelijk geldende binnenwaarde. Deze zienswijze dient te worden uitgewerkt en te worden gepresenteerd voordat definitief kan worden besloten over het voorkeursalternatief.	In de planMER is geen rekening gehouden met geluisproductieplafonds. De geluidseffecten (toename/afname) is per alternatief in beeld gebracht. Op die manier kan een afweging gemaakt worden tussen de alternatieven. In de volgende fase worden de absolute waarden, inclusief de geluidproductieplafonds en mitigerende maatregelen, doorgerekend.
141	1371	Onze zienswijze met betrekking tot het Golfbaan alternatief 7. Verkeerstechnisch versus leefbaarheid De planstudie voor de verbinding A8-A9 en de ontwerpen die hierin zijn uitgewerkt lijken veelal vanuit een verkeerstechnisch oogpunt tot stand te zijn gekomen. D.m.v. mitigerende maatregelen probeert men achteraf de leefbaarheid binnen wettelijke kaders te krijgen. De Provincie zou moeten streven naar een afname van geluidshinder, ook voor de Broekpolder. Dit is alleen mogelijk als dit ook een uitgangspunt is voor de planstudie en een hogere prioriteit krijgt in het komen tot een ontwerp voor deze verbinding. De toename van geluid die nu voor de Broekpolder is geschetst is onacceptabel. Onterecht geeft de huidige planstudie niet weer of de wettelijk geldende waardes überhaupt haalbaar zijn en tegen welke kosten. De Provincie zal de ontwerpen moeten aanpassen, zodanig dat ook voor de wijk Broekpolder het geluid afkomstig van de A9 en de geplande aansluiting afneemt in plaats van toeneemt. Deze zienswijze dient te worden uitgewerkt en gepresenteerd voordat definitief kan worden besloten over het voorkeursalternatief. Het nemen van geluidswerende maatregelen, zoals het plaatsen van geluidsschermen, werkt niet afdoende, zoals onangs uit een onderzoek is gebleken (zie: "Enquete Omgevingsdiensten Laagfrequent geluid")	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
141	1372	Onze zienswijze met betrekking tot het Golfbaan alternatief 8. Aanvullende onderzoek geluidshinder Broekpolder Het aanvullende onderzoek dat de Provincie heeft aangekondigd t.a.v. het Golfbaan alternatief gaat specifiek over geluid, overige zaken die de leefbaarheid beïnvloeden worden hier onterecht niet in meegenomen. Wij verzoeken de Provincie: - om alle relevante gegevens, veronderstellingen en aannames die aan de berekeningen van het aanvullende onderzoek ten grondslag liggen ter beschikking te stellen zodat wij in staat zijn de modelberekeningen door een onafhankelijke partij te laten controleren. - om, voordat er een voorkeursvariant wordt gekozen, om alle voorgestelde aanpassingen te verwerken in een volledige PlanMER en MKBA zodat een goed en afgewogen besluit kan worden gemaakt op basis de nieuw beschikbare informatie. - om na het openbaar worden van het aanvullende onderzoek opnieuw een periode van 6 weken te reserveren om zienswijzen hierop in te kunnen dienen. Dit opdat GS eventuele additionele zienswijzen mee kunnen wegen in hun besluitvorming.	Naar aanleiding van de resultaten van de planMER hebben Gedeputeerde Staten besloten een nader onderzoek te doen naar mogelijke geluidsmaatregelen bij Broekpolder. De uitkomsten van het aanvullend geluidonderzoek zijn meegenomen in de besluitvorming over het definitief voorkeursalternatief. De uitkomsten zijn niet verwerkt in de planMER, maar maken onderdeel uit van de overwegingen. Voor wat betreft luchtkwaliteit is een nader onderzoek niet nodig om de vergelijking te kunnen maken tussen de alternatieven. Uw verzoek wordt niet overgenomen. Na de vaststelling van het voorkeursalternatief volgt geen nieuwe inspraakperiode. Na het vaststellen van het ontwerp-inpassingsplan (ontwerp-PIP) volgt een inspraakmoment.
141	1373	Onze zienswijze met betrekking tot het Golfbaan alternatief 9. Tweede tussentijds toetsingsadvies In het tweede tussentijds toetsingsadvies van 26 september 2017 gaat de Commissie MER in de effectenbeoordeling (2.2) voorbij aan de gezondheidseffecten van geluidshinder. De Commissie concludeert onterecht dat het onderzoek zorgvuldig is uitgevoerd. Daarnaast concludeert de Commissie gezien het in deze zienswijze geconstateerde onjuistheden onterecht dat het rapport voldoende informatie bevat om een besluit over een voorkeursalternatief voor de verbinding A8-A9 te nemen. De Commissie MER had op zijn minst de beleefdheid kunnen opbrengen om de zienswijze m.b.t. deze planstudie af te wachten voor deze conclusies te presenteren.	De Commissie voor de m.e.r. is een onafhankelijke commissie van experts die een advies geven over de gevolgde m.e.r.-procedure. Wij hechten er waarde aan dat de experts een eigenstandig oordeel geven over de kwaliteit van de planMER.
141	1374	Onze zienswijze met betrekking tot het Golfbaan alternatief 10. Beschadiging natuurhistorische & recreatieve waarde groene gebied Bij de aanleg van het Golfbaanalternatief of het Heemskerkalternatief zal een uniek groen gebied tussen Heemskerk en Assendelft onherstelbaar worden beschadigd. Daarnaast is het gebied een belangrijk recreatiegebied voor de bewoners uit Heemskerk, Beverwijk en omgeving. Er wordt door een grote groep mensen uit de regio op regelmatige basis golf gespeeld. Bij beide alternatieven wordt het OerIJ en het weidegebied voor weidevogels beschadigd. De provincie Noord-Holland zou dit groene gebied moeten beschermen en er voor moeten zorgen dat de bevolking uit Heemskerk/Beverwijk daar kan blijven recreëren. Het tegendeel lijkt het geval. Er komt geen recreatiegebied voor terug in Heemskerk & Beverwijk. Het compensatiegebied vindt plaats aan de andere kant van de verbinding; in Zaanstad. Deze gegevens komen niet duidelijk uit de PlanMER naar voren. De huidige planstudie biedt ten onrechte geen serieus alternatief voor een verbindingsweg dwars door het groene gebied. Ook is er ten onrechte geen compenserend recreatiegebied in Heemskerk gecreëerd. Met de kennis van nu zou de provincie Noord-Holland Alternatief 7 als serieus alternatief aan de planstudie moeten toevoegen. Dit zou een groot deel van de optredende problemen oplossen. Wij verzoeken de provincie Noord-Holland daarom om een serieus alternatief uit te werken, waarbij rekening te houden met de natuurhistorische & recreatieve waarde van het bedoelde groene gebied. Dit dient te worden verwerkt in een update van de PlanMER en de MKBA.	Het uitgangspunt van de planstudie A8-A9 is dat bestaande recreatieve verbindingen in het gebied behouden blijven. Het Heemskerk- en Golfbaanalternatief hebben, ondanks behoudt van deze verbindingen, een negatieve impact op de recreatieve beleving van het gebied. Dit aspect is meegewogen in de besluitvorming rondom het voorkeursalternatief. In de volgende fase van de planstudie wordt bepaald of en waar compenserende maatregelen genomen worden. Voor de afweging tussen de alternatieven is deze informatie niet relevant. Het Nul-plusalternatief is als alternatief uitgewerkt waar geen sprake is van een nieuwe doorsnijding van het landschap.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
141	1375	Onze zienswijze met betrekking tot het Golfbaan alternatief 11. Onderzoek geluidhinder Broekpolder niet gereed: geen keuze mogelijk De provincie Noord-Holland heeft opdracht gegeven om aanvullend onderzoek te laten plaatsvinden naar de mogelijkheden om de geluidshinder in de Broekpolder te beperken bij de keuze voor het Golfbaanalternatief. Het is daardoor onduidelijk wat de impact van het Golfbaanalternatief op het gebied van geluid is voor de bewoners van Broekpolder. Ook is het onduidelijk wat de implicaties van de additionele maatregelen(zoals die voor beperking van geluidhinder) zijn op de MKBA voor het Golfbaanalternatief. Het aanvullende onderzoek dat de provincie Noord-Holland heeft aangekondigd t.a.v. het Golfbaan alternatief heeft alleen betrekking op geluidoverlast, overige zaken die de leefbaarheid beïnvloeden worden hier niet in meegenomen. Wij zijn van mening dat alle aspecten van leefbaarheid moeten worden meegenomen in dit aanvullende onderzoek. Ik verzoek de provincie Noord-Holland, voordat er een voorkeursvariant wordt gekozen, om alle voorgestelde aanpassingen aan het Golfbaanalternatief te verwerken in een volledige PlanMER en MKBA zodat een goed en afgewogen besluit kan worden gemaakt, mede op basis van alle majeure wijzigingen. Hierbij verzoek ik inzicht te krijgen in alle relevante data en veronderstellingen/aannames die aan de berekeningen ten grondslag liggen. Daarbij verzoek ik de provincie Noord-Holland, zodra de additionele/nieuwe gegevens bekend en verwerkt zijn in de PlanMER en de MKBA, opnieuw een periode van zes weken te reserveren om zienswijzen hierop in te kunnen dienen. Dit opdat GS eventuele additionele zienswijzen mee kunnen wegen in hun besluitvorming.	Naar aanleiding van de resultaten van de planMER hebben Gedeputeerde Staten besloten een nader onderzoek te doen naar mogelijke geluidsmaatregelen bij Broekpolder. De resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek vormen geen aanleiding voor nader onderzoek. De uitkomsten van het aanvullend geluidonderzoek zijn meegenomen in de besluitvorming over het definitief voorkeursalternatief. De uitkomsten zijn niet verwerkt in de planMER, maar maken onderdeel uit van de overwegingen. Uw verzoek wordt niet overgenomen. Na de vaststelling van het voorkeursalternatief volgt geen nieuwe inspraakperiode. Na het vaststellen van het ontwerp-inpassingsplan (ontwerp-PIP) volgt een inspraakmoment. Uw verzoek wordt niet overgenomen.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
141	1376	Conclusie Wij vinden het onjuist dat er geen nul alternatief is opgenomen waardoor niet zichtbaar is hoe met relatief kleine en goedkope aanpassingen veel verbeterd kan worden ten aanzien van zowel de leefbaarheid van de bewoners van Krommenie-Assendelft als de doorstroming van het verkeer. Het Golfbaan alternatief zoals weergegeven in de planstudie zal grote gevolgen hebben voor de bewoners van de Broekpolder. De chronische blootstelling aan geluid en fijnstof zal voor de wijk Broekpolder aanzienlijk toenemen en een grote bedreiging vormen voor de gezondheid. Wij zijn zeer teleurgesteld in de wijze waarop de Provincie koste wat kost in een soort van trechter/tunnelvisie naar het Golfbaan alternatief lijkt toe te werken zonder hierbij de leefbaarheidsproblemen in de Broekpolder serieus te nemen. Wij begrijpen niet dat de gedeputeerde van de provincie Noord-Holland en de gemeente Zaanstad zeggen de leefbaarheid van de bewoners van Krommenie-Assendelft zo hoog in het vaandel te hebben en tegelijkertijd voorbij gaan aan de leefbaarheid van de bewoners van de Boekpolder en de bewoners in de omgeving van de Coenbrug. Ons komt het voor dat de gedeputeerde en de gemeente Zaanstad helemaal geen oog hebben voor leefbaarheid van wie dan ook maar veel meer geïnteresseerd zijn in andere belangen, zoals woningbouw in de wijk Saendelft te Assendelft en de belangen van de Vervoersregio Amsterdam. Het indicatieve onderzoek dat (...) heeft laten uitvoeren door de Nederlandse Stichting Geluidshinder (NSG) laat zien dat er nog al wat vraagtekens gezet kunnen worden bij de geluidsberekeningen die de Provincie presenteert in de plan MER. Wij gaan ervan uit dat de Provincie het rapport van de NSG serieus bekijkt en de bevindingen gebruikt om bijlage 4 van de plan MER het ‘achtergrondrapport geluid verbinding a8-a9’ te verbeteren. De Commissie MER heeft met het tweede tussentijds toetsingsadvies de zienswijze niet afgewacht en concludeert dat het rapport een goede basis is voor een keuze voor het voorkeursalternatief. Gezien de genoemde zienswijze vinden wij deze conclusie onbegrijpelijk. Tenslotte vinden wij het een gemiste kans dat er bij de aanleg van de Coentunnels geen ruimte is gereserveerd voor het fietsverkeer. Mede gelet op het toenemende gebruik van e-bikes zou dit een geweldig alternatief geweest zijn. De plannenmakers van toen hebben dit destijds niet onderkend. Wij hopen dat de huidige ontwerpers een beter zicht op de toekomstige ontwikkelingen hebben. Niet alleen op het gebied van transport, maar ook met betrekking tot bijvoorbeeld de demografische ontwikkelingen, de toename van het thuiswerken en de ontwikkelingen van het openbaar vervoer. Wij hopen dat de besluitvormers een welonderbouwde keuze maken waarbij zij zich bewust moeten zijn van het feit dat een keuze onomkeerbare gevolgen kan hebben voor mens en milieu en of een vele honderden miljoenen kostend project dat weinig tot geen tijdswinst oplevert, dat allemaal waard is.	Zie onze antwoorden hierboven. Bij besluitvorming over het definitieve voorkeursalternatief spelen, naast de kosten, ook de effecten op de omgeving en draagvlak een belangrijke rol.
142	1378	Deze zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 87.	Voor de beantwoording zie de zienswijze van id nr. 87.
143	1435	Ik ben opgegroeid in een prachtige mooie groene polder, hoe kunt u daar nou een streep door trekken?! *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 103.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor verdere beantwoording zie de zienswzije van id nr. 103.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
144	1436	Hierbij willen wij graag reageren op de planstudie verbinding A8-A9. Voor het college van Alkmaar heeft het behouden en versterken van de werkgelegenheid de hoogste prioriteit. Voorwaarde om dit bereiken vormt een goede bereikbaarheid van en naar de stad. Om Alkmaar ook in toekomst goed bereikbaar tehouden achten wij het realiseren van de verbinding A8-A9 van groot belang. Het maakt het wegennetwerk in de Provincie Noord-Holland robuuster en zorgt voor minder kans op filevorming. Dat heeft een positief effect op de bereikbaarheid van Alkmaar en de aantrekkelijkheid van de stad voor ondernemingen. Met deze zienswijze willen wij dan ook benadrukkken dat wij het realiseren van de A8-A9 verbinding van zeer groot belang achten. Wij willen u oproepen zo snel als mogelijk over te gaan voor de keuze van een tracé en vervolgens tot de realisatie	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
145	1437	Ik ben van mening dat voor de realisatie van de verbindingsweg tussen de Rijksweg A8 en de Rijksweg A9 het Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief moet worden gekozen. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Afname van het aantal DALY's in het gehele studiegebied, ook in Assendelft en Krommenie. - Beste verkeerstechnische oplossing van alle alternatieven. - In zijn totaliteit levert dit de grootste vermindering in DALY's op voor de bewoners in het gehele plan/studiegebied. - Stelling van Amsterdam wordt wel aangetast, echter in iets mindere mate dan bij het Golfbaanalternatief. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor verdere beantwoording zie de zienswzije van id nr. 119.
146	1462	1.2 Belanghebbenden zijn allen werkzaam c.q. woonachtig in het gebied waar de diverse mogelijke verbindingen tussen de A8 en de A9 zijn ingetekend. Als bijlage 1 wordt een uitdraai van Google Earth overgelegd de (woon)adressen van belanghebbenden zijn gespecificeerd. 1.3 Melkveehouderij Glijnis betreft een moderne melkveehouderij van een aanzienlijke omvang. Naast de vennoten G. Glijnis, B.M. Glijnis-Meijer - zijn er ten minste vier werknemers in vaste dienst en wordt gebruik gemaakt van meerdere oproepkrachten. Op de melkveehouderij worden ruim 400 stuks melkvee en 240 stuks jongvee gehouden. In 2013 is er een omgevingsvergunning ontvangen voor het houden van 737 Groot Vee Eenheden (495 melken kalikoeien, 240 stuks jongvee, alsmede 2 stieren). Een groot gedeelte van het onroerend goed dat Melkveehouderij Glijnis in eigendom/gebruik heeft ligt binnen het in de planstudie beschreven gebied. 1.4 Dit document bevat de zienswijze van belanghebbenden op de Planstudie Verbinding A8-A9	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
146	1463	Opbouw van de zienswijze 1.5 In hoofdstuk 2 van deze zienswijze zal achtereenvolgens worden ingegaan op de Nulplusvariant, de Heemskerkvariant en de Golfbaanvariant. Per variant wordt aangegeven waar de 'pijnpunten' liggen, welke aspecten onderbelicht zijn gebleven en welke aspecten nog dienen te worden onderzocht. 1.6 Hoofdstuk 3 van deze zienswijze bevat de conclusie. De conclusie is - kort samengevat - dat de Nul-plusvariant het beste alternatief is. Voor zover er echter een keuze zou moeten worden gemaakt tussen de Heemskerkvariant of de Golfbaanvariant dient de Golfbaanvariant de voorkeur te hebben.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
146	1464	2.2. NUL-PLUSVARIANT 2.2.1. De Nul-plusvariant is in de ogen van belanghebbenden het beste alternatief. Belanghebbenden zijn van mening dat er een aanzienlijk breder onderzoek dient te worden verricht naar de mogelijkheden die de Nul-plusvariant biedt en de wijze waarop de Nulplusvariant kan worden vorm gegeven. In dat kader wordt verwezen naar het volgende.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Bij het uitwerken van het voorkeursalternatief wordt gekeken naar verdere inpassing en mogelijkheden om eventueel andere voorzieningen mee te nemen.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
146	1465	Noodzaak van een nieuwe verbinding anno 2017 2.2.2. Belanghebbenden menen dat de noodzaak van een nieuwe verbinding onvoldoende is onderbouwd. Er is niet, althans onvoldoende onderzocht welke andere mogelijkheden er zijn om de verkeersdruk tussen de A8 en de A9 te doen afnemen. In de visie van belanghebbenden hadden in ieder geval de volgende aspecten in het onderzoek dienen te worden betrokken: o Het verbeteren van het openbaar vervoer naar Amsterdam, hetgeen zal leiden tot het gebruik van minder auto's. Belanghebbenden menen dat de invloed van de reeds geplande verhoging van de treinfrequentie op de lijn Alkmaar-Amsterdam en Uitgeest- Amsterdam had dienen te worden onderzocht. o Het nieuwe werken had in het verkeersonderzoek dienen te worden meegenomen. In de toekomst zal er meer en meer vanuit huis gewerkt gaan worden. Door deze trend zal het woon- werkverkeer afnemen. In de studies die vooralsnog zijn uitgewerkt is dit aspect onvoldoende onderzocht. o De vergrijzing van Nederland, waardoor het woon- werkverkeer eveneens zal afnemen. De omstandigheid dat een nieuwe wegverbinding bepaalde knelpunten niet wegneemt. In dat kader wordt onder andere verwezen naar het knelpunt Coenbrug op de A8. In het planMER rapport is aangegeven dat de bruq over de Zaan buiten het plangebied valt. Dit ten onrechte. Het reduceren van de verkeersdruk op de N203 ter hoogte van Krommenie, zal gerealiseerd kunnen worden door er voor te zorgen dat minder bewoners uit Krommenie en Assendelft van deze weg gebruik maken. In dat kader dient, althans had onderzoek dienen te worden gedaan naar: ■ de mogelijkheid om vanuit Krommenie/plan Willis een extra directe aansluiting op de N246 te realiseren; ■ de mogelijkheid om vanuit Assendelft een betere aansluiting op de Noorderveenweg / de S154 te realiseren. De gevolgen van reeds gerealiseerde wegaanpassingen en de nog te realiseren aanpassingen in Noord-Holland West. In ieder geval de volgende aanpassingen hadden in het onderzoek moeten worden meegenomen: ■ Verbreding A9, van twee naar drie banen (door betere doorstroming A9, zullen minder gebruikers geneigd zijn om vanaf de A9 naar de A8 af te buigen); ■ De nieuwe verbindingsweg A5; ■ Aanpassing klaverblad A7/A8 (doorstroming A7 wordt verbeterd waardoor de verbinding Alkmaar-Purmerend-Noord via de N244 de A9 gaat ontlasten). Al deze aanpassingen zullen in de visie van elanghebbenden reeds leiden tot minder verkeersdruk tussen de A8 en de A9, waarbij de vraag gerechtvaardigd is of een nieuwe verbinding tussen de A8 en de A9 überhaupt nodig is.	Voordat gekeken wordt naar het aanleggen van nieuwe infrastructuur, wordt eerst gekeken naar andere maatregelen. Het verbeteren van het openbaar vervoer of het toepassen van het nieuwe werken is hier onderdeel van. Dit gebeurt aan de hand van de Ladder van Verdaas. Na het aflopen van de diverse treden van de ladder is geconcludeerd dat nieuwe infrastructuur nodig is om de problematiek aan te pakken. Trends op het gebied van thuiswerken en demografische ontwikkelingen zijn onderdeel van de verkeersmodellen. Hier is dus rekening mee gehouden bij het zoeken naar de juiste oplossing en het in beeld brengen van de effecten van de alternatieven.
146	1466	Bredere kijk op opwaarderen bestaande infrastructuur 2.2.3. Belanghebbenden menen dat de mogelijke capaciteitsuitbreidingen op de volgende wegen onvoldoende zijn onderzocht: o De N244. Er zijn reeds onderzoeken c.q. plannen om de N244 te verdubbelen, o De N246 vanaf de N244. Ook deze weg zal wellicht kunnen worden verdubbeld, o Vanaf de A9 zal er een directe verbinding naar de A8 kunnen worden gemaakt. De infrastructuur ligt er al. Deze hoeft enkel te worden opgewaardeerd. De volgende wegen dienen te worden opgewaardeerd N246, S150, N516. Een en ander is ook weergegeven op bijlage 2.	In een eerder stadium zijn andere varianten en oplossingen meegenomen in de verkenningen. Hieruit is gebleken dat deze oplossingen niet de problemen wegnemen. In de NRD is vastgesteld welke alternatieven en varianten er onderzocht worden. Er worden geen nieuwe varianten meer onderzocht.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
146	1467	Geluid- en luchtverontreiniging 2.2.4. Belanghebbenden wijzen er op dat uit uw rapporten blijkt dat de toename van geluidsoverlast en luchtverontreiniging bij de Nul-plusvariant een gering verschil weergeeft. Belanghebbenden wijzen er op dat de bewoners nabij de N203 zelf er voor gekozen hebben om aldaar te wonen. Zij hebben ingestemd met de hinder daarvan en deze hinder is verdisconteerd in de prijzen van hun woningen. Daar waar de bewoners nabij de N203 zelf de keuze hebben gemaakt om aldaar te wonen, kunnen belanghebbende deze keuze niet maken.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
146	1468	Onderzoeken zijn niet geactualiseerd 2.2.5. Belanghebbenden wijzen er op dat de onderzoeken in het kader van de planstudie niet geactualiseerd zijn. De aanpassingen aan de A9 hebben er toe geleid, dat er minder vaak files zijn op de N203. Hiermee is ook het nut en noodzaak van de verbinding minder actueel. De beoogde robuustheid, die door de plannen gerealiseerd zouden moeten worden, neemt niet toe. De problematiek bij de Coenbrug wordt vergroot. De tijdswinst voor het verkeer wordt minimaal, milieuschade wordt groter, kortom redenen genoeg om van een verbindingsweg A8/A9 af te zien. De plannen om het treinverkeer in de regio te optimaliseren geven tevens minder noodzaak aan een verbindingsweg.	De onderzoeken in de planMER zijn deels geactualiseerd. Het verkeersonderzoek is geheel vernieuwd, met de op dat moment actuele gegevens, waaronder de aanpassingen aan de A9 en het rijden van meer treinen (spoorboekloos rijden). In de planMER is rekening gehouden met drukte op de bestaande A8, waaronder de Coenbrug. Mede op basis van deze gegevens zijn de berekeningen gemaakt en de conclusies getrokken. In een apart project van het Rijk, de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn, wordt gestudeerd aan de A8 en worden effecten in beeld gebracht. Wanneer er maatregelen noodzakelijk zijn, wordt dit opgepakt.
146	1469	Openheid en natuur 2.2.6. Belanghebbenden vinden het belangrijk dat de openheid van het landelijk gebied tussen IJmond en Zaanstreek gehandhaafd blijft. Zij vormt een groene buffer tussen twee geïndustrialiseerde woonkernen. Het gebied is belangrijk voor de recreatie, sportieve beleving en educatie van vele bewoners van deze kernen. Elke variant (behalve de Nul-plusvariant) zal het gebied doorsnijden. De versnippering van het gebied zal verrommeling tot gevolg hebben en minder aantrekkelijk zijn voor natuurbeleving. Weidevogels zullen steeds minder te zien zijn of helemaal niet meer. Kreekruggen verdwijnen. Het OerIJ verliest ruimte en de recreatie zal afnemen.	Het uitgangspunt van de planstudie A8-A9 is dat bestaande recreatieve verbindingen in het gebied behouden blijven. Het Heemskerk- en Golfbaanalternatief hebben, ondanks behoudt van deze verbindingen, een negatieve impact op de recreatieve beleving van het gebied. Dit aspect is meegewogen in de besluitvorming rondom het voorkeursalternatief. In de volgende fase van de planstudie wordt bepaald of en waar compenserende maatregelen genomen worden. Voor de afweging tussen de alternatieven is deze informatie niet relevant. Het Nul-plusalternatief is als alternatief uitgewerkt waar geen sprake is van een nieuwe doorsnijding van het landschap. Het Oer-IJ is als belangrijke basis voor het huidige landschap betrokken in de studie. Onder andere in de ontwerpateliers is het Oer-IJ en het behoud en versterking ervan aan de orde geweest. Eén van de redenen dat de weg zo laag mogelijk in het landschap ligt, is het aanwezige open landschap van het voormalige Oer-IJ. Bij de ontwerpen is dus rekening gehouden met de ontstaansgeschiedenis van het landschap.
146	1470	stelling van Amsterdam 2.2.7. De Stelling van Amsterdam heeft grote waarde voor de samenleving. Dit werelderfgoed kan en mag in de visie van belanghebbenden niet worden aangetast. Het is een overheid als Provincie en gemeenten onwaardig afbreuk te doen aan de betekenis van het Werelderfgoed.	Bij de inpassing van het ontwerp van het definitieve voorkeursalternatief wordt gekeken hoe de universele waarde van de Stelling van Amsterdam behouden en, waar mogelijk, versterkt kan worden. Uitgangspunt daarbij is dat de provincie zowel een verbeterde verbinding wil hebben alsook behoud van het werelderfgoed.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
146	1471	Conclusie Nul-plusalternatief 2.2.8. Belanghebbenden zetten aldus grote vraagtekens bij de noodzaak van een nieuwe verbinding anno 2017. Belanghebbenden zijn van mening dat er onvoldoende onderzoek is gaan naar de noodzaak van de verbinding. Bovendien zijn uitgevoerde onderzoeken niet volledig, hetgeen hiervoor is uiteengezet.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
146	1472	2.3. DE HEEMSKERKVARIANT 2.3.1. Hiervoor is uiteengezet dat de Nui-piusvariant de voorkeur dient te hebben, indien echter een keuze zou moeten worden gemaakt tussen de Heemskerkvariant of de Goifbaanvariant, dan dient de Goifbaanvariant de voorkeur te hebben. 2.3.2. Uit het eindrapport pianMER biijkt reeds dat de Goifbaanvariant op de onderzochte onderdeien en qua kosten-batenanaiyse 'beter' scoort dan de Heemskerkvariant (van een goede score is overigens bij geen van de varianten sprake, zodat er beter kan worden gesproken over een 'minder siechte' score). 2.3.3. Ter zake de Heemskerkvariant is van beiang dat omstandigheden ten onrechte buiten beschouwing zijn geiaten en dat bepaaide zaken onvoldoende zijn onderzocht. Een eventuele keuze voor de Heemskerkvariant moet ook in strijd met het rechtszekerheidsbeginsel worden geacht.	De planMER fase in een project is bedoeld om een goede afweging te kunnen maken tussen de verschillende alternatieven. De effecten worden daarom op het schaalniveau van de alternatieven in beeld gebracht. In de m.e.r. voor de vervolgfase (Provinciaal Inpassingsplan) worden de effecten van het voorkeursalternatief in detail onderzocht. Daarbij wordt ook gekeken naar maatregelen om eventuele negatieve effecten te beperken.
146	1473	Omstandigheden ten onrechte buiten beschouwing gelaten c.q. onvoldoende onderzocht Niet accepteren van komst van Heemskerkvariant door belanghebbenden 2.3.4. Het is duidelijk dat de Heemskerkvariant over c.q. langs (...), gevestigd op het adres (...) zal gaan. Het tracé zal ook over de privéwoning aan (...) in Uitgeest gaan. Voor belanghebbenden is dit niet acceptabel. Dit mede omdat sinds jaar en dag is voorzien dat een eventuele verlenging van de A8 via het Golfbaantracé verloopt en niet via het Heemskerktracé. 2.3.5. Belanghebbenden, onder andere de eigenaren van (...), menen dat het ondoenlijk is om het melkveebedrijf voort te zetten indien de A8 dit bedrijf op zeer nabije afstand zal passeren. Zij vrezen tevens voor de gevolgen die de koeien zullen ondervinden van de weg. De angst dat de gezondheid van de koeien wordt aangetast en de melkproductie sterk zal dalen is reëel.	Indien u van mening bent dat u (plan)schade lijdt, dan kunt u een verzoek om planschade indienen op basis van artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening. Dit kan na vaststelling en onherroepelijk worden van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP). Onafhankelijk onderzoek zal uitwijzen of dit verzoek terecht is.
146	1474	Omstandigheden ten onrechte buiten beschouwing gelaten c.q. onvoldoende onderzocht De verzochte onderzoeken zijn niet uitgevoerd. 2.3.6. Reeds in 2014 bij het indienen van hun zienswijze op de NRD hebben belanghebbenden gewezen op en verzocht om a) een onderzoek in te stellen naar de hinder voor de koeien en het melkveebedrijf bij de aanleg van de Heemskerkvariant. Dit onderzoek dient zich tenminste te richten op de geluidhinder en luchtkwaliteit; b) in voornoemd onderzoek dient tevens de mogelijke daling van de melkproductie te worden betrokken; c) voorts is verzocht om een onderzoek in te stellen naar de maatregelen die genomen kunnen worden ten behoeve van het bedrijf om eventuele hinder van het doortrekken van de A8 te voorkomen, waarbij onder andere gedacht kan worden aan verplaatsing van het bedrijf of verplaatsing van het tracé. Vanzelfsprekend is het van belang om de hiermee gepaard gaande kosten eveneens inzichtelijk te maken. d) alle mogelijke schade en alle (mogelijke) negatieve gevolgen dienen volledig in kaart te worden gebracht. Belanghebbenden moeten constateren dat niets gedaan is met deze verzoeken. Een eventuele keuze voor de Heemskerkvariant zonder dat de voornoemde onderzoeken zijn uitgevoerd, zal in strijd zijn met het motiveringsbeginsel.	Bij het tot stand komen van de NRD is een inspraakmoment geweest. In de Nota van Beantwoording van de NRD is gemotiveerd waarom iets wel of niet is meegenomen. De planMER fase in een project is bedoeld om een goede afweging te kunnen maken tussen de verschillende alternatieven. De effecten worden daarom op het schaalniveau van de alternatieven in beeld gebracht. In de m.e.r. voor de vervolgfase (Provinciaal Inpassingsplan) worden de effecten van het voorkeursalternatief in detail onderzocht. Daarbij wordt ook gekeken naar maatregelen om eventuele negatieve effecten te beperken. De effecten op de landbouw zijn in beeld gebracht in een Landbouw Effectrapportage dat onderdeel is van het planMER.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
146	1475	Omstandigheden ten onrechte buiten beschouwing gelaten Kostenaspect verkrijgen grond van melkveehouderijen 2.3.7. Los van het hiervoor gestelde geldt het volgende. Belanghebbenden wijzen er op dat het Rijk enkel het tracé voor de Golfbaanvariant in eigendom heeft. Bij alle overige varianten zal de grond middels uitkoop en/of onteigening dienen te worden verkregen. 2.3.8. Het merendeel van voornoemde grond is in gebruik van melkveehouderijen. Bij de verkrijging van de grond kan niet eenvoudig kan worden gekozen voor het aanbieden van een financiële vergoeding aan de melkveehouders. In dat kader wordt verwezen naar de 'Wet grondgebonden groei melkveehouderij', welke wet vanaf 1 januari 2018 van kracht is en nu al wordt toegepast. 2.3.9. Melkveehouderijen hebben een grondgebeden karakter. Het aantal koeien dat een melkveehouder mag houden is gekoppeld aan de grond die hij beheert. Dit betekent dat bij het kopen/onteigenen van grond van een melkveehouder niet langer kan worden volstaan met het aanbieden van een financiële vergoeding. Aan de melkveehouder zal tevens vervangende grond dienen te worden aangeboden, welke vervangende grond - vanuit het oogpunt van een verantwoorde bedrijfsvoering - tevens op een beperkte afstand van de melkveehouderij zal dienen te liggen en van vergelijkbare of betere kwaliteit dient te zijn. Dit zal de het uitvoeren van de Heemskerkvariant (ten opzichte van de Nul-plusvariant en de Golfbaanvariant) aanzienlijk kostbaarder maken. 2.3.10. Er is geen goede oplossing denkbaar voor voornoemde situatie. Het uitvoeren van de Heemskerkvariant (of enige andere variant, behoudens de Nul-plusvariant en de Golfbaanvariant) zal duurder zijn dan thans is begroot. Dit pleit wederom voor het uitvoeren van de Nul-plusvariant of de Golfbaanvariant.	De kosten voor het verwerven van gronden (kopen/onteigenen) is onderdeel van de kostenramingen. Indien u van mening bent dat u (plan)schade lijdt, dan kunt u een verzoek om planschade indienen op basis van artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening. Dit kan na vaststelling en onherroepelijk worden van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP). Onafhankelijk onderzoek zal uitwijzen of dit verzoek terecht is.
146	1476	Kostenaspect overig tracé 2.3.11. In het eindrapport planMER is niet duidelijk terug te vinden welke kosten er zijn begroot voor het verwerven van de gronden ten behoeve van de Heemskerkvariant. Deze kosten zullen aanzienlijk zijn. In dat kader wordt gewezen op de volgende aspecten. I) In tegenstelling tot de Golfbaanvariant is het tracé van de Heemskerkvariant niet volledig in eigendom van het Rijk. Dit tracé is grotendeels in handen van derden, waaronder belanghebbenden. Het zal aanzienlijk meer kosten om de gronden van deze derden te verkrijgen, dan door ten behoeve van de Golfbaanvariant samen te werken met het Rijk. II) Elke variant passeert de Dorpsstraat. Dit aspect kan dus buiten beschouwing worden gelaten. a. Los hiervan gaat de Golfbaanvariant niet over of vlak langs woningen en bedrijven. b. De Heemskerkvariant gaat daarentegen wel over en vlak langs vele woningen en bedrijven. In dat kader wordt onder andere verwezen naar de woningen bij "Driemorgen" Assendelft, de woningen aan de Communicatieweg-West, Assendelft, de woning gelegen (...), de woning gelegen (...), de woningen aan de Hoogedijk, de woningen aan de Communicatieweg Uitgeest. Bovendien zal het tracé rakelings langs (...), gevestigd op het adres (...), gaan. Al deze partijen zullen financieel dienen te worden gecompenseerd.	Zie het antwoord hierboven.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
146	1477	(Milieu)problematiek Heemskerkvariant 2.3.12. De Heemskerkvariant gaat (in tegenstelling tot de Nul-plusvariant en de Golfbaanvariant) pal over, althans vlak langs de woningen op en nabij de o Communicatieweg-West, Assendelft; o Driemorgen, Assendelft; o Hoogedijk, Uitgeest; o Busch en Dam, Uitgeest o Bus en Dam, Assendelft en o Communicatieweg, Uitgeest, Belanghebbenden maken zich gerechtvaardigd zorgen over de gevolgen die zij zullen ondervinden van het eventueel aanleggen van een autoweg in hun nabije omgeving. Belanghebbenden hebben heeft reeds verzocht om bij alle woningen gelegen aan voornoemde straten gedegen onderzoek te doen naar Geluidhinder, Luchtkwaliteit, (Externe) Veiligheid, Ecologie, Ruimtelijke kwaliteit, etc. Belanghebbenden verzoeken tevens om nader onderzoek te doen naar het treffen van voorzieningen waardoor elke vorm van hinder wordt voorkomen. Hierbij kan worden gedacht aan het verdiepen van de weg, geluidswallen etc. Alle hiermee gepaard gaande kosten dienen vanzelfsprekend te worden meegenomen in de begroting van de Heemskerkvariant.	De planMER fase in een project is bedoeld om een goede afweging te kunnen maken tussen de verschillende alternatieven. De effecten worden daarom op het schaalniveau van de alternatieven in beeld gebracht. In de m.e.r. voor de vervolgfase (Provinciaal Inpassingsplan) worden de effecten van het voorkeursalternatief in detail onderzocht. Daarbij wordt ook gekeken naar maatregelen om eventuele negatieve effecten te beperken.
146	1478	Aansluiting A8 op A9 en nabijgelegen woningen 2.3.13. In hoofdstuk 9 van het eindrapport planMER is terecht opgenomen dat bij de Heemskerkvariant toch een fly-over bij de aansluiting A9 noodzakelijk is. In het rapport is echter niet tot uitdrukking gebracht dat bij de nabijgelegen woonwijken uit Uitgeest geen (geluid)voorzieningen aanwezig zijn. Als bijlage 3 wordt een verbeelding uit het rapport 'Effecten fly-over Heemskerk alternatief', d.d. 30 mei 2017 overgelegd. Deze verbeelding maakt duidelijk dat de woningen van Uitgeest heel dicht bij de fly-over liggen. 2.3.14. Deze woningen hebben al te maken met (geluid)hinder van de naastgelegen spoorrails (dit in tegenstelling tot de woningen die nabij de Golfbaanvariant liggen). De komst van de fly-over zal tot extra geluidhinder leiden. In de onderzoeken dient rekening te worden gehouden met de samenloop (cumulatie) van verschillende geluidsbronnen. 2.3.15. Bij de begroting van de kosten van de Heemskerkvariant is nog geen rekening gehouden met de kosten die gepaard gaan met het aanleggen van (geluid)voorzieningen ter bescherming van de woningen nabij de fly-over.	Het klopt dat er in het Eindrapport een relatieve vergelijking is gemaakt tussen de alternatieven. Het berekenen van totaalniveaus van luchtkwaliteit en geluidbelasting zijn voor deze fase van de planuitwerking nog niet relevant. In deze fase ligt de focus op vergelijking tussen de alternatieven. In de volgende fase van de planstudie wordt er een aanvullend en specifieker onderzoek gedaan. De achtergrondconcentraties zijn bepalend voor de luchtkwaliteit. Bij geen van de alternatieven worden de wettelijke normen overschreden. Kosten voor de bekende mitigerende maatregelen in de huidige ontwerpen zijn meegenomen in de kostenraming.
146	1479	Beperkingengebied Schiphol en geluidsaspecten 2.3.16. Belanghebbenden zijn woonachtig in het beperkingengebied van Schiphol. Het Luchthavenindelingbesluit Schiphol is van toepassing. De locaties waar belanghebbenden woonachtig zijn en werken vallen in de 20KE-contour. In dit gebied is een hoge geluidsbelastingaanwezig. In dat kader wordt verwezen naar bijgaande afbeelding uit het Luchthavenindelingbesluit (bijlage 4). In de tot op heden uitgevoerde onderzoeken is, geen rekening gehouden met de geluidsbelasting die al aanwezig is vanuit Schiphol. Dit ten onrechte, de wet schrijft immers voor dat bij het uitvoeren van akoestisch onderzoek er ook aandacht dient te worden besteed aan de effecten van samenloop (cumulatie) van verschillende geluidsbronnen. Er dient een nader onderzoek te worden gedaan naar de geluidseffecten, waarbij niet alleen rekening wordt gehouden met het geluid (lawaai) van Schiphol, maar ook met alle andere factoren, waaronder de komst van het hierna genoemde rangeerterrein/opstelterrein. Belanghebbenden zijn van mening dat het geluidsniveau voor mens en dier in hun omgeving onaanvaardbaar wordt.	Vliegverkeer is niet opgenomen omdat de alternatieven op basis van vliegtuiglawaai niet onderscheidend zijn en dit dus niet relevant is voor een vergelijking tussen de alternatieven. Aangezien geen absolute geluidbelasting op de gevels berekend is, is de cumulatie met luchtvaartlawaai voor nu niet relevant. In de volgende fase van de planstudie worden eventuele mitigerende maatregelen verder onderzocht en uitgewerkt.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
146	1480	Komst rangeerterrein/opstelterrein in de polder van Uitgeest 2.3.17. In het rapport planMER is niet terug te vinden dat bestuurlijk reeds is besloten dat er aan rangeerterrein in de polder van Uitgeest komt. De polder van Uitgeest wordt hierdoor al aangetast. Een verdergaande aantasting van de polder en de natuur door de komst van de Heemskerkvariant kan niet worden geaccepteerd. 2.3.18. In alle onderzoeksrapporten dient tevens rekening te worden gehouden met de komst van het opstelterrein.	Het beoogde opstelterrein van ProRail is een ander project. Het koppelen van deze projecten heeft geen meerwaarde. Daar waar relevant wordt rekening gehouden met elkaars project, bijvoorbeeld bij de HIA (impactstudie op de Stelling van Amsterdam) in 2015.
146	1481	Verkeersproblematiek 2.3.19. Belanghebbenden benadrukken dat er verkeersproblematiek is te verwachten als er voor de Heemskerkvariant wordt gekozen. Belanghebbenden wijzen er op dat de afslag Heemskerk nu reeds onvoldoende geschikt is voor de doorstroming van het huidige verkeersaanbod. Zowel in de ochtendspits, als in de avondspits staat het verkeer tussen de A9 en de rotonde van Heemskerk vast. Soms staat het verkeer tot op de A9 vast. Dit leidt tot zeer gevaarlijke situaties. 2.3.20. Deze verkeersproblematiek zal alleen maar erger worden indien de A8 ook verbonden zal worden met de afslag Heemskerk. Belanghebbenden stellen zich dan ook op het standpunt dat de bestaande afslag het verkeersaanbod niet zal kunnen verwerken. Dit zal leiden tot aanzienlijke vertragingen, waardoor de kostbare investering geen of onvoldoende effect zal hebben. Dit alles nog los van de onveilige situaties die de verkeerslichten en de opstoppingen (tot op de A9) opleveren. Belanghebbenden menen dat met dit aspect onvoldoende rekening is gehouden.	Voor de ontwerpen die in het planMER onderzocht zijn, zijn optimalisaties van de aansluitingen op de A9 doorgevoerd. Ook aan de huidige aansluiting Heemskerk zijn deze optimalisaties doorgevoerd. De fly-over is een van de optimalisaties, alsmede de configuraties van de afritten en dergelijke. In het verkeersonderzoek is tevens gekeken naar de verkeersdruk op de genoemde rotonde. Deze wordt bij het Heemskerkalternatief inderdaad drukker, maar de toename van het verkeer is te marginaal om zichtbaar te worden in de beoordeling.
146	1482	Archeologie 2.3.21. Belanghebbenden wijzen er voorts op dat er tot nu onvoldoende bij stilgestaan is dat nagenoeg alle grond waar de Heemskerkvariant overheen gaat archeologische waarden heeft. Dit kan een beletsel zijn voor de komst van de Heemskerkvariant. Dit geldt met name omdat voorzien is dat de Heemskerkvariant meerdere tunnels bevat. Het aanleggen van tunnels gebeurt in de diepere grondlagen. Juist deze diepere lagen zijn van historische waarde en juist in deze diepere lagen zijn archeologische vondsten te verwachten. Dergelijke vondsten kunnen een blokkade vormen voor de realisatie van het plan, dan wel tot vertraging leiden. De Heemskerkvariant zal hierdoor bovendien fors duurder kunnen uitvallen. 2.3.22. Voornoemde problemen zijn niet, althans fors minder te verwachten bij de Golfbaanvariant.	De effecten op de archeologische waarden zijn onderdeel van de studie. Deze zijn in beeld gebracht in de deelrapportage over Landschap en historisch kapitaal. Daaruit blijkt dat het Heemskerkalternatief meer negatief scoort dan het Golfbaanalternatief. In de ramingen wordt regekening gehouden met archeologisch onderzoek.
146	1483	Lengte van de tunnel bij de Kilzone 2.3.23. In de visie van belanghebbenden is het vanuit cultuurhistorisch perspectief onverantwoord om de waterloop de Kil te verplaatsten. De Kil hoeft niet te worden verplaatst als de tunnel langer wordt gemaakt. 2.3.24. De aan te leggen tunnel dient bovendien langer door te lopen, opdat de (milieu)hinder voor het melkveebedrijf aan (...) tot een minimum wordt beperkt.	Het Heemskerkalternatief kruist de Kilzone met een onderdoorgang. De zuidelijke begrenzing van de Kilzone wordt hiervoor verplaatst. Het realiseren van een langere onderdoorgang betekent dat deze moet gaan voldoen aan de wetgeving rond tunnelveiligheid. Dit heeft een sterk kostenverhogend effect.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
146	1484	Weidevogelleefgebied en aanvaardbaar alternatief 2.3.25. In tegenstelling tot de Nul-plusvariant en de Golfbaanvariant zal de Heemskerkvariant Weidevogelleefgebied als bedoeld in artikel 25 van de Provinciale Ruimtelijke Verordening (hierna; “PRV”) doorkruisen. Artikel 25 lid 1 aanhef en onder b PRV bepaalt dat een bestemmingsplan dat betrekking heeft op weidevogelleefgebieden, niet voorziet in de aanleg van nieuwe weginfrastructuur. Uitgangspunt is dus dat er geen wegen zijn toegestaan in het weidevogelleefgebied. 2.3.26. Uit lid 3 van artikel 25 PRV volgt dat dit heldere uitgangspunt alleen ter zijde kan worden gesteld indien dit geschiedt ten behoeve van, “een ingreep waarvoor geen aanvaardbaar alternatief aanwezig is en waarmee bovendien een groot openbaar belang wordt gediend." Duidelijk is dat er in kwestie juist wel een aanvaardbaar alternatief aanwezig is, te weten de Nul-plusvariant of de Golfbaanvariant. Met het realiseren van de Heemskerkvariant zal de Provincie Noord-Holland dus in strijd met haar eigen Provinciale Ruimtelijke Verordening handelen. 2.3.27. Daar komt nog bij dat lid 4 van artikel 25 PRV voorschrijft dat schade aan het Weidevogelleefgebied dient te worden gecompenseerd. Dit zal aanzienlijke kosten met zich meebrengen. 2.3.28. Belanghebbenden hebben in hun vorige zienswijze reeds verzocht om de kosten die verbonden zijn aan het compenseren van de schade aan het weidevogelleefgebied inzichtelijk te maken. Belanghebbenden verzoeken tevens om te onderzoeken op welke wijze het tracé dient te lopen ten einde schade aan het weidevogelleefgebied zoveel mogelijk te voorkomen.	De planMER fase in een project is bedoeld om een goede afweging te kunnen maken tussen de verschillende alternatieven. De effecten worden daarom op het schaalniveau van de alternatieven in beeld gebracht. In de m.e.r. voor de vervolgfase (Provinciaal Inpassingsplan) worden de effecten van het voorkeursalternatief in detail onderzocht. Daarbij wordt ook gekeken naar maatregelen om eventuele negatieve effecten te beperken.
146	1485	De wens tot behoud van de openheid van de polder 2.3.29. Belanghebbenden wijzen voorts op het beiang bij het houden van één grote open polder. De thans nog open en gave polder Uitgeester- en Heemskerkerbroek zal door de Heemskerkvariant worden doorsneden. Dit zal afbreuk doen aan de beleving van de schaarse openheid in dit gebied'. In de visie van belanghebbenden moet er gestreefd te worden naar het behouden van een zo groot mogelijke open polder.	Doorsnijding van het landschap is een aspect dat mee is genomen in de besluitvorming rondom het voorkeursalternatief. Met het oog op de openheid van het landschap is er voor gekozen om de weg zo laag mogelijk aan te leggen. Hierdoor wordt de visuele barrière zoveel mogelijk beperkt. De effecten zijn inzichtelijk gemaakt in de rapportage over landschap en historisch kapitaal.
146	1486	Strijd met het rechtszekerheidsbeginsel 2.3.30. Belanghebbenden wijzen er op dat zij de Heemskerkvariant (in tegenstelling tot de Nulplusvariant en de Golfbaanvariant) in strijd met het rechtszekerheidsbeginsel achten. 2.3.31. Belanghebbenden wijzen in dat kader op het rapport “Planstudie Fase 1, Verbinding A8-A9, een historisch overzicht” van de Provincie Noord-Holland. In dit rapport is uiteengezet dat de plannen om de A8 over het tracé van Golfbaanvariant te verbinden met de A9 in ieder geval vanaf 1977 openbaar bekend zijn. Alle partijen die op of nabij het tracé van de Golfbaanvariant zijn gaan wonen hebben rekening gehouden, althans hebben rekening kunnen houden met de omstandigheid dat de Golfbaanvariant zou worden gerealiseerd. 2.3.32. Dit geldt niet voor de partijen die op of nabij het tracé van het Heemskerkalternatief wonen.Juist nu gebleken is dat de Nul-plusvariant en de Golfbaanvariant reële opties zijn, verzet het rechtszekerheidsbeginsel zich tegen de komst van het Heemskerkalternatief.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
146	1487	Conclusie Heemskerkvariant 2.3.33. De conclusie is dat bij de beschrijving van Heemskerkvariant in het eindrapport planMER bepaalde omstandigheden ten onrechte omstandigheden buiten beschouwing zijn gelaten en dat bepaalde zaken onvoldoende zijn onderzocht. o De reeds eerder door belanghebbenden verzochte onderzoeken zijn (nog) niet uitqevoerd. Belanghebbenden verzoeken om de verzochte onderzoeken alsnog uit te voeren en hier ook bij betrokken te worden. Een eventuele keuze voor de Heemskerkvariant zonder dat de voornoemde onderzoeken zijn uitgevoerd, achtenbelanghebbenden op voorhand in strijd met het motiveringsbeginsel. In dat kader wordt onder andere verwezen naar de inhoud van de volgende sub paragraaf van deze zienswijze; ■ De verzochte onderzoeken zijn niet uitgevoerd. Namens belanghebbenden zijn meerdere onderdelen beschreven waaruit blijkt dat de Heemskerkvariant duurder zal uitvallen dan vooralsnog is begroot. In dat kader wordt onder andere verwezen naar de inhoud van de volgende sub paragrafen van deze zienswijze; ■ Kostenaspect verkrijgen grond van melkveehouderijen ■ Kostenaspect overig tracé ■ (Milieu)problematiek Heemskerkvariant ■ Aansluiting A8 op A9 en nabijgelegen woningen ■ Archeologie ■ Weldevogelleefgebied en aanvaardbaar alternatief (compensatie) ■ Lengte van de tunnel bij de Kilzone o Uitgevoerde onderzoeken zijn bovendien niet volledig, althans er wordt onvoldoende rekening gehouden met de andere omgevingsfactoren. In dat kader wordt onder andere verwezen naar de inhoud van de volgende sub paragrafen van deze zienswijze; ■ Beperkingengebied Schiphol en geluidsaspecten ■ Komst rangeerterrein/opstelterrein in de polder van Uitgeest. (Milieu)problematiek Heemskerkvariant Aansluiting A8 op A9 en nabijgelegen woningen Verkeersproblematiek Archeologie Lengte van de tunnel bij de Kilzone o Bovendien is van belang dat er vooralsnog onvoldoende rekening mee gehouden is dat aanwezige wetten en beleidsregels de komst van het Heemskerktracé verhinderen. Dit geldt juist omdat er aanvaardbare alternatieven voorhanden zijn, te weten de Nul-plusvariant en de Golfbaanvariant. In dat kader wordt onder andere verwezen naar de inhoud van de volgende sub paragrafen van deze zienswijze; ■ Weidevogelleefgebied en aanvaardbaar alternatief ■ De wens tot behoud van de openheid van de polder ■ Archeologie 2.3.34. Ten slotte is van belang dat een eventuele keuze voor de Heemskerkvariant in strijd met het rechtszekerheidsbeginsel moet worden geacht.	Zie onze antwoorden hierboven. Daarnaast verwijzen wij u naar het tussentijds toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. De commissie is van oordeel dat de planMER voldoende (milieu)informatie bevat om een besluit te nemen over een voorkeursalternatief waarbij het milieubelang volwaardig is meegewogen.
146	1488	2.4. DE GOLFBAANVARIANT 2.4.1. In het Eindrapport planMER wordt ten slotte ingegaan op het Golfbaanalternatief. Voor zover er de noodzaak zou bestaan om een nieuwe verbinding te realiseren tussen de A8 en de A9, welk standpunt belanghebbenden dus niet delen, is de Golfbaanvariant de beste en de meest reële optie. 2.4.2. Belanghebbenden menen dat diverse aspecten van de Golfbaanvariant onjuist zijn weergegeven c.q. onderbelicht zijn. Dit wordt hierna uiteengezet.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
146	1489	Kostenaspect 2.4.3. Uit het eindrapport planMER kan niet worden afgeleid welke kosten zijn opgenomen voor het verkrijgen van het onroerend goed ten behoeve van de Golfbaanvariant. Belanghebbenden wijzen er op dat deze kosten beperkt zullen zijn. In eerdere rapporten zijn forse verwervingskosten opgenomen. Belanghebbenden verwijzen in dat kader naar hoofdstuk 8 uit het onderzoek 'Verbinding A8-A9, MIT-verkenning', d.d. oktober 2007. Op pagina 54 van dit onderzoek staat beschreven dat de kosten voor het verwerven van de grond bij de Golfbaanvariant op 53 miljoen Euro worden begroot. De volgende passage staat in het rapport opgenomen: "Bij de Golfbaanvariant zijn de totale vastgoed (verwervingkosten) ingeschat op 53 miljoen. Hierin zijn verschillende verwervingskosten opgenomen, ook onteigening van de golfbaan (18,75 miljoen). De grond is echter reeds gedeeltelijk in eigendom van Rijkswaterstaat." Hoofdstuk 8 van voornoemd rapport wordt als bijlage 5 overgelegd. 2.4.4. Ook in het rapport van Grontmij Nederland B.V. van september 2010 wordt er nog altijd rekening mee gehouden dat het verkrijgen van het onroerend goed ten behoeve van de Golfbaanvariant nog altijd miljoenen Euro's zal kosten^. 2.4.5. Belanghebbenden menen dat - in tegenstelling tot hetgeen hiervoor is aangenomen - er nauwelijks kosten verbonden zijn aan het verwerven van de gronden voor de Golfbaanvariant. In dat kader wordt gewezen op de volgende omstandigheden. 1) Het rijk is eigenaar van het tracé 2.4.6. Allereerst is van belang dat het Rijk - juist omdat al sinds jaar en dag het voornemen bestaat om de A8 met de A9 te verbinden - reeds eigenaar is van nagenoeg al het onroerend goed dat gelegen is op het traject van de Golfbaanvariant. Belanghebbenden verwijzen in dat kader naar de brief van het College van Rijksadviseurs d.d. 8 december 2009. De brief wordt als bijlage 6 aan deze zienswijze gehecht. "Het feit dat de gronden voor deze variant at in het bezit zijn van het Rijk maakt dat de aanieg van deze weg soepeler kan verlopen. " 2.4.7. Het Rijk heeft dit tracé in eigendom gehouden/verworven met als enige reden om het verbinden van de A8 met de A9 over dit tracé - dat een logische rechte lijn volgt - mogelijk te maken. Uit het rapport "Planstudie Fase 1, Verbinding A8-A9, een historisch overzicht" van de Provincie Noord-Holland blijkt dat reeds vanaf de jaren 50 rekening wordt gehouden met dit tracé. De verbinding A8-A9 is bovendien in 1977 opgenomen in het Eerste Structuurschema Verkeer en Vervoer. Dit alles is openbare informatie. Een ieder is dus sinds jaar en dag bekend met de omstandigheid dat het waarschijnlijk is dat de A8 over dit tracé zal worden aangelegd. 2) Pacht- huurovereenkomsten kunnen worden beëindigd 2.4.8. Het Rijk verpacht c.q. verhuurt de grond van het tracé aan derden. Gelet op het voornemen om de A8 over dit tracé te verbinden met de A9 heeft het Rijk zich vanzelfsprekend in de pacht- c.q. huurovereenkomsten het recht voorbehouden om de overeenkomst (tussentijds) op te zeggen. Dit in het kader van het algemeen belang. Juist omdat het voornemen om de A8 over dit tracé te koppelen aan de A9 openbaar en bekend is kan een pachter/huurder zich ook niet op redelijke gronden verzetten tegen een dergelijke beëindiging van de overeenkomst. (...)	Uw verzoek wordt niet overgenomen. De kosten voor het verwerven van gronden (kopen/onteigenen) is onderdeel van de kostenramingen.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
146	1489(2)	(...) Bovendien zal de pachter/huurder op grond van dezelfde argumenten geen aanspraak kunnen maken op schadevergoeding. 3) Golfbaan 2.4.9. Het vorenstaande geldt ook voor de golfbaan. De golfbaan is omstreeks 1995/1996 aangelegd. Het gedeelte van de golfbaan dat op het tracé van de Golfbaanvariant ligt is volledig in eigendom van de Staat. De hierop betrekking hebbende kadastrale informatie wordt als bijlage 7 overgelegd. Belanghebbenden hebben met een beroep op de Wet Openbaarheid Bestuur diverse informatie over de golfbaan opgevraagd. Hieruit blijkt het volgende: 2.4.10. De Staat verhuurt voornoemd perceel aan de Stichting Exploitatie Golfbaan IJmond-Noord (hierna te noemen; “de Golfclub Heemskerk”). Als bijlage 8 wordt de hierop betrekking hebbende huurovereenkomst overgelegd. Belanghebbenden wijzen op artikel 9 van de huurovereenkomst: “Artikel 9 Wegaanleg De huurder verklaart er mee bekend te zijn dat het gehuurde deel uitmaakt van gronden, die de Staat heeft gereserveerd voor wegaanleg. In het geval de huurovereenkomst wordt beëindigd ten behoeve van wegaanleg heeft de huurder geen recht op schadevergoeding.” De Golfclub Heemskerk is expliciet geïnformeerd dat de door haar gehuurde gronden gereserveerd zijn voor wegaanleg. De Golfclub Heemskerk heeft geen recht op schadevergoeding. Er is sprake van de huur van onbebouwde grond. Hierdoor geldt er ook geen, althans nauwelijks huurbescherming. De huurovereenkomst kan eenvoudig en zonder relevante kosten worden opgezegd en beëindigd. 2.4.11. Ook uit de overige ontvangen stukken blijkt duidelijk dat de Golfbaan zich bewust is van de mogelijke komst van de weg en de omstandigheid dat de huurovereenkomst alsdan zonder recht te hebben op schadevergoeding kan worden beëindigd. Zie in dat kader bijvoorbeeld de brief die Brantjes Makelaars op 22 oktober 2003 namens de Golfclub Heemskerk verstuurd heeft aan het Rijk. In deze brief staat: “Deze waardevermeerdering lijkt mij, mede gelet op de nog altijd bestaande bedreiging van het toekomstig tracé voor Rijksweg A8 en de daling van de prijzen van landbouwgronden niet redelijk. ” (bijlage 9) 2.4.12. Op het moment dat de Golfclub Heemskerk de golfbaan oprichtte was zij dus op de hoogte van de wens van het Rijk om de A8 over het bewuste tracé te verbinden met de A9. Desondanks heeft de Golfclub er voor gekozen om aldaar een golfbaan aan te leggen. Zij kan zich er thans dan ook niet gerechtvaardigd over beklagen dat het tracé ook daadwerkelijk gebruikt gaat worden voor het doortrekken van de A8. Laat staan dat zij ter zake recht zou hebben op een exorbitante schadevergoeding. 2.4.13. De overgelegde informatie onderstreept nog eens dat het tracé van de Golfbaanvariant zonder kosten verkregen kan worden, alsmede dat - doordat het Rijk eigenaar is van het gehele tracé - een snelle ontwikkeling mogelijk zal zijn. Er zal namelijk niet met vele partijen onderhandeld hoeven te worden en evenmin zullen er onteigeningsprocedures hoeven te worden gevoerd.(...)	Zie het antwoord hierboven.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
146	1489(3)	(...) 2.4.14. Het eventueel doorsnijden van de golfclub met een autoweg hoeft overigens ook geen enkel probleem te zijn voor de Golfclub Heemskerk. Belanghebbenden wijzen er in dat kader op dat de Noord-Hollandse Golfbaan Spaarnwoude eveneens door een snelweg, te weten de A9, doorsneden wordt. Dit maakt het bestaan van de golfbaan dus niet onmogelijk. Als bijlage 10 wordt een hierop betrekking hebbende foto van Google Earth overgelegd. 4) Het Rijk wilt het tracé graag gebruiken ten behoeve van A8 2.4.15. Het Rijk heeft het tracé aangehouden met als enige doel dat deze gebruikt zal gaan worden ten behoeve van de A8. Dit tracé heeft ook de absolute voorkeur van het Rijk. In dat kader wordt onder andere verwezen naar de brief van Minister Eurlings van 12 januari 2010. Hij verwijst expliciet naar de voorkeur voor de Golfbaanvariant: “Ten aanzien van de voorkeur van de regio voor de zgn. Heemskerkvariant: waarom is niet gekozen voor Golfbaanvariant? De realisatie van deze variant is waarschijnlijk eenvoudiger omdat het Rijk hier veel gronden In het bezit heeft. Tevens heeft deze variant de voorkeur van het College van Rijksadviseurs (Advies A8-A9, d.d. 8 december 2009, bijgevoegd als bijlage);’’ (Bijlage 11, Brief van Minister van Verkeer en Waterstaat (Minister Eurlings) en zie bijlage 6) Voornoemde vraag is in de ogen van belanghebbenden nog altijd niet op gedegen wijze beantwoord. Belanghebbenden achten dit - mede vanwege de duidelijke voorkeur die Grontmij Nederland B.V. in haar rapport van 27 september 2010 voor de Golfbaanvariant uitspreekt - onbegrijpelijk. 2.4.16. Het Rijk is dus duidelijk in haar voorkeur. Bovendien blijkt uit de opstelling van het Rijk dat zij graag haar medewerking zal verlenen aan het ter beschikking stellen van haar gronden ten behoeve van de A8. Conclusie kostenaspect 2.4.17. Gelet op voornoemde omstandigheden is het niet aannemelijk dat met het verwerven van het onroerend goed ten behoeve van de Golfbaanvariant aanzienlijke bedragen gemoeid zijn. Het Rijk is eigenaar van het tracé en dit tracé kan in de ogen van belanghebbenden dus eenvoudig ter beschikking worden gesteld ten behoeve van een mogelijke verbinding A8-A9. 2.4.18. Belanghebbenden verzoeken om in het vervolgonderzoek uitgebreid onderzoek te doen naar voornoemd kostenaspect. In nauw overleg met het Rijk dient te worden bezien welke mogelijkheden het Rijk heeft om de pacht- en huurovereenkomsten van het golfbaantracé te beëindigen. Ook het financiële aspect zal in overleg met het Rijk dienen te worden bestudeerd.	Zie het antwoord hierboven.
146	1490	Snelle ontwikkeling mogelijk 2.4.19. Belanghebbenden menen dat er ook aandacht dient te worden besteed aan het snelheidsaspect. Aangezien het Rijk de gronden voor de Golfbaanvariant in haar eigendom heeft zal het verwerven van die gronden op snelle en eenvoudige wijze gerealiseerd kunnen worden. De Minister van Verkeer en Waterstaat verwijst hier ook naar in zijn voornoemde brief van januari 2010. Het aantal gesprekspartners zal hierdoor bovendien zeer beperkt zijn. 2.4.20. Bij de Heemskerkvariant, zal er om de gronden te verwerven met zeer veel verschillende partijen onderhandeld dienen te worden. Dit zal eventueel ook leiden tot verschillende lange en kostbare onteigeningsprocedures.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
146	1491	Vermeende (geluids)overlast Broekpolder 2.4.21. Ter zake de Golfbaanvariant wordt in het rapport nog genoemd dat er mogelijk sprake zou zijn van (geluids)overlast voor bewoners van de Broekpolder. Belanghebbenden menen dat dit niet het geval zou zijn. Zij wijzen op de volgende aspecten. 2.4.22. Allereerst is van belang dat de Broekpolder reeds van een geluidswal is voorzien. Deze bestaande voorzieningen bieden voldoende weerstand tegen mogelijk geluid. Zo nodig zou de geluidswal op eenvoudige en relatief goedkope wijze kunnen worden versterkt en verhoogd. Juist hier geldt dat (in tegenstelling tot bij de Heemskerkvariant) het terrein al ontworpen is om geluid van het verkeer op de A9 en het bij het benzinestation optrekkende verkeer tegen te houden. In de visie van belanghebbenden Is het terrein ook geschikt om het geluid van de Golfbaanvariant tegen te houden. 2.4.23. Ook hier geldt overigens dat de bewoners van Broekpolder er bewust voor gekozen hebben om aldaar en nabij de A9 te wonen. Dit tenwijl zij bekend waren met het voornemen (van het Rijk) om de A8 te zijner tijd met de A9 te verbinden. Dit ter hoogte van de Broekpolder.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
146	1492	Rechtszekerheidsbeginsel 2.4.24. In het verlengde hiervan verwijzen belanghebbenden naar het rechtszekerheidsbeginsel.Zoals in het rapport ‘Planstudie Fase 1, Verbinding A8-A9, een historisch overzicht’ van de Provincie Noord-Holland is uiteengezet zijn de plannen om de A8 over het tracé van Golfbaanvariant te verbinden met de A9 in ieder geval vanaf 1977 openbaar bekend. Alle partijen die op of nabij het tracé van de Golfbaanvariant zijn gaan wonen hebben rekening gehouden, althans hebben rekening kunnen houden met de omstandigheid dat de Golfbaanvariant zou worden gerealiseerd. Dit geldt niet voor de partijen die op of nabij de Heemskerkvariant wonen.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
146	1493	Het minste aantal woningen op of aan het tracé 2.4.25. Belanghebbenden wijzen er tevens op dat de Golfbaanvariant niet alleen de kortste route is, maar ook de route is welke het minste aantal woningen raakt. Het tracé van de Golfbaanvariant vindt slechts een enkele woning op zijn pad. 2.4.26. Hierdoor behoeft er slechts een gering aantal burgers te worden uitgekocht c.q. financieel te worden gecompenseerd. Dit maakt de route niet alleen financieel aantrekkelijk, maar hierdoor treft dit tracé ook de minste burgers. Dit pleit eveneens voor het toepassen van de Golfbaanvariant.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
146	1494	Conclusie Golfbaanvariant 2.4.27. Uit het vorenstaande volgt dat als er een nieuwe verbinding noodzakelijk zou zijn, welk standpunt belanghebbenden niet delen, de Golfbaanvariant veruit de beste optie is. Namens belanghebbenden is ingegaan op de volgende omstandigheden. o Belanghebbenden hebben uiteengezet dat het verwerven van de gronden voor de Golfbaanvariant goedkoper zal uitvallen dan vooralsnog is begroot. In dat kader is van belang dat ■ het rijk eigenaar is van het tracé; ■ pacht- en huurovereenkomsten van het tracé kunnen worden beëindigd; ■ de Golfbaan bij de oprichting wist dat de A8 over de golfbaan zal worden doorgetrokken; ■ het Rijk het tracé graag wilt gebruiken ten behoeve van A8. o Er is een snelle ontwikkeling moqeliik omdat het Rijk de eigenaar van de gronden is en kostbare en vertragende onteigeningsprocedures worden voorkomen. o De locatie waar de golfbaanvariant aansluit op de A9 is qua (geluids)voorzieningen reeds ingericht op de komst van het tracé. Voor zover er nog sprake mocht zijn van overlast voor bewoners van de Broekpolder kunnen er relatief eenvoudig en goedkoop (geluids)voorzieningen worden genomen. Dit alles in tegenstelling tot bij de Heemskerkvariant. o De Golfbaanvariant is de enige variant waar sinds jaar en dag rekening mee is gehouden. Op grond van het rechtszekerheidsbeginsel is deze variant (naast de Nul-plusvariant) de enige reële optie. o Het tracé van de Golfbaanvariant raakt de minste woningen. Voornoemde omstandigheden pleiten voor toepassing van de Golfbaanvariant.	Zie onze antwoorden hierboven.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
146	1495	3. CONCLUSIE ZIENSWIJZE 3.1.1. In deze zienswijze is ingegaan op de 3 alternatieven die het eindrapport planMER worden beschreven. De Nul-plusvariant 3.1.2. Belanghebbenden stellen zich op het standpunt dat het Nul-plusalternatief het beste alternatief is. In paragraaf 2.2. van deze zienswijze is uiteengezet dat er vraagtekens kunnen worden gezet bij de noodzaak van een nieuwe verbinding anno 2017. Voor een juiste beoordeling van Nul-plusalternatief dient er breder te worden gekeken dan tot nu gedaan is. De Heemskerkvariant 3.1.3. Ter zake de Heemskerkvariant is van belang dat bepaalde omstandigheden ten onrechte omstandigheden buiten beschouwing zijn gelaten en bovendien zijn diverse aspecten onvoldoende onderzocht. o De reeds eerder door belanghebbenden verzochte onderzoeken zijn (nog) niet uitqevoerd. Belanghebbenden verzoeken om de verzochte onderzoeken alsnog uit te voeren en hier ook bij betrokken te worden. Een eventuele keuze voor de Heemskerkvariant zonder dat de voornoemde onderzoeken zijn uitgevoerd, achten belanghebbenden op voorhand in strijd met het motiveringsbeginsel. In dat kader wordt onder andere verwezen naar de inhoud van de volgende sub paragraaf van deze zienswijze; ■ De verzochte onderzoeken zijn niet uitgevoerd o Namens belanghebbenden zijn meerdere onderdelen beschreven waaruit blijkt dat de Heemskerkvariant duurder zal uitvallen dan vooralsnog is begroot. In dat kader wordt onder andere verwezen naar de inhoud van de volgende sub paragrafen van deze zienswijze; ■ Kostenaspect verkrijgen grond van melkveehouderijen ■ Kostenaspect overig tracé ■ (Milieu)problematiek Heemskerkvariant ■ Aansluiting A8 op A9 en nabijgelegen woningen ■ Archeologie ■ Weidevogelleefgebied en aanvaardbaar alternatief (compensatie) Lengte van de tunnel bij de Kilzone o Uitgevoerde onderzoeken zijn bovendien niet volledig, althans er wordt onvoldoende rekening gehouden met de andere omgevingsfactoren. In dat kader wordt onder andere verwezen naar de inhoud van de volgende sub paragrafen van deze zienswijze; ■ Beperkingengebied Schiphol en geluidsaspecten ■ Komst rangeerterrein/opstelterrein in de polder van Uitgeest ■ (Milieu)problematiek Heemskerkvariant ■ Aansluiting A8 op A9 en nabijgelegen woningen ■ Verkeersproblematiek • Archeologie ■ Lengte van de tunnel bij de Kilzone (...)	Zie onze antwoorden hierboven.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
146	1495(2)	(...) o Bovendien is van belang dat er vooralsnog onvoldoende rekening mee gehouden is dat aanwezige wetten en beleidsregels de komst van het Heemskerktracé verhinderen. Dit geldt juist omdat er aanvaardbare alternatieven voorhanden zijn, te weten de Nul-plusvariant en de Golfbaanvariant. In dat kader wordt onder andere verwezen naar de inhoud van de volgende sub paragrafen van deze zienswijze; ■ Weidevogelleefgebied en aanvaardbaar alternatief ■ De wens tot behoud van de openheid van de polder ■ Archeologie 3.1.4. Ten slotte is van belang dat een eventuele keuze voor de Heemskerkvariant in strijd met het rechtszekerheidsbeginsel moet worden geacht. De Golfbaanvariant 3.1.5. Voor zover er een nieuwe verbinding noodzakelijk zou zijn, welk standpunt belanghebbenden niet delen, is de Golfbaanvariant veruit de beste optie. Dit is uiteengezet in paragraaf 2.4 van deze zienswijze. Namens belanghebbenden is ingegaan op de volgende omstandigheden. o Belanghebbenden hebben uiteengezet dat het verwerven van de gronden voor de Golfbaanvariant goedkoper zal uitvallen dan vooralsnog is begroot. In dat kader is van belang dat; ■ het rijk eigenaar is van het tracé; ■ pacht- en huurovereenkomsten van het tracé kunnen worden beëindigd; de Golfbaan bij de oprichting wist dat de A8 over de golfbaan zal worden doorgetrokken; ■ het Rijk het tracé graag wilt gebruiken ten behoeve van A8. o Er is een snelle ontwikkeling moqeliik omdat het Rijk de eigenaar van de gronden is en kostbare en vertragende onteigeningsprocedures worden voorkomen. o De locatie waar de golfbaanvariant aansluit op de A9 is qua (geluids)voorzieningen reeds ingericht op de komst van het tracé. Voor zover er nog sprake mocht zijn van overlast voor bewoners van de Broekpolder kunnen er relatief eenvoudig en goedkoop (geluids)voorzieningen worden genomen. Dit alles in tegenstelling tot bij de Heemskerkvariant. o De Golfbaanvariant is de enige variant waar sinds jaar en dag rekening mee is gehouden. Op grond van het rechtszekerheidsbeginsel is deze variant (naast de Nul-plusvariant) de enige reële optie. o Het tracé van de Golfbaanvariant raakt de minste woningen. Voornoemde omstandigheden pleiten voor toepassing van de Golfbaanvariant. Slot 3.1.6. Het vorenstaande overziend kan worden gesteld dat er nog het nodige werk dient te worden verricht. Onderzoeken dienen te worden geactualiseerd en de aspecten die nog niet, of onvoldoende zijn onderzocht dienen alsnog te worden beoordeeld. 3.1.7. Voor belanghebbenden is duidelijk dat de Nul-plusvariant het beste alternatief is. Voor zover er echter een keuze zou moeten worden gemaakt tussen de Heemskerkvariant of de Golfbaanvariant, dient de Golfbaanvariant de voorkeur te hebben.	Zie het antwoord hierboven.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
147	1496	OV IJmond maakt graag gebruik van de gelegenheid om te reageren met een zienswijze op het Eindrapport van de Plan-MER studie Verbinding A8-A9. Het eindrapport geeft een duidelijk beeld van de uitwerking van de drie zorgvuldig geselecteerde alternatieven. OV IJmond is een algemene ondernemersvereniging met 500 ondernemingen als lid. Zij is goed ingevoerd in de regio IJmond en voortgekomen uit de voormalige kleine ondernemersverenigingen in de gemeenten Uitgeest, Heemskerk, Beverwijk en Velsen. Ook de ondernemersverenigingen MKB Velsen en MKB IJmond zijn opgegaan in de OV IJmond. Haar leden vertegenwoordigen het overgrote deel van de werkgelegenheid in de IJmond. Belangrijk is ook om te vermelden dat de OV IJmond niet alleen nauw samenwerkt met de ondernemersverenigingen rond het Noordzeekanaal maar ook is aangesloten bij het Economisch Forum Holland boven Amsterdam, waarin naast de brancheverenigingen en VNO NCW West ook de ondernemerskoepels uit Noord-Holland boven het kanaal zijn aangesloten. De Verbinding A8-A9 is echter voor de IJmond zozeer van belang, dat wij er aan hechten om onze eigen zienswijze in te dienen. OV IJmond heeft ten tijde van de afsluiting en renovatie van de Velsertunnel aangetoond zeer goed te weten waar de kwetsbaarheden voor de ondernemers in het IJmondgebied liggen en hoe economisch afhankelijk deze regio is van een goede ontsluiting. Daaropvolgend is de OV IJmond actief betrokken geweest bij het MIRT/NOWA onderzoek en betrokken bij de doorstroming c.q. ontsluiting van Noord-Holland rond Alkmaar en daar boven. Er liggen nu eindelijk drie alternatieven voor, waarvan alleen de Heemskerk variant en de Golfbaan variant reëel haalbare opties zijn. Beide opties voldoen goed aan onze wensen en belangen. Kort en goed willen wij benadrukken hoe zeer wij het van belang vinden om nu eindelijk door te pakken met de West-Oost verbinding A8-A9. Een al heel lang ontbrekende schakel bij de verwerking van niet alleen het huidige verkeer maar ook de toekomstige groei in goederenverkeer en mobiliteit van personen. Bekend met de altijd complexe en soms strijdige belangen in dit gebied moet verder uitstel, laat staan afstel, nu werkelijk voorkomen worden. Wij dringen derhalve aan op het nemen van een besluit, waarbij een vlotte realisatie van de aanleg van de west-oost verbinding gegarandeerd kan worden.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
148	1497	Deze zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 87.	Voor de beantwoording zie de zienswijze van id nr. 87.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
149	1554	Helaas voel ik mij genoodzaakt om een zienswijze in te dienen tegen de voorgenomen plannen van Provincie Noord-Holland met betrekking tot de verbinding A8-A9. Als direct belanghebbende en woonachtig in de wijk Broekpolder ga ik er daarom vanuit dat u mijn zienswijze uiterst serieus neemt. Om direct met de deur in huis te vallen; de laatste jaren is de geluidsoverlast op de A9 behoorlijk toegenomen waardoor wij nu met de ramen dicht slapen. Overdag is het lage zoemende geluid van het verkeer continu hoorbaar. Natuurlijk is de windrichting van invloed op de overlast, echter het is een uitzondering als de wind uit de goede hoek waait. Laat staan als de verbinding A8-A9 er komt in de vorm van de Golfbaanvariant. Ik ben verder zeer verbaasd van de wijze waarop Gedeputeerde Staten nu handelt met betrekking tot het proces voor de variantkeuze omdat alle varianten in de inspraak worden gebracht. Ik ben namelijk van mening dat het gezonde verstand ondergeschikt is geraakt door allerlei rationele technische en financiële argumenten als het gaat om de Golfbaanvariant. Want wie bedenkt het nu dat het een goede keuze is om een toekomstige A8-A9 verbinding direct tegen een bestaande woonwijk met 9.000 inwoners aan te leggen ? Dan kun je zoveel technische berekeningen uitvoeren en argumenten bedenken waaruit blijkt dat het allemaal mogelijk is binnen de huidige wet- en regelgeving (en zelfs dat is niet correct naar mijn mening), echter één ding is zeker; en dat is dat het nooit zal kloppen ondanks dat het wettelijk correct is. De berekeningen worden dan ook nog eens gedaan op basis van een referentiesituatie die over 13 jaar (in 2030) mogelijk kan optreden. Om deze redenen vind ik het niet acceptabel dat de Golfbaanvariant als voorkeursvariant wordt gekozen ! Verstandig een besluit nemen is 1, wetgeving is 2 en daar hoort de Golfbaanvariant niet bij! Ook al kost in theorie de Golfbaanvariant minder geld dan de Heemskerkvariant; de hogere sterfte door geluid en fijnstof en de direct merkbare extra overlast in de buurt en bij de scholen is het dat echt niet waard. Natuurlijk kunt u niet iedereen tevreden stellen, echter het verplaatsen van overlast vanuit andere woongebieden direct naar de Broekpolder is de slechtste keuze die gemaakt kan worden in het geval van de Golfbaanvariant. Ongetwijfeld zullen andere politieke en financieel (economische) krachten en argumenten een niet te onderschatten rol spelen bij de keuze van de voorkeursvariant. Ik denk hierbij onder andere aan de Vervoersregio Amsterdam die erg gebaat is bij de verbinding en de gemeente Zaanstad. Echter ik hoop dat u de gezondheid en het welzijn van alle bewoners in de Broekpolder voorop stelt en daarom niet voor de Golfbaanvariant kiest. Het zou toch waanzin zijn als over 15 jaar de weg weer moet worden opgebroken omdat blijkt dat alle normen m.b.t. gezondheidsaspecten vanaf het begin af aan al worden overschreden.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. In de besluitvorming rondom het voorkeursalternatief zijn de verschillende belangen zorgvuldig afgewogen. De planMER fase in een project is bedoeld om een goede afweging te kunnen maken tussen de verschillende alternatieven. De effecten worden daarom op het schaalniveau van de alternatieven in beeld gebracht. In de m.e.r. voor de vervolgfase (Provinciaal Inpassingsplan) worden de effecten van het voorkeursalternatief in detail onderzocht. Daarbij wordt ook gekeken naar maatregelen om eventuele negatieve effecten te beperken. Van verplaatsing van het probleem is geen sprake. De effecten van de alternatieven zijn in het totaal over het studiegebied bezien. Positieve en negatieve effecten op verschillende plaatsen worden hierin gewogen. Daar waar bijzondere effecten optreden is dit in de m.e.r. benoemd. Het voorkeursalternatief wordt nader onderzocht en getoetst aan de geldende wet- en regelgeving, waaronder normen voor geluid en luchtkwaliteit.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
149	1555	Als er al een verbinding moet komen dat gaat mijn voorkeur uit naar het Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Afname van het aantal DALY's in het gehele studiegebied, ook in Assendelft en Krommenie. - Beste verkeerstechnische oplossing van alle alternatieven. - In zijn totaliteit levert dit de grootste vermindering in DALY's op voor de bewoners in het gehele plan/studiegebied. - Stelling van Amsterdam wordt wel aangetast, echter in iets mindere mate dan bij het Golfbaanalternatief. Daarbij ben ik tegen de keuze van het Golfbaanalternatief omdat in de uitgevoerde onderzoeken voor dit alternatief belangrijke en relevante factoren niet zijn meegewogen. Bovendien zijn belangrijke maatschappelijke kosten niet meegewogen in de MKBA voor dit alternatief. Dit heeft in een te positief beeld en in een te positieve MKBA van het Golfbaanalternatief geresulteerd Om mee te gaan met het te volgen officiële proces ontvangt u daarom hiermee mijn zienswijze, eveneens voorzien van allerlei technische argumenten. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.
150	1579	Ik ben van mening dat voor de realisatie van de verbindingsweg tussen de Rijksweg A8 en de Rijksweg A9 Alternatief 7 (om Kreekwijk heen) als voorkeursalternatief moet worden gekozen. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Geringe aantasting groene gebied tussen Assendelft en Heemskerk; Géén aantasting van de Stelling van Amsterdam; Geen extra filevorming bij Coenbrug; afname van het aantal DALY's in het gehele studiegebied, ook in Assendelft en Krommeniel; Leefbaarheidsprobleem wordt niet van één woonkern verplaatst naar drie andere woonkernen in het plan/studiegebied; Kostentechnisch lijkt mij dit een zeer interessante oplossing, ik begrijp ook niet dat men niet terug kan komen op eerdere besluiten. De 3 varianten die er nu zijn worden alsmaar duurder en dus zal ik het heel normaal vinden als burger dat er ook wordt terug gekeken naar afgevallen alternatieven. Dit omdat uiteindelijk de burger voor deze hoge kosten gaan opdraaien en dat vind ik een kwalijke zaak. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Alternatief 7 is in de vorige fase van de planMER beschouwd. Deze is niet verder uitgewerkt omdat dit alternatief nagenoeg geen oplossing biedt voor de problematiek die er speelt. Nog steeds blijft veel verkeer gebruik maken van de route door Krommenie waardoor het verkeersknelpunt én het leefbaarheidsknelpunt in Krommenie niet worden opgelost. In de huidige fase is de afweging uit de vorige fase nogmaals beschouwd. Opnieuw is geconcludeerd dat alternatief 7 geen oplossing is voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.
151	1605	Al 50 jaar woon ik in onze prachtig polder te Assendelft. Dagelijks loop ik een rondje en geniet van de ruimte en rust en het prachtige landschap. Vooral de laatste jaren na uitbreiding door woningbouw in de Broekpolder en Saendelft is het heel opvallend dat er heel veel meer mensen genieten van dit landschap.(wandelaars, fietsers etc). Onbegrijpelijk vind ik het dan ook dat er sprake is van een doortrekking A8/A9 waardoor er nog meer asfalt komt terwijl er volgens mij bestaande wegen zijn die met de nodige aanpassingen het probleem in Krommenie en Assendelft kunnen oplossen. Ik hoop dat er heel goed nagedacht wordt voordat er een beslissing wordt genomen en dat jullie heel goed beseffen dat het landschap waar wij nu allemaal van genieten nooit meer terugkomt als deze plannen doorgezet worden. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 103.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 103.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
152	1636	Ik ben van mening dat voor de realisatie van de verbindingsweg tussen de Rijksweg A8 en de Rijksweg A9 Alternatief 7 (om Kreekwijk heen) als voorkeursalternatief moet worden gekozen. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Geringe aantasting groene gebied tussen Assendelft en Heemskerk; Géén aantasting van de Stelling van Amsterdam; Geen extra filevorming bij Coenbrug; afname van het aantal DALY's in het gehele studiegebied, ook in Assendelft en Krommeniel; Leefbaarheidsprobleem wordt niet van één woonkern verplaatst naar drie andere woonkernen in het plan/studiegebied; Kostentechnisch lijkt mij dit een zeer interessante oplossing, ik begrijp ook niet dat men niet terug kan komen op eerdere besluiten. De 3 varianten die er nu zijn worden alsmaar duurder en dus zal ik het heel normaal vinden als burger dat er ook wordt terug gekeken naar afgevallen alternatieven. Dit omdat uiteindelijk de burger voor deze hoge kosten gaan opdraaien en dat vind ik een kwalijke zaak. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Alternatief 7 is in de vorige fase van de planMER beschouwd. Deze is niet verder uitgewerkt omdat dit alternatief nagenoeg geen oplossing biedt voor de problematiek die er speelt. Nog steeds blijft veel verkeer gebruik maken van de route door Krommenie waardoor het verkeersknelpunt én het leefbaarheidsknelpunt in Krommenie niet worden opgelost. In de huidige fase is de afweging uit de vorige fase nogmaals beschouwd. Opnieuw is geconcludeerd dat alternatief 7 geen oplossing is voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.
153	1661	Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat voor de realisatie van de verbindingsweg tussen de Rijksweg A8 en de Rijksweg A9 het Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief moet worden gekozen. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Beste verkeerstechnische oplossing van alle alternatieven. - In zijn totaliteit levert dit de grootste vermindering in DALY's op voor de bewoners in het gehele plan/studiegebied, ook in Assendelft en Krommeniei. - Stelling van Amsterdam wordt wel aangetast, echter in iets mindere mate dan bij het Golfbaanalternatief.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
153	1662	Stellingname Daarbij ben ik tegen de keuze van het Golfbaanalternatief omdat in de uitgevoerde onderzoeken voor dit alternatief belangrijke en relevante factoren niet zijn meegewogen. Bovendien zijn belangrijke maatschappelijke kosten niet meegewogen in de MKBA voor dit alternatief. Dit heeft in een te positief beeld en in een te positieve MKBA van het Golfbaanalternatief geresulteerd. *Zoals u wellicht ziet volg ik in mijn argumentatie (grotendeels) de zienswijze zoals die ook door het actiecomité Houd Broekpolder Leefbaar is/zal worden ingediend. Op een aantal punten voeg ik hier persoonlijk een zorg of boodschap aan toe. Om te voorkomen dat u deze persoonlijke noot in deze brief over het hoofd ziet: u treft deze aan in zwart cursieve tekst op de pagina's 6, 7, 13 en 14 van deze brief. Ik verzoek de provincie Noord Holland in de beantwoording van de zienswijzen dat u ook op deze punten ingaat.* *De rest van de zienswijze is grotendeels gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor verdere beantwoording zie ook de zienswijze van id nr. 119.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
153	1686	Conclusie en persoonlijke noot Bij de keuze van het Golfbaanalternatief wordt het merendeel van de doelstellingen niet of nauwelijks gerealiseerd. *Veel (kwalitatieve) scores zijn neutraal of zelfs negatief.* *Het lijkt erop dat de afweging sterk financieel of vanuit een enkel belang (de landbouwlobby) gestuurd is. Dat doet geen recht aan ons als bewoners in het gebied. Belangrijke aspecten als geluid en fijnstof zijn, zoals meermalen in deze brief aangeven, onvoldoende onderzocht. De overheid heeft zorgplicht richting haar bewoners. Wetgeving is niet slechts een zaak van normering, het gaat om de strekking van de wet. Normeringen dienen bij de ondersteuning en toetsing van een goed en reëel voorstel, en niet om dat wat zich op het randje van het mogelijke begeeft, recht te breien. Er zijn in de huidige situatie vanuit de rijksinstanties al voldoende zorgen over de geluidkwaliteit in de deze wijk en de luchtkwaliteit in deze regio. Ik heb vertrouwen in een overheid en provincie die kwaliteit voor bewoners, werkenden en recreanten in haar areaal nastreeft. Dan wil je er zijn en blijven. Dan heeft een gebied toekomstwaarde.* *Hoe kan het dat er nu een voorstel ligt met een fly-over auto(snel)weg aansluiting op 7m hoogte boven het maaiveld pal tegen een woonwijk aan met 9.000 inwoners? Ik zou u graag de vraag willen stellen of de Golfbaanvariant wel serieuze variant kán zijn? In dit kader wil ik graag uw uitspraak in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (november 2014, pag 19) in herinnering brengen:* *" Luchtkwaliteit Omdat fijn stof en stikstofdioxide zelfs onder de wettelijke grenswaarde tot gezondheidsklachten kunnen leiden, hebben de provincie Noord-Holland en de betrokken gemeenten allen het streven de concentraties van deze stoffen te reduceren, zeker in (dicht)bevolkt gebied. Gesteld wordt dat 'het halen van de grenswaarden voor bijvoorbeeld fijn stof vanuit gezondheidsoogpunt niet het einddoel is; elke microgram fijn stof minder kent hetzelfde gezondheidseffect, dus ook als de grenswaarden al ruimschoots zijn gehaald. Het blijvend verbeteren van de luchtkwaliteit is dus de uitdaging'. De doelstelling is dan ook het verder verbeteren van de luchtkwaliteit in Noord-Holland, gericht op het creëren van een gezonde(re) leefomgeving voor haar inwoners."* Tevens constateer ik dat er op veel punten onvolledige, onjuiste en innerlijk tegenstrijdige informatie bestaat. Ik acht het, uit het oogpunt van betrouwbaarheid en zorgvuldigheid, van cruciaal belang dat nieuwe informatie beschikbaar wordt gesteld aan alle betrokkenen, zodat allen deze informatie kunnen beoordelen, alvorens uw College een keuze maakt voor een voorkeursalternatief. Ik ga er vanuit dat u mij op de hoogte blijft houden van het vervolgtraject en dat alle informatie tijdig aan mij beschikbaar wordt gesteld.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. In de besluitvorming rondom het voorkeursalternatief zijn de verschillende belangen zorgvuldig afgewogen.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
154	1687	Bouwend Nederland wil graag van de gelegenheid gebruik maken om een reactie te geven op het Eindrapport van de MER-studie Verbinding A8-A9. Bouwend Nederland is de Brancheorganisatie van Bouw- en Infrabedrijven. Voor Nederland is een goede infrastructuur cruciaal voor de kwaliteit van de samenleving en de kracht van de economische ontwikkeling. Onvoldoende of slecht onderhouden infrastructuur maakt de samenleving kwetsbaar en kan leiden tot maatschappelijke problemen en vaak tot directe financiële schade. Investeren heeft een positief effect op de kwaliteit en duurzaamheid van de noodzakelijk infrastructuur. Burgers, bedrijven en de economische ontwikkeling profiteren daarvan. Wij zijn van mening dat de Verbinding A8-A9, waarover al meer dan 30 jaar wordt gediscussieerd, een bijdrage zal leveren aan het verminderen van de files, het terugdringen van geluidshinder, het verbeteren van de luchtkwaliteit en het tegengaan van sluipverkeer. Het regionale bedrijfsleven en de bewoners zijn gebaat bij een wegennet dat de huidige verkeersdruk aan kan en ruimte biedt voor een gezonde ontwikkeling van de regionale economie. De verkeerspendel in Noord-Holland in combinatie met het goederenvervoer vraagt om een betere infrastructuur. In Noord-Holland ontbreekt een goede Oost-West wegverbinding, wat leidt tot overmatig veel verkeer op wegen die er niet op zijn berekend. Een goede A8-A9 Verbindingsweg is van essentieel belang om deze problemen op te lossen. Wij hebben de afgelopen jaren de discussies over de A8-A9 Verbinding gevolgd. De Provincie Noord-Holland heeft de procedures nauwgezet nageleefd en belanghebbende partijen ruim de gelegenheid geboden inspraak te geven. Verschillende rapporten zijn uitgebracht en diverse varianten zijn doorgerekend. Er is veel aandacht geweest voor natuur, bodem en water en het historisch karakter van de omgeving. Het is spijtig dat de Stuurgroep geen unaniem advies heeft uitgebracht. Voor Bouwend Nederland is het Nul-plusalternatief niet een haalbaar alternatief. Het biedt te weinig voordelen om te worden gekozen. Het Heemskerk- het Golfbaanalternatief zijn beiden goede alternatieven. Gezien de lagere kosten heeft het Golfbaanalternatief onze voorkeur. Bouwend Nederland pleit voor een adequate besluitvorming. Na jaren van discussie, onderzoek en doorberekeningen zijn wij groot voorstander van besluitvorming op korte termijn. Wij pleiten voor besluitvorming in het komende half jaar. Na een meer dan 30 jaar durende discussie hopen wij dat de daadwerkelijke realisatie van de Verbinding A8-A9 binnenkort een aanvang zal nemen. De burger, het bedrijfsleven en de regionale economie hebben er baat bij.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. In de besluitvorming rondom het voorkeursalternatief zijn de verschillende belangen zorgvuldig afgewogen.
155	1688	Deze zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 103.	Voor de beantwoording zie de zienswijze van id nr. 103.
156	1703	Ik zou graag zien dat de snelweg niet door het weiland komt. Laat het ondertunnelen. We hebben al zoveel last van het vliegtuigverkeer.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Een tunnel over deze lengte is zeer kostbaar. Het voordeel voor de bereikbaarheid en leefbaarheid weegt niet op tegen de kosten.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
157	1704	Bij deze stuur ik mijn zienswijze toe op het plan om A8/A9 te verbinden. Als bewoner van Broekpolder in de centrumwijk Citadel, ligt mijn woning die ik met mijn vrouw en 3 kinderen bewoon op ca. 400mtr hemelsbreed waar de verbinding komt bij het Golfbaanvariant. Dit is praktisch in mijn achtertuin, waar de A9 al pal langs loopt. Uit ervaring weet ik dus wat het betekent om naast een snelweg te wonen en zoals de situatie nu is, gaat het net qua geluidsoverlast en luchtkwaliteit, ook omdat het nu een 'doorgaande' weg is waar op een gelijkmatige snelheid rijdt.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
157	1705	Ik moet er niet aan denken wat een verbinding met fly-over (op 7/8 meter hoogte) voor overlast qua geluid en luchtkwaliteit gaat geven. Het betreft verbindingslussen, waarbij je snelheid mindert in de bochten, maar zodra je de snelweg weer op gaat, gaat het gas er op om snelheid te maken. Dit zal voor veel meer motorgeluid en uitstoot van gassen geven, dan nu het geval is. Denk hierbij niet alleen aan auto's maar ook aan grote vrachtwagens die een hele vracht weer op snelheid moet krijgen.	De effecten van de fly-over op de geluidbelasting en de luchtkwaliteit zijn opgenomen in de notitie aansluitingen A9. Motorgeluid en uitstoot van gassen zijn in de berekening meegenomen. Uit de berekening blijkt dat de effecten van de fly-over op de geluidbelasting en luchtkwaliteit nauwelijks veranderen.
157	1706	Ik begrijp dat er allemaal rapporten zijn opgesteld, met allemaal veronderstellingen en extrapolaties e.d. Deze rapporten zullen nooit de werkelijkheid weergeven. Daarom vraag ik u en degenen die de beslissingen gaan nemen het volgende: Gebruik jullie gezond verstand en zie in dat de Golfbaanvariant voor de hele Broekpolder (inclusief de Bareel met 600 kinderen, waarvan er 3 van mij) heel slecht gaat uitpakken qua leefgenot, gezondheid en overlast. Ik ben dan ook faliekant tegen de Golfbaanvariant en onderbouwd met bovenstaande en onderstaande argumenten.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
157	1707	Een ander punt wat ik aan wil dragen is dat wanneer een besluit genomen moet worden, moet dat wel gebeuren op vergelijkbare en juiste feiten. Het steekt mij dat voor andere alternatieven die de bewoners van Krommenie/Assendelft raakt, hier veel meer onderzoek is gedaan naar leefbaarheid. Waarom hier wel en niet in de Broekpolder? Zouden de uitkomst van de onderzoeken zo zijn dat de effecten van de verbinding voor Broekpolder veel slechter zouden uitpakken, en daarom achterwege gelaten? Ik stel daarom voor om ook in de wijk Broekpolder zoals Stroomwal en Citadel uitvoerige metingen te laten verrichten, voordat een keuze wordt gemaakt.	Gezondheidseffecten zijn beschreven in het rapport gezondheid. Hierin worden de effecten op geluid en de luchtkwaliteit betrokken. Er zijn in het studiegebied zowel positieve als negatieve veranderingen van de gezondheidssituatie. Over het hele plangebied gezien is er sprake van een verbetering van de gezondheidssituatie. Naar aanleiding van de resultaten van de planMER hebben Gedeputeerde Staten besloten een nader onderzoek te doen naar mogelijke geluidsmaatregelen bij Broekpolder. De uitkomsten van het aanvullend geluidonderzoek zijn meegenomen in de besluitvorming over het definitief voorkeursalternatief. De uitkomsten zijn niet verwerkt in de planMER, maar maken onderdeel uit van de overwegingen.
157	1708	Wat ik me verder afvraag is het feit of deze verbinding wel echt noodzakelijk is sinds de verbreding en omleggen van de A9 bij Badhoevedorp ook in combinatie met de A5 en de nieuwe Coentunnel. De doorstroming op de A9 is verbeterd, waardoor de tijdwinst dat een verbinding A8/A9 zeer beperkt zal zijn. Ik zie deze verbinding meer als een alternatief op het moment dat de A9 vaststaat. Aangezien dit veel minder het geval is, zie ik de A8/A9 meer als "nice-to-have" dan echt noodzakelijk. Moet hiervoor dan zoveel mensen de dupe worden? Als de verbinding er toch moet komen, waarom niet via het Heemskerkalternatief, waar op dit punt het al zodanig is gebouwd om die verbinding mogelijk te maken?	In de verkeersberekening is rekening gehouden met de autonome ontwikkelingen, zoals de A9 bij Badhoevedorp. Uit het m.e.r. blijkt dat een grondige verbouwing van de aansluiting Heemskerk noodzakelijk om het verkeer af te kunnen wikkelen.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
157	1709	Ik mag dan hoop ten zeerste hopen dat er niet alleen naar het financiële plaatje gekeken wordt (en die vermoeden heb ik ook), om een beslissing te nemen. Want wat u gaat besparen door de keuze op een goedkoper alternatief (Golfbaanvarian) wordt helemaal teniet gedaan door de stijgende zorgkosten die een slechtere luchtkwaliteit en leefomgeving gaat geven. En dan heb ik het niet eens over waardedalingen van onze woningen door deze extra snelweg.	Bij het beoordelen van de varianten is niet alleen gekeken naar een verbetering van de reistijd, maar, onder andere, ook naar de effecten op gezondheid. Een verandering van de luchtkwaliteit en geluidbelasting kan leiden tot een verandering van de levensverwachting. Op basis van de onderzoeken naar de geluidbelasting en de luchtkwaliteit zijn Daly's berekend. Dit is de afkorting van de Engelse term Disability-adjusted life years, oftewel het aantal jaren verkorting van de gezonde levensduur. Daarmee is aangetoond dat er in het Heemskerk- en Golfbaanalternatief een vermindering van het aantal Daly's optreedt. Voor geluid betekent dit een afname van 9 à 10% voor het aantal Daly's in het studiegebied. Voor lucht is er sprake van een lichte stijging. Lucht en geluid gecombineerd leidt tot een algehele daling van het aantal Daly's in het plangebied. Dit is voor toekomstige generaties positief. Indien u van mening bent dat u (plan)schade lijdt, dan kunt u een verzoek om planschade indienen op basis van artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening. Dit kan na vaststelling en onherroepelijk worden van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP). Onafhankelijk onderzoek zal uitwijzen of dit verzoek terecht is.
157	1710	Als bijlage stuur ik een Google maps printje mee met hierin de afstand gemeten waar de verbinding komt te liggen. Zoals u ziet, is dat heel dichtbij. Ik hoop u hiermee voldoende argumenten te hebben gegeven om niet voor de Golfbaanvariant te kiezen. Met vriendelijke groet, (...) PS: Ik heb bewust gekozen om eigen standpunten en argumentatie aan uw te melden, i.p.v. een kant en klare copypaste verhaal. Ik denk dat een persoonlijk en oprechte argumentatie beter tot u door zal dringen.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. In de besluitvorming rondom het voorkeursalternatief zijn de verschillende belangen zorgvuldig afgewogen. .
158	1711	Voor- en nadelen van de drie alternatieven, zoals deze in de 'Admiraal' te Assendelft getoond werden: Aandachtspunten □ Nederland groeit door van 17 miljoen nu, naar +/- 18+ miljoen bewoners in 2050. 1. De snelweg dient toekomstbestendig tot diep in de 21e en 22e eeuw, ook de verkeersstromen van de nieuwe uitleglocaties in N.H. aankunnen. 2. De realisatie eisen voor een provinciale snelweg liggen minder hoog, dan die voor een Rijkssnelweg, de keuze voor een provinciale weg zal meer overlast meebrengen door de toekomstige toename aan verkeersstromen en het 'eens' weer veranderen in een Rijksweg, welhaast onmogelijk maken.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
158	1712	'Nul-plus' □ De Nul-plus variant kan bij het toenemen van toekomstige verkeerstromen (zie punten 1 en 2) geen serieuze optie zijn. De buitenrand van Metropool Amsterdam zal er definitief door verstikken.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Bij besluitvorming over het definitieve voorkeursalternatief spelen, naast de kosten, ook de effecten op de omgeving en draagvlak een belangrijke rol.
158	1713	□ Op de Mer kaart zag ik qua gezondheid / verkeerstof / lawaai dat er weinig rekening gehouden wordt met de meest voorkomende zuidwester windrichting.	De overheersende windrichting is onderdeel van de milieumodellen waarmee gerekend wordt. Daarmee is dus wel rekening gehouden.
158	1714	□ Realisatie i.v.m. jarenlange bouwtijd, zal Krommenie en omgeving onaanvaardbare overlast geven, de dorpen uit het lood slaan. Veel lost het niet op als Saendelft en Assendelft ergens sluipenderwijs weer moeten aansluiten op de verbinding richting A8-A9.	Eventuele verkeersmaatregelen om een goede doorstroming te garanderen tijdens de uitvoering, worden in de uitvoeringsfase meegenomen.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
158	1715	De 2 polderalternatieven: Voor een goed beeld ook de toekomstige rangeerterrein van Uitgeest meenemen in de planvorming.	Het beoogde opstelterrein van ProRail is een ander project. Het koppelen van deze projecten heeft geen meerwaarde. Daar waar relevant wordt rekening gehouden met elkaars project, bijvoorbeeld bij de HIA (impactstudie op de Stelling van Amsterdam) in 2015.
158	1716	Zijn alle fietspaden, klompen cq wandelpaden in de gehele Assendelver-Heemskerker- en Uitgeesterpolders goed in kaart gebracht ?	De planMER fase in een project is bedoeld om een goede afweging te kunnen maken tussen de verschillende alternatieven. De effecten worden daarom op het schaalniveau van de alternatieven in beeld gebracht. In de m.e.r. voor de vervolgfase (Provinciaal Inpassingsplan) worden de effecten van het voorkeursalternatief in detail onderzocht. Daarbij wordt ook gekeken naar maatregelen om eventuele negatieve effecten te beperken.
158	1717	'Heemskerkalternatief' Snelweg ligt binnen de 400 m1 bewoningslijn, snelheid max. 80 km/u i.p.v. 100 km/u	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Er zijn geen wettelijke bepalingen die maken dat in de aangegeven situatie de snelheid aangepast moet worden.
158	1718	Er staan (stiekem? / compensatie voor Saendelft fouten tijdens de ontwikkelingsfase?) nieuwe woningen getekend binnen de 400 m1 in de Overlandse hoeken voor Saendelft Oost ? Geluidschermen ? Of 'humaner' de tunnel verlengen ! Of niet proppen en een andere locatie zoeken!	De gemeente Zaanstad ontwikkeld het plan. Voor dit project is een indicatieve projectie gemaakt.
158	1719	Snelwegtunnel onder de Dorpsstraat als getekend is een prachtoplossing, echter qua geluid en het ongestoord beleven van de langste Dorpsstraat van Nederland, de tunnel zowel links, als wel rechts langer uitwerken, 2 x 300 m1, om de historische dorpslint te beschermen en ook als tegemoetkoming dat de wettelijke geëiste 400 m1 lijn (Rijkssnelweg) t.o.v. de bebouwing niet gehaald wordt.	Bij het uitwerken van het voorkeursalternatief wordt gekeken naar verdere inpassing en mogelijkheden om eventueel andere voorzieningen mee te nemen.
158	1720	Het 'slagen' landschap wordt hier beter gerespecteerd dan in de Golfbaanvariant, doch de boerderijen en huizen in deze variant biedt weer geheel andere zorg. Ruimhartige financiële compensaties / of verhuizing, ' naar volle tevredenheid van gedupeerden, is meer op zijn plaats.	Indien u van mening bent dat u (plan)schade lijdt, dan kunt u een verzoek om planschade indienen op basis van artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening. Dit kan na vaststelling en onherroepelijk worden van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP). Onafhankelijk onderzoek zal uitwijzen of dit verzoek terecht is.
158	1721	De Stelling van Amsterdam, met haar schotslijnen vanuit de bunkers, als 'Unesco' wereld erfgoed ongemoeid laten, betekent ondertunneling. De 'hoogste' punten in het polder landschap dienen de 2 forten uit de stelling te blijven, als belangrijkste zichtlijnen in de polder. De tunnel hier iets langer maken dan in de getoonde tekening, dit geeft de fiets- en wandelweg langs 'de dijk' meer cachet en ook automobilisten/chauffeurs ervaren nog een stukje te respecteren werelderfgoed.	Bij de inpassing van het ontwerp van het definitieve voorkeursalternatief wordt gekeken hoe de universele waarde van de Stelling van Amsterdam behouden en, waar mogelijk, versterkt kan worden. Uitgangspunt daarbij is dat de provincie zowel een verbeterde verbinding wil hebben alsook behoud van het werelderfgoed. Het Heemskerkalternatief kruist de Kilzone met een onderdoorgang. De zuidelijke begrenzing van de Kilzone wordt hiervoor verplaatst. Het realiseren van een langere onderdoorgang betekent dat deze moet gaan voldoen aan de wetgeving rond tunnelveiligheid. Dit heeft een sterk kostenverhogend effect.
158	1722	Binnen de snelweg plannen mis ik de mogelijkheid om gelijk het toenemende waterprobleem in de regio op te lossen d.m.v. waterbergingen / brede sloten binnen het slagenlandschap zijn binnen de slootlijnen prima op te lossen.	Bij het uitwerken van het voorkeursalternatief wordt gekeken naar verdere inpassing en mogelijkheden om eventueel andere voorzieningen mee te nemen.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
158	1723	Waarom wordt de huidige ontsluiting voor Saendelft Oost van de kaart gehaald ? De Dorpsstraat niet meer belasten als Saendelft Oost anders richting Saendelft West en Kreekrijk rijd om aan te sluiten op de A8-A9 verbinding.	De nu voorziene maatregelen zijn opgenomen in de ontwerpboeken. Na een keuze voor één van de alternatieven wordt dit verder uitgewerkt. De huidige verbinding A8 - Noorderveenweg wordt in het Heemskerk- en het Golfbaanalternatief vervangen door de nieuwe aansluiting Saendelft.
158	1724	'Golfbaanalternatief' Het 'slagen' landschap in deze golfbaanvariant verdwijnt, wordt doorsneden.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
158	1725	Gezien de Stelling van Amsterdam in de Golfbaanvariant zeer dicht nabij de A9 ligt, lijkt ondertunneling op deze plaats niet mogelijk gezien de hoog liggende A9, tenzij de aan- en afvoerlijnen A8-A9 na de ondertunneling meer voor de snelweg ombuigen en de max. snelheid van 50 á 70 k.m/u hier de oplossing biedt. Ook hier geld, als bij de Heemskerkvariant, dat de Stelling lijn niet door een viaduct, een verkeerde hoogtelijn, verminkt wordt. De golfbaanvariant komt door het niet ondertunnelen budgettair beter uit, dan de Heemskerkvariant met haar Stelling-tunnel	Bij het Golfbaanalternatief is gekozen voor een aansluiting over de A9 heen. Bij het ontwerpen van de aansluiting zijn negen varianten uitgwerkt. Uiteindelijk bleek de nu geschetste aansluiting de meest haalbare, qua inpassing en kosten-baten verhouding. De helling van de aansluiting komt uit ter hoogte van de Kilzone. Dat betekent dat bij het Golfbaanalternatief in het huidige ontwerp niet onder de Kilzone doorgegaan kan worden.
158	1726	Onaanvaardbaar voor de Broekpolder bewoners.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Bij besluitvorming over het definitieve voorkeursalternatief spelen, naast de kosten, ook de effecten op de omgeving en draagvlak een belangrijke rol.
158	1727	Punt 5 > Sloten en waterlijnen ? De golfbaan veranderen in een waterberging, om weerstand te bieden aan de toename van wateroverlast ? In deze algeheel toekomstgericht goed bezig zijn ?	Bij het uitwerken van het voorkeursalternatief wordt gekeken naar verdere inpassing en mogelijkheden om eventueel andere voorzieningen mee te nemen.
158	1728	Golfbaanvariant is landschappelijk veel minder dan de Heemskerkvariant (houdt rekening met het slagenlandschap / tunnel onder de Stelling), bovendien is de aan- en opritten bij de bestaande Heemskerk snelweg, aanpasbaar voor de toekomstige A8-A9 verbinding, wordt	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
158	1729	Geen reden om de budgetknop te gebruiken, wanneer noodzakelijke duurzaamheid, beleving en werelderfgoed nog een aantal eeuwen mee moeten, dan wordt het op detailniveau toch anders rekenen. In de Zaanstreek is Zaandijk en het guisveld door de hoge A8 viaduct en snelweg onherstelbaar in tweeën geknipt, verminkte historie, ruimtebeleving en leefbaarheid, dit niet nog eens, koste wat kost, in de Assendelver-, Heemskerker-, en Uitgeesterpolder(s). Holland is een klein landje, we proppen al genoeg. Er is maar één kans om het goed te doen.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
159	1730	De Stichting Exploitatie Golfbaan IJmond Noord wil gezamenlijk met de vereniging Heemskerkse Golfclub hun zienswijze aan u kenbaar maken inzake de verbindingsweg A8-A9. In onze zienswijze komen de volgende punten aan de orde: 1. De ontstaansgeschiedenis van de golfbaan en de daaraan verbonden rechten, 2. Het omgaan met en het negeren van de belangen van de golfbaan, 3. Diverse onderdelen uit de planMER zoals • De MKBA • Natuur 4. De gevolgen van het gekozen plangebied 5. Het proces om tot een goede planMER te komen 6. Conclusies	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
159	1731	1. De ontstaansgeschiedenis van de goifbaan en de daaraan verbonden rechten. Vanaf 1991 is er door onze golfclub en de stichting uitvoerig overlegd met de Gemeente Heemskerk en de Provincie Noord Holland over een nieuiwe locatie voor de Heemskerkse Golfclub. Dit omdat duidelijk werd dat een 18 holes golfbaan rond Assumburg niet mogelijk was. Ook in 1991 publiceerde de Provincie de Beleidsnota Golfterreinen in Noord-Holland (Bijlage 1). Op advies van de Provincie werd de polder de Noorderbuitendijken de nieuwe locatie van onze golfbaan. Dit omdat de polder, in het kader van het Ontwikkelingsplan Noord-Kennemerland "De Groene IJmond", de bestemming half-open-landschap met dagrecreatievoorzieningen krijgt. Eén en ander wordt in 1994 vastgelegd in het Bestemmingsplan Noorderbuitendijken Heemskerk. In dit bestemmingsplan wordt de functie van het openbare-recreatieve-gebied bekrachtigd en wordt de aanleg van de golfbaan mogelijk gemaakt. De Gemeente Heemskerk stelt: "wij constateren dat de aanleg van een golfbaan, die landschappelijk wordt ingepast in de inrichtingsplannen voor de Groene IJmond, niet in strijd is met dit beleid. Integendeel, de aanleg van de golfbaan kan een belangrijke voortrekkersrol vervullen in de verdere inrichting van het gebied." De Provincie Noord Holland ziet de aanleg van de Heemskerkse golfbaan als een "speerpunt project" in het kader van haar beleidsnota Golfterreinen in Noord Holland. Dit omdat het past in de groene bestemming van de Noorderbuitendijken en volledig met private middelen gerealiseerd gaat worden. Bij de behandeling van het ontwerp Bestemmingsplan "De Noorderbuitendijken" (december 1994) vraagt de Raadscommissie Heemskerk op 7 juli 1994: "Hoe zit het met de A8 wat betreft de mogelijke afslag Heemskerk?" Antwoord Provincie Noord Holland: "De aftakking van de A8 wordt door de Provincie niet meer nagestreefd. Dit i.v.m. het beleid van landschapsontwikkeling, waarin die weg niet past." (zie bijlage 2).	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
159	1732	In de voorliggende plannen wordt nauwelijks aandacht aan de openbare, sportieve en recreatieve functie van de Noorderbuitendijken besteed. De bestemming volgens het bestemmingsplan Noorderbuitendijken Heemskerk (1994) wordt nergens genoemd. Genoemd worden nu vijf landschapstypen: veenpolder met natuur (dit is Natura 2000 gebied), veenpolder met daarin een verstedelijkte zone (Assendelft-Krommenie en het dorpslint van Assendelft), de Kilzone, het krekenlandschap/schootsveld van de Stelling van Amsterdam en het verstedelijkt landschep westelijk van de A9. Door het Bestemmingsplan Noorderbuitendijken en de daarop volgende bestemmingsplannen Heemskerk Oost (2006) en Heemskerk Oost 2012 -onderdeel van het bestemmingsplan Heemskerk Buitengebied - is het landschep en de functie van het landschep gewijzigd. Het is nu: half-open- landschep en openbaar recreatief uitloopgebied van Beverwijk en Heemskerk. Later gespecificeerd in o.a.: bestemming Natuur, bestemming Sport bestemming Waarde-Archeologie. Aan deze vastgestelde bestemmingen wordt volstrekt en onterecht aan voorbij gegaan. De Provincie geeft in het kader van het bestemmingsplan De Noorderbuitendijken (1994) zelf aan dat: "de aanleg van de weg niet past in het beleid van landschapsontwikkeling in de Noorderbuitendijken." (zie hierboven). Wij vinden het vreemd dat daarover in alle stukken niets meer terug te vinden is. Al deze vastgestelde bestemmingen worden door de aanleg van de Golfbaanvariant immers ernstig aangetast. Dit terwijl het laatste bestemmingsplan aangeeft: "Conform het beleid van de Provincie, worden in dit bestemmingsplan géén nieuwe functies toegestaan. Behalve de aanleg van de fietsbrug." "De beleidsmatige inzet voor het gebied is gericht op behoud van cuituurhistorische, landschappeiijke waarden en recreatief medegebruik."[z\e bijlage 3 biz 20 en 23). Voor het overige van de ontstaansgeschiedenis van de golfbaan verwijzen wij graag naar de reeds aan GS en PS verstrekte en verzonden brief van 30 mei 2017 ten tijde van de première van onze film "Weg met de Golfbaanvariant" (Bijlage 4). De aanleg van de Golfbaanvariant tast de bestemmingen van de Noorderbuitendijken op een onverantwoorde manier aan. Daarom mag deze variant niet de voorkeursvariant worden!	De vergelijking van de effecten in het plan-MER is gebaseerd op de referentiesituatie. De referentiesituatie bestaat uit de huidige situatie inclusief de wijzigingen daarvan op basis van vastgestelde besluiten. Een vergelijking waarin wordt gekeken naar de overeenkomst met de bestemmingen is daarom niet expliciet gemaakt. De kenmerken van de referentiesituatie zijn gebaseerd op het bestemmingsplan.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
159	1733	2. Het omgaan met en het negeren van de belangen van de golfbaan. Het woord "golfbaan" komt heel vaak voor in alle documenten over de A8-A9, maar dan vooral als naam voor de Golfbaanvariant. Aan de gevolgen van de aanleg van de verbindingsweg over onze golfbaan wordt nauwelijks aandacht besteed. Dit vinden wij volstrekt onjuist. In de Maatschappelijke Kosten-Baten-Analyse A8-A9 staat: "In het Golfbaan alternatief wordt de golfbaan van de Heemskerkse Golfclub doorkruist. Op het moment van schrijven is nog geen definitieve beslissing genomen over de vervolgstap." In het eindrapport planMER staat: "Er moet nader onderzoek naar de mogelijkheden van het verplaatsen van de golfbaan worden gedaan." Waarom worden de gevolgen van het "vernielen" van de 18 holesbaan en de alternatieve oplossingen niet in de huidige procedure meegenomen? Dit wordt wel gedaan met de twee verzorgingsplaatsen en tankstations (de Akermaat en de Twaalfmaat), die verplaatst moeten worden. Daarvoor zijn alternatieve plaatsen aangewezen en kostenramingen gemaakt. De situatie van onze golfbaan is volstrekt vergelijkbaar met die van de verzorgingsplaatsen. Immers, een bestaande voorziening zal moeten wijken voor de weg. Daarom zal er op een zelfde manier naar de gevolgen voor de golfbaan gekeken moeten worden. De consequenties, de alternatieve oplossingen en de kostenramingen - van herstructurering op de huidige plaats, dan wel verplaatsing van de accommodatie naar een andere locatie - zullen in de plannen een plek dienen te krijgen. Dit omdat zij gevolgen hebben voor de kostenraming van de Golfbaanvariant. Door het niet meenemen van de kosten, zijn de drie varianten onderling niet vergelijkbaar. Afhankelijk van de wijze van compenseren - herstructurering op de huidige locatie of uitplaatsen naar een andere locatie - is de Golfbaanvariant tussen de 10 en 25 miljoen euro duurder'.	De kosten voor het eventueel verplaatsen of herinrichten van de golfbaan zijn niet meegenomen. De grond waar het tracé van het Golfbaanalternatief is geprojecteerd is in eigendom van het Rijk. Strikt genomen betekent dit dat de kosten voor het verplaatsen of herinrichten van de golfbaan niet voor rekening zijn van dit project.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
159	1734	3. Diverse onderdelen uit de planMER. De MKBA in verschillende notities, waaronder de Maatschappelijke Kosten-Baten-Analyse, lezen wij; "dat de overheid niet verplicht is om de golfbaan te compenseren bij de aanleg van de weg." Deze opvatting willen wij ten stelligste bestrijden. Ja, wij hebben een huurcontract met Domeinen voor het gebruik van de gronden van het tracé, maar dat wil nog niet zeggen dat we na 25 jaar huren rechteioos zijn'. Toen wij met de Gemeente Heemskerk en de Provincie Noord Holland begin jaren '90 over de aanleg van de golfbaan in de Noorderbuitendijken spraken, is steeds weer aangegeven: "dat de weg er niet zou komen èn als die toch nog zou komen, hij ten noorden van de golfbaan zou worden aangelegd." (zie ook de Ontstaansgeschiedenis en de daaraan verbonden rechten). Dit mochten we ook verwachten op grond van ondermeer de uitgifte in erfpacht van de grond van een van de verzorgingsplaatsen voor 99 jaar en het feit dat een deel van het ooit voorgenomen trace inmiddels met woningen in bebouwd en dus is vervallen (Broekpolder). Op grond van deze, steeds weer terugkerende informatie hebben wij miljoenen geïnvesteerd in de aanleg van de 18 holes golfbaan, ons clubhuis, de driving range, de 9 holes Par 3 Baan en het padenplan. Overheden die steeds weer zeggen dat de weg niet over onze baan komt, zou je toch moeten kunnen vertrouwen. Vooral ook omdat allerlei ontwikkelingen en besluiten in de jaren daarna steeds weer onderbouwen dat: "als de weg er komt, deze ten noorden van de golfbaan aangelegd zou worden, volgens de Heemskerkvariant (bijlage: 4)". Wij hebben steeds in goed vertrouwen en in samenwerking met de betrokken overheden onze investeringen gedaan. Dit betekent dat als de verbindingsweg er toch komt, wij volledig gecompenseerd dienen te worden voor alle schade die er aan onze baan en club gaan ontstaan. Wij vinden dat de kosten hiervoor in de plannen zichtbaar zouden moeten zijn. Ook zou in de piannen richting moeten worden gegeven aan de wijze van compensatie van de golfbaan.	Zie het antwoord hierboven.
159	1735	In de MKBA wordt een summiere poging gedaan de effecten van het verdwijnen van de golfbaan te kwantificeren. Wij kunnen de schrijvers, in tegenstelling tot hetgeen in het rapport wordt aangenomen, verzekeren dat er door het verdwijnen van de golfbaan geen werkgelegenheid bij andere golfbanen zal ontstaan. Het management is daar ingevuld. Bij extra baanbezetting hoeft er niet extra gemaaid te worden en ook de horeca kan de mogelijke extra omzet gemakkelijk verwerken. Conclusie is dan ook dat vrijwel alle werknemers (w.o. onze WSW greenkeepers) werkloos zullen worden. Daarnaast verliest de regio één van zijn grootste sportvoorzieningen.	De systematiek van het opstellen van een MKBA is voorgeschreven door het Rijk (de OEI-systematiek). In die systematiek wordt aangegeven welke waarden en baten er gekoppeld zijn aan de diverse aspecten. Er is geen ruimte voor ons om naar eigen inzicht wijzigingen aan te brengen in deze systematiek. Daarnaast wordt, wanneer gekozen is voor het Golfbaanalternatief, nader bekeken hoe om te gaan met de golfbaan. Wij nemen in de overwegingen uw reactie mee.
159	1736	In de MKBA, Samenvatting biz 3, zijn zowel de grondwaarde als de landschapswaarde als PM gekwantificeerd. Er wordt tevens in het rapport aanbevolen een diepgaande studie te verrichten, om met name de waarde van de Stelling van Amsterdam nader en beter te beoordelen. Ook over natuur en landschap wordt in nogal vage termen over de waarde gesproken, terwijl reeds in 2004 door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat tezamen met het ministerie van Economische zaken een rapport is verschenen: "Waardering van Natuur, Water en Bodem in Maatschappelijke Kosten-Batenanalyses". Ook daarna zijn naar deze aspecten studies verricht. Waarom wordt er van deze kennis en ervaring geen gebruik gemaakt om een solide waardering van deze aspecten te doen en blijft het in de huidige MKBA bij een PM?	De systematiek van het opstellen van een MKBA is voorgeschreven door het Rijk (de OEI-systematiek). In die systematiek wordt aangegeven welke waarden en baten er gekoppeld zijn aan de diverse aspecten. Er is geen ruimte voor ons om naar eigen inzicht wijzigingen aan te brengen in deze systematiek.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
159	1737	In de MKBA worden in de tabellen 4-2 en 4-3 de kosten van de Heemskerkvariant en Golfbaanvariant met elkaar vergeleken. Waarom worden bij de Heemskerkvariant de levensduurkosten voor 100 jaar berekend en voor de Golfbaanvariant voor 30 jaar? Wordt over 30 jaar alsnog 'de knoop' aangelegd waardoor we vandaag op het verkeerde been worden gezet? De investeringskosten van de twee varianten zijn in "objecten" deels identiek. De daarmee gemoeide investeringsbedragen echter niet: • Object 4: HK 72 mln, GB 71 mln, • Object 5: HK 30 mln, GB 31 mln, • Object 6: HK 7 mln, GB 10 mln. Waarom zijn deze verschillen er? Ons inziens is hier geen sprake van een eerlijke vergelijking. Tenslotte merken wij op dat structureel de BTW buiten beeld blijft en voor zover wij weten zal die toch echt betaald moeten worden.	Per abuis is in 1 tabel de levensduur van 30 jaar bij het golfbaanalternatief weergegeven. Zoals gemeld in paragraaf 4.1 zijn voor alle alternatieven de levensduurkosten voor 100 jaar bepaald. De waarden in de tabel zijn gegeven voor 100 jaar. De provincie kan de BTW verrekenen.
159	1738	Natuur In de oplegnotitie Natuur, punt 3.3, biz 19, worden de effecten beschreven en vergeleken van de beide gestrekte alternatieven. Beide alternatieven kruisen de ecologische verbindingszone 'De Kil-Zeediik'. bij het Heemskerk alternatief wordt er vele miljoenen geïnvesteerd om de gevolgen van deze doorsnijding middels een tunnel te verzachten. In de planMER bIz 71 staat:' Door de aanleg van een gedeeltelijke tunnel tast alternatief Heemkerk de landschappelijk waardevolle Kilzone nauwelijks aan. Dit blijft bij de Golfbaanvariant achterwege. Er wordt geen gewag gemaakt van enige compenserende maatregel voor deze doorsnijding bij realisatie van de Golfbaanvariant en het levert ook geen extra negatieve waardering op voor de Golfbaanvariant!?. Hoe zit dat?	Bij het Golfbaanalternatief is gekozen voor een aansluiting over de A9 heen. Bij het ontwerpen van de aansluiting zijn negen varianten uitgwerkt. Uiteindelijk bleek de nu geschetste aansluiting de meest haalbare, qua inpassing en kosten-baten verhouding. De helling van de aansluiting komt uit ter hoogte van de Kilzone. Dat betekent dat bij het Golfbaanalternatief in het huidige ontwerp niet onder de Kilzone doorgegaan kan worden.
159	1739	In de planMER biz 71, blijven de onderzoekers van mening dat het landschep van de golfbaan is aangetast. "Het is niet meer het oorspronkelijk landschep." De onderzoekers zouden bij de Stichting Oerij te rade moeten gaan om te weten te komen wat het oorspronkelijke landschep was. Alles wat we nu zien is dan aangetast en niet meer oorspronkelijk. Zo'n kleine 25 jaar geleden {gestart in 1991) is besloten het huidige golfbaan terrein tot recreatiegebied voor onder meer de Broekpolder te transformeren, nu er een nieuwe aantasting dreigt, kan het niet zo zijn dat de huidige situatie als 'aangetast' wordt betiteld. Het terrein is zoals het is en bevat inmiddels grote natuurwaarden met een hoge biodiversiteit. Een waardering met een (--) bij een mogelijke doorsnijding is dus zeer op zijn plaats.	Bij de beoordeling van het landschap wordt uitgegaan van de historische kenmerken van het landschap. Daarbij wordt geredeneerd vanuit de ontstaansgeschiedenis van het landschap, waarbij het slagenlandschap en de kenmerkende kreken van het Oer-IJ als kenmerkende landschappen zijn aangeduid. Dit sluit tevens aan bij het provinciale beleid op dit gebied. De Golfbaan vertoont geen kenmerken die aansluiten bij de ontstaansgeschiedenis van het gebied. De gewaardeerde kenmerken zijn specifiek kenmerken voor ontginningen in een gebied waar een zeearm (Oer-IJ) gelopen heeft en veenontginning plaatsvond. De golfbaan is hierin een element dat los van de ontstaansgeschiedenis over het gebied geprojecteerd is.
159	1740	Bij de Golfbaanvariant wordt ten westen van de golfbaan en ten oosten van de A9 de ecologische hoofdstructuur grof doorsneden (zie figuur 3.3 in de oplegnotitie Natuur). De 400 meter die verloren gaan verstoren de ecologische hoofdstructuur in hoge mate. Daarvoor wordt geen enkele vorm van compensatie geboden. Dit ernstige verlies is ook niet terug te vinden in de weging en waardering van het aspect Natuur. Een waardering van (---) voor NNN in de planMER (punt 7.3 , biz 71, tabel 7.10) is hier zeker op z'n plaats.	De doorsnijding van de ecologische hoofdstructuur is meegewogen in de beoordeling van de effecten van de alternatieven. De onderbouwing hiervoor is opgenomen in de achtergrondrapportage over natuur. In deze fase wordt nog niet gekeken naar de invulling van compensatie (of mitigatie). Dit wordt in de volgende fase nader uitgewerkt voor het voorkeursalternatief. De beoordeling - - - wordt slechts gegeven voor aspecten die tot een showstopper worden gerekend. Daarvan is in dit geval geen sprake.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
159	1741	De effecten voor de weidevogelleefgebieden en de effecten op beschermde soorten worden voor de Heemskerkvariant veel negatiever beoordeeld dan voor de Golfbaanvariant. Dit wordt niet gestaafd door enig onderzoek of relevant cijfermateriaal maar uitsluitend door het verlies van leefgebied voor weidevogels. Of die weidevogels er ook daadwerkelijk zijn is onbekend en gezien de reeds aanwezige wegen in het gebied kunnen daar vraagtekens bij worden geplaatst. Het gebied ten oosten van de golfbaan en ten zuiden van de Coinmunicatieweg is in de PVR niet aangewezen als weidevogelleefgebied, hoewel de omstandigheden daar zeker zo goed en wellicht beter zijn dan in het te doorsnijden gebied bij de Heemskerkvariant.	De beoordeling voor weidevogels is in deze fase van de planvorming inderdaad gebaseerd op het beleid dat geldt ten aanzien van weidevogels. Daarbij is de aanwijzing van weidevogelgebieden door de provincie weldegelijk gebaseerd op onderzoek. Tevens zijn de databases van soorteninventarisaties geraadpleegd in het kader van het natuuronderzoek. Wij herkennen ons dan ook niet in de opmerking dat de conclusies niet door onderzoek gestaafd zijn.
159	1742	Ook ten aanzien van de beschermde soorten is er geen onderzoek gedaan naar de aanwezigheid ervan bij de Heemskerkvariant. Het oordeel wordt dus gevormd op basis van speculaties en aannames Bij de golfbaan is dat anders! Hier wordt enige malen per jaar geteld, constant gespot en er worden twee jaarlijks beheersplannen gemaakt voor flora en fauna om alles wat leeft en groeit een optimale kans te geven. Zeer onlangs is er weer de drie jaarlijkse GEO (Golf Environment Organization) audit geweest en zal het certificaat opnieuw worden verleend. *De bioloog Harry Fabritius, goed bekend op de golfbaan, schreef er het volgende over:* *De golfbaan van de Heemskerkse Golfclub bestaat zo'n 25 jaar. Deze golfbaan heeft bijzondere natuur-en landschapswaarden. De diversiteit in flora en fauna is erg groot met tal van waordevoUe soorten; Rode lijst soorten van vogels, zoogdieren, amfibieën, vissen, en beschermde soorten van de flora.* *Een lijst van 148 soorten hogere planten, een vogelliist van 100 soorten, waarvan 60 soorten broedvogels en 10 Rodelijstsoorten, diverse soorten zoogdieren, o. o. 4 soorten vleermuizen.* *Egel, Mol, Waterspitsmuis, Bosspitsmuis, Noordse woelmuis. Wezel, Hermelijn, Bunzing, Boommarter, Vos, Haas, Konijn, Bosmuis.* *Verder 16 soorten Dagvlinders, 8 soorten libellen. Kikkers, padden en watersalamanders (Bruine kikker. Grote groene kikker, Bastaardkikker, Gewone pad, Rugstreeppad, Kleine watersalamander).* *Vissen met bijzonderheden als Bittervoorn en Grote modderkruiper.* *Vogelsoorten van de Rode lijst: Ransuil, Nachtegaal, Spotvogel, Rietzanger, Koekoek, Kneu, Huismus, Ringmus, Boerenzwaluw, Huiszwaluw.* *Zoogdieren: Laatvlieger, Rosse vleermuis. Egel, Boommarter, Bunzing, Hermelijn, Wezel, Konijn, Noordse woelmuis, Waterspitsmuis.* *Van de 148 soorten hogere planten zij er ca 30 vrij bijzonder in de omgeving o.o. Rietorchis, Brunei, Waterpunge, Sterrekroos, Penningkruid, Aarvederkruid, Ossetong, Dotterbloem, Kale Jonker, Knoopkruid, Grote Valeriaan, ook een bladmossoort Bronmos.* *In de loop van de jaren heeft zich een bijzondere leefgemeenschap kunnen ontwikkelen met een hoge biodiversiteit.* De conclusie kan geen andere zijn, dan dat bij realisatie van de Golfbaanvariant er heel veel natuurwaarden verloren gaan, veel meer dan dat er nu in de Oplegnotitie Natuur en in de planMER wordt gesuggereerd. Beide stukken behoeven derhalve aanpassing en in de uiteindelijke weging in de planMER tabel 7.10 zal de Golfbaanvariant de natuur veel meer aantasten dan welk alternatief dan ook. Tenslotte, indien gewenst, kunnen wij de lijsten met planten en dieren aan u overleggen.	Voor de beoordeling van effecten op soorten is gebruik gemaakt van beschikbare databases van soorteninventarisaties. Dit zijn de databases die gehanteerd dienen te worden volgens de richtlijnen voor het onderzoek. Voor effectbeoordelingen op natuur gelden gebiedseigen soorten (gekoppeld aan het natte polderlandschap) belangrijk. Daar gaat het onderzoek naar natuur expliciet op in. De ontwikkelingsmogelijkheden voor deze soorten worden meer aangetast in het Heemskerkalternatief dan in het Golfbaanalternatief.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
159	1743	4. De gevolgen van het gekozen plangebied Reeds in de notitie Reikwijdte en Detailniveau van november 2014 werd er ruime aandacht besteed aan het vastleggen van het plangebied en het studiegebied. Het plangebied is nauwkeurig ingekaderd in de NRD en komt ook weer terug in de planMER, blz7, figuur 1.1. Het studiegebied is veel groter, grofweg van de Noordzee tot het IJsselmeer en van Alkmaar tot de zuidkant van Amsterdam. In de NRD wordt bij figuur 5.2 aangegeven dat een van de beoordelingscriteria 'Doorstroming op het bestaand wegennet' is. De uitkomsten van de verkeersstudies in de huidige planMER geven aan dat er bij de gestrekte varianten ter plaatse van de aansluiting bij de A8 een toename zal zijn van circa 28.000 motorvoertuigen per etmaal. Op vragen uit de klankbordgroep of de A8 en het Coenplein deze aantallen ook kan verwerken is nimmer antwoord gekomen. Ook wij hebben daar ernstige twijfel bij en het gegeven antwoord "Dit valt buiten het plangebied en dus buiten het onderzoek" bevredigt allerminst. Zeker in het licht van het studiegebied en de opdracht in de NRD waar ook het bestaande wegennet een voorname rol speelt. Er wordt dus sterk betwijfeld of een nieuwe verbindingsweg zomaar op de A8 kan worden aangesloten en vast staat dat de milieuschade in de vorm van fijnstof en geluid voor Westzaan en Zaandijk zeer aanzienlijk zullen zijn. Hiernaar is geen enkel onderzoek gedaan! Als gevolg van de te verwachten congestie op de spitstijden kan tevens worden gesteld dat er zeer waarschijnlijk van de berekende minimale tijdswinst niets zal overblijven, het zou zelfs afstandsw/nst maar tijdverlies kunnen opleveren. Wij zijn van mening dat zonder nader onderzoek naar de gevolgen voor de aansluiting op de A8 en het Coenplein geen enkele verbinding tussen de A9 en A8 aangelegd kan worden.	In de planMER is rekening gehouden met drukte op de bestaande A8, waaronder de Coenbrug. Mede op basis van deze gegevens zijn de berekeningen gemaakt en de conclusies getrokken. In een apart project van het Rijk, de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn, wordt gestudeerd aan de A8 en worden effecten in beeld gebracht. Wanneer er maatregelen noodzakelijk zijn, wordt dit opgepakt.
159	1744	5. Het proces om tot een goede planMER te komen Vertegenwoordigers van de golfbaan hebben deel genomen aan de Klankbordgroep en het gehele proces van de onderzoeken intensief meegemaakt. Over dat proces valt wel een en ander te zeggen. Toen de eerste keuzes uit de 7 onderzochte alternatieven moesten worden gemaakt, waren de klankbordgroep, de stuurgroep en GS van mening dat de Heemskerkvariant (redelijk betaalbaar) en de Nul+ (goedkoop!) verder zouden moeten worden onderzocht en uitgewerkt. Andere varianten leverden weliswaar hetzelfde op, maar waren veel duurder (Golfbaanvariant) of loste de problemen onvoldoende op (alternatief 6 en 7) of tastte de Stelling van Amsterdam zodanig aan (alternatief 4) dat verder onderzoek zinloos leek. Aldus werd besloten. Dan gebeurt er iets merkwaardigs: de commissie MER meent in haar advies dat ook het Golfbaanvariant potentie heeft en mede door de grote druk van de landbouworganisaties, wordt alsnog besloten het golfbaanalternatief aan de uit te werken mogelijkheden toe te voegen. Als dan de uitwerking van de diverse alternatieven start lijkt deze uitwerking wel heel sterk budget gedreven! De aansluiting op de bestaande infrastructuur bij de Golfbaanvariant was met een uitstekende verkeerskundige knoop bedacht. Deze wordt nu vervangen door een aansluiting met stoplichten, die verkeerskundig minderwaardig is. Bovendien doet deze aansluiting een zware aanslag op de Stelling van Amsterdam. Maar is wel veel goedkoperi Wie heeft daarom gevraagd? We gingen toch voor kwaliteit? We horen het graag van U.	De commissie m.e.r. is een onafhankelijke commissie van experts die een gewogen advies geven over de gevolgde m.e.r.-procedure. Zij hebben geadviseerd om ook het Golfbaanalternatief uit te werken. Alle drie de alternatieven zijn op een gelijkwaardige manier uitgewerkt. Daar waar mogelijk is rekening gehouden met de ruimtelijke kwaliteit en historisch kapitaal. In de volgende fase van het project wordt het voorkeursalternatief verder uitgewerkt en kunnen eventueel meer maatregelen meegenomen worden voor een betere inpassing.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
159	1745	De aansluiting op de A9 van de Heemskerkvariant was bedacht met stoplichten. Die is nu voldoende bij de Golfbaanvariant en zou dus ook voldoende moeten zijn voor de Heemskerkvariant. Maar deze aansluiting is nu opgepompt, compleet met fly-over, die ongetwijfeld beter werkt maar ook veel duurder is. Ook wordt er in de uitwerking bedacht dat wel flink wat miljoenen aan een tunnel onder de 1^ kan worden besteed om de natuur te sparen, we gaan voor kwaliteit! Bij de Golfbaanvariant wordt deze investering niet overwogen. Niet omdat "het niet zou kunnen" maar "omdat het niet nodig is". Dit is toch zeker een merkwaardige en povere motivering. Als je natuur wilt sparen, zou je dat consequent moeten doen!	Het ondertunnelen van de Kil is voortgekomen uit de ontwerpsessies in de keet in de zomer van 2016. Deze ondertunneling in de Golfbaanvariant is niet mogelijk. De afstand tussen de Kil en de aansluiting op de A9 is te kort om het hoogteverschil tussen de tunnel (onder maaiveld) en de aansluiting (over de A9 heen) te kunnen overbruggen. Dit leidt tot een niet haalbaar ontwerp.
159	1746	Ook bij de uitwerking van de Nul+variant wordt er niet op een dubbeltje gekeken, een weg op niveau en een paar dure kunstwerken om de aansluitingen op de bestaande provinciale wegen te realiseren. Bovendien wordt zo langzamerhand al duidelijk dat deze variant politiek en maatschappelijk niet zal worden aanvaard, dus het doet er allemaal niet zo veel meer toe. Dan wordt er weer gerekend en bij sommigen is er een zucht van verlichting als de Golfbaanvariant de goedkoopste blijkt te zijn. Dat is hij niet, dat is de Nul+variant, maar die is door de uitwerking volstrek onacceptabel geworden. Bovendien is het oplossend vermogen van de Heemskerk- en Golfbaanvariant identiek. Het scheelt zo'n 50 miljoen euro en het verlies van wat weidevogelgebied. De 50 miljoen meer (waar je de nodige vraagtekens bij kunt zetten) van de Heemskerkvariant moet worden afgewogen tegen: de ernstige aantasting van de natuur en recreatieve bestemming van de Noorderbuitendijken, het teloorgaan van het golfcomplex, het verdwijnen van een van de grootste sportclubs uit de regio en het verplaatsen van het geluid- en fijnstofprobleem van Krommenie naar de bewoners van de Broekpolder.	Alle drie de alternatieven zijn op een gelijkwaardige manier uitgewerkt. Van verplaatsing van het probleem is geen sprake. De effecten van de alternatieven zijn in het totaal over het studiegebied bezien. Positieve en negatieve effecten op verschillende plaatsen worden hierin gewogen. Daar waar bijzondere effecten optreden is dit in de m.e.r. benoemd. Het voorkeursalternatief wordt nader onderzocht en getoetst aan de geldende wet- en regelgeving, waaronder normen voor geluid en luchtkwaliteit.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
159	1747	Gedurende het proces zijn er met regelmaat klankbordgroep bijeenkomsten. De vertegenwoordigers van de golfbaan vragen met enige regelmaat naar de resultaten van de overleggen met Rijkswaterstaat voor wat betreft de gevolgen voor de aansluitingen op de A9. Tot en met de laatste klankbordgroep vergadering is het antwoord dat de overleggen nog lopen en dat er nog geen resultaten zijn. Dan verschijnen, bijna als mosterd na de maaltijd, de notitie aansluitingen A9 en de QuickScan Verzorgingsplaatsen A9. Beide rapporten slaan bij de klankbordgroep leden in als een bom! De fysieke gevolgen zijn enorm, zeker bij de Heemskerkvariant. Dit geldt ook voor de financiële consequenties. Als het echt zo moet en het prijskaartje klopt, dan is de Heemskerkvariant nooit een serieuze optie geweest! Wij zetten grote vraagtekens bij de noodzaak, het kan naar onze mening best wat eenvoudiger en goedkoper! Het verplaatsen van de verzorgingsplaatsen blijkt nu tientallen miljoenen te kosten, waar tot dat moment nog geen enkele rekening mee was gehouden. De additionele kosten voor de aansluitingen op de A9 gaan de 100 miljoen verte boven! Wat is ertegen om in deze fase ook het verplaatsen van de golfbaan te kwantificeren? Pas dan is het plaatje compleet. Maar dat wordt niet gedaan. Als al deze informatie beschikbaar zou zijn geweest op het moment dat ervan 7 naar 2 alternatieven moest worden getrechterd, dan zouden er zeker ander keuzes zijn gemaakt! Een oplossing met gedeeltelijke gebruikmaking van de N203 zou zeker in beeld zijn gebleven en mogelijk gemodificeerd in het uitwerkingstraject hebben meegelopen. Het zou dan ook mogelijk blijken: de Stelling echt te ontzien, het weidevogelgebied te sparen. Krommenie te ontlasten, Saendelft zijn nieuwe ontsluiting te geven, de golfbaan te sparen en Broekpolder niet zwaarder met geluidsoverlast en fijnstof te belasten. En dat alles tegen veel minder kosten dan nu voor de Golbaanvariant geprognotiseerd is. Het is nog niet te laat, want met de drie nu voorliggende varianten komen wij tot de conclusie dat er geen bij is die aan alle vooraf gestelde randvoorwaarden voldoet. De Heemskerkvariant wordt wel erg duur, de Golfbaanvariant verplaatst het milieuprobleem alleen maar, kost veel natuur, vernielt een uniek sportcomplex en ruïneert de Stelling van Amsterdam met de inferieure aansluiting op de A9. De Nul+variant zoals nu voorgesteld is, doet wel een hele grote inbreuk op bestaand bewoond gebied en is als zodanig niet aanvaardbaar. De enige mogelijkheid die overblijft is het opnieuw na denken over oplossingen die wel werken!	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Uw verzoek wordt niet overgenomen.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
159	1748	6. Conclusies. Onze golfclub heeft, gezien de recreatieve, sportieve en landschappelijke bestemmingen van de Noorderbuitendijken, in 1994 een weloverwogen plek gekregen. De Golfbaanvariant is in strijd met alle bestemmingsplannen en gewekte verwachtingen en zou daarom niet als voorkeursvariant gekozen mogen worden. In de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse zijn de kosten van de Golfbaanvariant onjuist begroot, onder meer omdat de kosten van de herstructurering of verplaatsing van de Golfbaan niet zijn meegenomen maar ook omdat de kosten van 'natuur' niet zijn gekwantificeerd. Deze kosten dienen, net zo als die van het verplaatsen van de verzorgingsplaatsen, serieus onderzocht en gekwantificeerd te worden. Op grond van de jarenlang door de overheden verstrekte informatie, "dat als de weg er toch zou moeten komen, deze ten noorden van de golfbaan aangelegd zou worden", hebben wij onze investeringen gedaan. Op grond van de informatie van de overheid moet je toch kunnen vertrouwen! Als de Golfbaanvariant wordt aangelegd, zal de golfclub door de betrokken overheden volledig gecompenseerd moeten worden voor de herstructurering of verplaatsing van haar banen. In het hoofdstuk natuur zitten naar onze mening foute wegingen, die tot verkeerde conclusies leiden. Aanpassing van de planMER op dit punt is noodzakelijk evenals de erkenning van de grote natuurwaarde van het golfcomplex. In de MKBA wordt gesteld dat de Golfbaanvariant de meest gunstige kostenbatenverhouding heeft ten opzichte van de andere twee varianten. Als de door ons genoemde aanpassingen plaatsvinden zal de kostenbatenverhouding veranderen, waardoor andere varianten er beter uit zullen komen. De Golfbaanvariant wordt dan de minst aantrekkelijke. Door het strak gekozen plangebied blijven de gevolgen voor de A8 en Coenplein buiten beeld. Hiervoor zal hoe dan ook studie verricht moeten worden voor welke verbindingsweg dan ook. Door veel te late informatie over de kosten van aansluitingen op de A9, zijn potentiële andere mogelijkheden niet onderzocht. Met de kennis van nu zouden er toen andere keuzes zijn gemaakt van de uit te werken mogelijkheden. Variant 7 zou dan zeker meegenomen zijn. Wij vinden dat dit alsnog moet gebeuren, want: "beter ten halve gekeerd dat ten hele gedwaald. Géén van de voorliggende varianten voldoen aan de hoofddoelstellingen van het project en dus zal er verder gezocht moeten worden naar mogelijkheden die wel de doelstellingen realiseren.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Alternatief 7 is in de vorige fase van de planMER beschouwd. Deze is niet verder uitgewerkt omdat dit alternatief nagenoeg geen oplossing biedt voor de problematiek die er speelt. Nog steeds blijft veel verkeer gebruik maken van de route door Krommenie waardoor het verkeersknelpunt én het leefbaarheidsknelpunt in Krommenie niet worden opgelost. In de huidige fase is de afweging uit de vorige fase nogmaals beschouwd. Opnieuw is geconcludeerd dat alternatief 7 geen oplossing is voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen.
160	1749	Wij zijn woonachtig op de Dorpsstraat (...) te Assendelft. Onze woning ligt nagenoeg pal naast de te realiseren onderdoorgang onder de Dorpsstraat. Wij hebben kennis genomen van de planstudie naar de verbinding A8-A9. Wij willen hierbij de volgende zienswijze indienen.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
160	1750	1. Wij betwijfelen de zin van deze verbinding (variant Heemskerk en Golfbaan) gelet de reeds aanwezige problematiek op A8. Nagenoeg iedere werkdag staat op de A8, reeds vanaf Krommenie, een file richting Amsterdam. Dit is het gevolg van de verwerkingscapaciteit van de A8 (de reeds bestaande toeritten en met name de toestroom vanaf de A7.) Aangezien de verwerkingscapaciteit van de A8 niet eenvoudig kan worden verhoogd, zal de nieuwe verbinding (mede door de aanzuigende werking) alleen maar leiden tot vergroting van het fileprobleem. Naar onze stellige verwachting zal de nieuwe verbinding in de spitstijden één grote file opleveren tussen de A9 en A8 en vice versa.	In de planMER is rekening gehouden met drukte op de bestaande A8, waaronder de Coenbrug. Mede op basis van deze gegevens zijn de berekeningen gemaakt en de conclusies getrokken. In een apart project van het Rijk, de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn, wordt gestudeerd aan de A8 en worden effecten in beeld gebracht. Wanneer er maatregelen noodzakelijk zijn, wordt dit opgepakt.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
160	1751	2. uitlaatgassen en fijnstof. Het is een feit dat de milieu emissie systemen aan auto's pas goed hun werking kunnen doen bij een min of meer constante snelheid / motortoerental. Het grote aantal voertuigbewegingen zal een absoluut grote stijging van de uitstoot van fijnstof en schadelijke uitlaatgassen teweegbrengen. Bij file zal deze uitstoot nog vergroot worden en daarmee dus ook de belasting voor mens en milieu. Tevens is er sprake van een onderschatting van de normwaarden. Uit recente studies blijkt dat de gezondheidsrisico's bij veel lagere concentraties optreden. Wij betwijfelen dat de planstudie deze risico's voldoende onderkent. Dit zal nader onderzocht dienen te worden	Bij het beoordelen van de varianten is niet alleen gekeken naar een verbetering van de reistijd, maar, onder andere, ook naar de effecten op gezondheid. Een verandering van de luchtkwaliteit en geluidbelasting kan leiden tot een verandering van de levensverwachting. Op basis van de onderzoeken naar de geluidbelasting en de luchtkwaliteit zijn Daly's berekend. Dit is de afkorting van de Engelse term Disability-adjusted life years, oftewel het aantal jaren verkorting van de gezonde levensduur. Daarmee is aangetoond dat er in het Heemskerk- en Golfbaanalternatief een vermindering van het aantal Daly's optreedt. Voor geluid betekent dit een afname van 9 à 10% voor het aantal Daly's in het studiegebied. Voor luchtkwaliteit is een lichte stijging van het aantal Daly's berekend. Wanneer de aspecten geluid en lucht samengenomen worden is sprake van een significante daling van het aantal Daly's in het plangebied. De rekenmodellen voor luchtkwaliteit houden rekening met de stagnatie van verkeer en de impact op de luchtkwaliteit daarvan.
160	1752	3.Geluidshinder. Bij de nieuwe verbinding zal een relatief korte tunnel onder de Dorpsstraat Assendelft gerealiseerd worden en zal de nieuwe weg snel weer op maaiveld niveau komen. De geluidsoverlast die hierdoor zal ontstaan (zie ook de berekeningen in de planstudie) is zeer ernstig en zal leiden tot een onleefbare situatie voor de bewoners die nabij de onderdoorgang wonen. Hierbij dient tevens gewezen te worden op de heersende windrichting, die geluid vanaf de nieuwe verbinding richting de Dorpsstraat zal transporteren. Er is geen sprake van aanleg van geluidsreducerende barrières. Te denken valt aan een langer gedeelte verdieping in het maaiveld, geluidsschermen en / of een aarden wal. Gedwongen verhuizing door een onleefbare situatie is niet uitgesloten. Dit is onwenselijk en zal voorkomen dienen te worden. De overheid zou zich hiervoor aansprakelijk moeten stellen.	Bij het uitwerken van het voorkeursalternatief wordt gekeken naar verdere inpassing en mogelijkheden om eventueel andere voorzieningen mee te nemen. Indien u van mening bent dat u (plan)schade lijdt, dan kunt u een verzoek om planschade indienen op basis van artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening. Dit kan na vaststelling en onherroepelijk worden van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP). Onafhankelijk onderzoek zal uitwijzen of dit verzoek terecht is.
160	1753	4. Cumulatie met overlast door vliegverkeer Schiphol. De Dorpsstraat ter hoogte van de nieuwe verbinding is een drukke route voor vliegtuigen richting Schiphol. De geluidsoverlast die dit vliegverkeer veroorzaakt is reeds ernstig, evenals de uitstoot van fijnstof door vliegtuigmotoren. Zowel deze geluidsoverlast als uitstoot cumuleren met de overlast die de nieuwe verbinding zal veroorzaken. Hier zal uitvoerig onderzoek naar gedaan dienen te worden, gelet de gezondheid- en leefbaarheidsrisico's.	Vliegverkeer is niet opgenomen omdat de alternatieven op basis van vliegtuiglawaai niet onderscheidend zijn en dit dus niet relevant is voor een vergelijking tussen de alternatieven. Aangezien geen absolute geluidbelasting op de gevels berekend is, is de cumulatie met luchtvaartlawaai voor nu niet relevant. In de volgende fase van de planstudie worden eventuele mitigerende maatregelen verder onderzocht en uitgewerkt.
160	1754	5. De bovengenoemde punten gelden ook voor de bewoners in de nabije omgeving van de aansluiting met de A9. Ook hier zal ernstige luchtverontreiniging en geluidsoverlast ontstaan.	Zie onze antwoorden hierboven.
160	1755	6.Ontsiering van het landschap. De nieuwe verbinding zal het landschap van de Assendelftse polder en die van Heemskerk zwaar verminken en is ook om deze reden onwenselijk.	Hier is rekening mee gehouden in de beoordeling van de drie alternatieven.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
160	1756	7. Doorsnijden van Unesco werelderfgoed. De verbinding zal een deel van de stelling van Amsterdam doorsnijden. Dit is een zware aantasting van een belangrijk historisch monument.	Bij de inpassing van het ontwerp van het definitieve voorkeursalternatief wordt gekeken hoe de universele waarde van de Stelling van Amsterdam behouden en, waar mogelijk, versterkt kan worden. Uitgangspunt daarbij is dat de provincie zowel een verbeterde verbinding wil hebben alsook behoud van het werelderfgoed.
160	1757	8.Effecten op flora en fauna. De nieuwe verbinding zal ook negatieve effecten hebben op de natuur in het plangebied. Diverse dier- en planten soorten zullen ernstig in hun voortbestaan worden bedreigd.	Hier is rekening mee gehouden in de beoordeling van de drie alternatieven.
160	1758	9. Waardevermindering van onze woning. De aanwezigheid van de verbinding direct naast onze woning zal een grote waardedaling tot gevolg hebben. Hierdoor lijden wij een groot financieel nadeel waarvoor afdoende compensatie dient plaats te vinden.	Indien u van mening bent dat u (plan)schade lijdt, dan kunt u een verzoek om planschade indienen op basis van artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening. Dit kan na vaststelling en onherroepelijk worden van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP). Onafhankelijk onderzoek zal uitwijzen of dit verzoek terecht is.
160	1759	10. Schade door aanleg van de verbinding. Voor de aanleg van de onderdoorgang onder de Dorpsstraat zal veel grond tot op grote diepte verplaatst worden. Het roeren van deze grond inc. heiwerkzaamheden en de te verwachten effecten op de grondwaterstanden kunnen grote, mogelijk onherstelbare schade aan de belendende panden veroorzaken. Ervaring leert dat deze risico's veelal niet juist onderkent worden.	Bij de uitvoering van het project wordt rekening gehouden met de bestaande gebouwen in de omgeving. Tegen de tijd dat het project naar de uitvoering gaat, vinden waar nodig bouwkundige vooropnames plaats.
160	1760	10. Kosten van de verbinding. De verbinding is zeer duur. Voor een relatief korte weg, die gelet het bovenstaande weinig verbetering (door filevorming) en ernstige hinder zal opleveren, dienen veel dure maatregelen genomen te worden. Het is de vraag of de te maken kosten, inc, te verwachten overschrijding van budgetten, maatschappelijk verantwoord zijn.	Hier is rekening mee gehouden in de beoordeling van de drie alternatieven.
160	1761	11. Langdurige overlast tijdens bouw. De aanleg van de verbinding zal lang duren en veel overlast veroorzaken (hei- en graafwerkzaamheden, transport van bouwstoffen etc.... Hiervoor zal een goede regeling getroffen dienen te worden inc. een garantstelling van de overheid tot het vergoeden van eventuele materiële en immateriële schade.	Bij de uitvoering van het project wordt rekening gehouden met de bestaande gebouwen in de omgeving. Tegen de tijd dat het project naar de uitvoering gaat, vinden waar nodig bouwkundige vooropnames plaats. Indien u van mening bent dat u (plan)schade lijdt, dan kunt u een verzoek om planschade indienen op basis van artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening. Dit kan na vaststelling en onherroepelijk worden van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP). Onafhankelijk onderzoek zal uitwijzen of dit verzoek terecht is.
160	1762	12. Gezondheid van mijn partner. Mijn partner heeft ten gevolge van nietaangeboren hersenletsel, last van sensorische integratie problemen. De aanleg van en permanente (geluids) overlast die de verbinding zal veroorzaken, zorgen voor een aanzienlijke daling van de kwaliteit van leven en kan mogelijk leiden tot een gedwongen verhuizing. Wij hopen dat onze zienswijze serieus genomen zal worden en dat rekening zal worden gehouden met hetgeen wij hebben aangedragen.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. In de besluitvorming rondom het voorkeursalternatief zijn de verschillende belangen zorgvuldig afgewogen.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
161	1763	Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat voor de realisatie van de verbindingsweg tussen de Rijksweg A8 en de Rijksweg A9 het Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief moet worden gekozen. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Beste verkeerstechnische oplossing van alle alternatieven. - In zijn totaliteit levert dit de grootste vermindering in DALY's op voor de bewoners in het gehele plan/studiegebied, ook in Assendelft en Krommeniei. - Stelling van Amsterdam wordt wel aangetast, echter in iets mindere mate dan bij het Golfbaanalternatief. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.
162	1788	Het welbevinden van alle betrokken mensen dient voorop te staan en niet het geld. Asociale keuzes leiden tot gezondheidsklachten die nog in lengte van jaren voortduren. Dit zet onnodige druk op de gemeenschap: gezondheidszorg wordt hier mee geconfronteerd. Smeer het geld met betrekking tot een duurdere aanleg uit over de gebruiksjaren en er blijft nagenoeg iets over.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Bij de kosten is rekening gehouden met de levensduur van de weg. Daarmee worden de kosten en de baten bekeken over een langere periode.
163	1789	Deze zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 103.	Voor de beantwoording zie de zienswijze van id nr. 103.
164	1804	Conclusie. De studie naar de effecten op de beschermde natuur rondom de alternatieven is onvolledig en doet deels verkeerde aannames. Belangrijke bijlagen met tellingen, voorkomen soorten en berekeningen (Aerius) ontbreken. In onze ogen is dit rapport onvolledig en is er aan de hand van dit rapport geen goed onderscheid te maken tussen de te verwachten effecten van de verschillende varianten. Het lijkt wel logisch om in ieder geval alternatief 3 af te schrijven. Dit alternatief, de golfbaanvariant eindig in een woonkern wat om die reden alleen al ongelukkig is. Als er een alternatief gekozen moet worden lijkt een aansluiting op een bestaande afslag meer logisch. Echter dit wil niet zeggen dat Stichting Natuurbelang positief is over welk alternatief dan ook. In onze ogen is er per definitie te veel natuurschade en geeft dit rapport een schijn van zorgvuldigheid van de effecten terwijl wij veel achtergrondinformatie niet zien opgenomen.	De onafhankelijke Commissie voor de m.e.r. heeft in haar advies aangegeven dat het onderzoek kwalitatief op orde is en dat het milieubelang voldoende is meegenomen om een voorkeursbesluit te nemen.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
164	1805	ONDERSTAAND OPMERKINGEN OMTRENT ACHTERGRONDRAPPORT NATUUR PLANSTUDIERAPPORT Verbinding A8-A9 van 25 maart 2016 van Tauw bv. Pagina 64, tabel 5.1. Effectbeoordeling vermesting/verzuring Natura 2000-gebieden (uitgedrukt als de verandering in aantal potentieel aangetaste stikstofgevoelige habitattypen per Natura 2000-gebied ten opzichte van de referentiesituatie). Het alleen noemen van enkel het aantal potentieel aangetaste gebieden geeft geen inzicht in de mate van aantasting en daarom zijn de genoemde waarden derhalve niet direct vergelijkbaar en mag niet zonder meer een optelling worden gemaakt. Bovendien geven de waarden niet weer wat het oppervlak van het aangedane gebied is. Als voorbeeld: als van alternatief 3 en 5 het aantal veranderde aangedane gebieden in Kennemerland-Zuid in beide gevallen 5 is wil dat niet zeggen dat de mate van aantasting gelijk is. De waarde 5 kan in bijvoorbeeld alternatief 3 één of meer habitats omvatten met een veel groter oppervlak en zelfs een ander habitattype zijn dan in alternatief 5. Daardoor kunnen binnen de genoemde alternatieven hoewel de waarden gelijk zijn grote verschillen in oppervlakte optreden. In onze mening is de tabel als instrument voor de effectbeoordeling vermesting /verzuring N2000-gebieden niet bruikbaar. Dit impliceert dat de voorgestelde mitigerende maatregel door het uitvoeren van PAS in feite ook niet geldig is. Tabel 5.10 Effectbeoordeling aantasting Natuurnetwerk Nederland door verzuring/vermesting (beïnvloed oppervlak in hectaren op basis van AERIUS) Over deze tabel willen we opmerken dat weliswaar op basis van Aerius calculator is gewerkt maar dat de brongegevens ontbreken. Het is derhalve onduidelijk met welke verkeersintensiteit rekening is gehouden en wat de exacte depositiewaarden zijn per Natura 2000-gebied en per habitattype. Dit is vrnl. van belang in verband met de instandhoudingsdoelstelling van de verschillende habitats, zeker in relatie tot de huidige depositie waarden. Pagina 75. De samenvatting effecten op NNN netwerk. Hierin zijn de instandhoudingsdoelstellingen niet meegenomen. De effecten zijn zeer verschillend van aard. Bijvoorbeeld; er kan niet zondermeer gesteld worden dat het effect verstoring meer of minder ernstig is dan het effect verzuring of het effect grondwaterwijziging. Verzuring kan op sommige habitats zeer ernstig uitwerken als die al tegen de KDW aanzitten. Door het ontbreken van de effecten op de habitats en de huidige N-depositie kan er eigenlijk geen enkele waarde aan tabel 5.14 worden toegekend. Behalve dan dat er effecten zijn maar de impact van die effecten is niet vast te stellen op deze wijze. Pagina 81 en verder, beschermde soorten. Er is geen bijlage waarin het aantal huidige soorten is opgenomen en het aantal dat mogelijkerwijs schade van de alternatieven zal ondervinden. Hierdoor is onduidelijk hoe de cijfers tot stand zijn gekomen/berekend. Vleermuizen, pag 82. (...)	Het achtergrondrapport Natuur van maart 2016 is deels achterhaald. De effecten op Natuur zijn verwoord in de oplegnotitie van Antea van april 2017. Daarnaast is de studie gedaan voor het kunnen maken van een afweging tussen de drie alternatieven. Dat betekent dat een aantal aspecten (nog) niet in detail zijn uitgewerkt. Dat volgt in de volgende fase, bij de uitwerking van het voorkeursalternatief.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
164	1805(2)	(...) Er is een algemene mening gegeven over vleermuizen verstoring. Er is geen duidelijk beeld over de huidige foerageer routes en de soorten en wat de verschillende alternatieven voor effect zullen geven. Om een goed beeld te krijgen moeten de vleermuizen gemonitord worden en in kaart gebracht worden volgens het vleermuisprotocol van de Groene bureaus. Mitigatie. In het algemeen is opgemerkt dat mitigatie alleen mogelijk is als daardoor het negatieve effect wordt opgeheven. Aangezien er onvoldoende zicht is op permanente schade voor habitats en soorten kan niet goed worden beoordeeld of mitigatie aan de orde is. Als voorbeeld vleermuizen; als beschermde soorten door de aanleg van de weg permanent schade ondervinden is dat niet te mitigeren. Datzelfde geldt voor bv. zandhagedissen die kunnen worden doodgereden. Het is onduidelijk wat het effect van het geluid- en/of stikstof absorberend scherm zal zijn. Bij mitigatie moet vooraf duidelijk zijn wat het effect zal zijn. Pagina 95. Zoals het er uitziet zijn er effecten te verwachten die niet gemitigeerd kunnen worden omdat er sprake kan zijn van doden van dieren of vernietigen van leefgebied. Er is onvoldoende wetenschappelijke zekerheid dat er geen effecten zullen zijn op genoemde soorten. Er is geen natuurtoets of Passende beoordeling gemaakt. De effecten kunnen het opzettelijk doden betreffen, vernielen van verblijfplaatsen, beschadigen of vernielen van eieren (artikel 3.5, Wet natuurbescherming). Indien er significante gevolgen zijn zal voldaan moeten worden aan de ADC-toets. (zie afbeelding op pagina 16 van rapport) . Het interessante hieraan is wel dat voor elk van de genoemde varianten een alternatief bestaat zodat niet snel aan de ADC-toets voldaan kan worden. Daarnaast is het maar de vraag of de weg als dwingende reden gezien kan worden. Compensatie moet bovendien buiten de natuurgebieden worden gezocht. Het lijkt daarom wenselijk dat er in de studie gekeken wordt naar de uitvoerbaarheid per alternatief van de ADC-toets, dat ontbreekt nu volledig in het rapport.	Zie het antwoord hierboven.
165	1806	Ik kan niet begrijpen dat de Golfbaanvariant voor de verbinding A8-A9 zo ver is gekomen. Ik ben, samen met mijn man en twee dochters, zeer tegen deze variant die eigenlijk de eerlijke naam Broekpolder-variant zou moeten dragen. Ik vind dat de Golfbaanvariant een onacceptabel negatieve invloed heeft op de leefbaarheid van de Broekpolder, een relatief nieuwe wijk, met veel inwoners. Mijn stelling is dat de luchtkwaliteit in de Broekpolder in zijn geheel, en direct achter de dijk waar wij wonen in het bijzonder, reeds vanwege de huidige A9 niet voldoet aan de geldende normen. Met de Golfbaanvariant zal dit nog aanzienlijk verslechteren en zal het fijnstof in de lucht in de Broekpolder veel hoger zijn dan toegestaan. Bekend is inmiddels wat de negatieve gevolgen hiervan zijn voor de gezondheid. De realisatie van de Golfbaanvariant gaat bovendien in tegen de lijn in de rechtspraak. Nog op 7 september jl. heeft de rechter geoordeeld dat het kabinet meer moet doen tegen luchtvervuiling.	Gezondheidseffecten zijn beschreven in het rapport gezondheid. Hierin worden de effecten op geluid en de luchtkwaliteit betrokken. Er zijn in het studiegebied zowel positieve als negatieve veranderingen van de gezondheidssituatie. Over het hele plangebied gezien is er sprake van een verbetering van de gezondheidssituatie. De uitspraak van de Rechter waar u naar verwijst, heeft betrekking op de overschrijdingen van de normen die landelijk zijn vastgesteld. Binnen het onderzoeksgebied worden deze vastgestelde normen niet overschreden bij de onderzochte alternatieven. Het definitieve voorkeursalternatief moet voldoen aan de geldende wet- en regelgeving.
165	1807	Mijn stelling is voorts dat de Golbaanvariant een onevenredige geluidsbelasting geeft op de wijk Broekpolder. Nu al kunnen we niet slapen met de ramen open vanwege het lawaai van de snelweg. Als het regent of de wind verkeerd staat is het geluid massaal aanwezig. Met nog veel extra verkeer en bovendien op hoogte als gevolg van de Golfbaanvariant, zullen ook de normen van de toegestane geluidsbelasting verder worden overschreden en is de wijk niet leefbaar.	Zie het antwoord hierboven. Daarnaast wordt in de volgende fase verder gekeken naar de geluidsnormen en de benodigde maatregelen om hier aan te voldoen.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
165	1808	De Golfbaanvariant zorgt ook voor verdere horizonvervuiling. Het is een snelweg op pootjes, zichtbaar direct naast de wijk, of er komt een dijk die zo hoog gemaakt moet worden dat je de lucht vanuit huis niet meer kan zien. Ik vind het niet acceptabel.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
165	1809	De Golfbaanvariant gaat daarbij niet alleen in tegen de lijn in de rechtspraak, maar ook tegen hetgeen in het algemeen in de maatschappij aanvaardbaar wordt geacht. De verbinding A8-A9 moet de overlast elders verminderen. Het is volkomen onlogisch de overlast elders te veroorzaken. Bij Badhoevedorp is na vele jaren eindelijk de snelweg omgelegd. Het is volkomen onlogisch nu een wijk die eigenlijk een dorp/stad op zichzelf vormt op deze wijze te belasten.	Van verplaatsing van het probleem is geen sprake. De effecten van de alternatieven zijn in het totaal over het studiegebied bezien. Positieve en negatieve effecten op verschillende plaatsen worden hierin gewogen. Daar waar bijzondere effecten optreden is dit in de m.e.r. benoemd. Het voorkeursalternatief wordt nader onderzocht en getoetst aan de geldende wet- en regelgeving, waaronder normen voor geluid en luchtkwaliteit.
165	1810	Ik heb gezien dat de kosten van de Golfbaanvariant lager zijn dan die van de Heemskerkvariant. Ik begrijp dat dat de reden is dat, hoewel de Heemskerkvariant minder belastend is voor mens en omgeving, nog niet is gekozen voor de Heemskerkvariant. Ik ben van mening dat de belangen van mensen het niet mogen afleggen tegen financiële belangen. Daarbij is het wat mij betreft nog maar zeer de vraag welke variant op langere termijn hogere kosten met zich brengt. Ik doel daarbij op als gevolg van de Golfbaanvariant toenemende kosten van gezondheidszorg voor bewoners, kosten in verband met een lagere arbeidsproductiviteit van bewoners en waardedaling van onroerend goed in de Broekpolder. Deze opsomming is niet limitatief. Het lijkt me kortzichtig als de Provincie, die deze kosten voor een deel weliswaar niet zelf zal dragen maar niettemin deel uitmaakt van het grotere geheel van de overheid, voor deze kosten de ogen sluit. Onze financiële situatie als gevolg van de Golfbaanvariant zal aanzienlijk verslechteren. Als de Golfbaanvariant er komt, ga ik verhuizen. Onze woning die we, zoals velen, hebben gefinancierd met een hypotheek, zal in waarde dalen. De kans is groot dat we met een restschuld zullen blijven zitten.	Bij het opstellen van een Maatschappelijke Kosten- en Batenanalyse (MKBA) wordt gekeken naar de lange termijn. Gezondheidseffecten zijn beschreven in het rapport gezondheid. Hierin worden de effecten op geluid en de luchtkwaliteit betrokken. Er zijn in het studiegebied zowel positieve als negatieve veranderingen van de gezondheidssituatie. Over het hele plangebied gezien is er sprake van een verbetering van de gezondheidssituatie. In de MKBA zijn de totale baten betrokken. Indien u van mening bent dat u (plan)schade lijdt, dan kunt u een verzoek om planschade indienen op basis van artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening. Dit kan na vaststelling en onherroepelijk worden van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP). Onafhankelijk onderzoek zal uitwijzen of dit verzoek terecht is.
165	1811	Een laatste punt. De Broekpolder is een nieuwe en levendige wijk. Ik vraag me af wat daarvan overblijft als de Golfbaanvariant er komt. Ik ben niet de enige die dan wil verhuizen. Ik verzoek u met klem de zienswijzen op een eerlijke manier te beantwoorden. Papier is geduldig, dat weet ik, en elk argument is 'weg te schrijven'. Ik hoop dat u zich realiseert dat het gaat om wezenlijke belangen van echte mensen die hun leven leiden in de wijk waarover u beslist.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. In de besluitvorming rondom het voorkeursalternatief zijn de verschillende belangen zorgvuldig afgewogen.
166	1812	De resultaten van de planstudie bevestigen mijn veronderstelling dat een directe A8-A9 verbinding op geen enkele wijze bijdraagt aan het onsluitingsprobleem in dit gebied. Het zal leiden tot meer overlast van geluid en fijnstof, het is niet bevorderlijk voor de gezondheid van de omwonenden. Daarbij vind ik het een aantasting van het natuurgebied en veehoudersgebied. Ik stem tegen de plannen voor uitbreiding van de A8-A9 verbindong op welke wijze dan ook.	Wij zijn het niet met u eens. Het onderzoek is van voldoende kwaliteit om een keuze te maken tussen de drie alternatieven.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
167	1813	Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat voor de realisatie van de verbindingsweg tussen de Rijksweg A8 en de Rijksweg A9 het Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief moet worden gekozen. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Beste verkeerstechnische oplossing van alle alternatieven. - In zijn totaliteit levert dit de grootste vermindering in DALY's op voor de bewoners in het gehele plan/studiegebied, ook in Assendelft en Krommeniei. - Stelling van Amsterdam wordt wel aangetast, echter in iets mindere mate dan bij het Golfbaanalternatief. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.
168	1838	Deze zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 103.	Voor de beantwoording zie de zienswijze van id nr. 103.
169	1853	Deze zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 103.	Voor de beantwoording zie de zienswijze van id nr. 103.
170	1868	Deze zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 103.	Voor de beantwoording zie de zienswijze van id nr. 103.
171	1883	Geen verbinding als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat er geen verbinding moet komen tussen de A8 en A9, dus een zogenaamde Nulalternatief. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Geen verslechtering van leefklimaat omwonenden. - Geen aantasting groene gebied tussen Assendelft en Heemskerk. - Géén aantasting van de Stelling van Amsterdam. - Geen extra filevorming bij Coenbrug. - Geen enorme kosten voor een verbinding die nauwelijks de problemen oplost en slechts enkele minuten tijdwinst oplevert. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.
172	1908	Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat voor de realisatie van de verbindingsweg tussen de Rijksweg A8 en de Rijksweg A9 het Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief moet worden gekozen. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Afname van het aantal DALY's in het gehele studiegebied, ook in Assendelft en Krommeniei. - Beste verkeerstechnische oplossing van alle alternatieven. - In zijn totaliteit levert dit de grootste vermindering in DALY's op voor de bewoners in het gehele plan/studiegebied. - Stelling van Amsterdam wordt wel aangetast, echter in iets mindere mate dan bij het Golfbaanalternatief. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
173	1933	Alternatief 7 als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat voor de realisatie van de verbindingsweg tussen de Rijksweg A8 en de Rijksweg A9 Alternatief 7 (om Kreekwijk heen) als voorkeursalternatief moet worden gekozen. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Geringe aantasting groene gebied tussen Assendelft en Heemskerk. - Géén aantasting van de Stelling van Amsterdam. - Geen extra filevorming bij Coenbrug. - afname van het aantal DALY's in het gehele studiegebied, ook in Assendelft en Krommeniei. - Leefbaarheidsprobleem wordt niet van één woonkern verplaatst naar drie andere woonkernen in het plan/studiegebied. - Kostentechnisch is dit een zeer interessante oplossing. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Alternatief 7 is in de vorige fase van de planMER beschouwd. Deze is niet verder uitgewerkt omdat dit alternatief nagenoeg geen oplossing biedt voor de problematiek die er speelt. Nog steeds blijft veel verkeer gebruik maken van de route door Krommenie waardoor het verkeersknelpunt én het leefbaarheidsknelpunt in Krommenie niet worden opgelost. In de huidige fase is de afweging uit de vorige fase nogmaals beschouwd. Opnieuw is geconcludeerd dat alternatief 7 geen oplossing is voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.
174	1958	Geen verbinding als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat er geen verbinding moet komen tussen de A8 en A9, dus een zogenaamde Nulalternatief. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Geen verslechtering van leefklimaat omwonenden. - Geen aantasting groene gebied tussen Assendelft en Heemskerk. - Géén aantasting van de Stelling van Amsterdam. - Geen extra filevorming bij Coenbrug. - Geen enorme kosten voor een verbinding die nauwelijks de problemen oplost en slechts enkele minuten tijdwinst oplevert. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.
175	1983	Nul-plusalternatief als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat voor de realisatie van de verbindingsweg tussen de Rijksweg A8 en de Rijksweg A9 het Nul-plusalternatief (of een variant op het nu voorliggende ontwerp daarvan) als voorkeursalternatief moet worden gekozen. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten. - Géén aantasting groene gebied tussen Assendelft en Heemskerk. - Géén aantasting van de Stelling van Amsterdam. - Géén extra filevorming bij Coenbrug. - afname van het aantal DALY's in het gehele studiegebied, ook in Assendelft en Krommeniei. - Leefbaarheidsproblemen worden niet verplaatst naar meerdere en andere woonkernen in het plan/studiegebied. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.
176	2008	Wij zijn tegen de golfbaanvariant omdat de aansluiting dan recht achter onze wijk komt te liggen. Nu al geluidsoverlast dus dat wordt dan nog erger. Ook de toename van fijnstof baart ons zorgen. De Heemskerkvariant heeft onze voorkeur omdat dit de minste overlast geeft.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
177	2009	Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat voor de realisatie van de verbindingsweg tussen de Rijksweg A8 en de Rijksweg A9 het Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief moet worden gekozen. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Er moet iets gebeuren aan de verkeersoverlast in Krommenie/Assendelft; daar helemaal niets aan doen, is geen optie. - Afname van het aantal DALY's in het gehele studiegebied, ook in Assendelft en Krommeniei. - Beste verkeerstechnische oplossing van alle alternatieven. - Het Heemskerkalternatief leent zich voor een 'verkleinde' oplossing waarbij de nadruk ligt op de conflictvrije doorstroming vanaf de A9 vanuit de richting Alkmaar naar de A8 en andersom vanaf de A8 naar de A9 in de richting Alkmaar. Dat is veruit de meest belangrijke te maken verbinding. Voor alle andere verkeersstromen kan met de bestaande Heemskerk-verbinding worden volstaan. - Dit alternatief zorgt bovendien voor de kortste route, met alle voordelen vandien. - In zijn totaliteit levert dit de grootste vermindering in DALY's op voor de bewoners in het gehele plan/studiegebied. - Stelling van Amsterdam wordt wel aangetast, echter in iets mindere mate dan bij het Golfbaanalternatief. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.
178	2034	Dank voor de gelegenheid om mijn zienswijze met u te delen. Hieronder geef ik die zienswijze weer. Ik ben tegen de Heemskerk- en Golfbaanvariant van de geplande verbinding tussen A9 en A7 om de volgende redenen: 1. In het landelijk buitengebied ligt een tracé dat al jaren bestemd is voor een rijksweg. De Rijksoverheid ziet op dit moment geen enkele reden het tracé ook daadwerkelijk te gebruiken en heeft zelfs toegestaan om op de gereserveerde grond een golfbaan te laten aanleggen. Omwonenden mochten en mogen er van uit gaan dat het tracé dus ongebruikt in het landelijk buitengebied zou blijven liggen, dan wel dat de Rijksoverheid op zeker moment alsnog een Rijksweg zou willen aanleggen maar dan met inzet van alle overlast beperkende maatregelen die haar ter beschikking staan en haar door de huidige wet en omstandigheden worden opgelegd.	Het Rijk heeft aangegeven geen prioriteit te geven aan de verbinding A8-A9, maar zich te richten op de aanpak van de A7 en de A9. Afgesproken is dat de regio, in samenwerking met de provincie, de Verbinding A8-A9 oppakt. Daarmee heeft het Rijk de verbinding niet afgekeurd. Het definitieve ontwerp van het voorkeursalternatief moet voldoen aan de geldende wet- en regelgeving. Hierdoor wordt de overlast zo veel mogelijk beperkt.
178	2035	2. Deze maatregelen zouden niet gering zijn, aangezien de bewoners van de Dorpsstraat e.o. al aanzienlijke overlast ervaren door het enorm toegenomen vliegverkeer op Schiphol en autoverkeer op de Dorpsstraat. De vraag is of een extra snelweg hier nog wel bij past. We zien op diverse plekken in het land (A2/A4 bijvoorbeeld) geheel overkapte en/of zeer verdiept aangelegde wegen verschijnen met minimale visuele- en geluidimpact, een maatregel die voor een A8-A9 verbinding zéker op z'n plaats is.	Vliegverkeer is niet opgenomen omdat de alternatieven op basis van vliegtuiglawaai niet onderscheidend zijn en dit dus niet relevant is voor een vergelijking tussen de alternatieven. Aangezien geen absolute geluidbelasting op de gevels berekend is, is de cumulatie met luchtvaartlawaai voor nu niet relevant. In de volgende fase van de planstudie worden eventuele mitigerende maatregelen verder onderzocht en uitgewerkt. Een tunnel over deze lengte is zeer kostbaar. Het voordeel voor de bereikbaarheid en leefbaarheid weegt niet op tegen de kosten.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
178	2036	3. Gemeente en Provincie plannen nu een 'provinciale weg' op het tracé van de Rijksweg. De gemeente benadrukt dat zij zeer beperkte middelen beschikbaar heeft en uit heel andere middelen moet putten dan een Rijksoverheid. Er is dan ook nauwelijks geld om uitgebreide en adequate overlast beperkende maatregelen te treffen zoals de Rijksoverheid bij een Rijksweg zou (moeten) doen. Tegelijkertijd zijn Gemeente en Provincie wél voornemens de weg verkeerstechnisch aan te leggen als was het een Rijksweg, met o.a. vier rijbanen, 100km/u en ongelijkvloerse kruisingen. M.a.w. Gemeente en Provincie drukken ons via een slinkse weg de 'budgetvariant' van een Rijksweg door de strot.	Het definitieve ontwerp van het voorkeursalternatief moet voldoen aan de wet- en regelgeving voor, onder andere, lucht en geluid. Daar betekent dat de noodzakelijke maatregelen om overlast te beperken meegenomen worden.
178	2037	4. Het gebruik van het tracé lijkt logisch en legitiem, maar is het niet. Het tracé was voor het Rijk bestemd, niet voor de Gemeente. De Gemeente heeft totaal geen recht om op deze gronden een weg te bouwen en moet ook diep in de buidel tasten om de grond van de Rijksoverheid te verwerven. Geld, dat zij beter kan gebruiken om de doorstroming van knooppunten en bestaande provinciale wegen in de regio te verbeteren.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
178	2038	5. Door de nieuwe weg de eigenschappen van een snelweg mee te geven zal deze juist door het landelijke verkeer worden 'omarmd' en gebruikt. Landelijk verkeer zal vanzelfsprekend hierlangs van A9 naar Amsterdam en Almere vice versa rijden. Het gevolg is een dag-en-nacht doorgaande verkeersstroom die voor een vrijwel continue geluid- en milieuoverlast zorgt. Juist de niet-optimale doorstroming van een normale provinciale weg, met stoplichten en kruisingen, zou deze landelijke extra verkeersdruk kunnen temperen.	Hier is rekening mee gehouden in de beoordeling van de drie alternatieven.
178	2039	6. Op 21 september werd ons tijdens de inloopavond met een geluidcontourkaart de verwachte toename van de geluidbelasting getoond. Voor 'ons' deel van de Dorpsstraat, het Noordeinde, wordt een toename van 'tussen 5 en 99 dB verwacht. Dit is volstrekt onacceptabel. Niet alleen is deze bandbreedte onzinnig groot, de ondergrens van 5dB laat ons al bijna vier keer (!) zoveel geluid ervaren als nu. Bovendien komt deze belasting van de westkant. Wij hebben de afgelopen jaren veel geïnvesteerd in het isoleren tegen verkeerslawaai aan de voor, zij- en boven(Schiphol)-kant van onze huizen. De enige kant waar wij nog een raam open kunnen zetten, enigszins kunnen ontsnappen aan het lawaai en kunnen ontspannen, is aan de westkant, de tuinkant. Aan deze kant komt de omgeving 's nachts nog tot rust, horen wij de weidevogels en de koeien en kunnen wij (vaak) met het raam open slapen. Een snelweg vernielt dit laatste beetje rust. Bovendien is snelweggeluid van een geheel andere orde: het is vrijwel constant aanwezig.	De geluidbelasting die wordt veroorzaakt door de alternatieven is berekend met een beperkt maatregelenpakket. Dit betekent dat er weinig tot geen maatregelen zijn voorzien die de geluidbelasting verminderen, zoals stil asfalt, geluidschermen etcetera. De toename van de geluidbelasting is hierdoor als worst-case scenario berekend. Daar waar uit de verkenning grote toenamen van geluid blijken, wordt in de planuitwerking (indien deze variant als voorkeursvariant gekozen wordt) een nadere specificering van het onderzoek uitgevoerd en wordt concreter gekeken naar mitigerende maatregelen. Bij deze berekeningen wordt ook gekeken naar de cumulatie van het geluid met vliegtuiglawaai. Daarbij wordt gekeken hoe deze vorm van geluid cumuleert met het constante geluid van een snelweg. Er wordt dan ook verder onderzocht welke maatregelen er genomen kunnen worden om de geluidbelasting te verminderen.
178	2040	7. In diverse gesprekken met uw organisatie brengt u naar voren dat geluidwerende voorzieningen niet alleen te duur zijn voor de gemeente (tunnel, verdiept) maar ook het open landschap aantasten (geluidschermen). Als het open landschap voor u werkelijk een argument is, waarom kijken wij dan straks in westelijke richting frontaal aan tegen een zes meter hoog viaduct bij de aansluiting Saendelft?	De nu voorziene maatregelen zijn opgenomen in de ontwerpboeken. Na een keuze voor één van de alternatieven wordt dit verder uitgewerkt. Eventuele noodzakelijke geluidwerende voorzieningen maken daar onderdeel van uit. De huidige verbinding A8 - Noorderveenweg wordt in het Heemskerk- en het Golfbaanalternatief vervangen door de nieuwe aansluiting Saendelft.
178	2041	8. Overigens bestaat een 'open landschap' uit méér dan wat (overdag) visueel zichtbaar is. Stilte, schone lucht, geuren, de wind, de weidevogels, het geluid in de verte van de koeien en paarden, horen óók tot het 'open landschap'. Dit verdwijnt allemaal bij de goedkope aanleg van uw budgetsnelweg. En 's avonds en 's nachts mogen we tegen de lichtvervuiling aankijken. Ook dat is een aantasting van het open landschap.	Hier is rekening mee gehouden in de beoordeling van de drie alternatieven.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
178	2042	9. De weg zal de Stelling van Amsterdam aantasten. De Stelling is Werelderfgoed. Recent heeft ook Unesco zich daarom uitgesproken tegen de Heemskerk- en Golfbaanvariant.	Bij de inpassing van het ontwerp van het definitieve voorkeursalternatief wordt gekeken hoe de universele waarde van de Stelling van Amsterdam behouden en, waar mogelijk, versterkt kan worden. Uitgangspunt daarbij is dat de provincie zowel een verbeterde verbinding wil hebben alsook behoud van het werelderfgoed.
178	2043	10. De toename van fijnstofuitstoot is daarbij eveneens zorgelijk. De toename in uitstoot van kankerverwekkende verbrandingsstoffen als benzeen heeft u naar mijn weten nog niet in beeld gebracht.	Het klopt dat wij geen onderzoek hebben uitgevoerd naar benzeen. Het onderzoek naar fijnstof en stikstof zijn maatgevend voor de effecten op gezondheid. Het onderzoek is uitgevoerd conform de landelijke richtlijnen.
178	2044	11. Als argument vóór aanleg hanteert u dat sluipverkeer door de Dorpsstraat zal afnemen. Als bewoner van diezelfde Dorpsstraat denk ik van niet. Doordat de A8 in de ochtendspits niet doorstroomt staat er nu steeds file voor de huidige oprit tot in Assendelft. Een verbinding met de A9 zal hieraan niets veranderen en het file probleem op de A8 (door het extra verkeer vanuit Alkmaar) juist alleen maar groter maken. Ik weet van vele 'sluipers' dat zij de file op de Noorderveenweg naar de A8 mijden, en door de Dorpsstraat heen omrijden via Westzaan naar de volgende oprit (Koog). Dat zal straks dus nog méér zijn.	Wanneer gekozen is voor het Heemskerk- of het Golfbaanalternatief komt er een nieuwe aansluiting ter hoogte van Saendelft. Een nieuwe aansluiting heeft logischerwijs tot gevolg dat de verkeersstromen in de omgeving veranderen. In deze fase van het project is gekeken of deze veranderde verkeersstromen tot (file)problemen leiden die niet met maatregelen opgelost kunnen worden. Verdere detailuitwerking, zoals de gevolgen op de Parkrijklaan, worden meegenomen in de vervolgfase wanneer voor één van deze alternatieven is gekozen.
178	2045	12. In plaats van een snelweg aan te leggen zou Zaanstad bestaande wegen moeten verbeteren en knelpunten verminderen, met name in oost-west richting. Hier heeft de lokaal regionaal verkeer écht wat aan. Per saldo levert dit veel meer doorstroming op voor veel minder geld. Te nemen maatregelen zijn: • dóórtrekken van de tweebaans Noorderveenweg in westelijke richting tot aan Communicatieweg • het verruimen van de Communicatieweg, en deze dan aansluiten op de A9 • verruimen van de Genieweg • verbreden van Kanaalweg Noord (N246), met een directe aansluiting op IJmuiden en de A9/A22 aan westzijde, en deze rechtstreeks verbinden met de N516/Industrieterrein Zaanstad • verbreden van Kanaalweg Zuid (N202) voor een snelle verbinding tussen IJmuiden en A'dam Westpoort • Verbeteren aansluiting van de A5 op de N202 en de A200	Het opwaarderen van bestaande wegen leidt niet tot voldoende verbetering van de knelpunten. Bovendien wordt de leefomgeving niet vebeterd.
178	2046	13. De Heemskerk en Golfbaanvariant voorzien in een (ondergrondse) kruising van de Dorpsstraat, op een steenworp afstand van onze woning. Als bewoners van een huis uit 1864 met een houten paalfundering voorzien wij grote risico's door de beoogde aanleg van de kunstwerken. Heiwerkzaamheden aan damwanden en de onvermijdelijke veranderingen in grondwaterstand en -stromingen kunnen de integriteit en stabiliteit van onze funderingen in gevaar brengen. Wij maken ons hierover grote zorgen.	Bij de uitvoering van het project wordt rekening gehouden met de bestaande gebouwen in de omgeving. Tegen de tijd dat het project naar de uitvoering gaat, vinden waar nodig bouwkundige vooropnames plaats.
178	2047	14. Ons leefgenot en de waarde van onze huizen zullen bij doorgang van één van beide varianten dramatisch zakken. Wij zullen eventuele planschade alsdan bij u claimen.	Indien u van mening bent dat u (plan)schade lijdt, dan kunt u een verzoek om planschade indienen op basis van artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening. Dit kan na vaststelling en onherroepelijk worden van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP). Onafhankelijk onderzoek zal uitwijzen of dit verzoek terecht is.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
179	2048	Geen verbinding als voorkeursalternatief Wij zijn van mening dat er geen verbinding moet komen tussen de A8 en A9, dus een zogenaamde Nulalternatief. Onze keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Geen verslechtering van leefklimaat omwonenden. - Geen aantasting groene gebied tussen Assendelft en Heemskerk. - Géén aantasting van de Stelling van Amsterdam. - Geen extra filevorming bij Coenbrug. - Geen enorme kosten voor een verbinding die nauwelijks de problemen oplost en slechts enkele minuten tijdwinst oplevert. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.
180	2073	Deze zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 52.	Voor de beantwoording zie de zienswijze van id nr. 52.
181	2079	Deze zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 103.	Voor de beantwoording zie de zienswijze van id nr. 103.
182	2094	Na bestudering van de rapporten rond de verbindingsweg A8-A8 is mij duidelijk gebleken dat de nulplusvariant over Krommenie, milieuhygienisch niet aanvaardbaar is. De gekozen uitvoering met een viaduct is geen oplossing voor het bestaande knelpunt. Bovendien zal uitvoering van deze variant tot significante toename van de hinder leiden. Dat geldt zowel voor geluidhinder als luchtverontreiniging.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
182	2095	De overige varianten, de golfbaanvariant en de Heemskerkvariant, kennen echter ook bezwaren. Het meest in de media genoemde bezwaar is wel de doorsnijding van de Stelling van Amsterdam. Zelfs wordt de variant over Krommenie door de Unesco als voorkeur aangemerkt. Uit deze keuze blijkt dat deze organisatie geen enkel oog heeft voor het welzijn van de bewoners. Ik neem aan dat de afwegingen in uw college anders zijn. Juist omdat in uw aanhef van dit project het oplossen van het knelpunt bij Krommenie en Assendelft als doel wordt genoemd. Verder kan een historisch erfgoed toch de economische ontwikkeling van de hoofdstad niet belemmeren. Bij de aanleg van de Stelling door de stad Amsterdam is een dergelijke belemmering zeker niet bedoeld. Bovendien dient toch het welzijn van de bevolking op de eerste plaats te staan. Nu duidelijk uit de rapportage blijkt dat de aanleg van een viaduct over Krommenie tot onaanvaardbare risico's voor de omwonenden leidt, is het uitgaande van de beschouwde varianten een verbindingsweg door de Stelling de enige optie.	ICOMOS, het adviesorgaan van UNESCO, heeft in een tweede advies aangegeven een voorkeur te hebben voor het Nul-plusalternatief. Naar aanleiding hiervan heeft ICOMOS, op uitnodiging, een bezoek gebracht aan het gebied om te bekijken of aanpassingen in de ontwerpen van het Heemskerk- en het Golfbaanalternatief wel acceptabel zijn voor ICOMOS. Het bezoek van ICOMOS is geweest op 6 en 7 oktober 2017. Het advies van ICOMOS is meegenomen in de besluitvorming over het definitieve voorkeursalternatief.
182	2096	Bij realisatie van een variant door de stelling blijkt uit de rapportage dat de milieuhygienische situatie voor Krommenie en Assendelft significant verbetert. Dit betekent een keuze tussen de Heemskerkvariant en de Golfbaanvariant. Hoewel het voor de bewoners van Krommenie en Assendelft geen verschil maakt welke zogenaamde poldervariant wordt gekozen, geldt dit niet voor de bewoners van Heemkerk en met name de bewoners van de Broekpolder. De Golfbaanvariant kent vooral een milieuhygienisch bezwaar bij de aansluiting van de verbindingsweg op de A9. Dit wordt veroorzaakt door de uitvoering van deze aansluiting met een viaduct. In eerdere rapportages is een aansluiting met een onderdoorgang onder de A9 aan de orde geweest, maar die is afgevallen op financiële gronden zoals we van de projectleider mochten vernemen.	In de ontwerpfase is gekeken naar 9 varianten van de aansluiting van het Golfbaanalternatief op de A9. Gebleken is dat een verdiepte aansluiting weinig meerwaarde heeft voor het behalen van de doelstellingen. Daarnaast zorgt een verdiepte aansluiting voor meer fysieke ingrepen op de A9. Daarom is na de ontwerpfase gekozen voor een verhoogde aansluiting.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
182	2097	De Heemkerkvariant lijkt de ideale variant waarin de meeste partijen zich kunnen vinden, maar kent een behoorlijk prijskaartje. De in het aanvullend rapport genoemde extra fly-over brengt deze variant niet dichterbij. Nu blijkt dat de Nulplusvariant milieuhygiënisch onaanvaardbaar is en de Heemskerkvariant door aanvullingen financieel belemmeringen ondervindt, adviseer ik uw college een Golfbaanvariant met een onderdoorgang onder de A9 te onderzoeken. Dit kan de milieuhygiënische bezwaren van Heemkerk wegnemen en de extra kosten hiervoor zullen vergeleken met de nu voorgestelde Heemskerkvariant in het niet vallen. Kortom mijn voorkeur gaat uit naar de Heemskerkvariant maar een Golfbaanvariant met een onderdoorgang onder de A9 kan een alternatief zijn.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
183	2098	Zoveel mogelijk verdiept en ondertunnelen om de omgeving niet aan te tasten en te ontlasten.	Een tunnel over deze lengte is zeer kostbaar. Het voordeel voor de bereikbaarheid en leefbaarheid weegt niet op tegen de kosten.
184	2099	Deze zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 103.	Voor de beantwoording zie de zienswijze van id nr. 103.
185	2114	Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat voor de realisatie van de verbindingsweg tussen de Rijksweg A8 en de Rijksweg A9 het Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief moet worden gekozen. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Afname van het aantal DALY's in het gehele studiegebied, ook in Assendelft en Krommeniei. - Beste verkeerstechnische oplossing van alle alternatieven. - In zijn totaliteit levert dit de grootste vermindering in DALY's op voor de bewoners in het gehele plan/studiegebied. - Stelling van Amsterdam wordt wel aangetast, echter in iets mindere mate dan bij het Golfbaanalternatief. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.
186	2139	Ik vind dat het trace zoveel mogelijk verdiept of ondertunneld moet worden om de stelling van Amsterdam te ontzien en het mooie polderlandschap in stand te houden. Ook de Zaan zou ondertunneld moeten worden om dat gebied te ontlasten van geluid en vervuiling.	Een tunnel over deze lengte is zeer kostbaar. Het voordeel voor de bereikbaarheid en leefbaarheid weegt niet op tegen de kosten. De kruising van de A8 en de Zaan is geen onderdeel van het plangebied.
187	2140	Ik ben naar een voorlichtingsavond geweest in Assendelft over de verbindingsweg A8-A9. Ik maak mij grote zorgen als dit tot stand komt. Met name de toestroom verkeer door de parkrijklaan in Assendelft. Dit is een vrij smalle weg met daaraan scholen en een winkelcentrum. Het verkeer heeft op dit moment al veel problemen om door te stromen laat staan als al het verkeer dat daar doorheen moet er nog bij komt. Ik hoop dat jullie dit meenemen in het besluit en misschien wat meerdere toestroomwegen aanleggen voor deze wijk.	Wanneer gekozen is voor het Heemskerk- of het Golfbaanalternatief komt er een nieuwe aansluiting ter hoogte van Saendelft. Een nieuwe aansluiting heeft logischerwijs tot gevolg dat de verkeersstromen in de omgeving veranderen. In deze fase van het project is gekeken of deze veranderde verkeersstromen tot (file)problemen leiden die niet met maatregelen opgelost kunnen worden. Verdere detailuitwerking, zoals de gevolgen op de Parkrijklaan, worden meegenomen in de vervolgfase wanneer voor één van deze alternatieven is gekozen.
188	2141	Deze zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 103.	Voor de beantwoording zie de zienswijze van id nr. 103.
189	2182	Hierbij ontvangt u mijn zienswijze. Ik wacht al 20 jaar op de Heemskerkvariant, dus maak eens af waar ooit aan begonnen is in plaats van nu een nieuwe woonwijk zo te belasten met extra geluidsoverlast en extra fijnstof. In Badhoevedorp wordt door alle huidige kennis over geluidsoverlast/fijnstof en de bijbehorende gezondheidsrisico's besloten om voor veel geld de snelweg om te leggen zodat de wijk daar juist wordt onlast. Maak dan nu niet eenzelfde fout.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
189	2183	Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat voor de realisatie van de verbindingsweg tussen de Rijksweg A8 en de Rijksweg A9 het Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief moet worden gekozen. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Afname van het aantal DALY's in het gehele studiegebied, ook in Assendelft en Krommeniei. - Beste verkeerstechnische oplossing van alle alternatieven. - In zijn totaliteit levert dit de grootste vermindering in DALY's op voor de bewoners in het gehele plan/studiegebied. - Stelling van Amsterdam wordt wel aangetast, echter in iets mindere mate dan bij het Golfbaanalternatief. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.
190	2208	Middels onze zienswijze wil ik u informeren over de bezwaren van ons gezin tegen de golfbaanvariant als mogelijke aansluiting tussen de A8 en de A9. Zoals uit onze adresgegevens blijkt, zijn wij direct betrokkenen en wel in negatieve zin. De golfbaanvariant zal onze woonvreugde direct enorm benadelen.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
190	2209	Geluidsoverlast: Bij de modelberekeningen wordt voor Rottumeroog niet meegenomen dat de 1e lijn bebouwing huizen van verschillende hoogte kent en daarmee invloed heeft op het geluid dat de 2e lijn bebouwing raakt. Sommige van de huizen in de 1e lijn bebouwing hebben gedeeltelijk slechts één bouwlaag en dat heeft een negatieve invloed op het geluidniveau van de 2e lijn bebouwing. Uit ervaring kunnen wij u mededelen dat het onmogelijk is de snelweg niet te horen en bij bepaalde windrichtingen is het geluid zelfs extreem hard. Het is zelfs zo dat het geluid ook nog eens van de nietsnelweg kant komt, omdat het tegen de huizenrij kaatst die Rottumeroog scheidt van de Waddenlaan, waarna het geluid terugkeert tot aan de 1e lijn bebouwing. Het geluid van de snelweg is een bron van stress en irritatie door de gehele dag en beïnvloedt de nachtrust zeer negatief. Neem daarbij het feit dat er aan bepaalde auto's en motoren is gesleuteld om zoveel mogelijk lawaai te maken. De snelweg wordt door dit soort voertuigen regelmatig als racebaan gebruikt in de avond- en nachtelijke uren. Vergeet niet dat ook wij geacht worden in de morgen fris en fruitig op het werk te verschijnen.	De grootste en meest relevante effecten ten behoeve van de alternatieven vergelijking treden op op de eerste lijns bebouwing. Daarom is gekozen op deze eerste lijns bebouwing meer gedetailleerd naar de effecten te kijken. In de volgende fase van de planontwikkeling wordt meer gedetailleerd onderzoek gedaan en wordt in beeld gebracht wat de absolute geluidwaarden op de gevels zijn.
190	2210	Een ander gemis bij de geluidsberekeningen is het feit dat het vliegtuiglawaai niet meegenomen is en zeker gezien de toename van het vliegverkeer van de laatste jaren is dit een groot punt van zorg! Het "beperkte" aantal vluchten tussen half elf 's avonds en zes uur in de ochtend is voor ons als bewoners nog steeds een reden om de ramen dicht te houden in verband met geluidsoverlast. Het RIVM heeft recent vastgesteld dat reductie van de geluidsoverlast door geluidsschermen alleen de hoge tonen weg filtert, maar lage tonen worden daardoor juist beter hoorbaar en mensen worden hierdoor extra belast.	Vliegtuiglawaai is inderdaad niet meegenomen in de geluidsberekeningen. Dit komt omdat luchtvaartlawaai voor de vergelijking tussen de alternatieven niet onderscheidend is. In de volgende fase van de planstudie worden gecumuleerde geluidberekeningen uitgevoerd waarin luchtvaartlawaai wel is meegenomen. Op dat moment worden het onderzoek uitgevoerd conform de meest recente geluidmodellen en uitgangspunten. De maatregelen die getroffen kunnen/moeten worden worden in dat onderzoek eveneens nader in beeld gebracht en onderbouwd.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
190	2211	Luchtverontreiniging: Voor de modelberekening voor fijnstof geldt net als bij de modelberekening voor geluid dat er slechts gekeken is naar de 1e lijn bebouwing. Dit is niet terecht. Het effect van luchtverontreiniging door een snelweg komt vele malen verder dan dat. Nu al zijn er regelmatig dagen dat er flink smog te ruiken is. Huizen hebben luchtcirculatiesystemen die deze verontreinigde lucht naar binnen brengen. Het is evident dat de filters vaker dan normaal (elke twee maanden) vervangen moeten worden. Donderdag 7 september jongstleden heeft de rechter bepaald dat er een plan moet komen om fijnstof en stikstofoxide te verminderen. De golfbaanvariant versterkt juist de huidige hoge fijnstof en stikstofoxide gehalten voor de Broekpolder. Nu al zijn er veel kinderen en volwassenen met luchtweg problemen. Daarbij komt dat de IJmond sterk benadeelt is qua luchtverontreiniging door zware industrie (TATA steel en dergelijke) en het hoge aantal luchtverkeersbewegingen. Wellicht is het tijd om langs de Broekpolder verschillende punten van het luchtmeetnet toe te passen, alvorens een dergelijke drastische maatregel te nemen.	De grootste en meest relevante effecten ten behoeve van de alternatieven vergelijking treden op op de eerste lijns bebouwing. Daarom is gekozen op deze eerste lijns bebouwing meer gedetailleerd naar de effecten te kijken. In de volgende fase van de planontwikkeling wordt meer gedetailleerd onderzoek gedaan.
190	2212	De fly-over komt op 8 meter hoogte en zorgt voor horizonvervuiling. Hoe is het mogelijk dat men een dergelijk plan heeft bedacht. Er zou een 8 meter diepe tunnel moeten komen! Wanneer gekozen wordt voor de Broekpoldervariant in plaats van de Heemskerkvariant gaan wij verhuizen. Wij staan niet alleen in deze gedachte. Bewoners van Rottumeroog praten hierover met elkaar. We zijn echter bang dat de Broekpoldervariant de huizenprijzen zal doen dalen. We zullen ons sterk maken voor een eerlijke prijs en de schade ten opzichte van recent verkochte huizen proberen te verhalen door gezamenlijk op te treden. Als laatste wil ik u er wellicht ten overvloede op wijzen dat de aansluiting A8-A9 al vanaf de jaren vijftig ligt bij de afslag Heemskerk, de zogenoemde Heemskerkvariant. Deze zou duurder zijn, maar dat valt te bezien. Een gezonde leefomgeving is onbetaalbaar. Laat de mensen in de Broekpolder niet stikken, maar help hen en kies voor de meest milieuvriendelijke overgebleven variant, de Heemskerkvariant.	Indien u van mening bent dat u (plan)schade lijdt, dan kunt u een verzoek om planschade indienen op basis van artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening. Dit kan na vaststelling en onherroepelijk worden van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP). Onafhankelijk onderzoek zal uitwijzen of dit verzoek terecht is.
191	2213	De leefbaarheid in de Broekpolder staat al jaren zeer sterk onder druk. Door groei van (lucht)verkeer is deze druk alleen maar toegenomen. Het RIVM geeft een “slecht” (61-65 dBA) als indicatie voor de huidige geluidskwaliteit. De planstudie voor de verbinding A8-A9 laat een verdere verslechtering zien voor de situatie in de Broekpolder, met name voor de woningen aan de Stroomwal en dat is voor mij onacceptabel. Gezien het aantal vragen dat ik heb bij het lezen van het achtergrondrapport geluid heb ik een indicatief onderzoek laten uitvoeren door de Nederlandse Stichting Geluidshinder (NSG) naar de geluidsberekeningen zoals gepresenteerd in de plan MER. Dit rapport is als bijlage en als zienswijze toegevoegd.	Wij nemen kennis van uw reactie. Hieronder beantwoorden we eerst uw zienswijze waarna we als laatste ingaan op de conclussies uit het rapport van de Nederlandse Stichting Geluidshinder.
191	2214	Stellingname Ik ben van menig dat de ontwerpen van het Golfbaan- en Heemskerk alternatief zodanig moeten zijn dat deze alternatieven wat betreft leefbaarheid een verbetering opleveren in zowel Krommenie als in de Broekpolder. Bij het Heemskerk alternatief is dit met een directe afscherming langs de A9 zeker haalbaar. Verder ben ik van mening dat gezien de doelstellingen van de Provincie en de kennis van nu Alternatief 7 aan de planstudie moet worden toegevoegd. Dit alternatief zal de leefbaarheidsproblemen in Krommenie verminderen zonder dat deze in grote mate toenemen in andere woongebieden. Qua kosten is Alternatief 7 de meest haalbare en heeft dit alternatief slechts een gering effect op het open landschap en de belangrijke cultuurhistorie in dit gebied.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Alternatief 7 is in de vorige fase van de planMER beschouwd. Deze is niet verder uitgewerkt omdat dit alternatief nagenoeg geen oplossing biedt voor de problematiek die er speelt. Nog steeds blijft veel verkeer gebruik maken van de route door Krommenie waardoor het verkeersknelpunt én het leefbaarheidsknelpunt in Krommenie niet worden opgelost. In de huidige fase is de afweging uit de vorige fase nogmaals beschouwd. Opnieuw is geconcludeerd dat alternatief 7 geen oplossing is voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
191	2215	1. De geluidsbelasting bij de A9-aansluiting verandert De huidige planstudie geeft een onjuist en onvolledig beeld van de effecten die te verwachten zijn voor de wijk Broekpolder in Beverwijk en Heemskerk. De planstudie zou een objectief beeld moeten geven van de gevolgen van deze verbinding op basis waarvan politici een weloverwogen beslissing kunnen maken. Ik ben van mening dat dit met deze planstudie niet het geval is. Positieve gevolgen van het Golfbaan alternatief worden benadrukt en in detail weergegeven, terwijl de negatieve gevolgen voor de wijk Broekpolder op de achtergrond blijven. Belangrijke ontwerpkeuzes zijn gemaakt in het voordeel van het Golfbaan alternatief met een te positief beeld van dit alternatief in de plan MER en MKBA als gevolg. Er zijn genoeg voorbeelden te noemen waaruit blijkt dat dit rapport de objectiviteit mist die het zou moeten hebben, maar de samenvatting van het Eindrapport planMER (tweede alinea Doelbereik op blad 4) zegt mij eigenlijk al genoeg: *"Het Heemskerk- en Golfbaanalternatief leveren een grotere bijdrage aan het verbeteren van de leefbaarheid dan het Nul-plusalternatief. De verkeersstroom op de N203 in Krommenie en via de Communicatieweg en Dorpsstraat neemt af. Dit heeft positieve gevolgen voor het leefmilieu. Met name het aantal jaren levensduurverkorting vanwege geluid neemt af. Hier staat tegenover dat in zowel het Heemskerkalternatief als het Golfbaanalternatief de geluidbelasting bij de A9-aansluiting verandert."*	De planMER fase in een project is bedoeld om een goede afweging te kunnen maken tussen de verschillende alternatieven. De effecten worden daarom op het schaalniveau van de alternatieven in beeld gebracht. In de m.e.r. voor de vervolgfase (Provinciaal Inpassingsplan) worden de effecten van het voorkeursalternatief in detail onderzocht. Daarbij wordt ook gekeken naar maatregelen om eventuele negatieve effecten te beperken. De planMER is opgesteld door een gerenomeerd adviesbureau dat de benodigde onderzoeken in een planMER objectief uitvoert. Er wordt niet getwijfeld aan de objectiviteit van het onderzoek. Daarnaast heeft de Commissie voor de m.e.r. aangegeven dat het onderzoek van voldoende kwaliteit is om een goede afweging te maken.
191	2216	2. De leefbaarheidsproblemen worden alleen maar verplaatst De huidige planstudie laat zien dat voor wat betreft het Heemskerk- en Golfbaan alternatief de problemen op het gebied van leefbaarheid worden verplaatst naar andere woongebieden binnen het onderzoeksgebied, maar ook daarbuiten (bijvoorbeeld de Coenbrug). De huidige planstudie geeft onterecht geen volledig beeld van de effecten per woongebied binnen het onderzoeksgebied en de effecten voor de regio buiten het onderzoeksgebied. Deze effecten dienen alsnog te worden uitgewerkt en gepresenteerd voordat definitief kan worden besloten over het voorkeursalternatief.	Van verplaatsing van het probleem is geen sprake. De effecten van de alternatieven zijn in het totaal over het studiegebied bezien. Positieve en negatieve effecten op verschillende plaatsen worden hierin gewogen. Daar waar bijzondere effecten optreden is dit in de m.e.r. benoemd. Het voorkeursalternatief wordt nader onderzocht en getoetst aan de geldende wet- en regelgeving, waaronder normen voor geluid en luchtkwaliteit.
191	2217	3. Het primaire onderzoeksgebied is te klein gekozen Het primaire onderzoeksgebied voldoet onterecht niet aan hetgeen is vastgelegd in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau doordat de fysieke wijzigingen -het verbreden van de A9- niet zijn meegenomen in de zone van 1 kilometer rondom deze infrastructurele wijzigingen. Dit geldt met name ter hoogte van de aansluiting A22 en Uitgeest. Als gevolg hiervan is het aantal ernstig gehinderden, slaapgestoorden en blootgestelden voor deze deelgebieden niet juist bepaald. De verschillende onderzoeken, zoals het akoestisch onderzoek, onderzoek luchtkwaliteit en het achtergrondrapport gezondheid dienen opnieuw te worden uitgewerkt en gepresenteerd op basis van het werkelijke onderzoeksgebied voordat definitief kan worden besloten over het voorkeursalternatief. Notitie Reikwijdte en Detailniveau : *"Ten behoeve van planstudie wordt de geluidbelasting van de infrastructuur op omliggende woningen binnen 1000 meter van het hoofdwegennet en onderliggend wegennet in de referentiesituatie en in de verschillende alternatieven bepaald. Op basis van deze geluidbelasting wordt het aantal ernstig gehinderden en ernstig slaapgestoorden per deelgebied bepaald.."* Achtergrond rapport geluid: *"Het primaire onderzoeksgebied is bepaald door per alternatief en ook voor de referentiesituatie rondom de projectwegen een zone van 1 kilometer te vervaardigen. Projectwegen zijn die wegen waarop in die variant fysieke wijzigingen plaatsvinden. Door de verkregen vier zones over elkaar te leggen ontstaat het primaire onderzoeksgebied."*	Naar aanleiding van het eerste tussentijdse advies van de Commissie voor de m.e.r. heeft een nadere afbakening van het studiegebied plaatsgevonden om de onderscheidende effecten beter in beeld te krijgen.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
191	2218	4. Effecten aanpassingen A9 niet verwerkt in plan MER en MKBA In de notitie A9 aansluitingen worden diverse ingrijpende aanpassingen gedaan op ontwerpen voor de verbinding A8-A9, waaronder het verbreden van de A9 van 2x4 naar 2x5-baans. De effecten van al deze wijzigingen op het ontwerp zijn onterecht niet verwerkt in de verschillende onderzoeken, zoals het akoestisch onderzoek, onderzoek luchtkwaliteit en het achtergrondrapport gezondheid. De gepresenteerde resultaten (het aantal blootgestelden, grafieken, tabellen, grafische weergave, e.d.) in deze onderzoeken komen niet overeen met de planstudie. Deze dienen opnieuw te worden uitgewerkt en gepresenteerd op basis van plannen zoals ze er nu liggen voordat definitief kan worden besloten over het voorkeursalternatief.	Tijdens het opstellen van de planMER is gebleken dat aanvullende maatregelen op de A9 nodig zijn bij het Heemskerk- en het Golfbaanalternatief. Deze aanvullende maatregelen zijn beoordeeld op of ze van invloed zijn voor de alternatievenafweging. Waar nodig zijn vervolgens nadere analyses gedaan, zoals milieuberekeningen voor de flyover in het Heemskerkalternatief. Daarnaast zijn de kosten inzichtelijk gemaakt en meegenomen in de MKBA. Met deze informatie is een goede vergelijking tussen de alternatieven mogelijk.
191	2219	5. Geluidsberekeningen Broekpolder zijn onjuist en niet goed uitgevoerd Onder verwijzing naar de bijgevoegde NSG-rapportage 'NOTITIE ZIENSWIJZE Milieueffectrapportage Golfbaanvariant aansluiting A8-A9 te Heemskerk' menen wij dat de milieueffectrapportage op het punt van geluid onterecht voorbijgaat aan de vastgestelde Geluidproductieplafonds die beperkingen stelt aan de toelaatbare geluidemissie van de A8 en A9 in het belang van de toelaatbare geluidbelasting op en in de woningen (geluidsgevoelige objecten) in Broekpolder, waarvoor een bouwvergunning is afgegeven na 1 januari 1982 (art. 11.2 lid 3b). Rekening houdend met de wettelijke bepalingen ten aanzien van geluidplafonds voor rijkswegen, gericht op geluidbeheersing, geluidreductie en geluidsanering, is de meest milieuvriendelijke milieuvariant uit het oogpunt van geluid, ook gelet op de doelmatigheidscriteria Wet milieubeheer met betrekking tot de geluidsplafonds, de variant die voorziet in een vast te stellen geluidplafond, waarbij overal ten westen van de A9 op elke afstand van 50 m uit de buitenste rijstrook om de 100 m op een hoogte van 4 m in een geluidwaarde van 55 dB geldt. De binnenwaarde van woningen als gevolg van de geluidbelasting van de nog niet geprojecteerde A8 en de nog niet geprojecteerde aansluitingen op de A9 dient tezamen met de bijdrage van geprojecteerde A9 en de nog niet geprojecteerde verbreding van de A9 niet meer te bedragen dan de 36 dB voor de 'na 1 januari 1982-woningen'. De nog vast te stellen geluidplafonds voor de A8 en de aansluitingen op de A9 dienen te worden afgestemd op deze wettelijk geldende binnenwaarde. Deze zienswijze dient te worden uitgewerkt en te worden gepresenteerd voordat definitief kan worden besloten over het voorkeursalternatief.	De planMER fase in een project is bedoeld om een goede afweging te kunnen maken tussen de verschillende alternatieven. De effecten worden daarom op het schaalniveau van de alternatieven in beeld gebracht. In de m.e.r. voor de vervolgfase (Provinciaal Inpassingsplan) worden de effecten van het voorkeursalternatief in detail onderzocht. Daarbij wordt ook gekeken naar maatregelen om eventuele negatieve effecten te beperken.
191	2220	6. Geen serieus alternatief voor een verbindingsweg door de polder Bij uitvoering van het Golfbaan- of Heemskerk alternatief zal een uniek groen gebied tussen Heemskerk en Assendelft onherstelbaar worden beschadigd. Los van de werelderfgoedstatus heeft dit gebied voor onze regio een zeer belangrijke cultuurhistorische waarde. Daarnaast is het gebied een belangrijk recreatiegebied voor de directe omgeving. De Provincie zou dit gebied moeten beschermen. De huidige planstudie bevat onterecht geen serieus alternatief voor een verbindingsweg dwars door het groen gebied tussen Heemskerk en Assendelft. Met de kennis van nu zou de Provincie Alternatief 7 (een randweg om Kreekwijk) als serieus alternatief aan de planstudie toe moeten voegen nog voordat definitief kan worden besloten over het voorkeursalternatief. Alternatief 7 is mede afgevallen omdat deze te duur zou zijn, daarnaast is alleen gekeken naar verbeteren van leefbaarheid in Krommenie en in mindere mate of niet naar de leefbaarheid voor andere woongebieden net binnen of buiten het doelbereik. Eindrapport planMER "Duidelijk is dat de alternatieven 6 en 7 het duurst zijn, het minst bijdragen aan de projectdoelen en het minst worden beoordeeld op de criteria wetgeving en beleid relatief duur zijn. Dit is verder uiteengezet in bijlage 2."	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Alternatief 7 is in de vorige fase van de planMER beschouwd. Deze is niet verder uitgewerkt omdat dit alternatief nagenoeg geen oplossing biedt voor de problematiek die er speelt. Nog steeds blijft veel verkeer gebruik maken van de route door Krommenie waardoor het verkeersknelpunt én het leefbaarheidsknelpunt in Krommenie niet worden opgelost. In de huidige fase is de afweging uit de vorige fase nogmaals beschouwd. Opnieuw is geconcludeerd dat alternatief 7 geen oplossing is voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
191	2221	7. Verkeerstechnisch ontwerp vs. leefbaarheid De planstudie voor de verbinding A8-A9 en de ontwerpen die hierin zijn uitgewerkt lijken veelal vanuit een verkeerstechnisch oogpunt tot stand te zijn gekomen. D.m.v. mitigerende maatregelen probeert de Provincie achteraf de leefbaarheid binnen wettelijke kaders te krijgen. De Provincie zou moeten streven naar een afname van geluidshinder, ook voor de Broekpolder. Dit is alleen mogelijk als dit ook een uitgangspunt is voor de planstudie en het dus een hogere prioriteit krijgt in het komen tot een ontwerp voor deze verbinding. De toename van geluid die nu voor de Broekpolder is geschetst is onacceptabel. Onterecht geeft de huidige planstudie niet weer of de wettelijk geldende waardes überhaupt haalbaar zijn en tegen welke kosten. De Provincie zal de ontwerpen moeten aanpassen, zodanig dat ook voor de wijk Broekpolder het geluid afkomstig van de A9 en de geplande aansluiting afneemt in plaats van toeneemt. Deze zienswijze dient te worden uitgewerkt en gepresenteerd voordat definitief kan worden besloten over het voorkeursalternatief.	Uw verzoek wordt niet overgenomen. De planMER fase in een project is bedoeld om een goede afweging te kunnen maken tussen de verschillende alternatieven. De effecten worden daarom op het schaalniveau van de alternatieven in beeld gebracht. In de m.e.r. voor de vervolgfase (Provinciaal Inpassingsplan) worden de effecten van het voorkeursalternatief in detail onderzocht. Daarbij wordt ook gekeken naar maatregelen om eventuele negatieve effecten te beperken.
191	2222	8. Aanvullend onderzoek geluidshinder Broekpolder Het aanvullende onderzoek dat de Provincie heeft aangekondigd t.a.v. het Golfbaan alternatief gaat specifiek over geluid, overige zaken die de leefbaarheid beïnvloeden worden hier onterecht niet in meegenomen. Ik verzoek de Provincie: - om alle relevante gegevens, veronderstellingen en aannames die aan de berekeningen van het aanvullende onderzoek naar geluidseffecten ten grondslag liggen ter beschikking te stellen zodat ik in staat ben de modelberekeningen door een onafhankelijke partij te laten controleren. - om, voordat er een voorkeursvariant wordt gekozen, om alle voorgestelde aanpassingen te verwerken in een volledig PlanMER en MKBA zodat een goed en afgewogen besluit kan worden gemaakt op basis van de nieuw beschikbare informatie. - om na het openbaar worden van het aanvullende onderzoek opnieuw een periode van 6 weken te reserveren om zienswijzen hierop in te kunnen dienen. Dit opdat GS eventuele additionele zienswijzen mee kunnen wegen in hun besluitvorming.	Uw verzoek wordt niet overgenomen. De uitkomsten van het geluidsonderzoek zijn betrokken bij de besluitvorming over het voorkeursalternatief. Dit alternatief wordt eerst verder uitgewerkt tot een ontwerp inpassingsplan (ontwerp-PIP). Daarna volgt een nieuwe inspraakronde.
191	2223	Conclusie Het Golfbaan alternatief zoals weergegeven in de planstudie zal grote gevolgen hebben voor mij en mijn gezin. De chronische blootstelling aan geluid en fijnstof zal voor ons en de wijk Broekpolder aanzienlijk toenemen en een grote bedreiging vormen voor de gezondheid. Ik ben zeer teleurgesteld in de wijze waarop de Provincie koste wat kost met een tunnelvisie naar het Golfbaan alternatief lijkt toe te werken zonder hierbij de leefbaarheidsproblemen in de Broekpolder serieus te nemen. Het indicatieve onderzoek dat ik heb laten uitvoeren door de Nederlandse Stichting Geluidshinder (NSG) laat zien dat er nog al wat vraagtekens gezet kunnen worden bij de geluidsberekeningen die de Provincie presenteert in de plan MER. Ik ga ervan uit dat de Provincie het rapport van de NSG serieus bekijkt en de bevindingen gebruikt om bijlage 4 van de plan MER het ‘achtergrondrapport geluid verbinding A8-A9’ te verbeteren. De Provincie heeft de Commissie MER gevraagd een oordeel te geven over de afwegingen van de alternatieven die in het milieueffectenrapport onderzocht zijn. De commissie concludeert in het tweede tussentijdse toetsingsadvies dat het rapport een goede basis is voor een keuze voor het voorkeursalternatief. Een conclusie die totaal niet aansluit bij de zienswijze die ik hierbij indien. Daarnaast had de Provincie op zijn minst de beleefdheid kunnen opbrengen om de Commissie MER over het milieueffectrapport te laten oordelen na de Nota van Beantwoording op deze zienswijze.	De Commissie voor de m.e.r. is een onafhankelijke commissie van experts die een advies geven over de gevolgde m.e.r.-procedure. Wij hechten er waarde aan dat de experts een eigenstandig oordeel geven over de kwaliteit van de planMER.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
191	2224	**Conclusies uit het rapport van de Nederlandse Stichting Geluidshinder:** 1. De in het Antea-rapport gepresenteerde geluidbelastingen van rijksweg A9 bij woningen met een dicht asfaltbeton-wegdek DAB is onterecht, omdat de beschikbare geluidgebruiksruimte op grond van de in het kader van de Wet milieubeheer vastgestelde geluidproductieplafonds dit niet toestaat.	Bij het onderzoek naar de geluidbelasting is niet gekeken naar het exacte type asfalt van de verschillende wegen, maar is rekening gehouden met DAB vanwege het 'worst-case scenario'. De werkelijke geluidbelasting zal lager zijn. Voor de afweging tussen de alternatieven is dit niet relevant. In de volgende fase wordt uiteraard wel rekening gehouden met het exacte type asfalt bij de geluidberekeningen.
191	2225	2. In het Antea-rapport worden onterecht geluidbelastingen gepresenteerd bij de Stroomwalwoningen met de even huisnummers met een maaiveld dat onterecht gelijk of nagenoeg gelijk is gesteld aan het maaiveld van het wegdek A9 of het maaiveld van de woningen in het omliggende woningen met drie bouwlagen in Broekpolder.	Bij het onderzoek naar de geluidbelasting is wel rekening gehouden met de hoogteligging van het maaiveld.
191	2226	3. In het Antea-rapport wordt onterecht bij een groot aantal woningen met 3 bouwlagen, met uitzondering van de woningen gelegen aan Rottumeroog, met een maaiveld gelijk of nagenoeg gelijk aan het maaiveld van de A9 niet gepresenteerd. Het belang daarvan is de presentatie van de geluidbelasting op de 3e bouwlaag, welke functioneert als geluidgevoelige slaaplaag binnen de invloedssfeer van de A9 welke invloed wordt vergroot bij de verbreding van de A9. Dat belang wordt nog groter wanneer de in het kader van de Wet milieubeheer vastgestelde Geluidproductieplafonds voor de A9 worden genegeerd. Een presentatie daarvan in een geluidcontourenkaart maakt de kwetsbaarheid van deze slaaplaag bij veel woningen zichtbaar voor de zwakke schakel in de huidige geluidvoorziening langs de A9 ter hoogte van de Stroomwalwoningen en ook de noodzaak tot het nemen van maatregelen ter verbetering van deze zwakke schakel zonodig met een verbeterde versie van de voorgenomen Golfbaanvariant.	De planMER fase in een project is bedoeld om een goede afweging te kunnen maken tussen de verschillende alternatieven. De effecten worden daarom op het schaalniveau van de alternatieven in beeld gebracht. In de m.e.r. voor de vervolgfase (Provinciaal Inpassingsplan) worden de effecten van het voorkeursalternatief in detail onderzocht. Daarbij wordt ook gekeken naar maatregelen om eventuele negatieve effecten te beperken.
191	2227	4. Het Antea-rapport richt zich onterecht niet op een beoordeling van de Golfbaan- en Heemskerk-variant in het kader van het respecteren van de vastgestelde geluidproductieplafonds Wet milieubeheer Hoofdstuk 11. Er is sprake van een ontoelaatbare overschrijding van de vastgestelde geluidproductieplafonds, welke overschrijding teniet moet worden gedaan met een geluidarmer wegdektype op de A9 dan de huidige en door middel van een betere akoestische geluidafschermende geluidvoorziening dan de huidige voordat de gevolgen van een Golfbaanvariant in het kader van een milieueffectrapportage kan worden betrokken.	Zie het antwoord hierboven. In de vervolgfase wordt nader onderzoek gedaan naar de geluidbelasting conform de geldende wet- en regelgeving.
192	2228	Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat voor de realisatie van de verbindingsweg tussen de Rijksweg A8 en de Rijksweg A9 het Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief moet worden gekozen. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Afname van het aantal DALY's in het gehele studiegebied, ook in Assendelft en Krommeniei. - Beste verkeerstechnische oplossing van alle alternatieven. - In zijn totaliteit levert dit de grootste vermindering in DALY's op voor de bewoners in het gehele plan/studiegebied. - Stelling van Amsterdam wordt wel aangetast, echter in iets mindere mate dan bij het Golfbaanalternatief. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.
193	2253	Deze zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 103.	Voor de beantwoording zie de zienswijze van id nr. 103.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
194	2268	Als bewoner van het Buurtschap Bus(ch) en Dam vind ik het belangrijk dat: Naast onderstaande, mijn persoonlijke toevoeging. Voor wij, (...), het huis aan (...) kochten (2009) zijn wij op bezoek geweest bij een deel van het college van de gemeente Zaanstad. Met name om ons te informeren over de verbinding A8-A9. Men liet ons een maquette zien en men gaf ons de verzekering dat deze verbinding absoluut van de baan was. Wij hebben de woning gekocht. Van 2009 tot heden heb ik ervaren dat het aantal vliegbewegingen op Schiphol en de daarmee gepaard gaande toename van het geluid vele malen groter is geworden dan toen wij hier kwamen wonen. Men vliegt inmiddels vanuit elke windrichting, vaak laag, over ons huis. Daarbij het geluid van de treinen en de reeds bestaande wegen en nogeens de bouw van Saendelft maakt dat ik vind dat we ons portie geluidsoverlast wel binnen hebben. Er hoeft niet ook nog eens een extra snelweg bij. Bij al die drukte in de polder, het extra geluid en het extra licht, zie ik steeds minder weidevogels. Waren er in 2009 vanuit ons huis nog volop grutto's, kieviten en fouragerende regenwulpen te zien, dit jaar heeft niet een van de genoemde vogels zich laten zien. Kortom ik ervaar verarming van mijn leefomgeving door teveel lawaai, licht en (bouw)activiteiten. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 103.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 103.
195	2284	Mijn zienswijze berust op het verminderde leefbaarheid en woongenot ter plaatse door de onderdoorgang van de doorgetrokken A8 van de Dorpsstraat Assendelft en op de, naar mijn idee, kapitaalvernietiging door het aanleggen van een onnodige weg dwars door een prachtig stuk natuur. Wij wonen 2 huizen ten noorden van de plaats waar de onderdoorgang is gepland. 7 Jaar geleden hebben wij hier een nieuwe stolpboerderij gebouwd waar wij met veel plezier wonen. U zult begrijpen dat wij niet staan te juichen bij het idee dat er een snelweg in onze achtertuin komt te liggen. Fijnstof, uitlaatgassen en geluidsoverlast doen ons het ergste vrezen voor ons woongenot en onze gezondheid. Allereerst zal het geluidnivo van het verkeer het toegestane nivo overschrijden. Zeker met optelling van hetgeen het verkeer op de Dorpsstraat produceert en de twee landingsbanen van Schiphol. { zwanenburg en polderbaan }	De (gezondheids)effecten die deze verbinding tot gevolg heeft zijn beschreven in het rapport gezondheid. Er zijn in het studiegebied zowel positieve als negatieve veranderingen van de gezondheidssituatie. Over het algemeen geldt dat de afname van de overlast in Krommenie groter is dan de toename elders. In de volgende fase van de planstudie (als het voorkeursalternatief gekozen is) wordt er aanvullend onderzoek uitgevoerd naar de gezondheidseffecten door de nieuwe verbinding. Een nieuwe verbinding moet altijd voldoen aan de geldende wet- en regelgeving. Bovendien zijn de onderzoeken die nu zijn uitgevoerd uitgegaan van een worst-case scenario. Mitigerende maatregelen om de overlast te beperken zijn maar beperkt opgenomen in de modelberekeningen. Verder wordt er goed nagedacht over geschikte inpassing van de weg in het landschap.
195	2285	De fijnstof welke door het op deze nieuwe weg rijdende verkeer extra wordt geproduceert zal onze luchtwegen kunnen beschadigen omdat het nogeens bovenop het door de nu reeds te hoge nivo van de Dorpsstraat wordt veroorzaakt. Ook hier zijn de twee vliegroutes boven ons extra vervuilers. Ook de uitlaatgassen die in bovenstaande situatie onze gezondheid zullen kunnen aantasten is niet hetgeen wij willen ondergaan. Dat wij vwb fijnstof, uitlaatgassen en geluidnivo onder de wind wonen welke voor 70 procent van de tijd vanuit het zuidwesten komt, maakt bovenstaande zienswijzen nog urgenter en bezwaarlijker.	Luchtverontreiniging die wordt veroorzaakt door vliegtuigen is meegenomen in de berekeningen van de achtergrondconcentratie van luchtverontreinigende stoffen ter plaatse van uw woning. In de komende decennia is een afname van deze achtergrondconcentratie voorzien. Er wordt nu al ruimschoots voldaan aan de voorkeursgrenswaarden voor luchtkwaliteit en dit neemt in de toekomst toe. De bijdrage van luchtverontreiniging is voor alle alternatieven berekend. Dit is zowel berekend voor de achtergrondconcentratie en bepaalde meetpunten. In de volgende fase van de planstudie worden aanvullende berekeningen uitgevoerd. Overigens is in de rekenmodellen rekening gehouden met de overheersende windrichting.
195	2286	Wetende dat in Nederland geen recht op uitzicht bestaat noem ik toch dat de tunnelbak met zijn inrichtingswerken boven de grond, ons uitzicht in zuidwestelijke richting onmogelijk gaat maken.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
195	2287	Waarschijnlijk komen bij de onderdoorgang aan beide zijde wel damwanden die permanent blijven. Dit heeft een nog niet bekende invloed op de grondwaterstand. De stroming van het grondwater is van Noord naar Zuid ter plekke. Wat betekent dit voor de fundatie van mijn woning? Dit zal gemonitord moeten worden met een vastlegging van de huidige situatie vooraf.	Effecten op de grondwaterstand worden in de volgende fase van de planstudie nader onderzocht. De effecten op de omliggende woningen worden tijdens de aanlegfase gemonitord.
195	2288	Tijdens de bouwwerkzaamheden zullen er trillingen in de grond worden veroorzaakt welke zodanig onder controle gehouden moeten worden dat de belendende percelen geen schade ondervinden. Het is dan dan ook een must dat de bouwkundige staat van alle huizen rondom de onderdoorgang wordt vastgelegd en openbaar gemaakt zodat wij de geleden schade bij u kunnen verhalen.	Bij de uitvoering van het project wordt rekening gehouden met de bestaande gebouwen in de omgeving. Tegen de tijd dat het project naar de uitvoering gaat, vinden waar nodig bouwkundige vooropnames plaats.
195	2289	Dat er van de planschaderegeling gebruik gemaakt gaat worden door ondergetekende behoeft geen nader betoog. De verkoopwaarde van ons pand zal zeker lager worden.	Indien u van mening bent dat u (plan)schade lijdt, dan kunt u een verzoek om planschade indienen op basis van artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening. Dit kan na vaststelling en onherroepelijk worden van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP). Onafhankelijk onderzoek zal uitwijzen of dit verzoek terecht is.
195	2290	Dat ik vind dat de doortrekking niet door moet gaan lijkt me duidelijk omdat ik ook nog eens niet overtuigd ben dat alle andere alternatieven zoals de weg langs het Noordzeekanaal verbreden gecombineerd met de Provincialeweg langs Krommenie optimaliseren de verkeersproblemen ook kunnen oplossen zeker als het OV een speciale inpuls krijgt vanuit de Nederlanse Overheid. Dat wij als Assendelvers ons steeds verder ingeklemd voelen door eerst de nog steeds uitbreidende bebouwing van Saendelft en de bedreiging van Schiphol plus de sportakkommodaties in de polder is een realiteit die ook nu nogeens door de doortrekking van de A8 wordt versterkt. Trouwens waarom het bestaande trace vanaf de brug over de Nauernasevaart, langs de zuidkant van Saendelft via Noorderweg en Communicatieweg-west richting Heemskerk niet wordt onderzocht als serieuze mogelijkheid om te optimaliseren ,is mij een raadsel.	Bij de probleemanalyse is reeds rekening gehouden met nieuwe ontwikkelingen, zoals ontwikkelingen op het gebied van OV. De andere genoemde alternatieven zijn in het kader van eerder onderzoek op een of andere wijze reeds komen te vervallen in verband met te grote andere effecten of te weinig probleemoplossend vermogen.
195	2291	Maar de naar mijn idee meest optimale situatie zou zijn om alle woeste plannen de prullenbak in te gooien en te besluiten dat een weg dwars door een dorp, dwars door natuur en dwars door Unesco werelderfgoed een doodgeboren kindje is en niet meer van deze tijd is.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
196	2292	Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat voor de realisatie van de verbindingsweg tussen de Rijksweg A8 en de Rijksweg A9 het Heemskerkalternatiefals voorkeursalternatief moet worden gekozen. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Afname van het aantal DALY's in het gehele studiegebied, ook in Assendelft en Krommeniei. - Beste verkeerstechnische oplossing van alle alternatieven. - In zijn totaliteit levert dit de grootste vermindering in DALY's op voor de bewoners in het gehele plan/studiegebied. - Stelling van Amsterdam wordt wel aangetast, echter in iets mindere mate dan bij het Golfbaanalternatief. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
197	2317	Ik stuur u mijn zienswijze voor de verbinding A8-A9 toe. In de bijlage staan de argumenten en de onderbouwing van mijn mening. Ik ben tegen de Broekpoldervariant omdat deze de leefbaarheid in de Broekpolder woonwijk aanzienlijk zal verslechteren. Daarover staan de feiten uitgebreid beschreven in de bijlage. Ik wil graag dat er geen nieuwe snelweg of verbindingsweg gemaakt wordt en kies voor geen verbinding. De argumenten om de leefbaarheid voor onze woonwijk gelden vaak ook voor andere bewoners langs de verbindingsweg. De nieuwe verbinding is zeker niet noodzakelijk gebleken en zal de verkeersdrukte op de wegen die nu gebruikt worden niet zodanig verbeteren dat de aanleg nodig is. Alle hoop op een veilige en schone toekomstige oplossing is gevestigd op het gezond verstand van onze bestuurders.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
197	2318	Geen verbinding als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat er geen verbinding moet komen tussen de A8 en A9, dus een zogenaamde Nulalternatief. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Geen verslechtering van leefklimaat omwonenden. - Geen aantasting groene gebied tussen Assendelft en Heemskerk. - Géén aantasting van de Stelling van Amsterdam. - Geen extra filevorming bij Coenbrug. - Geen enorme kosten voor een verbinding die nauwelijks de problemen oplost en slechts enkele minuten tijdwinst oplevert. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.
198	2343	Mijn standpunt omtrent het oplossen van de huidige verkeersdrukte én het voorkomen van nog ernstiger drukte c.q. chaos in de toekomst op en rond de N203 tussen Busch en Dam en Wormerveer is dit wegvak ingrijpend en rigoureus om te vormen naar een modern en efficiënt wegvak. Waar de problemen zijn, moet je die oplossen. In eerste instantie was de werkgroep goed op weg met de Nulplusvariant in de uitvoering van gescheiden verkeerstromen Lokaal en Regionaal van en naar de A8-A9 in een tunnelvariant. Helaas heeft (ik meen) het ontwerpbureau te elfder ure deze variant ter zijde geschoven en een variant ‘Op Poten’ bedacht. Op zich ook geen verkeerde variant, alleen door de gefotoshopte plaatjes van een mogelijke uitvoering te publiceren, is deze uitvoering bij veel mensen in het verkeerde keelgat geschoten. De tunnelversie en daarna de hele Nulplusvariant hebben naar mijn idee eigenlijk geen serieuze kans meer gekregen. Ik stel voor dat de Nulplusvariant nogmaals, nu goed en serieus wordt onderzocht, in beide uitvoeringen, dus zowel Tunnel- als Op Potenversie. De tunnelvariant dan –indien noodzakelijk- laten beginnen ergens tussen de Kil (ter hoogte van restaurant de Krokodil) bij Busch en Dam en de J Brassertunnel om onder deze J Brassertunnel door te gaan en niet zoals in het oude plan, pas ná de J Brassertunnel.	De ondertunneling van de weg in het Nul-plusalternatief is onderzocht. Uit dat onderzoek kwam naar voren dat ondertunneling niet haalbaar is vanwege de fysieke beperkingen (bestaande Jan Brassertunnel en de beweegbare brug ter hoogte van de Nauernasche Vaart) en de hoge kosten van een tunnelvariant.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
198	2344	Tegenstanders van de tot nu toe gepresenteerde plannen voor een Nulplusvariant brengen bezwaren naar voren, dat deze variant de leefomgeving zal verpesten, de fijnstofuitstoot zal verhogen, de geluidsbelasting zal doen toenemen, enzovoorts. Deze naar voren gebrachte bezwaren bestaan nu reeds want de Provincialeweg N203 ligt er nu eenmaal al. Als de Nulplusvariant er niet komt, zullen deze genoemde bezwaren alleen maar veel erger worden omdat de verkeersdrukte op deze weg, ondanks het aanleggen van een andere variant Verbinding A8-A9, toch steeds groter zal worden. Het is een illusie te denken, wanneer de Heemskerk- of Golfbaanvariant wordt aangelegd, dat al het regionale verkeer over dat nieuwe tracé zal gaan rijden en niet meer via de N203.	Wij delen uw standpunt met betrekking tot de blijvende bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen ter hoogte van Krommenie bij uitvoering van het Golfbaan- of Heemskerkalternatief niet. Uit de verkeersberekeningen blijkt dat de afname van verkeer op de N203 ter hoogte van Krommenie zodanig is dat de leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblemen worden opgelost. De weg wordt tevens bij het Golfbaan- en Heemskerkalternatief afgewaardeerd naar 2x1 rijstroken.
198	2345	Momenteel is er sluipverkeer, komend vanaf de N203 (uit Uitgeest, Krommenie) dat de Dorpsstraat van Assendelft indraait om via de Noorderveenweg in Assendelft naar de oprit van de A8 te gaan. Vooral de tijdens de ochtendspits van de dinsdag en donderdag is dit sterk, dan rijdt het stapvoets naar de rotonde Dorpsstraat-Noorderveenweg. Met de bovengenoemde leefomgevingsbezwaren! In de studie naar een betere versie van de Nulplusvariant dient deze versie wel zodanig geconstrueerd te worden, dat dit sluipverkeer voorkomen, dan wel flink ontmoedigd wordt.	Uit het MER blijkt dat de Golfbaan- en Heemskerkvariant het sluipverkeer wegnemen. De Nulplusvariant is met een ongelijkvloerde passage van Krommenie sterk geoptimaliseerd, maar lost het sluipverkeerprobleem nog niet op.
198	2346	Aanleg van het Heemskerk- of Golfbaantracé wijs ik af. Deze varianten leveren slechts enkele minuten tijdwinst op in de rijtijd. De problemen rond de N203 worden er niet mee opgelost. Wel brengen deze varianten grote schade toe aan het open poldergebied, aan de daar gevestigde agrarische bedrijven, de middeleeuwse Zeedijken, de Stelling van Amsterdam en de archeologische vindplaatsen. Aanleg van laatstgenoemde varianten is zinloos, indien niet eerst de knelpunten in de A8 bij Zaandam worden opgelost. Met name de openingstijden van de Coenbrug in de spits veroorzaken veel fileleed en de toerit naar de A8 in Koog aan de Zaan. Het verkeer komend vanaf de A9 via de nieuw aan te leggen verbindingsweg A8-A9 door Assendelft kan dan direct bij deze file aansluiten, zoals dat nu al vaak gebeurt met de ochtendspits uit Saendelft naar de A8.	De leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblemen rondom de N203 worden in het Golfbaan- en Heemskerkalternatief wel opgelost. In Krommenie kan volstaan worden met een 2x1 weg. Naast de tijdswinst voor het autoverkeer spelen ook leefbaarheidsaspecten een rol bij het kiezen van een alternatief. De effecten op landschap en cultuurhistorie zijn onderzocht in de planstudie en worden meegenomen in de besluitvorming rondom het voorkeursalternatief.
199	2347	Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat voor de realisatie van de verbindingsweg tussen de Rijksweg A8 en de Rijksweg A9 het Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief moet worden gekozen. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Afname van het aantal DALY's in het gehele studiegebied, ook in Assendelft en Krommenie. - Beste verkeerstechnische oplossing van alle alternatieven. - In zijn totaliteit levert dit de grootste vermindering in DALY's op voor de bewoners in het gehele plan/studiegebied. - Stelling van Amsterdam wordt wel aangetast, echter in iets mindere mate dan bij het Golfbaanalternatief. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.
200	2372	Hierbij spreken wij onze verkeur uit voor Heemskerkalternatief en tegen Golfbaanalternatief. Redenen: 1) Geen extra aansluiting op de A9 in geval van het Heemskerkalternatief. Ons punt hierin is dat in de Golfbaanalternatief er wel een nieuwe (extra) aansluiting op de A9 gemaakt moet worden met op-en afrit. Het bezwaar wat wij daarmee hebben is gelegen in het feit dat er op dat stuk 130 km/h gereden mag worden. Wij vinden dat met een extra aansluiting (i.g.v. Golfbaanalternatief) het gevaarlijker wordt met in-en uitvoegende auto's kort op elkaar op het stuk A9 ter hoogte van de Broekpolder. Door de verschillende op- en afritten vlak achter elkaar bestaat er een verhoogde kans op filevorming, hetgeen weer meer overlast kan bezorgen.	Een aansluiting is zo ontworpen dat deze de doorstroming niet verstoort en dat de verkeersveiligheid gewaarborgd is. In de notitie Aansluitingen A9 worden aanpassingen aan de A9 beschreven die benodigd zijn om een goede inpassing van de aansluiting mogelijk te maken.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
200	2373	2) De weg van het Heemskerkalternatief ligt mooier in het en doorkruist de golfbaan Heemskerk niet. De kosten zo blijkt uit de informatie voor tegemoetkomen aan de bezwaren en gevolgen voor het doorkruisen van de golfbaan Heemskerk zijn niet meegenomen in het Golfbaanalternatief en kunnen aanzienlijk zijn, waardoor de kosten voor het Golfbaanalternatief hoger kunnen uitvallen dan het Heemskerkalternatief.	De kosten voor het eventueel verplaatsen of herinrichten van de golfbaan zijn niet meegenomen. De grond waar het tracé van het Golfbaanalternatief is geprojecteerd is in eigendom van het Rijk. Strikt genomen betekent dit dat de kosten voor het verplaatsen of herinrichten van de golfbaan niet voor rekening zijn van dit project.
200	2374	3) In het Heemskerkalternatief is wel een verdiepte aanleg van de verbindingsweg onder de Kilzone opgenomen en wordt gezien als een investering met toekomstwaarde. Het ziet er wel al veel mooier uit waarbij in geval van Golfbaanalternatief nog geen oplossing (en daarmee kosten) zijn opgenomen.	In het Golfbaanalternatief is het uitgangspunt geweest dat de aansluiting met de A9 verhoogd is. Om op die hoogte te komen is een bepaalde lengte voor de helling nodig. De helling komt om en nabij de Kilzone uit waardoor een tunnel onder de Kil niet mogelijk is.
200	2375	4) Wij vragen ons af of er geen belemmeringen zijn van de relatief laag hangende hoogspanningsleidingen door het landschap en over de nieuwe weg zal kruisen zeker, wanneer de weg over grote lengte verhoogd over stellingzone wordt aangelegd in geval van de Golfbaanalternatief?	Tijdens de ontwerpsessies is op basis van expert judgement ingeschat dat de masten niet verplaatst hoeven worden. In de vervolgfase wordt dit verder uitgewerkt. Mocht blijken dat de hoogte van de draden een belemmering vormt, wordt in overleg getreden met de netbeheerder. Het (beperkt) verhogen van de draden behoort tot de mogelijkheden.
200	2376	5) Geluid en stof overlast zijn bij het Heemskerkalternatief een stuk minder.	De effecten op geluid en fijn stof zijn in het MER in beeld gebracht. De milieubelasting op Broekpolder is bij het Heemskerkalternatief beperkt minder dan bij het Golfbaanalternatief.
200	2377	Verlagen maximum snelheid . Uit de informatie blijkt dat er vanuit wordt gegaan van een toename van de verkeersstroom op de A9. Wij ervaren dat het huidige geluidsniveau in de Broekpolder ter hoogte van de Ossenweide al onaangenaam hoog is. Dus met de toename van het verkeer zelfs onacceptabel hoog. Ongeachte voor welk alternatief wordt gekozen, zouden wij graag zien dat met het oog op de toename van het verkeer, de maximum snelheid van 130 (nu) naar 100 km/h verlaagd wordt op de A9 ter hoogte van de Broekpolder.	Naar aanleiding van de resultaten van het MER heeft de gedeputeerde toegezegd een nader onderzoek uit te voeren naar geluidmaatregelen bij Broekpolder. Dit betreft ook een snelheidsverlaging op de A9.
200	2378	Extra geluidschermen bovenop de verhoogde talud van de geluidswal van de Broekpolder -in geval van de Golfbaanalternatief- zien wij niet zitten omdat het ogenschijnlijk dominant zichtbaar en daardoor een negatieve blijkvanger wordt vanuit de Broekpolder bezien.	Naar aanleiding van de resultaten van het MER heeft de gedeputeerde toegezegd een nader onderzoek uit te voeren naar geluidmaatregelen bij Broekpolder. Dit betreft zowel maatregelen met als zonder aanvullende schermmaatregelen.
200	2379	Mocht voor onverhoopt toch voor het Golfbaanalternatief worden gekozen (waar wij op tegen zijn) dan zou de maximum snelheid moeten worden verlaagd van 130 (nu) naar 100 km/h om een veilig rijden te garanderen. Dan zouden we willen weten wat de geluidstoename zal worden in geval van het Golfbaanalternatief zonder en met extra geluidschermen bovenop de verhoogde talud van de geluidswal in geval van genoemde maximum snelheden? Mochten er naar aanleiding van onze zienswijze vragen zijn dan zijn wij ten alle tijden bereid deze toe te lichten. Voorts willen graag op de hoogte worden gehouden over uw reactie op onze zienswijze en het verdere verloop van de verbinding A8-A9	Naar aanleiding van de resultaten van het MER heeft de gedeputeerde toegezegd een nader onderzoek uit te voeren naar geluidmaatregelen bij Broekpolder. De uitkomsten van het aanvullend geluidonderzoek worden meegenomen in de besluitvorming over het definitief voorkeursalternatief. De uitkomsten worden niet verwerkt in de planMER, maar maken dus wel onderdeel uit van de overwegingen.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
201	2380	Als melkveehouder wonende aan de (...) te Uitgeest, hebben wij te maken met de Heemskerkvariant. Als de Heemskerkvariant wordt gekozen zal onze huiskavel doorsneden worden kort achter de stal. Dat houd in dat wij aangezien wij weidegang doen voor onze koeien, niet meer in staat zijn deze uit te voeren. Door verandering van de wetgeving die op stapel staat, wordt weidegang binnenkort hoogstwaarschijnlijk verplicht. Dit stelt ons niet meer in staat om binnen de wettelijke kaders ons bedrijf uit te oefenen. Door de Heemskerkvariant kunnen wij niet meer op de percelen komen aan de andere kant van de verbindingsweg. Hierdoor zijn wij genoodzaakt om kilometers om te rijden om onze percelen te bewerken. Hierdoor wordt onze bedrijfsvoering in ernstige mate beperkt en heeft grote financiele gevolgen.	Wij begrijpen dat doorsnijding van uw huiskavel door de nieuwe verbinding niet gewenst is. Om de effecten te kunnen beoordelen ten behoeve van de keuze van een voorkeursalternatief is daarom een LER (Landbouw Effect Rapportage) opgesteld en geactualiseerd n.a.v. de ontwerpboeken.
201	2381	Ook zal door de aanleg van de weg de grondwaterstand aangetast worden, door het niet uitvoeren van onderzoek hiernaar, ondanks meerdere verzoeken van diverse instanties hierover, zijn de gevolgen hiervan niet in beeld.....een gemiste kans.	In de eerste fase van het MER is reeds inzichtelijke gemaakt dat er voor de besluitvorming geen belangrijk (negatieve) effecten te verwachten zijn. De gevolgen van inpassing van de nieuwe verbinding worden in de volgende fase van de planstudie nader onderzocht. In dit onderzoek worden de effecten op de grondwaterstand meegenomen en eventuele maatregelen beschreven.
201	2382	Ook zal de aanleg van de Heemskerkvariant het totale aanzien van de polder verrommelen, nu is het nog een groot aaneengesloten agrarisch gebied. Indien deze doorsneden wordt zal het in de toekomst moeilijk worden om ons bedrijf qua grond uit te breiden. Ook voorzien wij waardedaling.	Indien u van mening bent dat u (plan)schade lijdt, dan kunt u een verzoek om planschade indienen op basis van artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening. Dit kan na vaststelling en onherroepelijk worden van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP). Onafhankelijk onderzoek zal uitwijzen of dit verzoek terecht is.
201	2383	Ook voor de vergunningaanvraag voor het uitbreiden van onze stal dicht bij de weg, zien wij problemen.	Zie het antwoord hierboven.
202	2384	Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat voor de realisatie van de verbindingsweg tussen de Rijksweg A8 en de Rijksweg A9 het Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief moet worden gekozen. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Afname van het aantal DALY's in het gehele studiegebied, ook in Assendelft en Krommeniei. - Beste verkeerstechnische oplossing van alle alternatieven. - In zijn totaliteit levert dit de grootste vermindering in DALY's op voor de bewoners in het gehele plan/studiegebied. - Stelling van Amsterdam wordt wel aangetast, echter in iets mindere mate dan bij het Golfbaanalternatief. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.
203	2409	Hoe vervelend ook een doorsnede door Assendelft en langs Beverwijk is er m.i. geen andere mogelijkheid. De aanwezige fijnstof voor de bewoners van Krommenie is nu al veel te hoog en die zou nog veel hoger oplopen. Wat ik mis in de planstudie is de oplossing wanneer men toch door Krommenie zou gaan. Dit lijkt mij volstrekt onmogelijk. Krommenie zou m.i. volledig moeten worden afgesloten voor doorgang tijdens de werkzaamheden. Of denken de planners wel met een tweebaansweg het te kunnen regelen? Dit zou ik graag in de zienswijze terugzien.	Eventuele verkeersmaatregelen om een goede doorstroming te garanderen tijdens de uitvoering, worden in de uitvoeringsfase meegenomen.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
204	2410	Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat voor de realisatie van de verbindingsweg tussen de Rijksweg A8 en de Rijksweg A9 het Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief moet worden gekozen. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Afname van het aantal DALY's in het gehele studiegebied, ook in Assendelft en Krommeniei. - Beste verkeerstechnische oplossing van alle alternatieven. - In zijn totaliteit levert dit de grootste vermindering in DALY's op voor de bewoners in het gehele plan/studiegebied. - Stelling van Amsterdam wordt wel aangetast, echter in iets mindere mate dan bij het Golfbaanalternatief. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.
205	2435	Wij zijn tegen elke variant aangaande de verbinding tussen de A8-A9 in verband met de leefbaarheid van de mensen in de Broekpolder en in Krommenie/Assendelft (geluidsoverlast en gezondheid), flora en fauna en de stelling van Amsterdam.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
205	2436	Geen verbinding als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat er geen verbinding moet komen tussen de A8 en A9, dus een zogenaamde Nulalternatief. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Geen verslechtering van leefklimaat omwonenden. - Geen aantasting groene gebied tussen Assendelft en Heemskerk. - Géén aantasting van de Stelling van Amsterdam. - Geen extra filevorming bij Coenbrug. - Geen enorme kosten voor een verbinding die nauwelijks de problemen oplost en slechts enkele minuten tijdwinst oplevert. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.
206	2461	Wij van LTO vinden het belangrijk dat: 1. het agrarische landschap dat aanwezig is waar de agrarische sector zijn boterham verdiend niet verder aangetast wordt of versnipperd door een van de gestrekte varianten. De melkveehouderij staat voor een grote transitie naar verplichte weidegang, hiervoor zijn huiskavels nodig om de koeien te laten weiden. Dit vraagt grote aaneengesloten huiskavels, deze worden door de gestrekte alternatieven doorkruist, zie landbouweffectrapportage. Het voortbestaan van de bedrijven en de levensvatbaarheid worden door de Heemskerkvariant en de Golfbaanvariant de doodsteek voor meerdere bedrijven. De agrarische infrastructuur komt onder grote druk te staan door de gestrekte varianten. Boeren kunnen niet of nauwelijks meer bij percelen komen. Door de doorsnijding van de polder zal het moeilijker worden of niet mogelijk om de bestaande bedrijven uit te breiden. Hierdoor treed een waardedaling van de bedrijven op, wat financiële gevolgen heeft.	De mogelijke effecten op de landbouw zijn aanleiding geweest om bij het MER ook een LER (Landbouw Effect Rapportage) op te stellen en - na uitwerking van de alternatieven - te actualiseren met een oplegnotitie. De effecten zijn betrokken bij de keuze van een voorkeursalternatief. Bij de planuitwerking worden de effecten op indivuduele agrarischebedrijven nader beschouwd.
206	2462	Ook maken wij ons grote zorgen over de grondwaterstanden en de aantasting van het veenweidegebied. Op onze vragen in de klankbordgroep , met andere klankbordgroepleden is nooit een bevredigend antwoord gekomen op de gevolgen van de gestrekte varianten en wordt in onze ogen onterecht vermeld dat dit pas na een definitieve keuze word onderzocht. Hiermee word dus geen waarde gegeven aan de kosten en gevolgen voor landschap, milieu en cultuur, totaal onacceptabel!	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
206	2463	Ook het effect dat de openheid van het landelijke gebied tussen de IJmond en Zaanstreek wordt in ernstige mate aangetast. Zij vormt een groene buffer tussen twee geindustrialiseerde woonkernen. Het gebied is belangrijk voor recreatie, sportieve beleving en educatie voor vele bewoners van deze kernen, de versnippering van het gebied zal verrommeling tot gevolg hebben en minder aantrekkelijk zijn voor natuurbeleving.	Het uitgangspunt van de planstudie A8-A9 is dat bestaande recreatieve verbindingen in het gebied behouden blijven. De alternatieven Golfbaan en Heemskerk hebben ondanks behoudt van deze verbindingen een negatieve impact op de recreatieve beleving van het gebied. Mitigerende maatregelen voor landschap en natuur worden in de volgende fase van de planstudie onderzocht. Effecten op natuur, landschap en recreatie zijn onderzocht en worden meegenomen in de besluitvorming rondom het voorkeursalternatief.
206	2464	Ook de aanzuigende werking van de gestrekte varianten geven een in onze ogen ongewenste ontwikkeling van meer files bij Coenbrug en bij Heemskerk en Uitgeest. In onze ogen is het verstandiger om op het openbaar vervoer in te zetten, nu ook de overheid van mening is dat spoorboekloos rijden veel mensen uit de auto in de trein kan plaatsen en dat ook van Alkmaar naar Amsterdam ingevoerd wordt.	Voordat gekeken wordt naar het aanleggen van nieuwe infrastructuur, wordt eerst gekeken naar andere maatregelen. Het verbeteren van het openbaar vervoer of het toepassen van het nieuwe werken is hier onderdeel van. Dit gebeurt aan de hand van de Ladder van Verdaas. Na het aflopen van de diverse treden van de ladder is geconcludeerd dat nieuwe infrastructuur nodig is om de problematiek aan te pakken. Trends op het gebied van thuiswerken en demografische ontwikkelingen zijn onderdeel van de verkeersmodellen. Hier is dus rekening mee gehouden bij het zoeken naar de juiste oplossing en het in beeld brengen van de effecten van de alternatieven.
206	2465	Deze zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 103.	Voor de beantwoording zie de zienswijze van id nr. 103.
206	2478	Door Gedeputeerde Staten wordt het Nulplus-altematief als niet toereikend bestempeld. Als argument wordt hiervoor de negatieve MKBA gebruikt. Zoals we al in het voorgaande betoogd hebben zou deze niet negatief zijn, als landschap en Stelling van Amsterdam als positief economische waarde zouden worden meegenomen. Ook geldt hierbij het gegeven dat GS op een oneigenlijk advies van de Stuurgroep een alternatief van de Nulplus hebben afgewezen. Ondanks het feit dat een meerderheid van Provinciale Staten hierop hadden aangedrongen. Ook de LTO ziet meer mogelijkheden in de Nulplus variant. Na bestudering van het PlanMer, kan LTO niet anders dan tot de conclusie komen door de enorme verkeerstoename in de regio, ontbreken van robuustheid, het vernielen van agrarische bedrijven, het slopen van huiskavels en daardoor de bedrijven in de problemen brengen door de naar alle waarschijnlijkheid in te voeren van verplichte weidegang de aantasting van grondwaterstanden en daarmee het vernielen van veenweidegebied. Grote aantasting van het landschap van het landschap, weidevogelgebied, Stelling van Amsterdam, landbouw en Oer IJ en de verspreiding van de problematiek van Krommenie-Assendelft over de hele regio onaanvaardbaar zijn. Voor LTO is het onaanvaardbaar dat de gestrekte varianten de bedrijven van onze leden ammoveren en onherstelbaar beschadigen.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
207	2479	Geen verbinding als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat er geen verbinding moet komen tussen de A8 en A9, dus een zogenaamde Nulalternatief. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Geen verslechtering van leefklimaat omwonenden. - Geen aantasting groene gebied tussen Assendelft en Heemskerk. - Géén aantasting van de Stelling van Amsterdam. - Geen extra filevorming bij Coenbrug. - Geen enorme kosten voor een verbinding die nauwelijks de problemen oplost en slechts enkele minuten tijdwinst oplevert. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.
208	2504	Hierbij wil ik onze zienswijze onder uw aandacht brengen. Op de eerste plaats vinden wij, dat alle onderzoeken en gemaakte keuzes ten spijt, deze NIET tot het gewenste resultaat zullen leiden. Er is onvoldoende gekeken naar toekomstgerichte oplossingen, als railvervoer; elektronisch- en zelf –aangestuurd vervoer en/of oplossingen langs (ten noorden of zuiden) of zelfs via het Noordzeekanaal. Verbeterde en snellere aansluitingen maken van het openbaar vervoer. Betere regulering van het spitsverkeer. De techniek staat niet stil, maar met de oplossingen tot nu toe het verkeer van nu en de toekomst met deze varianten nog steeds!	Technische ontwikkelingen, zoals elektrisch rijden, en andere ontwikkelingen zoals plaats- en tijdonafhankelijk werken, zijn onderdeel van de studie. In de gebruikte verkeersmodellen zijn prognoses opgenomen van deze ontwikkelingen.
208	2505	Persoonlijk zullen wij als bewoner de meeste overlast ondervinden van de gestrekte varianten. Deze varianten houden voor ons in: meer geluidsbelasting (tot boven het toegestane!), minder schone lucht, grotere afstanden rijden naar school/werk en natuurbeleving is voor ons ten einde. Verder onderschrijven wij de volledige zienswijze van het Buurtschap Bus(ch) en Dam (bijgevoegd) en de zienswijze van LTO Noord.	Wij nemen kennis van uw reactie. Zie ook ons antwoord op de vragen van id nr. 103.
209	2506	Bijgaand wil ik mijn zienswijze op de voorgenomen verbinding A8-A9 indienen. Als inwoner van de Broekpolder ben ik tegen de “golfbaanvariant” en wel om de volgende redenen. • De Broekpolder ondervindt op dit moment al vanaf minimaal 3 richtingen geluids- en milieuhinder, namelijk vanuit het gebied Tata steel, de A9 (en daaraan gekoppeld de verbinding A9-A22 (ter hoogte waarvan ik woon) en vanuit de lucht middels de aanvliegroute voor Schiphol. Een aansluiting van de A8 zo dicht bij onze woon-/leefgemeenschap verzwaart de belasting voor de bewoners onevenredig.	De planMER fase in een project is bedoeld om een goede afweging te kunnen maken tussen de verschillende alternatieven. De effecten worden daarom op het schaalniveau van de alternatieven in beeld gebracht. In de m.e.r. voor de vervolgfase (Provinciaal Inpassingsplan) worden de effecten van het voorkeursalternatief in detail onderzocht. Daarbij wordt ook gekeken naar maatregelen om eventuele negatieve effecten te beperken.
209	2507	• Daarnaast vind ik dat de Stelling van Amsterdam in haar opzet niet nog meer doorkruist zou moeten worden met wegen.	Bij de inpassing van het ontwerp van het definitieve voorkeursalternatief wordt gekeken hoe de universele waarde van de Stelling van Amsterdam behouden en, waar mogelijk, versterkt kan worden. Uitgangspunt daarbij is dat de provincie zowel een verbeterde verbinding wil hebben alsook behoud van het werelderfgoed.
209	2508	• Als referentie wil ik de omlegging bij Badhoevedorp aanhalen: hier is recentelijk na lange tijd de A9 omgelegd vanwege de geluids- en milieuklachten die het aan bewoners gaf. Ingeval van de verbinding A8-A9 hebben de besluitvormende organen nu de mogelijk niet in dezelfde valkuil te stappen door nu niet voor de goedkoopste variant te kiezen, welke later tegen veel meer geld weer zou moeten worden herzien naar een andere aansluiting.	Het definitieve ontwerp van het voorkeursalternatief moet voldoen aan de wet- en regelgeving voor, onder andere, lucht en geluid. Daar betekent dat de noodzakelijke maatregelen om overlast te beperken meegenomen worden.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
209	2509	• De kortgedingrechter heeft onlangs in een zaak die aangespannen was door milieudefensie aangegeven dat de Staat de luchtvervuiling zou moeten beperken. Hoewel er verdere rechtszaken zullen volgen is de richting duidelijk. In een situatie als bij de 'Golfbaanvariant' zal de TOTALE invloed van de geluid- en milieuhinder van de in punt 1 genoemde gebieden (Tata, A9-A22 en de vliegtuigen) tezamen met de effecten van de 'golfbaanvariant' meegenomen moeten worden in de bepaling en toetsing gerelateerd aan de huidige normen als ook de uitspraak van de kortgedingrechter. Ook de groeiplannen van Schiphol, Tata en verkeerstoename op de A9-A22 zouden hierin meegenomen moeten worden.	De uitspraak van de Rechter waar u naar verwijst, heeft betrekking op de overschrijdingen van de normen die landelijk zijn vastgesteld. Binnen het onderzoeksgebied worden deze vastgestelde normen niet overschreden bij de onderzochte alternatieven. Het definitieve voorkeursalternatief moet voldoen aan de geldende wet- en regelgeving.
209	2510	Verder zou verlaging van de snelheid op de A9 zou niet meegenomen mogen worden, omdat: • Dit een remmend effect heeft op de complete doorstroming. • Men dan net zo goed op de andere wegen kan blijven rijden.	Een verlaging van de snelheid op de A9 is geen onderdeel van de alternatieven in het MER.
209	2511	1 van de redenen was ook dat bij calamiteiten op de A9 of andere wegen de N203/N246 'verstopt' raakten. Ik rij zelf elke dag van Beverwijk naar Amersfoort, waarbij ik diverse routes kan kiezen (A9-A1, A8-A10-A1 of A9-A10-A1). Uit ervaring kan ik zeggen dat bij een wegcalamiteit op 1 van die wegen dan ook ALLE wegen verstopt zijn. Een verlengde A8 van welke optie dan ook biedt op zo'n moment geen doorstroming. Daarnaast zie je dat calamiteiten uitzonderingen zijn; deze gebeuren niet dagelijks op zo'n schaal.	Ook wij signaleren dat grote calamiteiten tijdens de spitsuren gevolgen kunnen hebben voor meerdere routes wegen. De nieuwe verbinding faciliteerd dit verkeer echter beter dan de bestaande N-wegen. Bovendien is - met name buiten de spitsuren - de meerwaarde van de nieuwe verbinding er wel.
209	2512	Als laatste wil ik aandragen dat mijns inziens de golfbaanvariant een drukkend effect zal hebben op de huizenprijzen in de Broekpolder en omgeving. De waardedalingen die hier uit voorvloeien zullen logischerwijs moeten worden gecompenseerd, wat een verhoging van de aanlegkosten teweeg zal brengen.	Indien u van mening bent dat u (plan)schade lijdt, dan kunt u een verzoek om planschade indienen op basis van artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening. Dit kan na vaststelling en onherroepelijk worden van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP). Onafhankelijk onderzoek zal uitwijzen of dit verzoek terecht is.
209	2513	P.S. De allergoedkoopste oplossing is niets aanleggen. Dit is alleen minder gunstig voor degenen die nu overlast ervaren. Laat datzelfde ook niet voor de Broekpolder gebeuren.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
210	2514	Alternatief 7 als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat voor de realisatie van de verbindingsweg tussen de Rijksweg A8 en de Rijksweg A9 Alternatief 7 (om Kreekwijk heen) als voorkeursalternatief moet worden gekozen. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Geringe aantasting groene gebied tussen Assendelft en Heemskerk. - Géén aantasting van de Stelling van Amsterdam. - Geen extra filevorming bij Coenbrug. - afname van het aantal DALY's in het gehele studiegebied, ook in Assendelft en Krommeniei. - Leefbaarheidsprobleem wordt niet van één woonkern verplaatst naar drie andere woonkernen in het plan/studiegebied. - Kostentechnisch is dit een zeer interessante oplossing.	Alternatief 7 is in de vorige fase van de planMER beschouwd. Deze is niet verder uitgewerkt omdat dit alternatief nagenoeg geen oplossing biedt voor de problematiek die er speelt. Nog steeds blijft veel verkeer gebruik maken van de route door Krommenie waardoor het verkeersknelpunt én het leefbaarheidsknelpunt in Krommenie niet worden opgelost. In de huidige fase is de afweging uit de vorige fase nogmaals beschouwd. Opnieuw is geconcludeerd dat alternatief 7 geen oplossing is voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen.
210	2515	Stellingname Daarbij ben ik tegen de keuze van het Golfbaanalternatief omdat in de uitgevoerde onderzoeken voor dit alternatief belangrijke en relevante factoren niet zijn meegewogen. Bovendien zijn belangrijke maatschappelijke kosten niet meegewogen in de MKBA voor dit alternatief. Dit heeft in een te positief beeld en in een te positieve MKBA van het Golfbaanalternatief geresulteerd.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. De systematiek van het opstellen van een MKBA is voorgeschreven door het Rijk (de OEI-systematiek). In die systematiek wordt aangegeven welke waarden en baten er gekoppeld zijn aan de diverse aspecten. Er is geen ruimte voor ons om naar eigen inzicht wijzigingen aan te brengen in deze systematiek.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
210	2516	Het Golfbaan alternatief zoals weergegeven in de planstudie zal namelijk negatieve gevolgen hebben op de leefbaarheid van vele bewoners in de wijk Broekpolder; zowel in Beverwijk als in Heemskerk. De chronische blootstelling aan geluid en fijnstof zal voor de wijk Broekpolder aanzienlijk toenemen en de gezondheid van de bewoners doen afnemen. Ik ben teleurgesteld in de wijze waarop de Provincie koste wat kost in een soort van trechter/tunnelvisie naar het Golfbaanalternatief lijkt toe te werken zonder hierbij de leefbaarheids-problemen in de Broekpolder serieus te nemen. Welke oplossing ook wordt gekozen, het is onzinnig dat de leefbaarheidsproblemen van de ene woonkern in dezelfde mate (of erger) worden verplaatst naar twee of meer woonkernen elders. Dit zonder dat de hinder in zijn totaliteit afneemt.	Gezondheidseffecten zijn beschreven in het rapport gezondheid. Hierin worden de effecten op geluid en de luchtkwaliteit betrokken. Er zijn in het studiegebied zowel positieve als negatieve veranderingen van de gezondheidssituatie. Over het hele plangebied gezien is er sprake van een verbetering van de gezondheidssituatie. Van verplaatsing van het probleem is geen sprake. De effecten van de alternatieven zijn in het totaal over het studiegebied bezien. Positieve en negatieve effecten op verschillende plaatsen worden hierin gewogen. Daar waar bijzondere effecten optreden is dit in de m.e.r. benoemd. Het voorkeursalternatief wordt nader onderzocht en getoetst aan de geldende wet- en regelgeving, waaronder normen voor geluid en luchtkwaliteit. Wij nemen afstand van uw mening dat er sprake is van tunnelvisie.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
210	2517	Argumentatie tegen het Golfbaanalternatief Hieronder leest u mijn argumenten tegen het Golfbaanalternatief: 1. Verslechtering leefbaarheid studiegebied bij keuze Golfbaanalternatief In de PlanMER worden alleen cijfers gegeven over de gevolgen voor de leefbaarheid (uitgedrukt in stijging of daling van het aantal DALY's) voor het gehele studiegebied én voor de woonkernen Krommenie/Assendelft. Er zijn geen DALY's opgenomen over de andere woonkernen, bijvoorbeeld Beverwijk en Heemskerk. De provincie Noord-Holland gaf desgevraagd in een eerdere reactie aan dat het veel te ver ging om het aantal DALY's voor alle woonkernen in het plan/studiegebied uit te rekenen. In een eerder rapport (Achtergrondrapport gezondheid | d.d.19 januari 2016 | Kenmerk NH1077), opgesteld door Goudappel Coffeng, was het echter wel mogelijk om voor alle woonkernen in het studiegebied per planalternatief een opgave te doen van de toe- of afname van het aantal DALY's. Nieuwe cijfers zijn niet zijn opgenomen in de PlanMER maar op basis van het Goudappel Coffeng rapport concludeer ik dat het Golfbaanalternatief leidt tot de grootste toename van het aantal DALY's in het gehele studiegebied (zie hoofdstuk 3 Effectbeschouwing, tabel 3.2). Ook leidt het Golfbaanalternatief voor een hogere toename in het aantal DALY's in Heemskerk en Beverwijk dan de andere alternatieven. Dit terwijl Alternatief 7 zou leiden tot een significante afname van het aantal DALY's in het gehele studiegebied alsook in de woonkernen Assendelft, Krommenie en Wormerveer. De verbinding A8-A9 moet leiden tot een verbetering van de leefbaarheid voor de bewoners van het gehele studiegebied én dus ook tot een verbetering van de leefbaarheid voor de bewoners van Broekpolder (in Beverwijk en Heemskerk). Zo heeft de provincie Noord-Holland dit althans verwoord in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Verbinding A8 –A9: *"Een tweede hoofddoelstelling van de planstudie Verbinding A8-A9 is het streven de leefbaarheid voor de inwoners van de woonkernen in het plangebied te verbeteren."* Mijn verwachting is echter dat correctie van de gemaakte fouten en onzorgvuldigheden in de berekeningen van de geluidsbelasting voor Broekpolder een grote invloed zal hebben op de kosten voor het Golfbaanalternatief, waardoor de MKBA voor het Golfbaanalternatief lager wordt. Ik verzoek de provincie Noord-Holland daarom om de huidige rapporten en conclusies in de PlanMER te corrigeren en aan te vullen wat betreft toename/afname in het aantal DALY's ten opzichte van de referentiesituatie voor alle woonkernen in het plangebied bij alle drie de alternatieven. Dit voordat een besluit voor een definitieve voorkeursvariant wordt genomen. Daarbij verzoek ik om inzicht in de berekeningswijze, aannames en veronderstellingen die ten grondslag liggen aan de resultaten.	Naar aanleiding van het eerste tussentijdse advies van de Commissie voor de m.e.r. heeft een nadere afbakening van het studiegebied plaatsgevonden om de onderscheidende effecten beter in beeld te krijgen. Uw verzoek wordt niet overgenomen.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
210	2518	2. Geluidsberekeningen t.b.v. het Golfbaanalternatief zijn onvolledig en niet goed uitgevoerd De geluidsberekeningen van de verbinding A8-A9 zoals weergegeven in de PlanMER (Achtergrondrapport Geluid) zijn wat betreft het Golfbaanalternatief onvolledig en niet goed uitgevoerd. - Geluidsberekeningen Broekpolder zijn onjuist en niet goed uitgevoerd Voor de maximale geluidsbelasting is ten onrechte geen rekening gehouden met de vastgestelde geluidsproductieplafonds, welke gelden rond de Rijksweg A9 ter hoogte van Beverwijk/Heemskerk. Onder verwijzing naar de bijgevoegde NSG-rapportage 'NOTITIE ZIENSWIJZE Milieueffectrapportage Golfbaanvariant aansluiting A8-A9 te Heemskerk' meen ik dat de MER op het punt van geluid onterecht voorbijgaat aan de vastgestelde Geluidproductieplafonds die beperkingen stelt aan de toelaatbare geluidemissie van de A8 en A9 in het belang van de toelaatbare geluidbelasting op en in de woningen (geluidsgevoelige objecten) in Broekpolder, waarvoor een bouwvergunning is afgegeven na 1 januari 1982 (art. 11.2 lid 3b). Rekening houdend met de wettelijke bepalingen ten aanzien van geluidplafonds voor rijkswegen, gericht op geluidbeheersing, geluidreductie en geluidsanering, is de meest milieuvriendelijke variant uit het oogpunt van geluid, (ook gelet op de doelmatigheidscriteria Wet milieubeheer met betrekking tot de geluidsplafonds) de variant die voorziet in een vast te stellen geluidplafond. Waarbij er vanuit wordt gegaan dat overal ten westen van de A9 op elke afstand van 50 meter uit de buitenste rijstrook om de 100 meter op een hoogte van 4 meter een geluidwaarde van maximaal 55 dB geldt. De binnenwaarde van woningen als gevolg van de geluidbelasting van de nog niet geprojecteerde A8 en de nog niet geprojecteerde aansluitingen op de A9 dient tezamen met de bijdrage van geprojecteerde A9 en de nog niet geprojecteerde verbreding van de A9 niet meer te bedragen dan de 36 dB voor de 'na 1 januari 1982-woningen'. De nog vast te stellen geluidplafonds voor de A8 en de aansluitingen op de A9 dienen te worden afgestemd op deze wettelijk geldende binnenwaarde. Bovenstaande zienswijze dient te worden uitgewerkt en te worden gepresenteerd voordat definitief kan worden besloten over het voorkeursalternatief. In andere MER-rapporten (met name: Milieueffectrapportage Structurele Verbreding A2 Het Vonderen – Kerensheide | 17 juni 2017 | Rijkswaterstaat) staat in dit kader het volgende: " In de Wet milieubeheer is vastgelegd dat het geluid van het hoofdwegennet met geluidproductieplafonds (GPPs) beheerst wordt. Het GPP is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten op circa 100 meter afstand van elkaar, en op circa 50 meter afstand van de buitenste rijstrook van de weg. Aan beide zijden van de weg liggen referentiepunten. De hoogte bedraagt 4 meter boven lokaal maaiveld. Hun posities liggen vast in het zogeheten geluidregister, net als de waarde van het geluidproductieplafond in elk referentiepunt. (...)	De planMER fase in een project is bedoeld om een goede afweging te kunnen maken tussen de verschillende alternatieven. De effecten worden daarom op het schaalniveau van de alternatieven in beeld gebracht. In de m.e.r. voor de vervolgfase (Provinciaal Inpassingsplan) worden de effecten van het voorkeursalternatief in detail onderzocht. Daarbij wordt ook gekeken naar maatregelen om eventuele negatieve effecten te beperken. De cumulatieve geluidbelasting is bepaald voor de geluidbronnen wegverkeer en industrie. Vliegverkeer is hierin niet opgenomen omdat de alternatieven op basis van vliegtuiglawaai niet onderscheidend zijn en dit dus niet relevant is voor een vergelijking tussen de alternatieven. Aangezien geen absolute geluidbelasting op de gevels berekend is, is de cumulatie met luchtvaartlawaai voor nu niet relevant. Het positieve effect van nadere geluidmaatregelen indien deze voortkomen uit naleving van de GPP's is in deze fase niet betrokken. In de geluidberekening is rekening gehouden met de hoogteligging van het maaiveld en de hoogte en afstand van de huidige geluidwallen. Hiermee is de afstand tussen de snelweg, geluidswal en woningen en het geluidslek in het onderzoek verwerkt. In de volgende fase volgt een wettelijke toets en worden eventuele mitigerende maatregelen verder onderzocht en uitgewerkt. De Omgevingswet is nu niet van kracht. In besluitvorming kan daar nu niet op geanticipeerd worden, maar moet voldaan worden aan de huidige wet- en regelgeving. Onze reactie op de conclusies uit het rapport van de Nederlandse Stichting Geluidhinder (NSG) kunt u terugvinden bij id nr. 191, nummer 2224 t/m 2227.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
210	2518(2)	(...) Bij een wijziging van bestaande rijkswegen, zoals de verbreding van de A2, wordt allereerst gekeken of als gevolg van het project de geldende geluidproductieplafonds worden overschreden en vervolgens, als er sprake is van overschrijding van de geluidproductieplafonds, of de geluidbelasting op geluidgevoelige objecten toeneemt tot boven wettelijke toetswaarde; de waarde die zou heersen wanneer het (geldend) geluidproductieplafond geheel zou worden benut (Lden,GPP). Wanneer dit het geval is, moet voor die locaties een akoestisch onderzoek worden uitgevoerd. Daarin wordt gekeken welke maatregelen nodig én doelmatig zijn volgens het zogenoemde doelmatigheidscriterium om de geluidbelasting terug te brengen tot de waarde die hoort bij het geluidplafond (Lden,GPP).” Op basis van dit onderzoek worden de geluidmaatregelen bepaald. Ik verzoek de provincie Noord-Holland om de geluidsberekeningen conform de geldende wetgeving uit te voeren en dat de consequenties voortvloeiend uit deze aangepaste berekeningen mee te nemen in een geactualiseerde PlanMER en MKBA.	Zie het antwoord hierboven.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
210	2519	- De rijksoverheid werkt op dit moment aan de nieuwe Omgevingswet. Verwacht wordt dat deze in het voorjaar 2019 van kracht wordt. In de planning voor de Verbinding A8-A9 is dit ongeveer gelijk aan de start van de werkzaamheden aan deze verbinding. In de Omgevingswet komen regels voor de 'optelling' van geluid en 'cumulatie' van geluid (van verschillende bronsoorten: autoverkeer, treinverkeer & vliegverkeer). De rijksoverheid vindt het dus belangrijk dat de geluidsoverlast van de verschillende geluidsbronnen bij elkaar wordt ‘gecumuleerd’ en dat daar een gezamelijke bovengrens geldt. Van de provincie Noord-Holland mag in het kader van haar zorgplicht jegens inwoners worden verwacht dat zij, vooruitlopend op deze wetgeving, deze cumulatie al toepast omdat in de wijk Broekpolder ook twee andere belangrijke bronnen (trein & vliegtuig) van geluidshinder zijn. Dit is in de huidige berekeningen niet gedaan. - Doordat het plangebied ten onrechte te klein gekozen is, is de extra geluidsoverlast van de Rijksweg A9 voor een groot gedeelte van de Broekpolder in Beverwijk niet meegerekend. - Er wordt ten onrechte geen rekening gehouden met ‘lekkage’ van geluid vanaf de Rijksweg A9. Dit is een gevolg van de van de Rijksweg A9 ‘weglopende’ geluidswal ter hoogte van Heemskerk. Doordat deze wal deels op relatief grote afstand van de Rijksweg A9 ligt, is de geluiddempende werking van de wal onvoldoende. Onder andere is er hierdoor geen afdoende geluiddempende werking op de tweede en derde woonlaag van de woningen direct gelegen achter de wal. - In de notitie A9 aansluitingen worden diverse ingrijpende aanpassingen gedaan op ontwerpen voor de verbinding A8-A9, waaronder het verbreden van de A9 van 2x4 naar 2x5-baans. De effecten van deze wijzigingen op het ontwerp zijn onterecht niet verwerkt in de verschillende onderzoeken, zoals het akoestisch onderzoek, onderzoek luchtkwaliteit en het achtergrondrapport gezondheid. De gepresenteerde resultaten (het aantal blootgestelden, grafieken, tabellen, grafische weergave, e.d.) in deze onderzoeken komen niet overeen met de plannen die nu op tafel liggen. Daarbij moet rekening worden gehouden met: o Uitvoeren berekening geluidsbelasting per rijstrook. o Toename geluidsbelasting als gevolg van verbreding van de A9 berekenen. - De maximale wettelijke geluidsbelasting bedraagt 55dB op de gevel van de huizen. Berekeningen zijn ten onrechte uitgevoerd met een maximale hoogte van slechts 7,5 meter in plaats van de normaal gehanteerde van maximaal 10 meter. - In het rapport is ten onrechte ervan uitgegaan dat voor een aantal woningen in Broekpolder de derde woonlaag geen slaapfunctie heeft. Dit is incorrect, alle woningen hebben zowel op de tweede als derde woonlaag een slaapfunctie. - Er wordt ten onrechte geen rekening gehouden met de geluidsoverlast op woningen in de tweedelijns bebouwing in de wijk Broekpolder. - De te nemen mitigerende maatregelen worden omschreven als ‘state of the art’ maar zijn nergens nader gespecificeerd. Aangezien deze ingrijpend zullen zijn om de belasting binnen de wettelijke kaders te houden, moeten deze worden gespecificeerd en de kosten daarvan worden geraamd. Bovendien is gebleken dat eerdere beloofde mitigerende maatregelen, niet of onvoldoende zijn uitgevoerd.	Zie het antwoord hierboven.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
210	2520	De hiervoor gemaakte fouten en omissies staan in schril contrast tot de tweede hoofddoelstelling van de planstudie Verbinding A8-A9: *"Een tweede hoofddoelstelling van de planstudie Verbinding A8-A9 is het streven de leefbaarheid voor de inwoners van de woonkernen in het plangebied te verbeteren." (Notitie Reikwijdte en Detailniveau).* Het RIVM geeft voor de Broekpolder een 'slecht' (61 – 65 dBA) . Dit geeft een indicatie voor de huidige geluidshinder. Bij de aanleg van het Golfbaanalternatief zou hier ook rekening mee moeten worden gehouden. De aansluiting moet leiden tot een verbetering van de leefbaarheid van de bewoners van Broekpolder in Beverwijk en Heemskerk. Mijn verwachting is dat het corrigeren van de gemaakte fouten en omissies in de berekeningen van de geluidsbelasting voor Broekpolder een grote invloed zal hebben op de kosten voor het Golfbaanalternatief, waardoor de MKBA voor het Golfbaanalternatief negatief wordt beïnvloed. Ik verzoek de provincie Noord-Holland daarom om de berekeningen van geluidshinder in de Broekpolder te corrigeren en aan te vullen voordat er een besluit voor een definitieve voorkeursvariant wordt genomen. Hierbij verzoek ik inzicht in de berekeningen, aannames en veronderstellingen die te grondslag liggen aan de resultaten. Ook verzoek ik de provincie Noord-Holland dringend om bij de keuze voor mitigerende maatregelen rekening te houden met nieuwe inzichten (o.a. van het RIVM) zoals het ontstaan van laagfrequent geluid bij het gebruik van (dubbel) ZOAB. Laagfrequent geluid heeft grote invloed op het aantal slaapgestoorden. NB: In opdracht van Houd Broekpolder Leefbaar door de Nederlandse Stichting Geluidshinder (NSG) een indicatief onderzoek gedaan naar geluidsbelasting. De onderbouwing van de in dit punt aangegeven onzorgvuldigheden en fouten is te vinden in het bijgevoegde rapport "NOTITIE ZIENSWIJZE Milieueffectrapportage Golfbaanvariant aansluiting A8-A9 te Heemskerk" van NSG (zie bijlage).	Zie het antwoord hierboven. Onze reactie op de conclusies uit het rapport van de Nederlandse Stichting Geluidhinder (NSG) kunt u terugvinden bij id nr. 191, nummer 2224 t/m 2227.
210	2521	3. Basisschool in Broekpolder binnen afstand van 300 meter van Rijksweg A9 bij aanleg van het Golfbaanalternatief In de Broekpolder is de basisschool De Bareel gevestigd. Deze ligt binnen de afstand van 300 meter van het voor het Golfbaanalternatief benodigde kunstwerk op de Rijksweg A9. Het is een school met ruim 600 leerlingen. Niet een school die makkelijk zou kunnen worden verplaatst naar elders. In deze context is het Besluit gevoelige bestemmingen relevant. Dit Besluit is gebaseerd op art. 5.16a van de Wet milieubeheer. Het richt zich op bescherming van mensen die verhoogd gevoelig zijn voor fijnstof (PM10) en stikstofdioxide (NO2). Dit zijn bijvoorbeeld kinderen. Conform art. 2 van dit Besluit mag een school, indien de luchtkwaliteit niet voldoet aan de wettelijke eisen, niet gebouwd of uitgebreid worden indien gelegen binnen de 300 meter zone van een Rijksweg. Omgekeerd kan gesteld worden dat, alvorens wordt overgegaan tot een dergelijke uitbreiding van de Rijksweg als in het Golfbaanalternatief, een berekening wordt gemaakt van de toename in fijnstof en stikstofdioxide op de locatie van De Bareel, waaruit duidelijk wordt of de grenswaarden daarbij al dan niet worden overschreden. Ten onrechte is in de PlanMER echter geen berekening gemaakt van de gevolgen voor de luchtkwaliteit bij het Golfbaanalternatief voor basisschool De Bareel. Ik verzoek de provincie Noord-Holland om het Besluit gevoelige bestemmingen in acht te nemen, alsnog de berekeningen te maken van de realisatie van het Golfbaanalternatief voor de Bareel en deze mee te wegen in de MKBA.	Uit de planMER blijkt dat de luchtkwaliteit beperkt verandert bij de eerstelijns bebouwing. De luchtkwaliteit voldoet daar ruimschoots aan de wettelijke normen. Hierdoor is een nader onderzoek naar de luchtkwaliteit bij scholen niet nodig. In de volgende fase volgt een wettelijke toets.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
210	2522	4. Onderzoek geluidhinder Broekpolder niet gereed: geen keuze mogelijk De provincie Noord-Holland heeft opdracht gegeven om aanvullend onderzoek te laten plaatsvinden naar de mogelijkheden om de geluidshinder in de Broekpolder te beperken bij de keuze voor het Golfbaanalternatief. Het is daardoor onduidelijk wat de impact van het Golfbaanalternatief op het gebied van geluid is voor de bewoners van Broekpolder. Ook is het onduidelijk wat de implicaties van de additionele maatregelen(zoals die voor beperking van geluidhinder) zijn op de MKBA voor het Golfbaanalternatief. Het aanvullende onderzoek dat de provincie Noord-Holland heeft aangekondigd t.a.v. het Golfbaanalternatief heeft alleen betrekking op maatregelen ter beperking van de geluidoverlast. Overige zaken die de leefbaarheid beïnvloeden worden hier niet in meegenomen. Ik ben van mening dat de provincie Noord-Holland ook maatregelen moet onderzoeken om andere aspecten van leefbaarheid, waaronder fijnstof, stikstof en roet, te reduceren. Ik verzoek de provincie Noord-Holland, voordat er een voorkeursvariant wordt gekozen, om alle voorgestelde aanpassingen aan het Golfbaanalternatief te verwerken in een volledige PlanMER en MKBA zodat een goed en afgewogen besluit kan worden gemaakt, mede op basis van alle majeure wijzigingen. Hierbij verzoek ik om inzicht in alle relevante data en veronderstellingen/aannames die aan de berekeningen ten grondslag liggen. Daarbij verzoek ik de provincie Noord-Holland, zodra de additionele/nieuwe gegevens bekend en verwerkt zijn in de PlanMER en de MKBA, opnieuw een periode van zes weken te reserveren om zienswijzen hierop in te kunnen dienen. Dit opdat GS eventuele additionele zienswijzen mee kunnen wegen in hun besluitvorming.	Naar aanleiding van de resultaten van de planMER hebben Gedeputeerde Staten besloten een nader onderzoek te doen naar mogelijke geluidsmaatregelen bij Broekpolder. De uitkomsten van het aanvullend geluidonderzoek zijn meegenomen in de besluitvorming over het definitief voorkeursalternatief. De uitkomsten zijn niet verwerkt in de planMER, maar maken onderdeel uit van de overwegingen.
210	2523	5. Stelling van Amsterdam De reactie van UNESCO op het ontwerp van de provincie Noord-Holland van het Heemskerk-alternatief en het Golfbaanalternatief is duidelijk. Een keuze van een van beide wordt als ongewenst beschouwd. Als voor één van deze twee in de PlanMER gepresenteerde varianten wordt gekozen, wordt naar alle waarschijnlijkheid de Stelling van Amsterdam de status van werelderfgoed ontnomen. Ik verzoek de provincie Noord-Holland om de Stelling van Amsterdam de status van Werelderfgoed te laten behouden en niet te kiezen voor één van de gestrekte varianten, maar een andere keuze te maken. Als de provincie Noord-Holland op basis van gesprekken met ICOMOS/UNESCO tot een ander ontwerp komt voor het Golfbaanalternatief, heeft dit uiteraard impact op de PlanMER en de MKBA. Als deze situatie zich voordoet verzoek ik de provincie Noord-Holland, zodra de additionele/nieuwe gegevens bekend en verwerkt zijn in een geactualisserde PlanMER en MKBA, om opnieuw een periode van zes weken te reserveren waarin belanghebbenden zienswijzen kunnen indienen. Dit opdat deze additionele zienswijzen worden meegenomen in het besluit van de provincie Noord-Holland voor de definitieve voorkeursvariant.	Bij de inpassing van het ontwerp van het definitieve voorkeursalternatief wordt gekeken hoe de universele waarde van de Stelling van Amsterdam behouden en, waar mogelijk, versterkt kan worden. Uitgangspunt daarbij is dat de provincie zowel een verbeterde verbinding wil hebben alsook behoud van het werelderfgoed. Na de vaststelling van het voorkeursalternatief volgt geen nieuwe inspraakperiode. Na het vaststellen van het ontwerp-inpassingsplan (ontwerp-PIP) volgt een inspraakmoment.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
210	2524	6. Beschadiging natuurhistorische & recreatieve waarde groene gebied Bij de aanleg van het Golfbaanalternatief of het Heemskerkalternatief zal een uniek natuurgebied tussen Heemskerk en Assendelft onherstelbaar worden beschadigd. Het gebied is een belangrijk recreatiegebied voor de bewoners uit Heemskerk, Beverwijk en omgeving. Er wordt door een grote groep mensen uit de regio op regelmatige basis gewandeld en golf gespeeld. Door de toename in geluidshinder ter plaatse tot 70 dBA is recreatie in de natuur en bij de Stelling van Amsterdam onmogelijk geworden. Bij beide alternatieven wordt het OerIJ en het weidegebied voor weidevogels beschadigd. De provincie Noord-Holland zou dit groene gebied moeten beschermen en er voor moeten zorgen dat de bevolking uit Heemskerk/Beverwijk daar kan blijven recreëren. Het tegendeel lijkt het geval. Er komt geen recreatiegebied voor terug in Heemskerk & Beverwijk. Het compensatiegebied vindt plaats aan de andere kant van de verbinding; in Zaanstad. Deze gegevens komen niet duidelijk uit de PlanMER naar voren. De huidige planstudie biedt ten onrechte geen serieus alternatief voor een verbindingsweg dwars door het groene gebied. Ook is er ten onrechte geen compenserend recreatiegebied in Heemskerk gecreëerd. Met de kennis van nu zou de provincie Noord-Holland Alternatief 7 als serieus alternatief aan de planstudie moeten toevoegen. Dit zou een groot deel van de optredende problemen oplossen. Ik verzoek de provincie Noord-Holland daarom om een serieus alternatief uit te werken, waarbij rekening te houden met de natuurhistorische & recreatieve waarde van het bedoelde groene gebied. Dit dient te worden verwerkt in een update van de PlanMER en de MKBA.	Het uitgangspunt van de planstudie A8-A9 is dat bestaande recreatieve verbindingen in het gebied behouden blijven. Het Heemskerk- en Golfbaanalternatief hebben, ondanks behoudt van deze verbindingen, een negatieve impact op de recreatieve beleving van het gebied. Dit aspect is meegewogen in de besluitvorming rondom het voorkeursalternatief. In de volgende fase van de planstudie wordt bepaald of en waar compenserende maatregelen genomen worden. Voor de afweging tussen de alternatieven is deze informatie niet relevant. Het Nul-plusalternatief is als alternatief uitgewerkt waar geen sprake is van een nieuwe doorsnijding van het landschap.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
210	2525	7. Verschil in type oplossing voor Heemskerkalternatief & Golfbaanalternatief Bij zowel het Heemskerkalternatief als het Golfbaanalternatief zijn voor verschillende onderdelen van de verbinding oplossingen bedacht waarbij een aantal onderdelen als gevolg van een deels hetzelfde traject gelijk zijn. Eén onderdeel : de rivier De Kil (zie pag. 24 ontwerpboek Golfbaanalternatief), komt bij beide alternatieven voor. Maar de passage van de Kil is in beide alternatieven on-begrijpelijkerwijs compleet verschillend opgelost. Waar bij het Heemskerkalternatief gekozen is voor een verdiepte aanleg onder de Kil door; ‘een investering met toekomstwaarde’, is bij het Golfbaanalternatief onder de benaming van ‘Kruising Groenedijk’ gekozen voor een viaduct over de Kil en Groenedijk (een voormalige zeedijk). Een viaduct tast het open landschap veel meer aan dan een aquaduct. Daarbij wordt de Kil bij het Heemskerkalternatief verbreed ter behoeve van compensatie van natuur en het verlies aan waterbergend vermogen (zie pag. 34/35 ontwerpboek Heemskerkalternatief). De vraag rijst waarom bij het Heemskerkalternatief wel een ‘investering met toekomstwaarde’ wordt gedaan, terwijl bij het Golfbaanalternatief slechts voor een viaduct over De Kil wordt gekozen. Ook al is het een paar honderd meter verderop: het blijft dezelfde Kil. De oplossingen voor De Kil in het Heemskerkalternatief hadden ook bij het onderdeel Groenedijk/Kilzone in het Golfbaanalternatief kunnen worden gerealiseerd. Door gebruik te maken van de grondgebied van de Heemskerkse Golfclub kan ook hier de Kilzone in originele staat worden teruggebracht, waarbij het verkeer via de verdiepte aanleg onder de Groenedijk en de Kilzone door kan rijden. De vraag is of hier kostenoverwegingen een rol hebben gespeeld, waardoor het Golfbaanalternatief op oneigenlijke wijz goedkoper wordt dan het Heemskerkalternatief. Belanghebbenden verdienen een uitwerking van het Golfbaanalternatief op hetzelfde niveau als het Heemskerkalternatief. Pas dan kan sprake zijn van een evenwichtige vergelijking tussen beide alternatieven (in de vorm van MKBA score). Dit houdt onder meer in dat voor beide alternatieven voor de passage van De Kil een gelijksoortige oplossing inclusief natuur-compenserende maatregelen wordt ontwerpen. Ik verzoek de provincie Noord-Holland daarom om de huidige rapporten en conclusies voor het Golfbaanalternatief in de PlanMER aan te passen voor de Groenedijk/Kil met een passage van de Kil die gelijksoortig aan de oplossing voor de Kil die ontworpen is voor het Heemskerkalternatief. Dit dient te worden verwerkt in de PlanMER en de MKBA.	In het Golfbaanalternatief is het uitgangspunt geweest dat de aansluiting met de A9 verhoogd is. Om op die hoogte te komen is een bepaalde lengte voor de helling nodig. De helling komt om en nabij de Kilzone uit waardoor een tunnel onder de Kil niet mogelijk is.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
210	2526	8. Golfbaanalternatief in de vorm van ondertunneling Rijksweg A9 ten onrechte afgewezen Bewoners van de Broekpolder hebben er tijdens de ontwerpfase op aangedrongen om een ondertunnelde versie van het Golfbaanalternatief in overweging te nemen. Dit zou betekenen dat de aansluiting van de Rijksweg A8 op de Rijksweg A9 wordt gerealiseerd via een tunnel in plaats van een viaduct. Een dergelijke aansluiting zou minder geluidsbelasting opleveren voor de Broekpolder en ter plaatse van de Stelling van Amsterdam dan een aansluiting in de vorm van een viaduct van ca. 600 meter lengte op 7,5 meter hoogte. Bovendien zou een tunnel minder ingrijpen in het landschap dan het viaduct. Het ontwerpbureau Bosch en Slabbers heeft van dit voorstel een ontwerp gemaakt, dat uitvoerbaar lijkt. De stuurgroep A8-A9 heeft dit voorstel afgewezen omdat de meerkosten van een tunnelvariant 75 miljoen euro zouden bedragen. Voor Assendelft wordt in de vorm van een tunnel een goede oplossing gekozen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid. Hetzelfde geldt voor de Heemskerk-variant in de vorm van de ondertunneling van de Kil. Dit alles tegen veel meerkosten. Waarom wordt voor de Broekpolder en de Stelling van Amsterdam een dergelijke concessie niet gedaan? Ik verzoek de provincie Noord-Holland om het ontwerp van het Golfbaanalternatief aan te passen in de zin dat daarin de aansluiting van de Verbinding A8 – A9 op de Rijksweg A9 wordt uitgevoerd in een ondertunnelde variant.	In de ontwerpfase is gekeken naar 9 varianten van de aansluiting van het Golfbaanalternatief op de A9. Gebleken is dat een verdiepte aansluiting weinig meerwaarde heeft voor het behalen van de doelstellingen. Daarnaast zorgt een verdiepte aansluiting voor meer fysieke ingrepen op de A9. Daarom is na de ontwerpfase gekozen voor een verhoogde aansluiting.
210	2527	Incorrecte PlanMER: diverse redenen Naast deze voor het Golfbaanalternatief specifieke argumenten heb ik nog een aantal meer algemene argumenten bij de PlanMER op basis waarvan ik de Provincie verzoek, de keuze te maken om geen van de huidige drie alternatieven te kiezen. Dit betreft de volgende argumenten: A. Aangepaste doelstellingen in eindrapport PlanMER De doelstellingen van de PlanMER op het gebied van leefbaarheid corresponderen ten onrechte niet met de doelstellingen uit de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van 11 november 2014 (NRD). In de NRD staat de doelstelling op het aspect leefbaarheid als volgt omschreven: *"Een tweede hoofddoelstelling van de planstudie Verbinding A8-A9 is het streven de leefbaarheid voor de inwoners van de woonkernen in het plangebied te verbeteren. Per saldo dient de leefbaarheid in en rondom de woonkernen in het plangebied te verbeteren."* De woonkernen van Uitgeest, Heemskerk en Beverwijk vallen ook in het plangebied2 en daaruit volgt dat de doelstelling behelst om ook in deze woonkernen, de leefbaarheid te verbeteren. In de PlanMER (projectnummer 413605 19 juni 2017 revisie 02) op blad drie (Samenvatting en Probleemstelling) is echter te lezen: *"De doelstelling van het project is daarom tweeledig:* *a. Het verbeteren van de bovenregionale, regionale en lokale bereikbaarheid, met als nevendoelstelling het stimuleren van de ruimtelijk-economische ontwikkeling in het studiegebied;* *b. Het verbeteren van de leefbaarheid in Krommenie, Assendelft en Wormerveer door het beperken van de verkeersdruk op de bestaande provinciale wegen N203 en N246.* Het is onzorgvuldig om de doelstellingen van het project in de PlanMER anders te verwoorden dan in de door de diverse betrokken politieke organen vastgestelde NRD. Bovendien dient de vraag zich aan of de verenging van de doelstelling in de Plan MER voor de leefbaarheid tot andere resultaten leidt dan als alle woonkernen in het plangebied worden meegenomen. Ik verzoek de Provincie om alle leefbaarheidseffecten voor alle woonkernen in het plangebied serieus en volledig te onderzoeken en de resultaten hiervan te verwerken in een nieuwe PlanMER.	Naar aanleiding van het eerste tussentijdse advies van de Commissie voor de m.e.r. heeft een nadere afbakening van het studiegebied plaatsgevonden om de onderscheidende effecten beter in beeld te krijgen.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
210	2528	B. Berekening leefbaarheid is ten onrechte te beperkt uitgevoerd De leefbaarheid uitgedrukt in DALY's dient te worden berekend op basis van de door het WHO gehanteerde formule: zowel voor Mortaliteit en Morbiditeit, waarbij rekening wordt gehouden met alle milieuvervuiling: fijnstof (PM 10, PM2,5 & PM0,1), stikstof en roet.De berekeningen voor luchtkwaliteit zijn niet op basis van deze definitie uitgevoerd. Ik verzoek de Provincie voordat er een definitief besluit over de voorkeursvariant wordt genomen, om een juiste berekening te maken in een update van de PlanMER en MKBA zodat een goed en afgewogen besluit kan worden genomen op basis van alle wijzigingen. Hierbij verzoek ik inzicht te geven in alle relevante data en veronderstellingen/aannames aan de berekeningen ten grondslag liggen.	De planMER fase in een project is bedoeld om een goede afweging te kunnen maken tussen de verschillende alternatieven. De effecten worden daarom op het schaalniveau van de alternatieven in beeld gebracht. In de m.e.r. voor de vervolgfase (Provinciaal Inpassingsplan) worden de effecten van het voorkeursalternatief in detail onderzocht. Daarbij wordt ook gekeken naar maatregelen om eventuele negatieve effecten te beperken.
210	2529	C. Leefbaarheidsprobleem Krommenie/Assendelft wordt alleen maar verplaatst De huidige planstudie laat zien dat bij een keuze voor het Heemskerk- en Golfbaan alternatief de problemen op het gebied van leefbaarheid worden verplaatst van Krommenie/Assendelft naar andere woonkernen binnen het plangebied, maar ook daarbuiten, zoals de Coenbrug. De huidige planstudie geeft onterecht geen volledig beeld van de effecten per woonkern binnen het onderzoeksgebied en de effecten voor de regio buiten het onderzoeksgebied. Ik verzoek de provincie Noord-Holland om een oplossing te kiezen waarbij de leefbaarheidsproblemen niet in dezelfde (mate of erger) worden verplaatst naar meerdere andere woonkernen binnen en buiten het plangebied, maar –conform de doelstellingen qua leefbaarheid in de Nota Reikwijdte en Detailniveau- te streven naar een alternatief waarbij de leefbaarheid in alle woonkernen verbetert.	Van verplaatsing van het probleem is geen sprake. De effecten van de alternatieven zijn in het totaal over het studiegebied bezien. Positieve en negatieve effecten op verschillende plaatsen worden hierin gewogen. Daar waar bijzondere effecten optreden is dit in de m.e.r. benoemd. Het voorkeursalternatief wordt nader onderzocht en getoetst aan de geldende wet- en regelgeving, waaronder normen voor geluid en luchtkwaliteit.
210	2530	D. Beoordeling criteria in de PlanMER incorrect Wat betreft de toekenning van scores in de vorm van "+" en "-" in de PlanMER wil ik twee opmerkingen maken: a. Beoordeling "- -" voor Stelling van Amsterdam onjuist De brief van ICOMOS d.d. 26 april 2017 is duidelijk in het standpunt dat ICOMOS het huidige ontwerp voor het Golfbaanalternatief niet acceptabel acht. Dit impliceert dat, bij het uitgangspunt dat de Provincie de status van werelderfgoed voor de Stelling van Amsterdam wil behouden, het Golfbaanalternatief een no-go is. Dit zou in feite moeten resulteren in de volgende kwalificatie "- - - " voor de Stelling van Amsterdam bij het Golfbaanalternatief. In de klankbordgroep Verbinding A8-A9 is hier met de technicus van Antea over gediscussieerd. Zijn argument om slechts de kwalificatie "- -" te geven in plaats van de kwalificatie "- - -" was dat de brief van ICOMOS, d.d. 26-04-2017 nog niet beschikbaar was tijdens het opstellen van deze cijfers. Deze aanpassing is dus ten onrechte niet doorgevoerd in de waardebepaling van de MKBA.	ICOMOS, het adviesorgaan van UNESCO, heeft in een tweede advies aangegeven een voorkeur te hebben voor het Nul-plusalternatief. Naar aanleiding hiervan heeft ICOMOS, op uitnodiging, een bezoek gebracht aan het gebied om te bekijken of aanpassingen in de ontwerpen van het Heemskerk- en het Golfbaanalternatief wel acceptabel zijn voor ICOMOS. Het bezoek van ICOMOS is geweest op 6 en 7 oktober 2017. Het advies van ICOMOS is meegenomen in de besluitvorming over het definitieve voorkeursalternatief.
210	2531	b. Systematiek beoordeling effecten ondeugdelijk In tabel 9.3 op bladzijde 93 van het rapport PlanMER zijn alle 39 sub¬criteria teruggebracht tot een 6-tal hoofdcriteria. De methode lijkt objectief maar is het niet en werkt zelfs misleidend. De 39 sub-criteria zijn samengevoegd in 6 hoofdcriteria, maar de sub-criteria die samen een hoofdcriterium vormen zijn onderling niet gewogen. Niet duidelijk is hoe deze scores bij elkaar zijn opgeteld. Door de totaalscore verliest de lezer makkelijk het zicht op de onderliggende sub-criteria, waarvan het ene sub-criterium voor een politicus zwaarder zal wegen dan het andere. Een voorbeeld ter illustratie. Ruimtegebruik bestaat onder meer uit de aspecten landbouw en recreatie, maar voor de ene politicus zal landbouw zwaarder wegen dan voor de andere politicus. Daarom is het niet zinnig om die criteria samen te nemen in een hoofdcriterium Ruimtegebruik. Met het oog op een evenwichtige besluitvorming dienen alle 39 sub-criteria onder elkaar te worden vermeld in een tabel.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
210	2532	Voor het bepalen van hun oordeel zijn politici en bestuurders in grote mate afhankelijk van de samenvattende rapportages zoals de PlanMER en MKBA. De overstelpende hoeveelheid onderliggende rapporten noopt hen daartoe. In die situatie is het essentieel dat die samenvattende rapportages bestuurders en politici een goed en evenwichtig beeld geven van de uitkomsten in de onderliggende rapporten. De hier gehanteerde methode van samenvoegen van sub-criteria maakt het voor de politici/bestuurders moeilijk om een goede en duidelijke afweging te maken op basis van de criteria welke zij belangrijk achten. Ik verzoek de Provincie om, voordat er een voorkeursvariant wordt gekozen, alle effecten op de 39 sub-criteria in één overzichtelijke tabel te vermelden. Zo krijgt de politiek een duidelijker overzicht van de scores op alle sub-criteria die in het geding zijn en kan makkelijker bepalen wat voor hen het zwaarst weegt. Ik verzoek u de voorgestelde aanpassingen te verwerken in een volledige PlanMER en MKBA zodat een goed en afgewogen besluit kan worden gemaakt op basis van alle majeure wijzigingen. Hierbij wil ik inzicht krijgen in alle relevante data en veronderstellingen/aannames die onderliggend aan de berekeningen liggen.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Uw verzoek wordt niet overgenomen.
210	2533	E. Plan- & studiegebied is te klein gekozen Het in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Verbinding A8-A9 (11 november 2014) gedefinieerde plan- & studiegebied is te klein gekozen. Dit geldt voor de volgende gebieden: a. Gebied rondom Rijksweg A8 ter hoogte Coenbrug De Rijksweg A8 ter hoogte van de Coenbrug zit niet in het studiegebied en is nu al een bottleneck op de verbinding A8 - A9, waar in de spits vrijwel geen additioneel verkeer meer mogelijk is, zonder dat dit zal leiden tot filevorming. Bij een keuze voor het Golfbaanalternatief zal er per etmaal een toename zijn van ca. 30.000 vervoersbewegingen als gevolg van de aanzuigende werking op het verkeer van het Golfbaanalternatief. Dit zal zeker leiden tot: i. Toename milieuvervuiling en geluidsoverlast in het genoemde gebied. ii. Toename aantal files rondom Coenbrug. waardoor veronderstelde tijdswinst mogelijk verdampt.	In de planMER is rekening gehouden met drukte op de bestaande A8, waaronder de Coenbrug. Mede op basis van deze gegevens zijn de berekeningen gemaakt en de conclusies getrokken. In een apart project van het Rijk, de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn, wordt gestudeerd aan de A8 en worden effecten in beeld gebracht. Wanneer er maatregelen noodzakelijk zijn, wordt dit opgepakt.
210	2534	b. Gebied aan te leggen verzorgingsplaatsen in Uitgeest en/of Akersloot Voor het Golfbaanalternatief dienen de beide verzorgingsplaatsen te worden verplaatst naar gebieden buiten het plangebied. Dit heeft invloed op de MKBA van het Golfbaanalternatief. Zeker ten opzicht van het MKBA van het Nul+ alternatief. De reden daarvan is dat in de PlanMER wel de directe kosten zijn meegenomen van verplaatsing van de verzorgingsplaatsen. Maar andere indirecte kosten zoals verlies van landsschappelijke waarde, historisch belang, geluid, milieu & recreatiegebied op de locaties waar de verzorgingsplaatsen worden gevestigd niet zijn meegewogen. Zij komen dus niet tot uitdrukking in de MKBA van het Golfbaanalternatief.	De effecten van de verplaatsing van de verzorgingsplaatsen zijn betrokken in de planMER. De genoemde aspecten zijn in de MKBA als een PM-post opgenomen, of zijn marginaal. Om die reden werken alleen de kosten door in de uiteindelijke ratio. In het vervolgproces worden deze aspecten verder uitgewerkt.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
210	2535	Rijksweg A9 langs de Broekpolder De Rijksweg A9 wordt bij de keuze van het Golfbaanalternatief van Uitgeest tot aan de aansluiting van de Rijksweg A22 bij Beverwijk met twee rijstroken uitgebreid. Met de verbreding van de rijksweg A9 dient het plangebied te worden vergroot omdat deze uitbreiding ter hoogte van Beverwijk én Uitgeest gelegen is in een zone van één kilometer rondom infrastructurele wijzigingen. Deze aanpassing leidt ertoe dat een grotere hoeveelheid bewoners in de Broekpolder te Beverwijk last krijgen van geluidsoverlast en milieuvervuiling als gevolg van de verbrede Rijksweg A9 en de toename van het aantal vervoersbewegingen per etmaal. Het aantal ernstig gehinderden, slaapgestoorden en blootgestelden is voor deze deelgebieden niet bepaald. De verschillende onderzoeken, zoals het akoestisch onderzoek, onderzoek luchtkwaliteit en het achtergrondrapport gezondheid dienen opnieuw te worden uitgewerkt en gepresenteerd op basis van het feitelijke plangebied voordat definitief kan worden besloten over het voorkeursalternatief.	Tijdens het opstellen van de planMER is gebleken dat aanvullende maatregelen op de A9 nodig zijn bij het Heemskerk- en het Golfbaanalternatief. Deze aanvullende maatregelen zijn beoordeeld op of ze van invloed zijn voor de alternatievenafweging. Waar nodig zijn vervolgens nadere analyses gedaan, zoals milieuberekeningen voor de flyover in het Heemskerkalternatief. Daarnaast zijn de kosten inzichtelijk gemaakt en meegenomen in de MKBA. Met deze informatie is een goede vergelijking tussen de alternatieven mogelijk.
210	2536	c. Verkeersplein Kooimeer te Alkmaar Op dit moment komen er al met grote regelmaat files voor rond het verkeersplein Kooimeer te Alkmaar. Zodra er meer verkeer over de Rijksweg A9 via het Golfbaanalternatief wordt geleid zal de filedruk hier toenemen. Dit zal leiden tot langere reistijden of tot keuze van weggebruikers voor de N244/N246 waardoor het verkeer via Krommenie weer toeneemt.	Voor het aspect verkeer is gekeken naar de bijdragen van het verkeer als gevolg van de verbinding A8/A9. Daarbij is zo ruim gekeken als er belangrijke effecten optreden als gevolg van het realiseren van de verbinding. Uit het verkeersonderzoek is niet af te leiden dat er meer verkeer op het Kooimeerplein gaat rijden als gevolg van de doortrekking van de A8/A9.
210	2537	Het initiële plan- & studiegebied is bepaald door te kijken naar alle verwachte infrastructurele wijzigingen en hier omheen een straal van 1 kilometer te trekken. Doordat er op meer plaatsen infrastructurele aanpassingen benodigd zijn en omdat er met name rondom de Coenbrug significante wijzigingen optreden voor het verkeer en de bewoners aldaar, is ten onrechte verzuimd om het plangebied aan te passen/te vergroten. Hierdoor zijn vele aspecten niet meegenomen in de PlanMER en de MKBA. Hierdoor is een vertekend beeld gepresenteerd. Ik verzoek de Provincie om, voordat een voorkeursvariant wordt gekozen, alle voorgestelde aanpassingen te verwerken in een volledige PlanMER en MKBA zodat een goed en afgewogen besluit kan worden gemaakt op basis van alle wijzigingen. Hierbij wil ik inzicht krijgen in alle relevante data en veronderstellingen/aannames die ten grondslag liggen aan de berekeningen.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Uw verzoek wordt niet overgenomen.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
210	2538	F. Procedure Besluitvormingsproces en trechteringsproces onzorgvuldig Bij de eerste trechtering van alternatieven is de Stuurgroep van 7 naar 2 alternatieven gegaan (Nul+ en Heemskerkalternatief). Als gevolg van druk vanuit de LTO en op advies van de commissie MER is het Golfbaanalternatief daar naderhand aan toegevoegd. Voor alle drie de alternatieven gold dat deze tijdens dit keuzemoment aanzienlijk (lees tientallen miljoenen) goedkoper waren dan tijdens de uitwerking naar het voorkeursalternatief . Prijsverhogingen van meer dan 100% traden op. In de eerste trechtering was één alternatief, met name Alternatief 7, onder meer afgevallen om de prijs. Bij nadere bestudering door ingenieursbureau Witteveen & Bos bleek dat de prijs van dit alternatief lager kwam te liggen dan de twee gestrekte alternatieven (Heemskerkalternatief & Golfbaanalternatief). Meermaals is in de klankbordgroep Verbinding A8-A9 en op bestuurlijk niveau verzocht om dit alternatief opnieuw te onderzoeken omdat dit alternatief een aantal grote problemen niet heeft die de twee gestrekte varianten wel hebben. Dit voorstel is zonder inhoudelijke redenen door de Provincie afgewezen. Gezien de enorme toename van kosten van de onderzochte alternatieven is dit alternatief ten onrechte niet goed en zorgvuldig bestudeerd. Ik verzoek de Provincie daarom om nogmaals een zorgvuldig en compleet onderzoek in te stellen naar de mogelijkheid van het aanleggen van Alternatief 7. NB. Ook in de klankbordgroep was er een voorkeur voor Alternatief 7.	Alternatief 7 is in de vorige fase van de planMER beschouwd. Deze is niet verder uitgewerkt omdat dit alternatief nagenoeg geen oplossing biedt voor de problematiek die er speelt. Nog steeds blijft veel verkeer gebruik maken van de route door Krommenie waardoor het verkeersknelpunt én het leefbaarheidsknelpunt in Krommenie niet worden opgelost. In de huidige fase is de afweging uit de vorige fase nogmaals beschouwd. Opnieuw is geconcludeerd dat alternatief 7 geen oplossing is voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen.
210	2539	G. Geen serieus alternatief voor een verbindingsweg door de polder Al bij de introductie van de huidige oplossing voor het Nul-plusalternatief was duidelijk dat dit een alternatief was dat niet serieus werd genomen door eigenlijk alle betrokkenen bij de Verbinding A8 – A9; lokale & provinciale politici, bestuurders én de lokale bevolking. Dus formeel waren er drie alternatieven, maar feitelijk slechts twee; het Heemskerk- en het Golfbaanalternatief. Bij uitvoering van het Golfbaan- of Heemskerk alternatief zal een uniek groen gebied tussen Heemskerk en Assendelft onherstelbaar worden beschadigd. Los van de wereld erfgoed status heeft dit gebied voor onze regio een zeer belangrijke cultuur historische waarde. Daarnaast het gebied een belangrijk recreatiegebied voor de omgeving. De Provincie zou dit gebied moeten beschermen, zeker nu uit de planstudie blijkt dat de enorme investering die de Provincie van plan is te maken nauwelijks iets oplevert. De huidige planstudie bevat derhalve onterecht geen serieus alternatief dat niet dwars door het groene gebied tussen Heemskerk en Assendelft loopt. Met de kennis van nu zou de Provincie Alternatief 7 (een randweg om Kreekwijk) als serieus alternatief aan de planstudie toe moeten voegen nog voordat definitief kan worden besloten over het voorkeursalternatief. NB: Ook de Commissie MER plaatst kanttekeningen bij de gekozen viaductoplossing voor het Nul-Plusalternatief in die zin dat zij stelt dat deze uitwerking grote negatieve visuele effecten heeft (zeker vergeleken met een variant gebaseerd op een verdiepte ligging).	Zie het antwoord hierboven.
210	2540	H. Aanpassingen in ontwerpen niet verwerkt in cijfers PlanMER & MKBA In de Notitie A9 Aansluitingen worden diverse ingrijpende aanpassingen gedaan op ontwerpen voor de Verbinding A8-A9, waaronder het verbreden van de A9 van 2x4 naar 2x5 rijstroken. De effecten van al deze wijzigingen op het ontwerp zijn onterecht niet verwerkt in de verschillende onderzoeken, zoals het akoestisch onderzoek, onderzoek luchtkwaliteit en het achtergrondrapport gezondheid. De gepresenteerde resultaten (het aantal blootgestelden, grafieken, tabellen, grafische weergave, e.d.) in deze onderzoeken komen niet overeen met de plannen die nu op tafel liggen. Ik verzoek de Provincie de aangepaste cijfers als gevolg van de ontwerpwijzigingen uit te werken en te berekenen dienen en te verwerken in een update van de PlanMER en de MKBA. Zodat op basis van de juiste cijfers kan worden besloten over het voorkeursalternatief.	Voor de afweging tussen de drie alternatieven is de indeling van de weg niet relevant. Het gaat om de hoeveelheid verkeer. Dat is meegenomen in de planMER. Daarnaast is in de MKBA rekening gehouden met de aanpassingen aan de A9. Mede hierdoor is het Heemskerkalternatief duurder geworden.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
210	2541	I. Demografische ontwikkelingen Noord-Holland Noord t.o.v. groeiscenario's De provincie Noord-Holland heeft in 2017 een demografisch rapport (Prognose 2017 - 2040 1 Bevolking, huishoudens en woningbehoefte 1 8-6-2017) opgesteld waarin de prognoses worden gegeven over de ontwikkeling van de bevolking in Noord-Holland. Volgens dit rapport zal de bevolking in Noord-Holland Noord tot 2040 toenemen met slechts 12.000 bewoners, die behoefte hebben aan ca. 23.000 nieuwe woningen. Daarbij trekt de meest ambulante leeftijdsgroep (15¬65 jaar) steeds meer weg uit Noord-Holland Noord. In het Achtergrondrapport Verkeer staat vermeld: *"In de referentiesituatie fungeert de N203 als een belangrijke schakel voor doorgaand verkeer tussen Alkmaar en Amsterdam (de relatie noordwest - zuidoost). Voor de relatie Ijmond - Purmerend (zuidwest -noordoost) is de N203 minder van belang."* In het onderzoek binnen het achtergrondrapport verkeer wordt voor de groeiscenario's verwezen naar de WLO-scenario's. In dat specifieke WLO-rapport wordt voor de regio Alkmaar duidelijk aangegeven dat er geen groei meer optreedt in deze regio, zowel bij een laag als hoog groeiscenario4. Dit correspondeert met de gegevens van het demografisch rapport van de Provincie. Gezien bovenstaande cijfers is het onterecht om in de PlanMER uit te gaan van een hoog groeiscenario in 2030. Sterker nog: in de beide WLO-scenario's (laag én hoog) is alleen sprake van een stabiel aantal huishoudens en een krimpend aantal bewoners en banen in de regio Alkmaar en de Noordkop. Daarbij geeft het Planbureau voor de Leefomgeving expliciet aan dat er bij MKBA's niet te snel moet worden gekozen voor scenario's met een te grote bandbreedte. Dergelijke scenario's leiden ertoe dat investeringen veel te gunstig uitvallen. De baten worden daardoor kunstmatig opgeblazen. *" Door 'rustige' scenario's te ontwikkelen, ontstaat een bandbreedte die bruikbaar is voor het ontwikkelen van visies, het in kaart brengen van de beleidsopgave en voor het uitvoeren van MKBA's. Deze MKBA's geven informatie over de mate waarin bepaalde projecten of beleidsvoorstellen de welvaart verhogen.* *De juiste bandbreedte is belangrijk. Een (te) grote bandbreedte maakt de scenario's minder geschikt om beleidsmaatregelen te beoordelen. In een scenario met extreem hoge groei zouden veel projecten positief uitpakken (er is een groot probleem en oplossen leidt waarschijnlijk tot welvaartswinst)"* . Ik verzoek de Provincie daarom om in de MKBA uit te gaan van een laag groeiscenario voor wat betreft verkeer.	In de MKBA is zowel het lage als het hoge groeiscenario in beeld gebracht. Hierdoor is een bandbreedte zichtbaar. Beide scenario's zijn meegewogen in de beslissing voor het voorkeursalternatief.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
210	2542	J. Actuele verkeerssituatie Krommenie en op Rijkswegen niet in kaart gebracht. Tijdens het onderzoekstraject om tot een PlanMER en een MKBA te komen is in april 2017 de omlegging van de Rijksweg A9 om Badhoevedorp gerealiseerd. Door deze omlegging rijdt het verkeer nu veel beter door op de Rijksweg A9. De resultaten van deze majeure aanpassing van de Rijksweg A9 hebben vrijwel zeker effect op de doorstroming van het autoverkeer in het plan- & studiegebied. Hierdoor bestaat de mogelijkheid dat er nu al automobilisten zijn die geen gebruik meer maken van de N203 of de N244/246, en gewoon via de A9/A5/A10 naar hun bestemming gaan. De verkeerstellingen op de N203 en de Rijksweg A9 zijn uitgevoerd, welke zijn opgenomen in het Achtergrondrapport Verkeer voordat de aanpassing bij Badhoevedorp is gerealiseerd. Er zijn nu al regelmatig signalen dat er veel minder verkeersoverlast is op de Rijksweg A9 (Wijkertunnel), de Rijksweg A22 (Velsertunnel) en op de N203 (in Krommenie) Mogelijk komen er andere cijfers uit de nieuwe verkeerstelling. Het kan dus zijn dat de noodzaak van een nieuwe verbinding tussen de Rijkswegen A8 & A9 is afgenomen. Ik verzoek de Provincie om te onderzoeken wat de effecten van deze aanpassing zijn voor het (boven)regionale verkeer op de betreffende provinciale wegen voordat er een keuze wordt gemaakt voor een voorkeursalternatief. Ook verzoek ik u deze ge-update cijfers op te nemen in de ge-update PlanMER en de MKBA.	In de verkeersmodellen is rekening gehouden met alle infrastructurele ontwikkelingen tot en met 2030. De omlegging van de A9 bij Badhoevedorp is er hier één van.
210	2543	K. Planning tweede tussentijds toetsingsadvies MER onzorgvuldig Er is veel beroering en discussie over het voorkeursalternatief voor de Verbinding A8 - A9. Dit speelt binnen het lokale bestuur, de provinciale én lokale volksvertegenwoordigers én bij de lokale bevolking. Er zijn kanttekeningen bij de juistheid en volledigheid van de uitgevoerde onderzoeken voor de Verbinding A8 – A9. De meningen hierover kunnen worden ingebracht middels zienswijzen. De projectgroep Verbinding A8 – A9 neemt al de ingebrachte zienswijzen, inclusief haar antwoorden, mee in een nota van beantwoording. Helaas heeft de provincie Noord-Holland op 13 juni 2017 reeds een tweede tussentijds toetsingsadvies aangevraagd bij de Commissie MER en is dit inmiddels afgerond. Het is daardoor niet meer mogelijk om die zienswijzen mee te geven aan de Commissie MER. Daardoor kan de Commissie MER die kritiek op de rapportages niet meer meenemen in het beoordelen van het uitgevoerde onderzoek. Ik begrijp niet dat de provincie Noord-Holland, bij de voorbereiding van een dergelijk ingrijpend besluit dat zo veel burgers treft, de weg afsnijdt voor de Commissie MER om te worden geïnformeerd over de bezwaren van de burgers en gemeenten die een belang hebben bij dit project. De Commissie MER heeft haar oordeel alleen kunnen baseren op de door de Provincie Noord-Holland gepresenteerde rapporten. Door deze wijze van werken wordt ten onrechte de indruk gewekt dat het onderzoek goed is uitgevoerd en derhalve ook de resultaten van het onderzoek volledig en correct zijn. Er is gehandeld binnen de wettelijke kaders, maar moreel en maatschappelijk gezien is dit een gênante vertoning en onzorgvuldig. Ik verzoek de provincie Noord-Holland om het opgeleverde Tweede Tussentijds toetsingsadvies als niet uitgevoerd te beschouwen en een nieuwe Tweede Tussentijds toetsingsadvies bij de MER aan te vragen, waarbij ook alle ingediende zienswijzen aan de Commissie MER ter behandeling worden aangeboden, zodat de Commissie MER een toetsingsadvies kan opstellen waarin alle argumentatie voor én tegen de verschillende potentiele voorkeursalternatieven is meegenomen.	De Commissie voor de m.e.r. is een onafhankelijke commissie van experts die een advies geven over de gevolgde m.e.r.-procedure. Wij hechten er waarde aan dat de experts een eigenstandig oordeel geven over de kwaliteit van de planMER. Uw verzoek wordt niet overgenomen.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
210	2544	Bij de keuze van het Golfbaanalternatief wordt het merendeel van de doelstellingen niet of nauwelijks gerealiseerd. Tevens constateer ik dat er op veel punten onvolledige, onjuiste en innerlijk tegenstrijdige informatie bestaat. Ik acht het, uit het oogpunt van betrouwbaarheid en zorgvuldigheid, van cruciaal belang dat nieuwe informatie beschikbaar wordt gesteld aan alle betrokkenen, zodat allen deze informatie kunnen beoordelen, alvorens uw College een keuze maakt voor een voorkeursalternatief. Ik ga er vanuit dat u mij op de hoogte blijft houden van het vervolgtraject en dat alle informatie tijdig aan mij beschikbaar wordt gesteld.	Wij zijn het niet met u eens. De planMER fase in een project is bedoeld om een goede afweging te kunnen maken tussen de verschillende alternatieven. De effecten worden daarom op het schaalniveau van de alternatieven in beeld gebracht. In de m.e.r. voor de vervolgfase (Provinciaal Inpassingsplan) worden de effecten van het voorkeursalternatief in detail onderzocht. Daarbij wordt ook gekeken naar maatregelen om eventuele negatieve effecten te beperken. De onafhankelijke Commissie voor de m.e.r. heeft in haar advies aangegeven dat het onderzoek kwalitatief op orde is en dat het milieubelang voldoende is meegenomen om een voorkeursbesluit te nemen.
211	2545	Alternatief 7 als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat voor de realisatie van de verbindingsweg tussen de Rijksweg A8 en de Rijksweg A9 Alternatief 7 (om Kreekwijk heen) als voorkeursalternatief moet worden gekozen. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Geringe aantasting groene gebied tussen Assendelft en Heemskerk. - Géén aantasting van de Stelling van Amsterdam. - Geen extra filevorming bij Coenbrug. - afname van het aantal DALY's in het gehele studiegebied, ook in Assendelft en Krommenie. - Leefbaarheidsprobleem wordt niet van één woonkern verplaatst naar drie andere woonkernen in het plan/studiegebied. - Kostentechnisch is dit een zeer interessante oplossing. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Alternatief 7 is in de vorige fase van de planMER beschouwd. Deze is niet verder uitgewerkt omdat dit alternatief nagenoeg geen oplossing biedt voor de problematiek die er speelt. Nog steeds blijft veel verkeer gebruik maken van de route door Krommenie waardoor het verkeersknelpunt én het leefbaarheidsknelpunt in Krommenie niet worden opgelost. In de huidige fase is de afweging uit de vorige fase nogmaals beschouwd. Opnieuw is geconcludeerd dat alternatief 7 geen oplossing is voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.
211	2570	Meneer van Eijk, het is voor een buitenstaander duidelijk dat er grove fouten zijn gemaakt. De uiteindelijke beslissing heeft grote consequenties voor de leefbaarheid van grote groep mensen, inclusief kinderen. Het lijkt mij vanzelfsprekend dat beslissingen niet gemaakt kunnen worden op basis van inconsistente assumpties en maar een deel van de feiten. Ik hoop dat u dat ook zo ziet. Do not stand on the wrong side of history.	Wij zijn het niet met u eens. Het onderzoek is van voldoende kwaliteit om een keuze te maken tussen de drie alternatieven.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
212	2571	Alternatief 7 als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat voor de realisatie van de verbindingsweg tussen de Rijksweg A8 en de Rijksweg A9 Alternatief 7 (om Kreekwijk heen) als voorkeursalternatief moet worden gekozen. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Geringe aantasting groene gebied tussen Assendelft en Heemskerk. - Géén aantasting van de Stelling van Amsterdam. - Geen extra filevorming bij Coenbrug. - afname van het aantal DALY's in het gehele studiegebied, ook in Assendelft en Krommenie. - Leefbaarheidsprobleem wordt niet van één woonkern verplaatst naar drie andere woonkernen in het plan/studiegebied. - Kostentechnisch is dit een zeer interessante oplossing. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.
213	2596	a8a9 zienswijze De verbinding moet het wegennet rondom Amsterdam robuuster maken en voor een verkorte aanrij tijd van de stad zorgen. Het lijkt erop dat het doortrekken van de A8 op de A9 een 'quick win' is die hiervoor gaat zorg dragen. En kijkend naar de wegenkaart lijkt dat inderdaad zo. Maar er zijn veel problemen die de wegenkaart niet laat zien. Daarnaast is het ronduit zorgelijk dat dit probleem al zo lang bekend is, en dat er niet eerder actie ondernomen is. Nog voor de aanleg van Broekpolder en Saendelft had men dit probleem kunnen voorzien en het gunstig voor iedereen kunnen oplossen. Nu wonen er al veel mensen in deze woonwijken, en dit verkleind de huidige mogelijkheden. We hebben meer tijd nodig alle opties goed te overwegen. Meer asfalt blijkt niet te werken bij het verlichten van de file druk. https://brandpunt.kro-ncrv.nl/brandpunt/rechts-nederland-opgelet-meer-asfalt-helpt-geen-bal-omde-files-aan-te-pakken-volgens-deze-hoogleraar/ http://www.cpb.nl/publicatie/kansrijk-mobiliteitsbeleid\	Er is de afgelopen jaren uitgebreid onderzoek gedaan naar de nut en noodzaak van het verbeteren van deze verbinding. Op dit moment kan een goede afweging gemaakt worden voor een voorkeursalternatief.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
213	2597	milieu De regio Kennemerland ligt al een hele tijd onder zwaar vuur. Er zijn reeds een aantal bronnen welke de nodige druk op het regionale milieu: - Tata steel (fijn stof, chemicaliën in lucht) - Schiphol (significante herrie, fijn stof, chemicaliën in lucht) - A9 (herrie, fijn stof) - Havens (fijn stof) - Stortplaats Beverwijk (chemicaliën in grondwater) Hoewel er onderzoek gedaan wordt, kunnen wij als bewoners niet anders constateren dat de gevels van onze huizen grauw worden, de ramen en kozen zitten vol met fijn stof. Om maar te zwijgen over de filters in onze ventilatie systemen. De vliegtuigen die letterlijk over onze daken vliegen, zorgen voor veel geluidsoverlast (vanaf 5 uur 's ochtends tot 23:00 's avonds) en leveren een bijdrage aan de verslechtering aan ons milieu. De A9 is niet alleen voor de Broekpolder, maar de wijken er achter (zoals Zuidbroek) meer dan goed hoorbaar. Opmerking: De opgestelde geluidmeting in Heemskerk vanuit het rijk staat in het centrum van Heemskerk. Deze plek geeft geen juist beeld van de geluidsdruk in Heemskerk. Men heeft er voor gekozen huizen te bouwen langs de A9, hier is geen meting opgesteld. Het niet meten van het milieu in het gebied van Broekpolder is dan ook eigen een zeer ernstige zaak en zou voor het bepalen van welk alternatief dan ook, plaats moeten vinden. https://www.noordhollandsdagblad.nl/kennemerland/provincie-weigert-leefbaarheidstudie-voorwijk-heemskerk-aansluiting-a8-a9	Voor de effecten van de alternatieven zijn milieuberekeningen gedaan. Hierbij is op basis van de gangbare en best beschikbare gegevens en modellen het effect bepaald. Deze effectbepaling staat los van eventuele meetpunten. Hiaten in het meetnet hebben geen gevolgen voor de effectberekeningen.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
213	2598	capaciteit a9 Er is verkeerskundig onderzoek gedaan naar vooral de toename van verkeer door de jaren heen. Er is geen onderzoek gedaan naar de toename qua complexiteit van de Heemskerk en Golfbaan varianten op de A9 zelf. Met name de golfbaan variant zorgt voor extra toe en afritten, deze worden geplaatst tussen Beverwijk en Heemskerk. Op rij van noord naar zuid krijgen we dus de volgende kruispunten: - Uitgeest - Heemskerk - a8-a9 - Beverwijk (af- en toerit) Nu al worden de afslagen geteisterd door de nodige ongelukken. Het is een feit dat iedere afslag of toerit aan het wegennet ook risico toegevoegd. Als we naar de ongelukken kijken en deze extrapoleren naar nog een extra afslag, dan is het denkbaar dat ook deze verbinding de nodig ongelukken gaat genereren en er ook nog eens toe bijdraagt dat de andere knooppunten extra verstoord zullen raken door deze verbinding (rimpel effect). Er zal natuurlijk een afname op het Uitgeest knooppunt plaats kunnen vinden, maar deze zal druk blijven (mensen uit de regio Limmen etc. en verkeer wat nog altijd in Krommenie en Assendelft moet zijn). Daarnaast zal er een toename van kortstondig verkeer tussen de toerit van Uitgeest en de Heemskerk- of Golfbaanvariant. Dit kortstondige verkeer brengt veel verstoring op de A9. Tevens is deze route onlogisch; mensen moeten van de N203 (en in mindere maten de N8) in de ochtendspits naar de nieuwe aansluiting rijden. Door het aanblijven van de N8 is de kans aanzienlijk dat mensen deze route blijven nemen ipv de A8-A9 verbinding (rechtdoor is altijd makkelijker dan 2 afslagen). Dit alles zal uiteindelijk resulteren in noodzakelijke extra rijstroken voor de A9. De tunnel kan dit aan, dit is al eerder getoond tijdens de sluiting van de Velsertunnel. En dit zal weer opgeteld worden bij de belasting die onder andere de Broekpolder nu al heeft.	Wij onderschrijven dat een aansluiting op de A9 veilig en herkenbaar moet zijn. Voor een goede aansluiing op de A9 zijn daarom ook maatregelen aan de A9 voorzien. Met een verkeersmodel zijn de toekomstige verkeersstromen inzichtelijk gemaakt. Er blijkt een sterke afname van verkeer op de N203. Hierbij wordt opgemerkt dat deze in Krommenie ook wordt afgewaardeerd tot 2x1 weg, wat stimuleert om gebruik te maken van de nieuwe verbinding.
213	2599	capaciteit a8 De huidige capaciteit van de A8 schiet te kort. Nu al staan er de nodige files in de ochtendspits. Met name in de winterperiode staat het vast bij de toeritten bij Assendelft. Dit kom door invoegend verkeer wat langs het kanaal komt en wat uit Saendelft komt. Deze stromen zullen ook in de nieuwe situatie blijven bestaan, en dus oponthoud genereren. Tevens zijn de andere toeritten op de a8 te kort. Achter elkaar komt er verkeer uit Koog aan de Zaan (2x toerit) en de brug die regelmatig open gaat (ook in de spits). Er is geen ruimte de route aan te passen, mede door de bebouwing van Koog aan de Zaan. Aan de noordkant van de A8 is misschien wel ruimte, alleen is het verkeersplein bij Zaandam net aangepast op de huidige situatie. Dit was een enorme verbetering, maar een eventuele verbreding van de A8 zal dit effect weer teniet gedaan worden.	In de planMER is rekening gehouden met drukte op de bestaande A8, waaronder de Coenbrug. Mede op basis van deze gegevens zijn de berekeningen gemaakt en de conclusies getrokken. In een apart project van het Rijk, de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn, wordt gestudeerd aan de A8 en worden effecten in beeld gebracht. Wanneer er maatregelen noodzakelijk zijn, wordt dit opgepakt.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
213	2600	Kosten De kosten voor zowel de Heemskerk variant als de Golfbaanvariant liggen enorm hoog voor een relatief kort stuk snelweg. Er moeten zeer veel voorzieningen getroffen worden om de aansluiting mogelijk te maken op de A9. Verder moeten in het geval van de Golfbaanvariant weer nieuwe plekken gevonden worden voor de beide pompstations en het wegrestaurant. Dit zal ook nog de nodige kosten met zich meebrengen. De plek die ze zullen krijgen zal ook niet zonder discussie gepaard gaan, want het betreft hier 2 pompstations; slecht voor het milieu en gevaarlijk i.v.m. brand en ontploffing. Verder kunnen beide varianten eigenlijk niet betaald worden met het geld wat alle partijen bij elkaar leggen. Om het verschil aan te vullen, moet er geld uit private partijen betrokken worden. Deze zijn hiertoe bereid, alleen wordt nergens verteld tegen welke voorwaarden dit is. De kans is groot dat met een aanzienlijk rentepercentage gepaard gaat, hiermee wordt de verbinding dus werkelijk duurder dan toe nu is aangegeven. Tevens zit er nog veel onzekerheid in de aanleg van de verbinding. De grond is niet heel stabiel en er is een gerede kans dat de kosten nog hoger gaan worden, omdat er extra voorzieningen getroffen moeten gaan worden. Hier komen we gelijk op een hellend vlak, de bouwende partijen zijn tevens de financiers van het project.	In de kostenramingen is rekening gehouden met het verplaatsen van de verzorgingsplaatsen en de staat van de ondergrond. De MKBA laat zien dat er mogelijkheden zijn om een maatschappelijk verantwoorde investering te doen.
213	2601	Alternatieven We moeten accepteren dat sommige oplossingen geld kosten, en misschien wel veel meer geld. Kijkend naar projecten zoals de NoordZuid lijn, maakt dat terugverdientijd een rekbaar begrip geworden is. Projecten als: - Het doortrekken van de A4 (verdiept en met ondertunneling) - Aansluiting A4/A44 (ondertunneling) - Verleggen A9 Badhoevedorp laten zien dat niet altijd de gemakkelijkste weg gekozen hoeft te worden. We accepteren in dit land dat we soms meer moeten betalen om een meer duurzame oplossing te krijgen. En dat hoort bij een lange termijn visie. Niet alleen mobiliteit, maar ook oog voor leefbaarheid. Daarnaast moeten we misschien accepteren dat we niet alles kunnen hebben als we goed met ons landschap en leefbaarheid hoger in het vaandel hebben staan dat mobiliteit en nog betere verdienmodellen (in Nederland hebben we het namelijk al heel erg goed). We moeten dus de wens afzwakken dat we de A8-A9 als volwaardig alternatief zien voor de A9. De A9 heeft namelijk heel veel ruimte om zich heen gekregen om het op een juiste afstand van woongebieden te houden. Dat is voor een A8-A9 niet het geval. Mijn haalbare voorstellen zijn dan ook vooral geënt op het oplossen van het knooppunt Krommenie-Assendelft. De volgende alternatieven stel ik voor:	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Bij besluitvorming over het definitieve voorkeursalternatief spelen, naast de kosten, ook de effecten op de omgeving en draagvlak een belangrijke rol.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
213	2602	- onder het spoor door (rood en blauw) Het voorstel is om toch de varianten 6 en 7 weer voor te leggen, maar in een variant waarbij de N8 verdiept wordt verlegd onder het spoor door. Anders dan in het voorgestelde varianten, waarbij er afslagen werden gemaakt over het spoor, wil ik voorstellen de afslagen te maken voor het vervolgen van de originele route van de N8 (welke afgezwakt kan worden naar 1 rijbaan). Hierdoor kan het verkeer doorrijden onder het spoor door naar de A8. Met deze aanpassingen wordt de stelling niet in gevaar gebracht. Daarnaast blijft de route N203 -> N8 in takt, wat voordelig is voor het verkeer uit Castricum en Heiloo. Tevens zou deze route een eventuele verstopping van de A9 kunnen verlichten zonder dat de verbinding te populair gaat worden (niet alle mensen kiezen voor deze route omdat er te veel afslagen gemaakt moeten worden). Men kan ook nadenken om de route verdiept te houden langs Saendelft om zo veel mogelijk overlast te voorkomen (zie de nieuwe A4). Met name bij de rode variant is er geen doorkruising van de Stelling van Amsterdam, wat een enorm voordeel is over alle andere varianten. Daarbij is de kans om verstoring door onbekende omgevingsfactoren tijdens de bouw het meest klein, grote delen hebben al asfalt.	In een eerder stadium zijn andere varianten en oplossingen meegenomen in de verkenningen. Hieruit is gebleken dat deze oplossingen niet de problemen wegnemen.
213	2603	– aanpassing Heemskerk variant (groen) Deze variant wordt vooral afgewezen op het feit dat het lastig is een goede aanluiting op de A9 te krijgen. Er ligt namelijk een spoor naar de A9 die het complexer maakt. Variaties kunnen misschien een oplossing bieden als we kijken naar wat praktijk voorbeelden: We kunnen de oversteek ondertunnelen i.p.v. van een bovenliggende overloop naar de andere zijde van de snelweg te maken.	In een eerder stadium zijn andere varianten en oplossingen meegenomen in de verkenningen. Hieruit is gebleken dat deze oplossingen niet de problemen wegnemen.
213	2604	Of: We maken wat meer ruimte en lossen het op met rotondes om de verbindingen soepel te laten verlopen i.p.v. fly-overs.	Rotondes hebben onvoldoende capaciteit om het verkeer af te wikkelen.
213	2605	Nawoord. Denk erom dat meer asfalt geen problemen meer oplost in deze regio, het maakt er waarschijnlijk meer. Het efficiënt inzetten van moderne techniek (Beter Benutten, Talking Traffic, iCentrale, intelligente VRI's) maakt dat er meer uit het huidige wegennet te halen is.	Voordat gekeken wordt naar het aanleggen van nieuwe infrastructuur, wordt eerst gekeken naar andere maatregelen. Het verbeteren van het openbaar vervoer of het toepassen van het nieuwe werken is hier onderdeel van. Dit gebeurt aan de hand van de Ladder van Verdaas. Na het aflopen van de diverse treden van de ladder is geconcludeerd dat nieuwe infrastructuur nodig is om de problematiek aan te pakken. Trends op het gebied van thuiswerken en demografische ontwikkelingen zijn onderdeel van de verkeersmodellen. Hier is dus rekening mee gehouden bij het zoeken naar de juiste oplossing en het in beeld brengen van de effecten van de alternatieven.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
214	2606	Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat voor de realisatie van de verbindingsweg tussen de Rijksweg A8 en de Rijksweg A9 het Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief moet worden gekozen. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Afname van het aantal DALY's in het gehele studiegebied, ook in Assendelft en Krommeniei. - Beste verkeerstechnische oplossing van alle alternatieven. - In zijn totaliteit levert dit de grootste vermindering in DALY's op voor de bewoners in het gehele plan/studiegebied. - Stelling van Amsterdam wordt wel aangetast, echter in iets mindere mate dan bij het Golfbaanalternatief. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.
215	2631	Deze zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 52.	Voor de beantwoording zie de zienswijze van id nr. 52.
216	2637	Als inwoner van Broekpolder maak ik mij ernstig zorgen over een mogelijke keuze voor de Broekpoldervariant (Golfbaanvariant). Deze variant zal leiden tot een flinke toename van de overlast op gebied van geluidshinder en luchtkwaliteit. Nu ervaren wij al geluidsoverlast als we bij mooi weer in de tuin willen zitten, dit zal alleen maar meer worden bij een keuze voor de Broekpoldervariant en in mindere mate ook voor de Heemskerkvariant. De luchtkwaliteit gaat nu ook al over grenswaarden heen. Kijk bijvoorbeeld eens naar de grafieken via deze url: https://luftdaten.getkotori.org/grafana/dashboard/db/luftdate n-tresholds?orgId=1&var- Location=Schiermonnikoog,%20Heemskerk,%20Noord- Holland,%20NL&from=1506196639071&to=1506801439071 Deze waarden worden verzameld via een fijnstofmeter in onze achtertuin. In de weergegeven periode is te zien dat PM10 op piekmomenten 30 keer (1257 µg/m3) de grenswaarde overschrijdt en PM2.5 op momenten 6 keer (150 µg/m3). Nu zijn de grenswaarden vanuit de EU gebaseerd op etmaal- en jaargemiddelden. Maar de gemeten waarden van onze fijnstofmeter geven aan dat bij intensivering van het verkeer (lees aanleggen a8 a9 aansluiting) er weinig marge is voordat de grenswaarden van de EU definitief overschreden worden.	De luchtkwaliteit is ten behoeve van het MER met de best beschikbare informatie over de achtergrondconcentratie en de best beschikbare modellen bepaald. Daaruit blijkt geen overschrijding van de wettelijke norm. Wij kunnen de door u gemeten zeer hoge concentraties niet verklaren.
216	2638	Daarnaast heb ik mijn twijfels over de gehele procedure en de onderzoeken die er tot nu toe zijn gedaan, hier een aantal punten: - de golfbaanvariant was een afgewezen variant tot hij op miraculeuze wijze opeens weer in beeld kwam	De commissie m.e.r. heeft in haar eerste tussentijdse advies geadviseerd om het Golfbaanalternatief mee te nemen. Op basis van dat advies is er voor gekozen om het Golfbaanalternatief ook uit te werken.
216	2639	- is er voldoende rekening gehouden met de toename van het verkeer bij de Coenbrug?	In het MER is het effect op verkeer bij de Coenbrug, als mede de daaraan gerelateerde milieueffect onderzocht.
216	2640	- is er in de onderzoeken naar de milleu-effecten rekening gehouden met de verbreding van de A9 tussen Uitgeest en Beverwijk?	In de effectbeoordeling is er van uitgegaan dat de A9 hier wordt aangepakt, zoals beschreven in de ontwerpboeken.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
216	2641	- waarom is er in de onderzoeken alleen naar de eerste lijn gekeken en niet naar de mileu-effecten voor de tweede lijn (waarin meerdere basisscholen in Broekpolder zich bevinden?)	De planMER fase in een project is bedoeld om een goede afweging te kunnen maken tussen de verschillende alternatieven. De effecten worden daarom op het schaalniveau van de alternatieven in beeld gebracht. In de m.e.r. voor de vervolgfase (Provinciaal Inpassingsplan) worden de effecten van het voorkeursalternatief in detail onderzocht. Daarbij wordt ook gekeken naar maatregelen om eventuele negatieve effecten te beperken. Naar aanleiding van het eerste tussentijdse advies van de Commissie voor de m.e.r. heeft een nadere afbakening van het studiegebied plaatsgevonden om de onderscheidende effecten beter in beeld te krijgen.
216	2642	Met een beetje gezond boerenverstand ziet iedereen dat het aanleggen van de Broekpoldervariant (Golfbaanvariant) simpelweg het verplaatsen van de overlast van Krommenie/Assendelft naar Heemskerk is. Zijn er voor die honderden miljoenen nou echt geen betere oplossingen te bedenken? Het komt op mij over als een tunnelvisie waar star aan vastgehouden moeten worden. Te beginnen bij de doelstellingen van de het project; het verminderen van de overlast bij Krommenie/Assendelft. Er wordt met geen woord gerept over Heemskerk/Beverwijk...	Van verplaatsing van het probleem is geen sprake. De effecten van de alternatieven zijn in het totaal over het studiegebied bezien. Positieve en negatieve effecten op verschillende plaatsen worden hierin gewogen. Daar waar bijzondere effecten optreden is dit in de m.e.r. benoemd. Het voorkeursalternatief wordt nader onderzocht en getoetst aan de geldende wet- en regelgeving, waaronder normen voor geluid en luchtkwaliteit.
217	2643	Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat voor de realisatie van de verbindingsweg tussen de Rijksweg A8 en de Rijksweg A9 het Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief moet worden gekozen. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Afname van het aantal DALY's in het gehele studiegebied, ook in Assendelft en Krommenie. - Beste verkeerstechnische oplossing van alle alternatieven. - In zijn totaliteit levert dit de grootste vermindering in DALY's op voor de bewoners in het gehele plan/studiegebied. - Stelling van Amsterdam wordt wel aangetast, echter in iets mindere mate dan bij het Golfbaanalternatief. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
217	2667	Bij de keuze van het Golfbaanalternatief wordt het merendeel van de doelstellingen niet of nauwelijks gerealiseerd. Tevens constateer ik dat er op veel punten onvolledige, onjuiste en innerlijk tegenstrijdige informatie bestaat. Ik acht het, uit het oogpunt van betrouwbaarheid en zorgvuldigheid, van cruciaal belang dat nieuwe informatie beschikbaar wordt gesteld aan alle betrokkenen, zodat allen deze informatie kunnen beoordelen, alvorens uw College een keuze maakt voor een voorkeursalternatief. Denk aan de leefbaarheid voor ons en onze kinderen!! Buitenspelen is zo belangrijk en gezond maar als dit zo doorgaat kunnen we onze zoontjes (die beide nog heel wat jaartjes op de Bareel zullen doorbrengen) beter binnenhouden :-(Als de treinverbinding van Heemskerk naar Amsterdam nou eens beter en sneller zou worden dan zou het niet zo druk zijn op de beruchte Zaanlijn van de NS, de parkeerproblemen bij station Uitgeest zouden opgelost zijn en tevens is dan een extra verbinding van de snelweg ook overbodig! Zo'n grote nieuwbouw wijk als de Broekpolder wordt aan alle kanten over het hoofd gezien, echt belachelijk. Neem deze grote groep mensen (en kinderen) eens serieus! Ik ga er vanuit dat u mij op de hoogte blijft houden van het vervolgtraject en dat alle informatie tijdig aan mij beschikbaar wordt gesteld.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
218	2668	Geen verbinding als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat er geen verbinding moet komen tussen de A8 en A9, dus een zogenaamde Nulalternatief. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: • Geen verslechtering van leefklimaat omwonenden. • Geen aantasting groene gebied tussen Assendelft en Heemskerk. • Géén aantasting van de Stelling van Amsterdam. • Geen extra filevorming bij Coenbrug. • Geen enorme kosten voor een verbinding die nauwelijks de problemen oplost en slechts enkele minuten tijdwinst oplevert. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.
219	2693	Deze zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 213.	Voor de beantwoording zie de zienswijze van id nr. 213.
220	2703	Geen verbinding als voorkeursalternatief Wij zijn van mening dat er geen verbinding moet komen tussen de A8 en A9, dus een zogenaamde Nulalternatief. Onze keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Geen verslechtering van leefklimaat omwonenden. - Geen aantasting groene gebied tussen Assendelft en Heemskerk. - Géén aantasting van de Stelling van Amsterdam. - Geen extra filevorming bij Coenbrug. - Geen enorme kosten voor een verbinding die nauwelijks de problemen oplost en slechts enkele minuten tijdwinst oplevert. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
221	2728	Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat voor de realisatie van de verbindingsweg tussen de Rijksweg A8 en de Rijksweg A9 het Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief moet worden gekozen. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Afname van het aantal DALY's in het gehele studiegebied, ook in Assendelft en Krommeniei. - Beste verkeerstechnische oplossing van alle alternatieven. - In zijn totaliteit levert dit de grootste vermindering in DALY's op voor de bewoners in het gehele plan/studiegebied. - Stelling van Amsterdam wordt wel aangetast, echter in iets mindere mate dan bij het Golfbaanalternatief. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.
222	2753	Hierbij sturen wij onze Zienswijze planstudie Verbinding A8-A9 / referentienummer 969948 in m.b.t. de maak geen keuze! En ga terug naar de tekentafel. In het de afgelopen 16 maanden is wel gebleken dat de wereld compleet veranderd is. En dat er vele zaken onzorgvuldig onderzocht zijn, danwel helemaal niet onderzocht. Wij dienen deze Zienswijze in, in combinatie met een onafhankelijk onderzoek van de Stichting Geluidshinder. Deze toont o.a. aan dat het geluidsoverlast totaal niet opgelost wordt voor het hele plangebied. Als mede broekpolder. Ik maak mij ernstig zorgen over de rechtmatigheid van dit hele proces.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. De planMER fase in een project is bedoeld om een goede afweging te kunnen maken tussen de verschillende alternatieven. De effecten worden daarom op het schaalniveau van de alternatieven in beeld gebracht. In de m.e.r. voor de vervolgfase (Provinciaal Inpassingsplan) worden de effecten van het voorkeursalternatief in detail onderzocht. Daarbij wordt ook gekeken naar maatregelen om eventuele negatieve effecten te beperken.
222	2754	Geen verbinding als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat er geen verbinding moet komen tussen de A8 en A9, dus een zogenaamde Nulalternatief. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Geen verslechtering van leefklimaat omwonenden. - Geen aantasting groene gebied tussen Assendelft en Heemskerk. - Géén aantasting van de Stelling van Amsterdam. - Geen extra filevorming bij Coenbrug. - Geen enorme kosten voor een verbinding die nauwelijks de problemen oplost en slechts enkele minuten tijdwinst oplevert. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.
223	2779	Naar aanleiding van de plannen voor de aansluiting a8/a9 en met name de Golfbaanvariant oftewel de Broekpoldervariant maak ik mij zorgen. Een weg op 8 meter hoogte die zeker zorgt voor meer geluidsoverlast, meer fijnstof en meer gezondheidsproblemen. Ik ben één van die 9.000 mensen die in de Broekpolder woont. Een grote woonwijk met heel veel jonge kinderen!!!! Bijgaand vindt u mijn zienswijze op de planstudie. Laat alstublieft de Broekpolder geen Badhoevedorp worden!	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
223	2780	Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat voor de realisatie van de verbindingsweg tussen de Rijksweg A8 en de Rijksweg A9 het Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief moet worden gekozen. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Afname van het aantal DALY's in het gehele studiegebied, ook in Assendelft en Krommeniei. - Beste verkeerstechnische oplossing van alle alternatieven. - In zijn totaliteit levert dit de grootste vermindering in DALY's op voor de bewoners in het gehele plan/studiegebied. - Stelling van Amsterdam wordt wel aangetast, echter in iets mindere mate dan bij het Golfbaanalternatief. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.
224	2805	Alternatief 7 als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat voor de realisatie van de verbindingsweg tussen de Rijksweg A8 en de Rijksweg A9 Alternatief 7 (om Kreekwijk heen) als voorkeursalternatief moet worden gekozen. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Geringe aantasting groene gebied tussen Assendelft en Heemskerk. - Géén aantasting van de Stelling van Amsterdam. - Geen extra filevorming bij Coenbrug. - afname van het aantal DALY's in het gehele studiegebied, ook in Assendelft en Krommeniei. - Leefbaarheidsprobleem wordt niet van één woonkern verplaatst naar drie andere woonkernen in het plan/studiegebied. - Kostentechnisch is dit een zeer interessante oplossing. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Alternatief 7 is in de vorige fase van de planMER beschouwd. Deze is niet verder uitgewerkt omdat dit alternatief nagenoeg geen oplossing biedt voor de problematiek die er speelt. Nog steeds blijft veel verkeer gebruik maken van de route door Krommenie waardoor het verkeersknelpunt én het leefbaarheidsknelpunt in Krommenie niet worden opgelost. In de huidige fase is de afweging uit de vorige fase nogmaals beschouwd. Opnieuw is geconcludeerd dat alternatief 7 geen oplossing is voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.
225	2830	Hoewel ik enigszins sceptisch ben over de mate waarin de provincie Noord-Holland naar haar burgers luistert/serieus neemt, stuur ik u hierbij toch mijn zieswijze in op de planstudie 'Verbinding A8-A9'.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
225	2831	Geen verbinding als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat er geen verbinding moet komen tussen de A8 en A9, dus een zogenaamde Nulalternatief. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Bij geen van de alternatieven worden de doelstellingen op het gebied van bereikbaarheid én leefbaarheid zoals gedefinieerd in de Nota Reikwijdte en Detailniveau Verbinding A8 – A9, totaal niet gerealiseerd. - Alle drie de alternatieven zijn nu al begroot op honderden miljoenen euro's. Dit is een factor twee tot drie keer zo veel als is gebudgetteerd. Omdat het huidige onderzoek onzorgvuldig en onvolledig is uitgevoerd, kan worden verwacht dat deze overschrijding nog veel meer zal worden. - Geen enkel alternatief leidt tot significante tijdwinst voor het (boven)lokale verkeer. - Geen van de varianten leidt tot de gewenste robuuste oplossing voor het boven lokale verkeer. - Stelling van Amsterdam en groene ruimte tussen Assendelft en Heemskerk blijven intact. - Leefbaarheidsproblemen worden niet erger. - Kortom, geen enorme kosten voor een verbinding die nauwelijks de problemen oplost en slechts enkele minuten tijdwinst oplevert. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
226	2856	Alternatief 7 als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat voor de realisatie van de verbindingsweg tussen de Rijksweg A8 en de Rijksweg A9Alternatief 7 (om Kreekwijk heen) als voorkeursalternatief moet worden gekozen. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Geringe aantasting groene gebied tussen Assendelft en Heemskerk. - Géén aantasting van de Stelling van Amsterdam. - Geen extra filevorming bij Coenbrug. - afname van het aantal DALY's in het gehele studiegebied, ook in Assendelft en Krommenie. - Leefbaarheidsprobleem wordt niet van één woonkern verplaatst naar drie andere woonkernen in het plan/studiegebied. - Kostentechnisch is dit een zeer interessante oplossing. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Alternatief 7 is in de vorige fase van de planMER beschouwd. Deze is niet verder uitgewerkt omdat dit alternatief nagenoeg geen oplossing biedt voor de problematiek die er speelt. Nog steeds blijft veel verkeer gebruik maken van de route door Krommenie waardoor het verkeersknelpunt én het leefbaarheidsknelpunt in Krommenie niet worden opgelost. In de huidige fase is de afweging uit de vorige fase nogmaals beschouwd. Opnieuw is geconcludeerd dat alternatief 7 geen oplossing is voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.
227	2881	Nul-plusalternatief als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat voor de realisatie van de verbindingsweg tussen de Rijksweg A8 en de Rijksweg A9 het Nul-plusalternatief (of een variant op het nu voorliggende ontwerp daarvan) als voorkeursalternatief moet worden gekozen. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten. - Géén aantasting groene gebied tussen Assendelft en Heemskerk. - Géén aantasting van de Stelling van Amsterdam. - Géén extra filevorming bij Coenbrug. - afname van het aantal DALY's in het gehele studiegebied, ook in Assendelft en Krommeniei. - Leefbaarheidsproblemen worden niet verplaatst naar meerdere en andere woonkernen in het plan/studiegebied. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.
228	2906	Geen verbinding als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat er geen verbinding moet komen tussen de A8 en A9, dus een zogenaamde Nulalternatief. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Geen verslechtering van leefklimaat omwonenden. - Geen aantasting groene gebied tussen Assendelft en Heemskerk. - Géén aantasting van de Stelling van Amsterdam. - Geen extra filevorming bij Coenbrug. - Geen enorme kosten voor een verbinding die nauwelijks de problemen oplost en slechts enkele minuten tijdwinst oplevert. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
229	2931	Ik ben tegen het plan om op deze plek de snelweg te realiseren. ik ben bang dat het dan voor ons onleefbaar word, we hebben nu al veel last van vliegverkeer lawaai overlast daarvan, ben bang als de snelweg zo dicht bij mijn huis komt ik geen oog meer dicht doe.Dan heb ik het nog niet eens over de uitlaatgassen. Ik ben bang voor onze gezondheid en algemene welzijn . Ik woon nu in een zijstraat van de parkrijklaan ... die nu al af en toe een racebaan is . de voetgangers oversteek plaats kun je nu al niet normaal oversteken want men rijd gewoon door.... Dit is nu al een gevaarlijke situatie, straks als de parkrijklaan een verlengde van de oprijbaan word hellemaal ! de straat kun je nu ook al bijna niet uitrijden en die is maar aan 1 kant uit te rijden. kortom veel tegen namens mij en mijn gezin .	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. In de besluitvorming rondom het voorkeursalternatief zijn de verschillende belangen zorgvuldig afgewogen.
230	2932	Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat voor de realisatie van de verbindingsweg tussen de Rijksweg A8 en de Rijksweg A9 het Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief moet worden gekozen. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Afname van het aantal DALY's in het gehele studiegebied, ook in Assendelft en Krommenie1. - Beste verkeerstechnische oplossing van alle alternatieven. - In zijn totaliteit levert dit de grootste vermindering in DALY's op voor de bewoners in het gehele plan/studiegebied. - Stelling van Amsterdam wordt wel aangetast, echter in iets mindere mate dan bij het Golfbaanalternatief. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.
231	2957	Als lid van de golfbaan vind ik het absurt dat u het mooie recreatiegebied geweld wilt aandoen. Daarnaast de woonwijk waar mijn dochter, schoonzoon en kleinkinderen wonen wilt belasten door er pal een weg tegenaan te leggen. Met alle huidige kennis en verscherpte milieumaatregelen, die ongetwijfeld in de toekomst gaan volgen door nieuw onderzoek, zou het Golfbaanalternatief toch echt geen serieuze optie voor de provincie mogen zijn.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
231	2958	Nul-plusalternatief als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat voor de realisatie van de verbindingsweg tussen de Rijksweg A8 en de Rijksweg A9 het Nul-plusalternatief (of een variant op het nu voorliggende ontwerp daarvan) als voorkeursalternatief moet worden gekozen. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten. - Géén aantasting groene gebied tussen Assendelft en Heemskerk. - Géén aantasting van de Stelling van Amsterdam. - Géén extra filevorming bij Coenbrug. - afname van het aantal DALY's in het gehele studiegebied, ook in Assendelft en Krommenie. - Leefbaarheidsproblemen worden niet verplaatst naar meerdere en andere woonkernen in het plan/studiegebied. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
232	2983	Geen verbinding als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat er geen verbinding moet komen tussen de A8 en A9, dus een zogenaamde Nulalternatief. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Geen verslechtering van leefklimaat omwonenden. - Geen aantasting groene gebied tussen Assendelft en Heemskerk. - Géén aantasting van de Stelling van Amsterdam. - Geen extra filevorming bij Coenbrug. - Geen enorme kosten voor een verbinding die nauwelijks de problemen oplost en slechts enkele minuten tijdwinst oplevert. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.
233	3008	Alternatief 7 als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat voor de realisatie van de verbindingsweg tussen de Rijksweg A8 en de Rijksweg A9 Alternatief 7 (om Kreekwijk heen) als voorkeursalternatief moet worden gekozen. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Geringe aantasting groene gebied tussen Assendelft en Heemskerk. - Géén aantasting van de Stelling van Amsterdam. - Geen extra filevorming bij Coenbrug. - afname van het aantal DALY's in het gehele studiegebied, ook in Assendelft en Krommenie. - Leefbaarheidsprobleem wordt niet van één woonkern verplaatst naar drie andere woonkernen in het plan/studiegebied. - Kostentechnisch is dit een zeer interessante oplossing. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Alternatief 7 is in de vorige fase van de planMER beschouwd. Deze is niet verder uitgewerkt omdat dit alternatief nagenoeg geen oplossing biedt voor de problematiek die er speelt. Nog steeds blijft veel verkeer gebruik maken van de route door Krommenie waardoor het verkeersknelpunt én het leefbaarheidsknelpunt in Krommenie niet worden opgelost. In de huidige fase is de afweging uit de vorige fase nogmaals beschouwd. Opnieuw is geconcludeerd dat alternatief 7 geen oplossing is voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.
234	3033	Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat voor de realisatie van de verbindingsweg tussen de Rijksweg A8 en de Rijksweg A9 het Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief moet worden gekozen. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Afname van het aantal DALY's in het gehele studiegebied, ook in Assendelft en Krommeniei. - Beste verkeerstechnische oplossing van alle alternatieven. - In zijn totaliteit levert dit de grootste vermindering in DALY's op voor de bewoners in het gehele plan/studiegebied. - Stelling van Amsterdam wordt wel aangetast, echter in iets mindere mate dan bij het Golfbaanalternatief. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
235	3058	Geen verbinding als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat er geen verbinding moet komen tussen de A8 en A9, dus een zogenaamde Nulalternatief. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Geen verslechtering van leefklimaat omwonenden. - Geen aantasting groene gebied tussen Assendelft en Heemskerk. - Géén aantasting van de Stelling van Amsterdam. - Geen extra filevorming bij Coenbrug. - Geen enorme kosten voor een verbinding die nauwelijks de problemen oplost en slechts enkele minuten tijdwinst oplevert. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.
236	3083	Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat voor de realisatie van de verbindingsweg tussen de Rijksweg A8 en de Rijksweg A9 het Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief moet worden gekozen. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Afname van het aantal DALY's in het gehele studiegebied, ook in Assendelft en Krommeniei. - Beste verkeerstechnische oplossing van alle alternatieven. - In zijn totaliteit levert dit de grootste vermindering in DALY's op voor de bewoners in het gehele plan/studiegebied. - Stelling van Amsterdam wordt wel aangetast, echter in iets mindere mate dan bij het Golfbaanalternatief. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.
237	3108	Naar mijn mening is de Heemskerk variant de beste oplossing, heb tekeningen gezien!!! Tevens wil ik de noodzaak onderstrepen van doortrekking woon zelf op de Dorpsstraat Tussen rotonde en kruising Communicatie weg , heel vaak file vorming en er gaat heel Veel verkeer via de Dorpsstraat van A8 naar Heemskerk. Voor Bewoners veel overlast en veel fijnstof.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. In de besluitvorming rondom het voorkeursalternatief zijn de verschillende belangen zorgvuldig afgewogen.
238	3109	Deze zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 103.	Voor de beantwoording zie de zienswijze van id nr. 103.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
239	3124	Alternatief 7 als voorkeursalternatief In mijn schrijven aan alle betrokken statenleden d.d. 26 juni 2017 heb ik gepleit voor de Heemskerkalternatief voor de realisatie van de verbindingsweg tussen Rijksweg A8 en de Rijksweg A9. Echter na het bijwonen van de commissievergadering mobiliteit op 29 juni 2017 ben ik mij meer gaan verdiepen in de andere varianten. Ik ben van mening dat voor de realisatie van de verbindingsweg tussen de Rijksweg A8 en de Rijksweg A9 Alternatief 7 (om Kreekwijk heen) als voorkeursalternatief moet worden gekozen. Deze keuze lijkt mij het meest kansrijk als de provincie tot een snelle oplossing wil komen. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Geringe aantasting groene gebied tussen Assendelft en Heemskerk. - Géén aantasting van de Stelling van Amsterdam. - Geen extra filevorming bij Coenbrug. - afname van het aantal DALY's in het gehele studiegebied, ook in Assendelft en Krommeniei. - Leefbaarheidsprobleem wordt niet van één woonkern verplaatst naar drie andere woonkernen in het plan/studiegebied. - Kostentechnisch is dit een zeer interessante oplossing. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Alternatief 7 is in de vorige fase van de planMER beschouwd. Deze is niet verder uitgewerkt omdat dit alternatief nagenoeg geen oplossing biedt voor de problematiek die er speelt. Nog steeds blijft veel verkeer gebruik maken van de route door Krommenie waardoor het verkeersknelpunt én het leefbaarheidsknelpunt in Krommenie niet worden opgelost. In de huidige fase is de afweging uit de vorige fase nogmaals beschouwd. Opnieuw is geconcludeerd dat alternatief 7 geen oplossing is voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.
240	3149	Alternatief 7 als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat voor de realisatie van de verbindingsweg tussen de Rijksweg A8 en de Rijksweg A9 Alternatief 7 (om Kreekwijk heen) als voorkeursalternatief moet worden gekozen. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Geringe aantasting groene gebied tussen Assendelft en Heemskerk. - Géén aantasting van de Stelling van Amsterdam. - Geen extra filevorming bij Coenbrug. - afname van het aantal DALY's in het gehele studiegebied, ook in Assendelft en Krommeniei. - Leefbaarheidsprobleem wordt niet van één woonkern verplaatst naar drie andere woonkernen in het plan/studiegebied. - Kostentechnisch is dit een zeer interessante oplossing. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Alternatief 7 is in de vorige fase van de planMER beschouwd. Deze is niet verder uitgewerkt omdat dit alternatief nagenoeg geen oplossing biedt voor de problematiek die er speelt. Nog steeds blijft veel verkeer gebruik maken van de route door Krommenie waardoor het verkeersknelpunt én het leefbaarheidsknelpunt in Krommenie niet worden opgelost. In de huidige fase is de afweging uit de vorige fase nogmaals beschouwd. Opnieuw is geconcludeerd dat alternatief 7 geen oplossing is voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.
241	3174	Hierbij mijn Zienswijze planstudie Verbinding A8-A9 In de bijlage mijn voorkeur en Argumenten hierop. Hopelijk wordt er uiteindelijk een goed overwegend alternatief gekozen, waarbij niet alleen gekeken wordt op geld, maar vooral op leefbaarheid voor alle partijen. Laat de A8/A9 niet een nieuwe "a9 badhoevendorp" worden, hierop zit niemand te wachten.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
241	3175	Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat voor de realisatie van de verbindingsweg tussen de Rijksweg A8 en de Rijksweg A9 het Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief moet worden gekozen. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Afname van het aantal DALY's in het gehele studiegebied, ook in Assendelft en Krommeniei. - Beste verkeerstechnische oplossing van alle alternatieven. - In zijn totaliteit levert dit de grootste vermindering in DALY's op voor de bewoners in het gehele plan/studiegebied. - Stelling van Amsterdam wordt wel aangetast, echter in iets mindere mate dan bij het Golfbaanalternatief. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.
242	3200	Het Golfbaanalternatief is werkelijk géén optie!! Zie bijgevoegd document. Wanneer u twijfelt, nodig ik u hierbij van harte uit op mijn balkon om mn droogrek eens te komen afnemen. Wanneer ik mn was wil buiten hangen, ben ik een hele tijd bezig om de fijnstof eraf te halen. Wanneer je met het raam open slaapt word je 's morgens vroeg al wakker van het langs razende verkeer... Buiten deze 'ongemakken': wat dacht u van de gezondheid van alle inwoners van de Broekpolder! Gezondheid is zéér kostbaar!!! Het is schandalig dat de Golbaanvariant überhaupt nog een optie is.....! Ik vertrouw op uw inzicht én op uw gezond verstand!	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
242	3201	Alternatief 7 als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat voor de realisatie van de verbindingsweg tussen de Rijksweg A8 en de Rijksweg A9 Alternatief 7 (om Kreekwijk heen) als voorkeursalternatief moet worden gekozen. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Geringe aantasting groene gebied tussen Assendelft en Heemskerk. - Géén aantasting van de Stelling van Amsterdam. - Geen extra filevorming bij Coenbrug. - afname van het aantal DALY's in het gehele studiegebied, ook in Assendelft en Krommeniei. - Leefbaarheidsprobleem wordt niet van één woonkern verplaatst naar drie andere woonkernen in het plan/studiegebied. - Kostentechnisch is dit een zeer interessante oplossing. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Alternatief 7 is in de vorige fase van de planMER beschouwd. Deze is niet verder uitgewerkt omdat dit alternatief nagenoeg geen oplossing biedt voor de problematiek die er speelt. Nog steeds blijft veel verkeer gebruik maken van de route door Krommenie waardoor het verkeersknelpunt én het leefbaarheidsknelpunt in Krommenie niet worden opgelost. In de huidige fase is de afweging uit de vorige fase nogmaals beschouwd. Opnieuw is geconcludeerd dat alternatief 7 geen oplossing is voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.
243	3226	Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat voor de realisatie van de verbindingsweg tussen de Rijksweg A8 en de Rijksweg A9 het Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief moet worden gekozen. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Afname van het aantal DALY's in het gehele studiegebied, ook in Assendelft en Krommeniei. - Beste verkeerstechnische oplossing van alle alternatieven. - In zijn totaliteit levert dit de grootste vermindering in DALY's op voor de bewoners in het gehele plan/studiegebied. - Stelling van Amsterdam wordt wel aangetast, echter in iets mindere mate dan bij het Golfbaanalternatief. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
244	3251	Alternatief 7 als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat voor de realisatie van de verbindingsweg tussen de Rijksweg A8 en de Rijksweg A9 Alternatief 7 (om Kreekwijk heen) als voorkeursalternatief moet worden gekozen. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: •Geringe aantasting groene gebied tussen Assendelft en Heemskerk. •Géén aantasting van de Stelling van Amsterdam. •Geen extra filevorming bij Coenbrug. •afname van het aantal DALY's in het gehele studiegebied, ook in Assendelft en Krommenie. •Leefbaarheidsprobleem wordt niet van één woonkern verplaatst naar drie andere woonkernen in het plan/studiegebied. •Kostentechnisch is dit een zeer interessante oplossing. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Alternatief 7 is in de vorige fase van de planMER beschouwd. Deze is niet verder uitgewerkt omdat dit alternatief nagenoeg geen oplossing biedt voor de problematiek die er speelt. Nog steeds blijft veel verkeer gebruik maken van de route door Krommenie waardoor het verkeersknelpunt én het leefbaarheidsknelpunt in Krommenie niet worden opgelost. In de huidige fase is de afweging uit de vorige fase nogmaals beschouwd. Opnieuw is geconcludeerd dat alternatief 7 geen oplossing is voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.
245	3276	Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat voor de realisatie van de verbindingsweg tussen de Rijksweg A8 en de Rijksweg A9 het Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief moet worden gekozen. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Afname van het aantal DALY's in het gehele studiegebied, ook in Assendelft en Krommeniei. - Beste verkeerstechnische oplossing van alle alternatieven. - In zijn totaliteit levert dit de grootste vermindering in DALY's op voor de bewoners in het gehele plan/studiegebied. - Stelling van Amsterdam wordt wel aangetast, echter in iets mindere mate dan bij het Golfbaanalternatief. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.
246	3301	Deze zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 52.	Voor de beantwoording zie de zienswijze van id nr. 52.
247	3307	Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat voor de realisatie van de verbindingsweg tussen de Rijksweg A8 en de Rijksweg A9 het Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief moet worden gekozen. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Afname van het aantal DALY's in het gehele studiegebied, ook in Assendelft en Krommenie . - Beste verkeerstechnische oplossing van alle alternatieven. - In zijn totaliteit levert dit de grootste vermindering in DALY's op voor de bewoners in het gehele plan/studiegebied. - Stelling van Amsterdam wordt wel aangetast, echter in iets mindere mate dan bij het Golfbaanalternatief. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.
248	3332	Deze zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 87.	Voor de beantwoording zie de zienswijze van id nr. 87.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
249	3389	Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief Als directe bewoner van de Stroomwal 88 in Broekpolder hebben wij ons nieuwbouw huis gekocht in de wetenschap dat er ooit een aansluiting zou komen op het huidige knooppunt Heemskerk. Dit zoals lang voorzien en reeds in voorbereiding gerealiseerd, want deze verhoogde taludafslag ligt er niet voor niets. Ook de gemeente Heemskerk heeft derhalve de vergunningsnormen maximaal opgerekt om de bouw van onze huizen mogelijk te maken, zonder dat er nog enig directe nieuwe geluid- of stof belastende ontwikkelingen mochten worden gerealiseerd. Ik ben van mening dat voor de realisatie van de verbindingsweg tussen de Rijksweg A8 en de Rijksweg A9 dit voornemen, nu bekend als het Heemskerkalternatief gewoon als het voorkeurs- alternatief moet worden gekozen. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Beste verkeerstechnische oplossing van alle alternatieven en reeds voorzien; - Minst belastend voor mens en milieu; - Niet strijdig met de reeds overschreden normen van geluid- en fijnstof voor bewoners in Broekpolder; (NB het gebied ligt ook in de vliegroute polderbaan en is met TaTa Steel nu al een van de meest belaste leefgebieden van Nederland met navenante hoge DALY waarden voor zijn inwoners.) - In zijn totaliteit levert dit de grootste vermindering in DALY's op voor de bewoners in het gehele plan/studiegebied. - Afname van het aantal DALY's in het gehele studiegebied, ook in Assendelft en Krommeniei. - Stelling van Amsterdam wordt wel aangetast, echter in iets mindere mate dan bij het Golfbaanalternatief.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
249	3390	Stellingname Ik ben tegen de keuze van het Golfbaanalternatief. Als direct aanwonende is de wijze van uitvoer van het plan strijdig met de normering van reeds afgegeven vergunningen. Tevens levert het ongekende schade op voor ons al mens, maar ook de milieuschade is ongekend. Dit heeft tevens een verhoogde planschade tot gevolg voor ons als inwoners, welke wij middels daarvoor geëigende procedures zeker in gang zullen gaan zetten bij ongewenste keuze. Bijzonder is meer dat in de huidige uitgevoerde onderzoeken voor dit alternatief dit soort belangrijke en relevante factoren niet zijn meegewogen. Niet alleen waar het gaat om objectieve cijfers qua impact op de leefbaarheid (stapeleffect van alle actieve en toekomstige milieubelastende factoren), maar bovendien zijn belangrijke maatschappelijke kosten niet meegewogen in de MKBA voor dit alternatief. Dit geeft een onterecht te positief beeld en een te positieve MKBA van het Golfbaanalternatief als resultaat. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	De planMER fase in een project is bedoeld om een goede afweging te kunnen maken tussen de verschillende alternatieven. De effecten worden daarom op het schaalniveau van de alternatieven in beeld gebracht. In de m.e.r. voor de vervolgfase (Provinciaal Inpassingsplan) worden de effecten van het voorkeursalternatief in detail onderzocht. Daarbij wordt ook gekeken naar maatregelen om eventuele negatieve effecten te beperken. Het klopt dat er in het Eindrapport een relatieve vergelijking is gemaakt tussen de alternatieven. Het berekenen van totaalniveaus van luchtkwaliteit en geluidbelasting zijn voor deze fase van de planuitwerking nog niet relevant. In deze fase ligt de focus op vergelijking tussen de alternatieven. In de volgende fase van de planstudie wordt er een aanvullend en specifieker onderzoek gedaan. De achtergrondconcentraties zijn bepalend voor de luchtkwaliteit. Bij geen van de alternatieven worden de wettelijke normen overschreden. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
250	3414	EFR Nederland B.V. is exploitant van het Texaco tankstation aan de Rijksweg A9 West, plaatstelijk bekend als "Akermaat". Wij hebben via derden kennis genomen van de voorgenomen ontwikkeling die de Provincie Noord-Holland om de route tussen de A8 en de A9 te verbeteren, brengen wij hierbij onze zienswijze naar voren. Na bestudering van de verschillende alternatieven, en dan specifiek de alternatieven "het Golfbaanalternatief" en "het Heemskerkalternatief", blijkt dat het Texaco tankstation mogelijk zal moeten verdwijnen. Zoals u zult begrijpen, is het behoud van dit tankstation van wezenlijk belang voor ons en wij stellen ons dan ook op het standpunt dat het verdwijnen van het tankstation een onevenredige aantasting van onze rechten tot gevolg heeft. Wij wijzen u er reeds op voorhand op dat u een verzoek om compensatie uit hoofde van planschade tegemoet kan zien, indien inderdaad wordt gekozen voor een alternatief waarbij het tankstation dient te verdwijnen. Daarnaast zullen wij ons verzetten tegen elke voor ons ongunstige besluitvorming. Wij maken u er voorts nog op attent dat het verontrustend is om te moeten constateren dat wij niet direct op de hoogte zijn gesteld van de inspraakperiode. Wij verzoeken u om voor het vervolg per brief op de hoogte te worden gebracht van alle ontwikkelingen.	Wanneer gekozen is voor het Heemskerk- of Golfbaanalternatief worden de verzorgingsplaatsen met de tankstations verplaatst. In de volgende fase van het project wordt nader onderzocht wat de beste locaties voor de verzorgingsplaatsen zijn. In de volgende fase wordt bekeken op welke manier de belanghebbenden verder betrokken worden.
251	3415	Over de verbinding A8-A9 wordt al decennia gesproken. evofenedex is dan ook blij, dat de provincie Noord-Holland de realisatie van deze noodzakelijke verbinding heeft opgenomen in het coalitieakkoord 2015-2019. evofenedex is de ondernemersvereniging voor handels- en productiebedrijven en behartigt de belangen van 15.000 verladers en eigen vervoerders en heeft, gezamenlijk met het georganiseerde bedrijfsleven Noord-Holland, in 2014 haar zienswijze over de nut en noodzaak van de verbinding kenbaar gemaakt. evofenedex wil nogmaals benadrukken, dat het ontbreken van een goede oost-westverbinding dagelijks zorgt voor files op de provinciale wegen N203 en N246. Dit leidt in Krommenie en Assendelft tot onaanvaardbare en ernstige overlast, van onder meer sluipverkeer, geluidhinder en zeer slechte luchtkwaliteit en voor het bedrijfsleven een financiële strop van miljoenen euro. Een betere verbinding tussen de A8 en A9 is van groot belang om deze problemen op te lossen. De onderzoeksrapporten die Gedeputeerde Staten van de planstudie Verbinding A8-A9 hebben vrijgegeven voor inspraak, zijn door evofenedex aandachtig bestudeerd. evofenedex stelt graag, dat er sprake is van een gedegen onderzoek met meer dan voldoende aandacht en transparantie voor leefmilieu, natuur, bodem en water, landschap en historisch kapitaal, verkeer en ruimtegebruik. Van meet af aan is evofenedex geen voorstander van het Nul-plusalternatief en is zij niet verrast, dat uit de planstudie duidelijk blijkt dat dit alternatief onvoldoende bijdraagt aan het doelbereik en maatschappelijk onrendabel is. Het Heemskerk- en het Golfbaanalternatief scoren gelijkwaardig in de planstudie voor wat betreft doelbereik en effecten. Het Golfbaanalternatief komt echter met een geringere investering van € 200 miljoen aanzienlijk positiever uit de kosten-batenverhouding. evofenedex is van mening, dat het Golfbaanalternatief maatschappelijk acceptabeler is en ziet in de besparing kansen om andere infra-knelpunten eerder op te lossen. Dat de Stuurgroep geen unaniem advies heeft gegeven aan Gedeputeerde Staten en nog geen definitieve keuze is gemaakt voor het voorkeursalternatief wordt door evofenedex betreurd. Wel kan evofenedex zich voorstellen, dat nader onderzoek gewenst is om de geluidseffecten op de wijk Broekpolder te verminderen en in overleg met ICOMOS te zoeken naar een acceptabele inpassing in relatie tot de Stelling van Amsterdam. Toch wil evofenedex de urgentie van de keuze van het definitief voorkeursalternatief benadrukken, namelijk uit De Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA), waarin potentiele bereikbaarheidsopgave op termijn (2040) in beeld zijn gebracht, blijkt dat niets doen geen optie is.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
251	3416	Dan gebied onze eerlijkheid ook iets te zeggen over het proces. evofenedex heeft actief deelgenomen aan de klankbordgroep A8-A9 en is bijzonder tevreden over het projectteam van de provincie Noord-Holland voor wat betreft het duidelijk en tijdig verstrekken van juiste en relevante informatie. De effectiviteit van een klankbordgroep, waar zeer tegenstrijdige belangen zijn vertegenwoordigd, is echter gering en in de toekomst niet aan te bevelen. Wij denken hierbij meer aan een adviesgroep, met onafhankelijke voorzitter en duidelijke regels, conform voorbeeld “Duinpolderweg”. Natuurlijk is door kritische inbreng van de leden van de klankbordgroep het totale plan verbeterd en verrijkt. Ten slotte wil evofenedex aandringen, dat Gedeputeerde Staten geen verdere vertraging, door extra onderzoeken, oploopt en uiterlijk eind 2017 haar besluit neemt tot het definitief voorkeursalternatief. Het is dan mogelijk voor Provinciale Staten uiterlijk februari 2018 een besluit te nemen.	In de volgende fase wordt bekeken op welke manier de belanghebbenden verder betrokken worden.
252	3417	Ik de bijlage mijn zienswijze op de planstudie Verbinding A8-A9 Referentie nummer 969948. Ik wil dit nog even toelichten met mijn persoonlijke ervaring. Wij wonen direct achter de geluidswal aan de A9 en wil nog eens benadrukken dat in de huidige situatie, zonder een A8 verbinding, het geluid bij wind uit oostelijke richtingen (bij nat weg dek is dit nog vele malen erger) de overlast nu al behoorlijk is en dat door weerkaatsing van het geluid op achter liggende bebouwing uit die richting nog meer geluid komt. Het geluidsniveau ligt dan ver boven de 55db, het is dan s’ morgens als of je tegen een muur van geluid aanloopt. Ik nodig U graag uit dit te ervaren en niet uit te gaan van de veel besproken berekeningen. Dit is iets wat goed te meten is en uitgaande van deze gegevens is een inschatting te maken van wat er gaat komen als de golfbaan variant aangelegd gaat worden. De verbindingsweg loopt dan haaks op onze woonwijk en dat is met geen geluidswal goed af te schermen, zodat het geluid niveau nog meer zal toe nemen.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
252	3418	Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat voor de realisatie van de verbindingsweg tussen de Rijksweg A8 en de Rijksweg A9 het Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief moet worden gekozen. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Afname van het aantal DALY’s in het gehele studiegebied, ook in Assendelft en Krommeniei. - Beste verkeerstechnische oplossing van alle alternatieven. - In zijn totaliteit levert dit de grootste vermindering in DALY’s op voor de bewoners in het gehele plan/studiegebied. - Stelling van Amsterdam wordt wel aangetast, echter in iets mindere mate dan bij het Golfbaanalternatief. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.
253	3443	Geen verbinding als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat er geen verbinding moet komen tussen de A8 en A9, dus een zogenaamde Nulalternatief. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Geen verslechtering van leefklimaat omwonenden. - Geen aantasting groene gebied tussen Assendelft en Heemskerk. - Géén aantasting van de Stelling van Amsterdam. - Geen extra filevorming bij Coenbrug. - Geen enorme kosten voor een verbinding die nauwelijks de problemen oplost en slechts enkele minuten tijdwinst oplevert. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
254	3468	Ik ben samen met mijn jonge gezin sinds mei 2017 bewoner van de Broekpolder en woon er al een paar maanden met veel plezier. Het is een prettige, mooie en rustige wijk en zo zou ik het graag willen houden. Ik steun de actiegroep 'Houd Broekpolder leefbaar dan ook graag', aangezien zij op zeer treffende wijze kenbaar maken dat we een aansluiting van de snelwegen niet op deze manieren moeten willen bewerkstelligen. Alle varianten hebben teveel nadelen en daarom ben ik tegen een verbinding van de snelwegen. Ik ben van mening dat iedereen in een land als Nederland zo gezond mogelijk moet kunnen leven. De Randstad is al een zeer druk bevolkt gebied en we hebben in de Broekpolder al te maken met de huidige A9 en A22, de vliegtuigen en de uitstoot van Tata Steel. Het lijkt mij dan zeer onwenselijk dat er in een leefomgeving als deze nóg meer fijnstof en geluidsoverlast bij komt door het aanleggen van een verbinding die niet eens grootschalige voordelen met zich mee gaat brengen.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
254	3469	Sinds ik mij in dit thema heb verdiept is mij steeds iets onduidelijk: hoe kan het dat een beetje tijdswinst van een paar minuten op de snelweg zoveel zwaarder weegt dan behoud van de volksgezondheid en de Stelling van Amsterdam? Daarnaast kost iedere variant gigantisch veel gemeenschapsgeld en wijzen diverse studies al uit dat de huidige probleemgebieden in de Zaanstreek met alle varianten niet echt worden geholpen. Het lijkt dan ook bijna om een prestige project voor de politiek te gaan dan om iets wat puur noodzakelijk is. Je zou toch denken dat er voldoende andere meer urgente thema's zijn waar geld aan moet worden uitgegeven. Hier gaan zoveel mensen in dit deel van de provincie last van krijgen. Ik zie dat als een zeer burgeronvriendelijke actie. Ik hoop dan ook ten zeerste dat iedere vertegenwoordiger van Noord-Holland heel goed bij zichzelf te rade gaat wat het daadwerkelijke voordeel voor de inwoners van de provincie gaat zijn en of zij deze varianten bij hun eigen woningen zouden accepteren. Zo niet, dan zou ik het zeer hypocriet vinden als het bij woningen van anderen wel mogelijk is. Laten we de provincie zo gezond mogelijk houden en het geld uitgeven aan andere zaken zoals zorg, onderwijs, milieu, openbaar vervoer, ondergronds verkeer etcetera.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
254	3470	Geen verbinding als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat er geen verbinding moet komen tussen de A8 en A9, dus een zogenaamde Nulalternatief. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Geen verslechtering van leefklimaat omwonenden. - Geen aantasting groene gebied tussen Assendelft en Heemskerk. - Géén aantasting van de Stelling van Amsterdam. - Geen extra filevorming bij Coenbrug. - Geen enorme kosten voor een verbinding die nauwelijks de problemen oplost en slechts enkele minuten tijdwinst oplevert. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
255	3495	Hierbij mijn motivatie tegen de golfbaanvariant. · Veel te dicht bij de huizen. · Te dicht bij scholen waarbij onze kinderen worden blootgesteld aan fijnstof. Nog meer als er nu al is. · Geluidniveau gaat omhoog. 63 dpa en bij verkeerde windrichting nog meer. · Te veel natuur is er de dupe van. · Er moet te veel verdwijnen om het mogelijk te maken. · Probleem verschuift naar de koen tunnel toe. Mijn keuze is als er toch keuze moet worden gemaakt het Nul-plusalternatief. Het liefst zie ik niks gebeuren, ik zie het probleem niet en mensen waar mee ik samenwerk die in Zaandam wonen ook niet.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
255	3496	Nul-plusalternatief als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat voor de realisatie van de verbindingsweg tussen de Rijksweg A8 en de Rijksweg A9 het Nul-plusalternatief (of een variant op het nu voorliggende ontwerp daarvan) als voorkeursalternatief moet worden gekozen. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten. - Géén aantasting groene gebied tussen Assendelft en Heemskerk. - Géén aantasting van de Stelling van Amsterdam. - Géén extra filevorming bij Coenbrug. - afname van het aantal DALY's in het gehele studiegebied, ook in Assendelft en Krommeniei. - Leefbaarheidsproblemen worden niet verplaatst naar meerdere en andere woonkernen in het plan/studiegebied. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.
256	3521	Alternatief 7 als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat voor de realisatie van de verbindingsweg tussen de Rijksweg A8 en de Rijksweg A9 Alternatief 7 (om Kreekwijk heen) als voorkeursalternatief moet worden gekozen. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Geringe aantasting groene gebied tussen Assendelft en Heemskerk. - Géén aantasting van de Stelling van Amsterdam. - Geen extra filevorming bij Coenbrug. - afname van het aantal DALY's in het gehele studiegebied, ook in Assendelft en Krommeniei. - Leefbaarheidsprobleem wordt niet van één woonkern verplaatst naar drie andere woonkernen in het plan/studiegebied. - Kostentechnisch is dit een zeer interessante oplossing. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Alternatief 7 is in de vorige fase van de planMER beschouwd. Deze is niet verder uitgewerkt omdat dit alternatief nagenoeg geen oplossing biedt voor de problematiek die er speelt. Nog steeds blijft veel verkeer gebruik maken van de route door Krommenie waardoor het verkeersknelpunt én het leefbaarheidsknelpunt in Krommenie niet worden opgelost. In de huidige fase is de afweging uit de vorige fase nogmaals beschouwd. Opnieuw is geconcludeerd dat alternatief 7 geen oplossing is voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
257	3546	Geen verbinding als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat er geen verbinding moet komen tussen de A8 en A9, dus een zogenaamde Nulalternatief. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Geen verslechtering van leefklimaat omwonenden. - Geen aantasting groene gebied tussen Assendelft en Heemskerk. - Géén aantasting van de Stelling van Amsterdam. - Geen extra filevorming bij Coenbrug. - Geen enorme kosten voor een verbinding die nauwelijks de problemen oplost en slechts enkele minuten tijdwinst oplevert. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.
258	3571	Bijgaand mijn zienswijze op de planstudie verbinding A8-A9, waarin ik aangeef een voorstander te zijn van variant 7, die om onduidelijke redenen buiten de studie is gehouden. Het verbaast me dat de golfbaanvariant nog steeds in beeld is bij het projectteam (maar die wil geld verdienen) en vooral de politici (die lijken het beslissen te hebben uitbesteed aan de projectleider), terwijl het evident is dat zowel de golfbaanvariant als de heemskerkvariant de leefbaarheid van vooral de Broekpolder ernstig schaden. En het zijn nog dure oplossingen ook. Variant 7 is ruim voldoende om het probleem van Krommenie-Assendelft op te lossen en is een stuk goedkoper dan de bestudeerde varianten.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
258	3572	Alternatief 7 als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat voor de realisatie van de verbindingsweg tussen de Rijksweg A8 en de Rijksweg A9 Alternatief 7 (om Kreekwijk heen) als voorkeursalternatief moet worden gekozen. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Geringe aantasting groene gebied tussen Assendelft en Heemskerk. - Géén aantasting van de Stelling van Amsterdam. - Geen extra filevorming bij Coenbrug. - afname van het aantal DALY's in het gehele studiegebied, ook in Assendelft en Krommeniei. - Leefbaarheidsprobleem wordt niet van één woonkern verplaatst naar drie andere woonkernen in het plan/studiegebied. - Kostentechnisch is dit een zeer interessante oplossing. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Alternatief 7 is in de vorige fase van de planMER beschouwd. Deze is niet verder uitgewerkt omdat dit alternatief nagenoeg geen oplossing biedt voor de problematiek die er speelt. Nog steeds blijft veel verkeer gebruik maken van de route door Krommenie waardoor het verkeersknelpunt én het leefbaarheidsknelpunt in Krommenie niet worden opgelost. In de huidige fase is de afweging uit de vorige fase nogmaals beschouwd. Opnieuw is geconcludeerd dat alternatief 7 geen oplossing is voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.
259	3597	Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat voor de realisatie van de verbindingsweg tussen de Rijksweg A8 en de Rijksweg A9 het Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief moet worden gekozen. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Afname van het aantal DALY's in het gehele studiegebied, ook in Assendelft en Krommeniei. - Beste verkeerstechnische oplossing van alle alternatieven. - In zijn totaliteit levert dit de grootste vermindering in DALY's op voor de bewoners in het gehele plan/studiegebied. - Stelling van Amsterdam wordt wel aangetast, echter in iets mindere mate dan bij het Golfbaanalternatief. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
260	3622	Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat voor de realisatie van de verbindingsweg tussen de Rijksweg A8 en de Rijksweg A9 het Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief moet worden gekozen. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Afname van het aantal DALY's in het gehele studiegebied, ook in Assendelft en Krommeniei. - Beste verkeerstechnische oplossing van alle alternatieven. - In zijn totaliteit levert dit de grootste vermindering in DALY's op voor de bewoners in het gehele plan/studiegebied. - Stelling van Amsterdam wordt wel aangetast, echter in iets mindere mate dan bij het Golfbaanalternatief. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.
261	3647	Deze zienswijze is een weergave waarom er geen A8-A9 verbinding moet komen. Niet eerder als een gedegen onderzoek op alle voorgestelde alternatieven is afgerond en alle invalshoeken zijn meegenomen, kan er mi een afgewogen besluit worden genomen. De vraag die hier aan ten grondslag ligt "welk probleem lossen we nu op en ten kostte van wat" zou hier leidraad in moeten zijn. Vooralsnog is dit niet gebeurt en lijkt er een voorkeur uitgesproken te worden voor een "Golfbaan alternatief". Bijzonder hierbij is om te zien dat er ook voor deze keuze vele steken zijn laten liggen en er zaken onvoldoende zijn onderzocht. De reden waarom dit alternatief niet mijn voorkeur heeft en ik dit sterk afraad is opgenomen in de bijlage.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
261	3648	Geen verbinding als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat er geen verbinding moet komen tussen de A8 en A9, dus een zogenaamde Nulalternatief. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Geen verslechtering van leefklimaat omwonenden. - Geen aantasting groene gebied tussen Assendelft en Heemskerk. - Géén aantasting van de Stelling van Amsterdam. - Geen extra filevorming bij Coenbrug. - Geen enorme kosten voor een verbinding die nauwelijks de problemen oplost en slechts enkele minuten tijdwinst oplevert. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
262	3673	In de bijlage vindt u mijn zienswijze op de planstudie Verbinding A8-A9. In mijn zienswijze spreek ik mijn voorkeur uit voor een verkleind Heemskerkalternatief. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: • Er moet iets gebeuren aan de verkeersoverlast in Krommenie/Assendelft; daar helemaal niets aan doen, is geen optie. • fname van het aantal DALY's in het gehele studiegebied, ook in Assendelft en Krommenie • Beste verkeerstechnische oplossing van alle alternatieven. • Het Heemskerkalternatief leent zich voor een 'verkleinde' oplossing waarbij de nadruk ligt op de conflictvrije doorstroming vanaf de A9 vanuit de richting Alkmaar naar de A8 en andersom vanaf de A8 naar de A9 in de richting Alkmaar. Dat is veruit de belangrijkste te maken verbinding. Voor alle andere verkeersstromen kan met de bestaande Heemskerk-verbinding worden volstaan. • Dit alternatief zorgt bovendien voor de kortste route, met alle voordelen vandien. • In zijn totaliteit levert dit de grootste vermindering in DALY's op voor de bewoners in het gehele plan/studiegebied. • Stelling van Amsterdam wordt wel aangetast, echter in iets mindere mate dan bij het Golfbaanalternatief. Bovendien maak ik bezwaar tegen de keuze van het Golfbaanalternatief. In de bijlage vindt u ook hiervoor mijn argumenten.	In eerste instantie is gekozen voor een 270 graden lus, dat verkeerstechnisch mogelijk was. Echter, vanwege het snelheidsverschil (van 130 naar 30 km/h) is deze oplossing niet veilig. Vandaar dat naderhand de fly-over in het ontwerp is gekomen. Hierdoor zijn extra aanpassingen aan de A9 noodzakelijk waardoor de kosten behoorlijk toenemen. Het aansluiten op de bestaande aansluiting zorgt voor verkeersopstoppingen. Dat willen we juist vermijden.
262	3674	Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat voor de realisatie van de verbindingsweg tussen de Rijksweg A8 en de Rijksweg A9 het Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief moet worden gekozen. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Er moet iets gebeuren aan de verkeersoverlast in Krommenie/Assendelft; daar helemaal niets aan doen, is geen optie. - Afname van het aantal DALY's in het gehele studiegebied, ook in Assendelft en Krommenie. - Beste verkeerstechnische oplossing van alle alternatieven. - Het Heemskerkalternatief leent zich voor een 'verkleinde' oplossing waarbij de nadruk ligt op de conflictvrije doorstroming vanaf de A9 vanuit de richting Alkmaar naar de A8 en andersom vanaf de A8 naar de A9 in de richting Alkmaar. Dat is veruit de meest belangrijke te maken verbinding. Voor alle andere verkeersstromen kan met de bestaande Heemskerk-verbinding worden volstaan. - Dit alternatief zorgt bovendien voor de kortste route, met alle voordelen vandien. - In zijn totaliteit levert dit de grootste vermindering in DALY's op voor de bewoners in het gehele plan/studiegebied. - Stelling van Amsterdam wordt wel aangetast, echter in iets mindere mate dan bij het Golfbaanalternatief. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Wij hebben kennis genomen van uw reacite. Zie ook ons antwoord hierboven. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
263	3699	Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat voor de realisatie van de verbindingsweg tussen de Rijksweg A8 en de Rijksweg A9 het Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief moet worden gekozen. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Afname van het aantal DALY's in het gehele studiegebied, ook in Assendelft en Krommenie . - Beste verkeerstechnische oplossing van alle alternatieven. - In zijn totaliteit levert dit de grootste vermindering in DALY's op voor de bewoners in het gehele plan/studiegebied. - Stelling van Amsterdam wordt wel aangetast, echter in iets mindere mate dan bij het Golfbaanalternatief. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.
264	3724	Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat voor de realisatie van de verbindingsweg tussen de Rijksweg A8 en de Rijksweg A9 het Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief moet worden gekozen. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Afname van het aantal DALY's in het gehele studiegebied, ook in Assendelft en Krommenie[i]. - Beste verkeerstechnische oplossing van alle alternatieven. - In zijn totaliteit levert dit de grootste vermindering in DALY's op voor de bewoners in het gehele plan/studiegebied. - Stelling van Amsterdam wordt wel aangetast, echter in iets mindere mate dan bij het Golfbaanalternatief. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.
265	3749	Geen verbinding als voorkeursalternatief. Ik ben van mening dat er geen verbinding moet komen tussen de A8 en A9, dus een zogenaamde Nulalternatief. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Geen verslechtering van leefklimaat omwonenden. - Geen aantasting groene gebied tussen Assendelft en Heemskerk. - Géén aantasting van de Stelling van Amsterdam. - Geen extra filevorming bij Coenbrug. - Geen enorme kosten voor een verbinding die nauwelijks de problemen oplost en slechts enkele minuten tijdwinst oplevert. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
266	3774	De belangen van de Assendelftse bevolking worden door de Gemeente Zaanstad onvoldoende meegewogen . Geboren Assendelver , inmiddels astma patiënt, zie ik met heel veel pijn hoe door de Gemeente Zaanstad en Regio Amsterdam hier in Assendelft steeds meer de leefbaarheid en daarmee het welzijn en gezondheid onder druk komt te staan . Ik wijs U op de feiten, : ---een enorme vuilnisbelt bij Nauerna , waar alles maar kan. ---Verder Amsterdam , die de negatieve gevolgen van zijn economische activiteiten naar de omgeving verlegd. ---Ik noem Schiphol, wel Groot aandeelhouder ! die als het enigszins kan twee banen (Polder- en Zwanenburgbaan) tegelijkertijd gebruikt. ---De Amsterdamse haven-activiteiten, bv. de vervuilende kolenoverslag ligt op de stoep van Westzaan en Assendelft (16.000.000 ton) en dan op langere termijn uitbreiding van die haven-activiteiten als gevolg van de nieuwe grote sluis in IJmuiden . Maar wél afsluiting van het IJ door een fietsbrug, dat staat haaks op elkaar en maakt duidelijk wat het Noordzee-Kanaalgebied nog te wachten staat . Door deze ontwikkelingen zal langs het Noordzee-kanaal een groter aanbod komen van vracht- en overig verkeer, dat dien je daar te faciliteren.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
266	3775	Amsterdam denkt álleen aan zijn eigen inwoners en Zaanstad heeft niet de moed om voor ZIJN inwoners op te komen . En nu ..... ook nog de verbindingsweg A8-A9 dwars door het Assendelftse landschap Een groot vervuilend onherstelbaar lidteken . Door de aanzuigende werking van 30.000 extra voertuigen per dag , zoals deskundigen voorrekenen , ontstaat een cumulatie van vervuiling en een katastrofale ontwikkeling voor ons dorp Assendelft . Als men elders graag schone lucht wil dan is dit voor de Assendelvers toch ook heel belangrijk .!!! Het is onbegrijpelijk dat ASSENDELFT in de hele discussie nauwelijks wordt genoemd . Het aanleggen van deze snelweg / verbindingsweg lost het probleem niet op maar maakt het nog groter , er komt een probleem bij . Een kleine groep bewoners zijn wel voor de aanleg omdat men last heeft van sluipverkeer op werkdagen, maar dat is piek-belasting .!! Bij de aanleg van de autoweg ontstaat echter continu autoverkeer , 24 uur per etmaal . Hebben de Assendelftse voorstanders rekening gehouden met de aanzuigende werking van 30.000 extra voertuigen per dag ? M.i. een zeer slechte ruil. Het gevolg zal zijn een enorme verslechtering van de luchtkwaliteit door fijnstof- en ultra -fijnstof in wijde omgeving. Bovendien : de theoretische winst van 4 minuten zal door de toenemende verkeersdruk waarschijnlijk tot langzaam rijdend en stilstaand verkeer leiden .!	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. In de besluitvorming rondom het voorkeursalternatief zijn de verschillende belangen zorgvuldig afgewogen. De planMER fase in een project is bedoeld om een goede afweging te kunnen maken tussen de verschillende alternatieven. De effecten worden daarom op het schaalniveau van de alternatieven in beeld gebracht. In de m.e.r. voor de vervolgfase (Provinciaal Inpassingsplan) worden de effecten van het voorkeursalternatief in detail onderzocht. Daarbij wordt ook gekeken naar maatregelen om eventuele negatieve effecten te beperken. Het klopt dat er in het Eindrapport een relatieve vergelijking is gemaakt tussen de alternatieven. Het berekenen van totaalniveaus van luchtkwaliteit en geluidbelasting zijn voor deze fase van de planuitwerking nog niet relevant. In deze fase ligt de focus op vergelijking tussen de alternatieven. In de volgende fase van de planstudie wordt er een aanvullend en specifieker onderzoek gedaan. De achtergrondconcentraties zijn bepalend voor de luchtkwaliteit. Bij geen van de alternatieven worden de wettelijke normen overschreden.
266	3776	Wil je de Dorpsstraat ontlasten via de Communicatieweg West zie toe dat de uitbreiding van de wijk Saendelft dat niet gaat belemmeren ! Ten slotte : mocht die weg er ooit komen dan heeft de Heemskerkvariant de voorkeur , het minst ingrijpend voor Assendelft . De mogelijk hogere kosten mogen niet doorslaggevend zijn . Dan wel maximum 80 km (zeker niet meer) zodat de uitstoot wordt beperkt . De 80 kmweg tussen Uitgeest en Krommenie is een voorbeeld hiervan , dus ook NIET afwaarderen .	Het uitgangspunt bij het Heemskerk- en Golfbaanalternatief is 100 km/h. Daar zijn de onderzoeken ook op gebaseerd. Bij geen van de alternatieven worden wettelijke normen overschreden. De weg tussen Krommenie en Uitgeest wordt niet afgewaardeerd. Alleen het stuk binnen Krommnie wordt aangepakt.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
267	3777	Via deze e-mail maak ik mijn zorgen kenbaar over de Golfbaanvariant oftewel de Broekpoldervariant van de aansluiting A8/A9. Een weg op 8 meter hoogte die zeker zorgt voor meer geluidsoverlast, meer fijnstof en meer gezondheidsproblemen. Ik ben één van die 9.000 mensen die in de Broekpolder woont. Een grote woonwijk met heel veel jonge kinderen. Laat alstublieft de Broekpolder geen Badhoevedorp worden! Daarnaast heeft men het al 40 jaar over een aansluiting van de A9 naar de A8. Waarom nu ineens zo'n haast terwijl het tijdsverschil van maximaal 5 minuten een half miljard kost!!! En dat is nog in het gunstigste geval omdat de waardevermindering van de woningen hierin niet zit inbegrepen. Laat staan de sloop van diverse (koeien) stalllen die geruimd moeten worden, verplaatsing benzinestations en golfbaan. Ook de Stelling van Amsterdam is met zo'n weg dwars erdoorheen geen erfgoed meer maar een paar brokken beton, steen en ijzer. Bedankt! Ik pleit dan ook om helemaal geen wegen te gaan doortrekken maar de situatie zo te laten zoals het is. Denk eens na en besteedt het geld aan een beter initiatief!!	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
267	3778	Geen verbinding als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat er geen verbinding moet komen tussen de A8 en A9, dus een zogenaamde Nulalternatief. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Geen verslechtering van leefklimaat omwonenden. - Geen aantasting groene gebied tussen Assendelft en Heemskerk. - Géén aantasting van de Stelling van Amsterdam. - Geen extra filevorming bij Coenbrug. - Geen enorme kosten voor een verbinding die nauwelijks de problemen oplost en slechts enkele minuten tijdwinst oplevert. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.
268	3803	Geen verbinding als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat er geen verbinding moet komen tussen de A8 en A9, dus een zogenaamde Nulalternatief. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Geen verslechtering van leefklimaat omwonenden. - Geen aantasting groene gebied tussen Assendelft en Heemskerk. - Géén aantasting van de Stelling van Amsterdam. - Geen extra filevorming bij Coenbrug. - Geen enorme kosten voor een verbinding die nauwelijks de problemen oplost en slechts enkele minuten tijdwinst (buiten de spits) oplevert. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
269	3828	Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat voor de realisatie van de verbindingsweg tussen de Rijksweg A8 en de Rijksweg A9 het Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief moet worden gekozen. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Afname van het aantal DALY's in het gehele studiegebied, ook in Assendelft en Krommeniei. - Beste verkeerstechnische oplossing van alle alternatieven. - In zijn totaliteit levert dit de grootste vermindering in DALY's op voor de bewoners in het gehele plan/studiegebied. - Stelling van Amsterdam wordt wel aangetast, echter in iets mindere mate dan bij het Golfbaanalternatief. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.
270	3853	wij zijn tegen de golfbaan optie omdat die zeer veel overlast veroorzaakt tav geluisd overlast en fijn stof ver hoging voor onze wijk broekpolder in heemskerk en dit is voor onze leef omgeving en onze (klein)kinderen zeer slecht voor hun gezondheid	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. In de besluitvorming rondom het voorkeursalternatief zijn de verschillende belangen zorgvuldig afgewogen.
271	3854	Alternatief 7 als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat voor de realisatie van de verbindingsweg tussen de Rijksweg A8 en de Rijksweg A9 Alternatief 7 (om Kreekwijk heen) als voorkeursalternatief moet worden gekozen. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Geringe aantasting groene gebied tussen Assendelft en Heemskerk. - Géén aantasting van de Stelling van Amsterdam. - Geen extra filevorming bij Coenbrug. - afname van het aantal DALY's in het gehele studiegebied, ook in Assendelft en Krommeniei. - Leefbaarheidsprobleem wordt niet van één woonkern verplaatst naar drie andere woonkernen in het plan/studiegebied. - Kostentechnisch is dit een zeer interessante oplossing. *(Zeker gezien het feit dat in de huidige ramingen en studie voor Golfbaan- en Heemskerkvariant op geen enkele wijze rekening wordt gehouden met aanpassing van het hoogspanningstracé (masten en laaghangende kabels) van TenneT. Deze aanpassing is niet benodigd bij Alternatief 7, aangezien t.p.v. de N203 geen conflict heeft met het hoogspanningstracé.)* *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Alternatief 7 is in de vorige fase van de planMER beschouwd. Deze is niet verder uitgewerkt omdat dit alternatief nagenoeg geen oplossing biedt voor de problematiek die er speelt. Nog steeds blijft veel verkeer gebruik maken van de route door Krommenie waardoor het verkeersknelpunt én het leefbaarheidsknelpunt in Krommenie niet worden opgelost. In de huidige fase is de afweging uit de vorige fase nogmaals beschouwd. Opnieuw is geconcludeerd dat alternatief 7 geen oplossing is voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen. Tijdens de ontwerpsessies is op basis van expert judgement ingeschat dat de masten niet verplaatst hoeven worden. In de vervolgfase wordt dit verder uitgewerkt. Mocht blijken dat de hoogte van de draden een belemmering vormt, wordt in overleg getreden met de netbeheerder. Het (beperkt) verhogen van de draden behoort tot de mogelijkheden.
272	3879	Met interesse hebben wij de plan- en ontwerpstudies ten aanzien van de nieuw gepiande verbinding A8-A9 bekeken. Allereerst betreuren wij het zeer dat de studie aangeeft dat de 0-plusvariant de slechtste kosten-batenanalyse lijkt aan te geven. Het bundelen van verkeer in bestaande stromen heeft naar onze mening een grote voorkeur boven het verder versnipperen van het buitengebied en de grote aantastingen voor natuur, - landschap en de Stelling van Amsterdam die daar uit voortvloeien. Er is in de kosten-batenanalyse ook geen rekening gehouden met de kosten van mitigatie en compensatie vanwege de doorsnijding van NNN en de Stelling. Dit zal in het PiP moeten worden uitgewerkt, en aisdan zou de kosten-batenbalans nog anders kunnen uitvallen. De forten van de Stelling van Amsterdam, de verbindende liniedijken en het natuurgebied Aagtendijk zijn in eigendom dan wel erfpacht van Landschap Noord-Holland. De aanleg van de Heemskerk- of Golfbaanvariant hebben beide een enorme impact op deze gebieden, in de Golfbaanvariant sterker dan voor de Heemskerkvariant. Wij zullen dat hieronder nader toelichten.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. De systematiek van het opstellen van een MKBA is voorgeschreven door het Rijk (de OEI-systematiek). In die systematiek wordt aangegeven welke waarden en baten er gekoppeld zijn aan de diverse aspecten. Er is geen ruimte voor ons om naar eigen inzicht wijzigingen aan te brengen in deze systematiek.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
272	3880	• In dit gedeelte van de Stelling van Amsterdam liggen een aantal forten op een rij, verbonden door liniedijken en open buitengebied die voorheen de schootsvelden en inundatievelden van de Stelling vormden. Dit is landschappelijk nu ook als een bij elkaar horend geheel te ervaren. Dat is op veel locaties elders al niet meer het geval en daarmee in deze regio een bijzondere kwaliteit. De liniedijkenvormen belangrijke recreatieve fiets- en wandelroutes, en worden intensief als zodanig benut. Het viaduct in de Golfbaanvariant over de liniedijk heeft een grotere impact op de beleefbaarheid en de aantrekkelijkheid van de Stelling en de liniedijken dan de plaatjes uit de ontwerpstudie doen vermoeden. Met name de visuele en geluidsoverlast is groot. Op en nabij het viaduct vertoeven is niet aantrekkelijk meer.	Bij de inpassing van het ontwerp van het definitieve voorkeursalternatief wordt gekeken hoe de universele waarde van de Stelling van Amsterdam behouden en, waar mogelijk, versterkt kan worden. Uitgangspunt daarbij is dat de provincie zowel een verbeterde verbinding wil hebben alsook behoud van het werelderfgoed.
272	3881	• Naast de forten en liniedijken hebben wij het aangrenzende natuurgebied Aagtendijk onder onze verantwoordelijkheid. Het natuurgebied is nu een mooie invulling van de voormalige inundatievelden Dit gebied is destijds specifiek aangelegd als natuur- en extensief recreatie-uitloopgebied als compensatie van de verbreding van de A9. Er is zelfs een speciaal een fietsverbinding over de A9 voor aangelegd om de bereikbaarheid te vergroten voor de inwoners van Beverwijk en Heemskerk. De Golfbaanvariant vermindert de recreatieve waarde van het natuurgebied zeer sterk, omdat het gebied versnipperd wordt en de visuele en geluidoverlast ook op dit gebied groot is. Ook de natuurwaarde zelf wordt aangetast door de invloed van het viaduct op de naaste omgeving, met name omdat dit het in ecologisch opzicht meest waardevolle deel van het natuurgebied vormt. Ook versnippert de weg en het viaduct het natuurgebied.	Het uitgangspunt van de planstudie A8-A9 is dat bestaande recreatieve verbindingen in het gebied behouden blijven. De alternatieven Golfbaan en Heemskerk hebben ondanks behoud van deze verbindingen een negatieve impact op de recreatieve beleving van het gebied. Ook op natuur scoren deze alternatieven negatief. Deze aspecten worden meegewogen in de verdere besluitvorming rondom het voorkeursalternatief. Mitigerende maatregelen worden in de volgende fase van de planstudie onderzocht.
272	3882	• De invloed van de Heemskerkvariant is landschappelijk gezien veel minder groot, mits de ondertunneling van de Liniedijk inderdaad gerealiseerd wordt.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
272	3883	• Zowel het verlies aan directe en indirecte natuur- en landschapswaarde, het verlies aan open ruimte als de aantasting van de Stelling van Amsterdam zullen moeten worden gecompenseerd. In de planstudies is hieraan nog geen aandacht besteed en er zijn ook geen kosten voor geraamd. Voor de 0-Plus variant is ook dit niet aan de orde.	In de ontwerpboeken zijn diverse maatregelen opgenomen ten behoeve van de inpassing in het landschap en de Stelling van Amsterdam. Deze zijn meegenomen in de kostenraming.
272	3884	• Wij zijn van mening dat de Golfbaanvariant een dermate grote invloed heeft op de natuurwaarde, het open landschap, de recreatieve waarde en de Stelling van Amsterdam, dat deze variant de slechtste keuze is vanwege de enorme impact op de bovengenoemde waarden.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
272	3885	• Indien vanwege andere dringende redenen toch tot de Golfbaanvariant besloten wordt, vraagt dit om zeer zorgvuldige planvorming in nauw overleg met alle direct betrokkenen. Dat geldt dus zeker voor Landschap Noord-Holland als significante terreineigenaar. De vereiste compensatie van natuur en compensatie/mitigatie van de invloed op de Stelling van Amsterdam moeten gebiedsgericht en ruimhartig aangepakt worden.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Bij de inpassing van het ontwerp van het definitieve voorkeursalternatief wordt gekeken hoe de universele waarde van de Stelling van Amsterdam behouden en, waar mogelijk, versterkt kan worden. Uitgangspunt daarbij is dat de provincie zowel een verbeterde verbinding wil hebben alsook behoud van het werelderfgoed. In de volgende fase wordt bekeken op welke manier de belanghebbenden verder betrokken worden.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
273	3886	Geen verbinding als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat er geen verbinding moet komen tussen de A8 en A9, dus een zogenaamde Nulalternatief. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Geen verslechtering van leefklimaat omwonenden. - Geen aantasting groene gebied tussen Assendelft en Heemskerk. - Géén aantasting van de Stelling van Amsterdam. - Geen extra filevorming bij Coenbrug. - Geen enorme kosten voor een verbinding die nauwelijks de problemen oplost en slechts enkele minuten tijdwinst oplevert. En ook dat laatste valt te betwijfelen *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.
274	3911	Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat voor de realisatie van de verbindingsweg tussen de Rijksweg A8 en de Rijksweg A9 het Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief moet worden gekozen. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Afname van het aantal DALY's in het gehele studiegebied, ook in Assendelft en Krommenie. - Beste verkeerstechnische oplossing van alle alternatieven. - In zijn totaliteit levert dit de grootste vermindering in DALY's op voor de bewoners in het gehele plan/studiegebied. - Stelling van Amsterdam wordt wel aangetast, echter in iets mindere mate dan bij het Golfbaanalternatief. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.
275	3936	Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat voor de realisatie van de verbindingsweg tussen de Rijksweg A8 en de Rijksweg A9 het Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief moet worden gekozen. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Afname van het aantal DALY's in het gehele studiegebied, ook in Assendelft en Krommenie. - Beste verkeerstechnische oplossing van alle alternatieven. - In zijn totaliteit levert dit de grootste vermindering in DALY's op voor de bewoners in het gehele plan/studiegebied. - Stelling van Amsterdam wordt wel aangetast, echter in iets mindere mate dan bij het Golfbaanalternatief. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.
276	3961	Inzake bovengenoemde ontvangt u in bijgevoegd pdf-bestand mijn zienswijze. In genoemd bestand onderbouw ik waarom ik tegen het Golfbaanalternatief ben en verzoek ik u Alternatief 7 nader te onderzoeken en als oplossing te overwegen.	Alternatief 7 is in de vorige fase van de planMER beschouwd. Deze is niet verder uitgewerkt omdat dit alternatief nagenoeg geen oplossing biedt voor de problematiek die er speelt. Nog steeds blijft veel verkeer gebruik maken van de route door Krommenie waardoor het verkeersknelpunt én het leefbaarheidsknelpunt in Krommenie niet worden opgelost. In de huidige fase is de afweging uit de vorige fase nogmaals beschouwd. Opnieuw is geconcludeerd dat alternatief 7 geen oplossing is voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
276	3962	Alternatief 7 als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat voor de realisatie van de verbindingsweg tussen de Rijksweg A8 en de Rijksweg A9 Alternatief 7 (om Kreekwijk heen) als voorkeursalternatief moet worden gekozen. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Geringe aantasting groene gebied tussen Assendelft en Heemskerk. - Géén aantasting van de Stelling van Amsterdam. - Geen extra filevorming bij Coenbrug. - afname van het aantal DALY's in het gehele studiegebied, ook in Assendelft en Krommeniei. - Leefbaarheidsprobleem wordt niet van één woonkern verplaatst naar drie andere woonkernen in het plan/studiegebied. - Kostentechnisch is dit een zeer interessante oplossing. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Zie het antwoord hierboven. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.
277	3986	Geen verbinding als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat er geen verbinding moet komen tussen de A8 en A9, dus een zogenaamde Nulalternatief. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Geen verslechtering van leefklimaat omwonenden. - Geen aantasting groene gebied tussen Assendelft en Heemskerk. - Géén aantasting van de Stelling van Amsterdam. - Geen extra filevorming bij Coenbrug. - Geen enorme kosten voor een verbinding die nauwelijks de problemen oplost en slechts enkele minuten tijdwinst oplevert. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.
278	4011	Graag geven wij de volgende zienswijze op de planstudie Verbinding A8-A9. Robuustheid wegennetwerk Wij zijn een voorstander van een betere verbinding tussen de A8 en A9, omdat de robuustheid van het wegennetwerk richting Zaanstad-Amsterdam hierdoor sterk verbetert. Verdere uitwerking Graag willen wij in een vroeg stadium worden betrokken bij de verdere uitwerking van het te realiseren alternatief, daar waar het Castricums grondgebied betreft. Onze aandacht gaat hierbij met name uit naar de keuze en inrichting van de nieuwe locatie(s) van de verzorgingsplaatsen en naar maatregelen om mogelijke ongewenste gevolgen van deze nieuwe verbinding op het bestaande wegennet tegen te gaan.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. In het vervolgproces worden de belanghebbenden betrokken wanneer gekozen is voor een alternatief waarbij de verzorgingsplaatsen verplaatst worden.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
279	4012	Op 11 juli 2017 heeft het college van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland de PlanMER vrijgegeven voor inspraak. Graag maken wij van de mogelijkheid gebruik om onze zienswijze te geven. Allereerst complimeren wij u voor het doorlopen proces en het inhoudelijk resultaat. De PlanMER is in goede samenwerking met de Vervoerregio tot stand gekomen en biedt een basis om een voorkeursalternatief te kiezen. In voldoende mate is aangetoond dat de problematiek oplossing behoeft en welke bijdrage de verschillende alternatieven hieraan leveren. Aanleg van een nieuwe verbindingsweg A8-A9 is in de ogen van de Vervoerregio Amsterdam van cruciaal belang om in de toekomst de (boven-) regionale bereikbaarheid op peil te houden en de leefbaarheid in kernen, zoals Krommenie en Assendelft te verbeteren. Het aanpakken van de bestaande N203, het Nul-plusalternatief heeft onvoldoende oplossend vermogen voor het bereikbaarheidsprobleem en heeft een negatieve MKBA uitkomst. Uit oogpunt van doelbereik (verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid) en kosteneffectiviteit heeft de Vervoerregio een duidelijke voorkeur voor het Golfbaanalternatief. Het Heemskerkalternatief scoort vergelijkbaar op doelbereik, maar aangetoond is in de uitgebreide notitie Aansluitingen A9 dat hiervoor kostbare investeringen op de A9 nodig zijn, niet alleen de aansluiting maar tevens een groot deel van de rijbanen en kunstwerken. Ofschoon voor het Golfbaanalternatief ook substantiële investeringen als gevolg van de aansluiting op de A9 nodig zijn, zijn wij zijn ervan overtuigd dat, ofschoon de kosten mede daardoor boven budget liggen, het Golfbaanalternatief de enige haalbare oplossing is. We hebben begrip voor de leefbaarheid van de Broekpolder en vertrouwen erop dat hiervoor een goede oplossing wordt gevonden. Tegen deze negatieve effecten staan vele positieve effecten voor bereikbaarheid en de leefbaarheid in dit deel van de regio, zoals voor de inwoners van Krommenie en Assendelft. Alles overziend vinden wij dat er per saldo sprake is van een verbetering. De doorsnijding van het landschap betekent een risico voor de status van de Stelling van Amsterdam als Unesco Werelderfgoed. We vertrouwen erop dat ook hiervoor een goede oplossing wordt gevonden. Het volgen aan het advies van ICOMOS kan grote nadelige gevolgen hebben voor projecten in de regio. Graag ga ik samen met u het gesprek aan met de (nieuwe) minister van OCW.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
279	4013	Ook in de komende periode blijven wij intensief betrokken bij de nadere analyses en uitwerkingen om tot een definitief voorkeursaltermatief te komen. Zodra door Provinciale Staten een besluit is genomen verzoeken wij u ons hiervan formeel op de hoogte te stellen en daarbij het verzoek te doen om het project Verbinding A8-A9 te promoveren naar de planuitwerkingsfase van ons uitvoeringsprogramma. Onderdeel van dit verzoek is een voorstel voor financiële dekking. Graag denken wij met u mee om te komen tot dit voorstel. Vanwege de substantiële kosten als gevolg van de aansluiting op de A9 zijn wij van mening dat het rijk ook een rol heeft in de financiering. Wij roepen u op om met het rijk hierover in gesprek te gaan.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. De gesprekken met het Rijk zijn gestart, zowel over de inzet als over de financiële aspecten. U heeft inmiddels van ons een brief ontvangen.
280	4014	Op 1 augustus 2017 heeft ons college een pro forma zienswijze ingediend over de planstudie Verbinding A8-A9 (ons kenmerk UIT-17-30217). In deze brief geeft de gemeenteraad van Beverwijk zijn definitieve zienswijze. De gemeente Beverwijk is voorstander van een verbeterde verbinding tussen de A8 en de A9, met de uitdrukkelijke voorkeur voor het Heemskerkalternatief. Dit komt tot uiting in de in 2014 gesloten samenwerkingsovereenkomst planstudie fase 1, begroting en marktwerking ten behoeve van de verbinding A8-A9. Ook komt dit tot uiting in ons besluit van 2014 om € 2.1 miljoen te reserveren als bijdrage voor het Heemskerkalternatief. Onze voorkeur is nadien niet gewijzigd. Bij de keuze voor een alternatief zijn de totale kosten van de verbinding A8-A9 in onze afweging niet van doorslaggevend belang. Onze bijdrage is en blijft € 2,1 miljoen voor het Heemskerkalternatief.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
280	4015	Het is voor ons belangrijk dat een nieuwe verbinding niet leidt tot extra overlast voor onze inwoners. De leefbaarheid en gezondheid van onze inwoners zijn leidend bij de keuze voor een alternatief voor de Verbinding A8-A9. Dat betekent dat wij afwijzend staan tegenover elk alternatief met een negatief effect op het gebied van geluid en luchtkwaliteit in de Broekpolder. A8-A9, aangezien hierin niet wordt aangetoond dat de leefbaarheid, met name in de Broekpolder, onaangetast zal blijven. De onderzoeken laten een toename van de geluidsoverlast de uitstoot van fijnstof en N02 (stikstofdioxine) zien. Dit heeft grote negatieve effecten op de leefbaarheid in de Broekpolder en de gezondheid van onze inwoners.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. In het aanvullend geluidsonderzoek is gekeken naar mogelijke maatregelen om de overlast voor de bewoners van Broekpolder te verminderen. Dit is meegenomen in de besluitvorming rond het voorkeursalternatief.
280	4016	Het is niet helder of de Stelling van Amsterdam de status van Werelderfgoed behoudt. ICOMOS adviseert negatief over de alternatieven die de Stelling van Amsterdam doorsnijden. Dat betekent dat als de weg er komt, de status van de Stelling onder druk komt te staan. Wij zijn er daarmee niet van overtuigd dat er in de onderzoeken sprake is van een goede inpassing van de nieuwe verbinding in relatie tot de Stelling van Amsterdam.	Bij de inpassing van het ontwerp van het definitieve voorkeursalternatief wordt gekeken hoe de universele waarde van de Stelling van Amsterdam behouden en, waar mogelijk, versterkt kan worden. Uitgangspunt daarbij is dat de provincie zowel een verbeterde verbinding wil hebben alsook behoud van het werelderfgoed.
280	4017	Aanvullend treft u hierna de zienswijze van de gemeente Heemskerk aan, die u als integraal onderdeel van onze zienswijze dient te beschouwen. De conclusie van de gemeenteraad van Beverwijk is dat het Heemskerkalternatief het enige aanvaardbare alternatief is.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Zie verder ook onze reactie op de zienswijze met id nr. 281.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
281	4018	Cliënten, de gemeente Heemskerk, de gemeenteraad van Heemskerk (de "Gemeenteraad") en het college van burgemeester en wethouders van Heemskerk (het "College") (hierna gezamenlijk: de "Gemeente"), hebben mij gevraagd om namens hen een zienswijze in te dienen naar aanleiding van het "Eindrapport planMER, Verbinding A8-A9, Planstudie, 2e fase" van Antea Group van 9 juni 2017 (het "MER"), waarin drie alternatieven worden gepresenteerd voor de realisering van een verbindingsweg tussen de A8 en de A9, te weten het Nul-plusalternatief (variant 2), het Golfbaanalternatief (variant 3) en het Heemskerkalternatief (variant 5)." Bij brief van 21 augustus 2017 hebt u de Gemeente in de gelegenheid gesteld haar definitieve zienswijze uiterlijk 15 oktober 2017 in te dienen, wel gaf u aan graag voor 1 oktober 2017 - de uiterste datum van de reguliere inspraaktermijn - een pro forma of concept reactie tegemoet te willen zien. Daarop heeft de Gemeente op 25 september 2017 een pro forma zienswijze ingediend (Bijlage 1). Middels deze inhoudelijke zienswijze geeft de Gemeente tijdig haar definitieve zienswijze op het MER en de drie gepresenteerde alternatieven. In dit dossier is - zeker de afgelopen maanden - al veel Informatie over en weer gewisseld. De Gemeente heeft op veel onderwerpen - vaak onder hoge druk en binnen een kort tijdbestek - haar input geleverd en opmerkingen gegeven. De onderhavige zienswijze is niet bedoeld om dat volledig opnieuw te doen. De Gemeente zal zich hierin op een aantal voor haar belangrijke punten focussen, waarbij zij uiteraard het belang van haar inwoners en de personen die binnen haar gemeentegrenzen werken en recreëren voorop stelt. Daarbij behoudt de Gemeente zich uitdrukkelijk het recht voor om aanvullende punten in te brengen, dan wel in deze zienswijze opgevoerde punten nader te onderbouwen. De opbouw van deze zienswijze is als volgt. De Gemeente zal eerst een korte toelichting geven op haar voorkeursalternatief, en de belangrijkste aspecten die daarbij een rol spelen (§ 1), om vervolgens op hoofdlijnen op de voorgeschiedenis van dit dossier in te gaan (§ 0). In paragraaf 3 zal de Gemeente dan ingaan op haar opmerkingen naar aanleiding van het MER en de onderliggende rapporten op de verschillende onderdelen, en de keuze voor haar voorkeursalternatief onderbouwen, om af te sluiten met een conclusie (§ 4). De inhoud van deze zienswijze is tot stand gekomen met de inbreng van diverse deskundigen op verschillende terreinen, werkzaam bij de Gemeente, de Omgevingsdienst IJmond en de GGD Kennemerland. Daar waar de betrokken deskundigen hun bevindingen in een notitie hebben opgenomen, zijn deze als bijlage bij de zienswijze gevoegd, en wordt daarnaar ook verwezen.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Wij begrijpen dat u het belang van de inwoners en bezoekers van de gemeente Heemskerk voorop stelt. In zijn algemeenheid willen wij reageren op het feit dat u in uw zienswijze aangeeft dat bepaalde aspecten niet voldoende zijn onderzocht. Als reactie daarop geven wij aan dat de planMER fase is bedoeld om een afweging te maken tussen de alternatieven. Daarvoor worden de belangrijkste effecten in beeld gebracht, maar worden niet alle exacte effecten op adresniveau berekend. Dat is niet relevant voor de vergelijking van de alternatieven. Dergelijke onderzoeken volgen in de volgende fase.
281	4019	1. Voorkeursalternatief Gemeente 1.1 De Gemeente is van mening dat voor de realisatie van een verbindingsweg tussen de A8 en de A9 het Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief moet worden gekozen. Op het gebied van leefbaarheid en gezondheid, en bereikbaarheid is het Heemskerkalternatief het beste alternatief voor haar inwoners, inwoners van direct omliggende gemeenten, en personen die binnen haar gemeentegrenzen recreëren en werken. In een motie van 9 maart 2017 heeft de Gemeenteraad zich dan ook uitgesproken voor het Heemskerkalternatief. De Gemeente is daarnaast tegen het Golfbaanalternatief als voorkeursalternatief. Het Golfbaanalternatief brengt ten eerste onevenredige effecten op het gebied van leefbaarheid en gezondheid met zich voor in het bijzonder de inwoners van de Heemskerkse wijk Broekpolder. Daarnaast betekent het Golfbaanalternatief een doorkruising van de golfbaan, die daardoor moet verdwijnen of worden aangepast, met ais gevolg verlies van een belangrijke regionale recreatieve functie. In dezelfde motie van 9 maart 2017 heeft de Gemeenteraad het Golfbaanalternatief daarom uitgesloten.	Uw stelling dat er onevenredige effecten optreden in de wijk Broekpolder blijkt niet uit de effectstudies van de planMER. Wij onderschrijven deze stelling dan ook niet. De doelstellingen van het project zijn het verbeteren van de leefbaarheid en bereikbaarheid. In de planMER is voor het verbeteren van de leefbaarheid niet alleen gekeken naar Krommenie, maar zijn de effecten in de Broekpolder meegenomen. Uit het aanvullende onderzoek komt naar voren dat de negatieve effecten voor geluid zijn te mitigeren. Daarnaast wijst u op het mogelijke verlies van een regionale functie van het golfterrein bij een keuze voor het Golfbaanalternatief. Ook dit onderdeel van uw zienswijze is meegewogen in de beslissing voor het voorkeursalternatief.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
281	4020	1.2 De Gemeente constateert dat bij het geven van een voorkeur voor een van de drie alternatieven - waarbij de discussie zich toespitst op het Heemskerkalternatief of het Golfbaanalternatief - er twee groepen betrokkenen tegenover elkaar staan, de partijen die rechtstreeks met de effecten van een alternatief worden geconfronteerd, de Gemeente voorop, en de partijen die meer op afstand staan. De Gemeente gaat ervan uit dat bij het maken van de uiteindelijke keuze zwaar gewicht wordt toegekend aan de zienswijze van de meest betrokken partijen, nu deze het meest worden geraakt.	Alle ingediende zienswijzen zijn meegewogen in de beslissing voor het voorkeursalternatief.
281	4021	2. Voorgeschiedenis Samenwerkingsovereenkomst: gezamenlijke voorkeur Heemskerkalternatief 2.1. In 2010/2011 hebben de eerste gesprekken plaatsgevonden over het verbeteren van de bereikbaarheid in het gebied ten Noorden van Amsterdam en het verbeteren van de leefbaarheid in de Zaanstreek. Dit heeft onder meer geresulteerd in een "Samenwerkingsovereenkomst planstudie 1, begroting en marktbenadering ten behoeve van de verbinding A8-A9" tussen de provincie Noord-Holland ("Provincie"), de Stadsregio Amsterdam en de IJmond-gemeenten^ en de gemeente Zaanstad, van 15 januari 2014 ("SOK", Bijlage 2).	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
281	4022	2.2. In de SOK hebben partijen afgesproken over te gaan tot het opstellen van een planstudie fase 1 voor het realiseren van een verbinding tussen de A8 en A9. Partijen hebben daarbij hun uitdrukkelijke voorkeur uitgesproken voor het Heemskerkalternatief, omdat deze als totaal op verkeerskundige, leefbaarheids- en financiële aspecten beter scoort dan de andere onderzochte varianten, en tevens voor de omgeving de minste weerstand oproept. Als uitgangspunt geldt tevens dat de A7 - A8 corridor zal worden aangepakt, met als maatregel onder andere de ombouw van het knooppunt Zaandam, hetgeen een gunstig effect op het functioneren van de verbinding tussen de A8 en A9 zal hebben (considerans). Partijen hebben verder afgesproken om bij de verschillende stappen in het kader van de planstudie fase 1 nadrukkelijk aandacht te geven aan de aansluiting op het onderliggend wegennet en de inpassing in het landschep, onder meer in relatie tot De Stelling van Amsterdam (art. 5). Mede onder deze voorwaarden zijn de IJmondgemeenten een inspanningsverplichting aangegaan voor een financiële bijdrage van 7 miljoen euro, waarvan 2,1 miljoen euro is toebedeeld aan de Gemeente. In de SOK zijn tot slot een stuurgroep en een projectgroep ingesteld, die op frequente basis bij elkaar komen om de voortgang te bespreken, en waaraan naast de deelnemende partijen onder meer Rijkswaterstaat deelneemt.	In 2013 had, op basis van de inzichten van toen, het Heemskerkalternatief de voorkeur.
281	4023	Notitie Reikwijdte en Detailniveau: verbetering leefbaarheid hele plangebied 2.3. Op 11 november 2014 is door de Provincie een Notitie Reikwijdte en Detailniveau vastgesteld ("NRD"). Hierin wordt onder meer op de projectdoelen / hoofddoelstellingen van het project ingegaan, namelijk (1) het verminderen van de reistijd die een weggebruiker nodig heeft om van herkomst tot bestemming te komen en daarmee het verbeteren van de bereikbaarheid, en (2) het streven om de leefbaarheid voor de inwoners van de woonkernen in het plangebied te verbeteren (p. 17 en 18). Het plangebied is weergegeven op pagina 22 NRD en omvat - naast de gemeenten Assendelft en Krommenie - onder meer de Gemeente en de gemeente Beverwijk. De NRD stelt als ambitie dat de te nemen maatregelen de gezondheidssituatie binnen "het studiegebied" per saldo verbeteren, met voor de bebouwde kom van Krommenie en de wijk Saendelft (deelgebied Krommenie en Assendelft) een verbetering van (minstens) 10 - 20%. Dit veronderstelt dat de Provincie elders (In Broekpolder) een verslechtering accepteert. De Gemeente heeft zich hier altijd tegen verzet en is het hiermee pertinent oneens; zij wil geen achteruitgang in leefbaarheid voor haar bewoners in Broekpolder, die reeds een veel hinder ondervinden.	De NRD is opgesteld in samenspraak met de gemeente Heemskerk. Op 16 januari 2014 heeft u uw zienswijze op de NRD gegeven. Hierin heeft u kenbaar gemaakt tevreden te zijn over de NRD, het inhoudelijke niveau daarvan, de afwegingen met betrekking tot de onderzoeken van kansrijke alternatieven en het detailniveau. Ten aanzien van de doelstellingen geformuleerd in de NRD maakte u op 16 januari 2014 geen voorbehoud. Uw constatering wordt dan ook niet gedeeld.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
281	4024	Adviezen Commissie m.e.r. 2.4 De Commissie voor de m.e.r. ("Commissie m.e.r.") heeft, in het "Advies trechtering alternatieven en afbakening belangrijkste milieuaspecten" van 27 november 2014, in reactie op de NRD onder meer geconcludeerd dat het nog een meer gedetailleerde onderbouwing mist waarom de alternatieven zonder de aanleg van nieuwe infrastructuur onvoldoende probleemoplossend zijn (p. 1). Ten aanzien van de leefbaarheidsproblematiek heeft de Commissie m.e.r. het opgemerkt: "Maak in het MER een kwantitatieve beschrijving van de problemen met betrekking tot geluidbelasting, verkeersveiligheid en barrièrewerking, en luchtkwaliteit in de woongebieden van Krommenie, Wormerveer en Assendelft. Geef aan of in de huidige situatie en in de autonome ontwikkeling de normen (voor onder andere geluid en luchtkwaliteit) alsmede de ambitiewaarden voor alle leefbaarheidsaspecten overschreden (zullen) worden. Beschrijf ook de problemen die moeilijk te kwantificeren zijn, zoals de ervaren drukte en onveiligheid'.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
281	4025	2.5 Naar aanleiding van de NRD en het advies daarover van de Commissie m.e.r. is een eerste fase planMER opgesteld, waarin zeven alternatieven in beeld zijn gebracht. Op basis van dit eerste fase planMER hebt u besloten om nader onderzoek te doen naar twee alternatieven, het Nul-plusalternatief en het Heemskerkalternatief, nu deze zich positief onderscheiden van de andere alternatieven (zie ook p, 25 MER). Als aandachtspunt bij het afgevallen Golfbaanalternatief wordt nadrukkelijk de leefbaarheid in Broekpolder genoemd (p. 24). De Commissie m.e.r. adviseert over de eerste fase planMER, naar daarom vrijwillig te zijn verzocht, in het "Tussentijds toetsingsadvies over het milieueffectrapport" van 6 juli 2016 onder meer om ook een derde alternatief - het Golfbaanalternatief - uit te werken (p. 1). Daarnaast adviseert de Commissie m.e.r. om van de alternatieven die het betreft de mitigerende maatregelen nader uit te werken en te betrekken bij de effectenbeoordeling, onder andere waar het gaat om mogelijke geluidsmaatregelen bij de aantakking van het Golfbaanalternatief en het Heemskerkalternatief bij de A9 (p. 2). Een ander aandachtspunt is de toekomstbestendigheid van de alternatieven, de Commissie m.e.r. vraagt zich af in hoeverre de maatregelen ook op de langere termijn voldoende zijn om een verkeerstoename te verwerken (p. 3). Ook constateert de Commissie m.e.r. dat een duidelijke definitie van (netwerk)robuustheid ontbreekt. De Commissie m.e.r. adviseert de verschillende deelaspecten te wegen en in beeld te brengen, nu er ("wel degelijk") verschillen in weging voor deze verschillende deelaspecten bestaan. Ten aanzien van gezondheid tot slot gaat de Commissie m.e.r. in op het niet halen van de doelstelling van de tweede hoofddoelstelling van het project, een verbetering in DAL Y's van minimaal 10% (zie § 3.1.1 e.v.). Met de Provincie constateert de Commissie m.e.r. dat de gehanteerde onderzoeksmethode uitgaat van een omvangrijk onderzoeksgebied. "Anders dan verwacht leidt dit ertoe dat de aanleg van nieuwe infrastructuur niet tot grote effecten leidt. Om bij de berekening van DAL Y's inzicht te krijgen in de gezondheidseffecten, verdient het de voorkeur om het studiegebied te beperken tot dat gebied waar relevante effecten zijn te verwachten". De Commissie m.e.r. benadrukt dat hiermee niet is gezegd dat de doelstelling (een afname van de DAL Y's van minimaal 10%) dan wordt bereikt (p. 4). In het MER wordt toegelicht dat, behoudens het advies over de effectenweging, aan alle punten opvolging zou zijn gegeven (p. 12 MER).	De adviezen van het eerste tussentijds toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. zijn ter harte genomen en opgepakt. Dit heeft geresulteerd in een positief tweede tussentijds advies van de commissie. Daarin concludeert de commissie dat de planMER voldoende (milieu)informatie bevat om een gewogen beslissing te nemen over een voorkeursalternatief, waarbij de milieueffecten goed zijn meegenomen.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
281	4026	Plotselinge verschuiving in voorkeursalternatief Provincie naar Golfbaanalternatief 2.6 Tot januari 2017 zijn alle betrokken partijen, inclusief uw College, uitgesproken voorstander van het Heemskerkalternatief. Bestuurlijk en ambtelijk is herhaaldelijk aangegeven dat het Golfbaanalternatief volledigheidshalve in het MER is meegenomen, maar dat dat alternatief het nooit zou halen. Begin 2017 komt het Golfbaanalternatief - dus ondanks gemaakte afspraken en gedane toezeggingen - ineens prominenter in beeld en wordt duidelijk dat uw College het Golfbaanalternatief serieus als voorkeursalternatief overweegt. Op 9 maart 2017 heeft de Gemeenteraad (evenals de gemeenteraad van Beverwijk) daarom een motie aangenomen waarin hij zijn voorkeur uitspreekt voor het Heemskerkalternatief (Bijlage 3). Hiertoe heeft de Gemeenteraad onder meer overwogen dat het Golfbaanalternatief zeer negatieve effecten zal hebben op de leefbaarheid in Broekpolder, op het gebied van geluid, leefkwaliteit en lucht, terwijl de leefbaarheid daar op dit moment al slecht is. Het kan volgens de Gemeenteraad niet zo zijn dat de leefbaarheidsproblemen simpelweg van Krommenie en Assendelft naar Broekpolder worden verplaatst. In de motie is daarom tevens het Golfbaanalternatief uitgesloten. Over het Nul-plusalternatief merkt de Gemeente volledigheidshalve op dat hiertegen bij haar geen bezwaren bestaan, als daarmee de gewenste doelstellingen kunnen worden bereikt en de leefbaarheidsproblematiek in Krommenie en Assendelft wordt aangepakt. Per e-mail van 15 maart 2017 hebben de wethouders Vervoer en Verkeer van de IJmondgemeenten daarom gepleit voor meer inzicht in de consequenties van het project voor Broekpolder op het gebied van leefbaarheid (Bijlage 4). Tevens hebben de wethouders een oproep gedaan de trechtering van zeven naar drie alternatieven te heroverwegen, omdat de kosten inmiddels fors hoger zijn terwijl bepaalde alternatieven om die reden zijn afgevallen, en daarnaast de verkeersstromen een andere dynamiek blijken te geven. In de brief van 11 mei 2017, ten behoeve van een stuurgroepvergadering van diezelfde datum, heeft de Gemeente een aantal aanvullende vragen gesteld (Bijlage 5), welke door de Provincie in een e-mail van 16 juni 2017 zijn beantwoord (Bijlage 6). Over de effecten op Broekpolder wordt hierin opgemerkt dat deze ten opzichte van andere locaties zoals Krommenie, etc. beperkt zijn en vanwege de leesbaarheid en navolgbaarheid van het MER en de afweging op regionaal niveau, ervoor is gekozen om niet structureel voor al deze gebieden een specifieke beschouwing op te nemen (punt IE).	De gemeenteraad van Heemskerk heeft op 9 maart 2017 een motie aangenomen vooruitlopend op de uitkomsten van de MER-onderzoeken. Wij hadden graag gezien dat de discussie in uw raad was gegaan over feiten. De veronderstelling dat het probleem van Krommenie naar de Broekpolder wordt verplaatst en die leidt tot de motie van uw raad op 9 maart 2017 blijkt niet uit de uitgevoerde onderzoeken. Gebleken is dat het Golfbaanalternatief een negatieve invloed heeft op de geluidbelasting in de wijk Broekpolder. Daarop hebben GS besloten om een aanvullend onderzoek te doen naar de mogelijkheden om deze effecten te beperken. Nogmaals, wij betreuren het dat de gemeenteraad van Heemskerk dit alternatief heeft uitgesloten zonder dat alle mogelijkheden voor beperking van de mogelijke overlast zijn onderzocht.
281	4027	2.7 Een en ander heeft geleid tot de bijlage "Verbinding A8 - A9, Keuze Golfbaanalternatief tot voorlopig voorkeursalternatief (WKA)" ("WKA") waarin onder meer wordt geconcludeerd dat het Heemskerkalternatief en het Golfbaanalternatief een grotere bijdrage leveren aan het verbeteren van de leefbaarheid dan het Nul-plusalternatief (p. 9). Hiertoe wordt onder andere overwogen dat de verbetering "in lijn" ligt met de doelstelling van 10% vermindering, terwijl bij het Nul-plusalternatief de doelstelling niet wordt gehaald (p. 9). Tegelijkertijd blijft de luchtkwaliteit in het studiegebied per saldo gelijk. Een eerste reactie van de Gemeente op dit voorkeursalternatief is neergelegd in de brief van 21 juni 2017 (Bijlage 7). In plaats van besluitvorming op basis van het WKA hebt u besloten het MER vrij te geven voor inspraak.	Het document waar u naar verwijst is een concept document dat in vertrouwelijkheid is gedeeld met de Stuurgroep. In dat document, dat nooit is vastgesteld, staan persoonlijke beleidsopvattingen die niet gebruikt kunnen worden in de zienswijze. Wij nemen dan ook afstand van dit onderdeel van uw zienswijze.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
281	4028	2.8 Bij besluit 11 juli 2017, opgetekend in een brief van 12 juli 2017, hebt u daartoe besloten, om vervolgens over een voorkeursalternatief te besluiten. Uit de toelichting op dit besluit volgt dat de Gemeente en de gemeenten Beverwijk en Uitgeest hun voorkeur hebben uitgesproken voor het Heemskerkalternatief, terwijl de Vervoersregio, de gemeenten Zaanstad en Velsen en Rijkswaterstaat een voorkeur hebben voor het Golfbaanalternatief vanwege "het beste oplossend vermogen ... tegen de minste kosten". In verband met de in de moties van de Gemeente en de gemeente Beverwijk gegeven overwegingen over het uitsluiten van negatieve effecten op de leefbaarheid voor Broekpolder, hebt u in uw besluit van 11 juli 2017 tevens besloten tot het verrichten van een extra onderzoek naar "de mogelijkheden om bij het Golfbaanalternatief de geluidseffecten op Broekpolder te mitigeren en de uitkomsten te betrekken bij het besluit over het definitieve voorkeursalternatief'.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
281	4029	3. Inhoudelijke bezwaren 3.1 Doelstellingen worden niet gehaald (1) Verbeteren ieefbaarheid 3.1.1. Hiervoor zijn, in paragraaf 2.3, de hoofddoelstellingen van het project toegelicht, inhoudende een verbetering van de bereikbaarheid en de leefbaarheid. Op het gebied van leefbaarheid is een concrete doelstelling gesteld, namelijk om met het project de gezondheidssituatie binnen het plangebied per saldo te verbeteren, met voor de bebouwde kom van Krommenie en de wijk Saendelft (deelgebied Krommenie eri Assendelft) een verbetering van (minstens) 10 - 20%. De Gemeente constateert dat deze belangrijke hoofddoelstelling om meerdere redenen niet wordt gehaald. In het MER is ten eerste namelijk de doelstelling van het project "verengd" waar het gaat om de leefbaarheid. Deze beperkt zich tot het verbeteren van de leefbaarheid in de gebieden Krommenie, Assendelft en Wormerveer, terwijl de NRD nu juist ook een per saldo verbetering van het hele plangebied (inclusief de gebieden waar negatieve effecten zullen optreden, zoals Broekpolder) voorstond. Het niet langer nastreven van deze overkoepelende verbetering leidt - zoals wij hierna (in § 3.3) ook zullen zien - simpelweg tot een verplaatsing in effecten van de genoemde gebieden naar Broekpolder. Het is logisch dat daarbij positieve effecten optreden in de gebieden waar de activiteiten afnemen. Belangrijker is echter om zorgvuldig te beoordelen of in het gebied per saldo een verbetering optreedt en de effecten niet onevenredig ten laste van bijvoorbeeld Broekpolder komen. Daarbij is ten onrechte niet onderkend dat een verdere verslechtering van de leefkwaliteit meer impact op de (subjectieve) leefbaarheid heeft dan een verbetering van de leefkwaliteit.	U stelt dat de leefbaarheidsdoelstelling is beperkt tot alleen Krommenie, Assendelft en Wormerveer. In de planMER zijn de effecten voor gezondheid voor het totale plangebied, inclusief de Broekpolder, aangehouden als indicator voor de leefbaarheid. Uw stelling dat de leefbaarheidsdoelstelling is beperkt, wordt dan ook niet gedeeld. Er is zowel in de planMER als in de NRD sprake van dezelfde geconcretiseerde doelstelling: 1. afname Daly's voor het studiegebied (per saldo) en 2. Voor het deelgebied Krommenie en Assendelft een afname van minstens 10 tot 20%. Een verbetering per saldo betekent dat over het gehele gebied genomen een verbetering optreedt. Dat wil niet zeggen dat er geen verslechteringen op enkele locaties zijn. Er is geen sprake van verplaatsing van het probleem. De toename van de leefbaarheid in de omgeving van de N203 in Krommenie is groter dan de afname van de leefbaarheid in de Broekpolder, waardoor per saldo een verbetering van de leefbaarheid optreedt. Het aanvullende geluidsonderzoek laat zien dat er mogelijkheden zijn om de geluidsoverlast in de Broekpolder, wat betreft wegverkeer, te mitigeren tot een niveau dat beter is dan in de referentiesituatie. Hiermee verbetert de leefbaarheid op dat aspect in de Broekpolder bij het Golfbaanalternatief.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
281	4030	3.1.2. In het verlengde van de "verengde" hoofddoelstelling op het gebied van leefbaarheid wordt in het MER dan ook geen uitspraak gedaan over de effecten voor het hele plangebied, en of deze per saldo verbetert; dat maakt immers geen onderdeel uit van het onderzoek(sgebied). In de WKA wordt ten aanzien van luchtkwaliteit overwogen dat deze in het "studiegebied" (als bedoeld in de NRD) per saldo gelijk blijft (zie § 2.7). Ook in het hierna te bespreken "Achtergrondrapport Gezondheid, Verbinding A8-A9, Planstudie, 2e fase" ("Achtergrondrapport Gezondheid") van Antea Group van 21 april 2017 stijgen de DALY's voor luchtkwaliteit in het (ruimere) "plangebied" voor alle varianten zelfs licht (§6.3.1. MER). Op het onderdeel luchtkwaliteit wordt dus al niet aan de overkoepelende doelstelling voldaan. Dat vervolgens binnen het (ook weer ruime) "onderzoeksgebied", vanwege een daling van de DALY's voor geluid, een afname van het totaal aantal DALY's zou plaatsvinden, zoals wordt gesteld, kan volgens de GGD Kennemerland niet uit de daaraan voorafgaande paragrafen worden afgeleid (§ 6 Conclusie).^ Ook op het gebied van geluid en in algemene zin is het dus zeer de vraag of in het volledige gebied een per saldo verbetering optreedt.	In de NRD is de wijze van detailniveau en reikwijdte van het onderzoek vastgesteld. U heeft zich daar destijds positief over uitgesproken. Voor wat betreft de leefbaarheid zijn de effecten beschreven in de achtergrondrapporten lucht, geluid en gezondheid. In het eindrapport van de planMER is de conclusie getrokken dat voor de leefbaarheid een verbetering plaatsvindt. De achterliggende informatie is terug te vinden in de deelrapporten van genoemde aspecten. De onafhankelijke commissie voor de m.e.r. heeft expliciet gekeken naar het onderdeel gezondsheidsonderzoek. De commissie concludeert: *"Het eindrapport laat duidelijk zien dat de doelstelling van 10% afname van Daly's als gevolg van luchtkwaliteit voor het deelgebied Krommenie en Assendelft bij lange na niet wordt gehaald. De luchtkwaliteit is voor gezondheid dan ook geen onderscheidend kenmerk. De luchtkwaliteit wordt vooral bepaald door de heersende achtergrondconcentratie. Een toe- of afname van verkeer heeft slechts beperkt invloed op de luchtkwaliteit.* *Anders dan in het MER in de eerste fase is het studiegebied in het eindrapport beperkt tot dat gebied waar relevante effecten te verwachten zijn. Het onderzoek richt zich op de eerstelijns bebouwing waar de effecten het grootst zijn en kijkt daarnaast naar mogelijke effecten op de tweedelijns bebouwing.* *De Commissie concludeert dat het onderzoek daarmee zorgvuldig is uitgevoerd."*
281	4031	3.1.3. Het MER heeft zich op het gebied van leefbaarheid dus gericht tot een beperkt gebied, waar zich ook nog eens overwegend alleen positieve effecten voordoen. Deze positieve effecten zijn bovendien een stuk minder positief dan waar men oorspronkelijk op heeft ingezet en die de onderliggende rapporten laten zien. Ten eerste, op het gebied van luchtkwaliteit is er geen positief effect (p. 50 MER). Dit heeft te maken met de reeds hoge, bestaande achtergrondconcentraties. Op het gebied van geluid treedt volgens het MER een verbetering in DALY's op van 9,2% in het Golfbaanalternatief en 10,4% in het Heemskerkalternatief. Opmerkelijk genoeg komen deze gegevens niet overeen met die waartoe in het Achtergrondrapport Gezondheid wordt geconcludeerd; dit rapport concludeert dat de "gebiedsdoelstelling" van 10-20 % verbetering in geen van de alternatieven wordt behaald (§ 6). Sterker nog, de onderkant van de bandbreedte van 10% wordtop basis van de gegevens in het Achtergrondrapport Gezondheid in de verste verte niet gehaald met een afname in DALY's van respectievelijk: 5,97% in het Heemskerkalternatief, dat nog het dichtst in de buurt komt. 5,26% in het Golfbaanalternatief en 1,35% in het Nul-piusalternatief. Deze discrepantie in resultaten bevestigt al voldoende dat het verrichte onderzoek onzorgvuldig is geweest. Voorts kan worden geconstateerd dat in het Golfbaanalternatief, ongeacht de gebruikte gegevens, de doeisteiiing van (minstens) 10 - 20% verbetering niet wordt gehaald. Het Golfbaanalternatief voldoet daarom tevens niet aan de leefbaarheidsdoelstelling van het deeigebied. Het is dan ook onbegrijpelijk dat in het MER de bijdrage voor geluid voor dit aiternatief positief (++) is beoordeeld.	Uw constatering dat geluid en gezondheid tot andere waarden leidt is correct. Dat ligt in het gegeven dat gezondheid niet alleen geluid bevat maar geluid en luchtkwaliteit. De conclusie die u daaraan verbindt dat omdat geluid en gezondheid geen gelijke waarden vertonen in het onderzoek en dat daarmee het onderzoek onzorgvuldig is, is onnavolgbaar en wordt niet gedeeld. In haar advies het de Commissie m.e.r. expliciet aandacht besteedt aan het gezondheidsonderzoek. De conclusie van de commissie is dat het onderzoek kwalitatief op orde is en dat het milieubelang voldoende is meegenomen om een voorkeursbesluit te nemen.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
281	4032	3.1.4. De hiervoor genoemde gegevens zijn gebaseerd op diverse onderzoeksrapporten. In het hierna volgende zal de Gemeente toelichten dat aan deze onderzoeken op meerdere punten gebreken kleven en dat de betreffende rapporten daarom niet als uitgangspunt aan het MER ten grondslag mogen worden gelegd (zie § 3.4). Dit heeft nog verdere consequenties voor het voidoen aan de hoofddoelsteilingen van het project. Eén onderwerp in het bijzonder wil de Gemeente hier aansnijden. Dat is de keuze in het Achtergrondrapport Gezondheid om het onderzoeksgebied te verkleinen. De Gemeente is van mening dat ook dit haaks op een van de (deel)hoofddoelstellingen van dit project staat; beoogd is de leefbaarheid voor het hele gebied per saldo te verbeteren met de focus op bepaalde gebieden. Het is ongeoorloofd om, nu blijkt dat dat niet kan worden gehaald, de doelstelling zodanig bij te stellen en te beperken tot de locaties waar wel positieve effecten optreden, dat wel aan de doelstelling kan worden voldaan. Dit is de wereld op zijn kop. De Gemeente heeft zich verbaasd over de suggestie van de Commissie m.e.r. in deze (zie § 2.5), die uit het oog lijkt te verliezen dat de hoofddoelstelling een breder doel nastreeft.	De planMER fase in een project is bedoeld om een goede afweging te kunnen maken tussen de verschillende alternatieven. Daarbij wordt in beeld gebracht waar de grootste effecten zijn, zodat daar in de afweging rekening mee wordt gehouden. Het eerste tussentijdse advies van de Commissie voor de m.e.r. was juist bedoeld om die verschillen beter in beeld te krijgen. De Broekpolder is onderdeel van het primair onderzoeksgebied. In de volgende fase wordt nader onderzoek gedaan naar de effecten en de eventuele maatregelen om deze effecten te mitigeren.
281	4033	(2) Verbeteren bereikbaarheid 3.1.5. Na het beoordelen van de drie alternatieven, op basis van de voorlopige ontwerpen van maart 2017, is op een uiterst laat moment in de procedure voor het Heemskerkalternatief de stelling is ingenomen dat, bij de aansluiting van de verbindingsweg op de A9, een flyover noodzakelijk is. De Gemeente is primair van mening dat een fly-over niet noodzakelijk is (zie § 3.2), Indien de noodzaak van een fly-over desondanks wordt aangetoond, dan zijn de (extra) effecten van een fly-over onvoldoende betrokken in de beoordeling van de alternatieven. Deze effecten als gevolg van de fly-over als onderdeel van het Heemskerkalternatief zijn opgenomen in het rapport "Effecten fly-over Heemskerkalternatief, verbinding A9-A9, 2e fase" van 30 mei 2017 ("Rapport Effecten Fly-over"). In het Rapport Effecten Fly-over is echter slechts een effectbeschrijving gegeven, in aanvulling op hoofdstuk 7 van het MER. Ten onrechte is niet ingegaan op de positieve invloed die de fly-over in het Heemskerkalternatief heeft op de doelstelling van het MER ter verbetering van de reistijd en de robuustheid van het systeem (zoals toegelicht en beoordeeld in § 6.2 MER). Een fly-over functioneert immers per definitie beter dan een krul, want beschikt over een grotere capaciteit, en heeft daarom positieve effecten op reistijd, robuustheid en toekomstbestendigheid. Het Heemskerkalternatief onderscheidt zich daarmee verder positief ten opzichte van het Golfbaanalternatief, hetgeen nu ten onrechte niet is meegenomen.	Rijkswaterstaat heeft als wegbeheerder van de A9 hierover aangegeven het ontwerp met krul onacceptabel te vinden om de in de Notitie A9 Aansluitingen genoemde redenen. Procesmatig merken wij op dat de projectorganisatie hierover op verzoek van de gemeente op 12 april 2017 in een gezamenlijke sessie met gemeente en Rijkswaterstaat hebben gekeken naar dit onderwerp. Uit deze sessie is geconcludeerd dat de afwegingen rondom de fly-over voor de gemeente navolgbaar waren.
281	4034	3.1.6. In het kader van de eerste hoofddoelstelling van het MER, het verbeteren van de bereikbaarheid, is een overzicht van de verbeteringen in reistijden gepresenteerd (§ 6.2.1. MER). Onduidelijk is evenwel of de doorstroom van het onderliggende wegennet bij het berekenen van deze reistijden is meegenomen; dit volgt niet uit de stukken. Voor zover de doorstroom van het onderliggende wegennet wel in de berekeningen is meegenomen, is de vraag welke gegevens daarbij als uitgangspunt hebben gediend, of deze representatief zijn en of in dit verband nog maatregelen nodig zijn (en welke effecten en kosten deze maatregelen met zich brengen). Een en ander sluit niet uit dat de nu gepresenteerde reistijden te gunstig zijn weergegeven.	Bij het berekenen van de reistijden is gebruik gemaakt van het VENOM verkeersmodel. In dat model is ook het onderliggend wegennet opgenomen. Eventuele vertragingen op wegen zijn meegenomen in de berekening van de reistijden en zijn daarmee niet te gunstig weergegeven. Deze werkwijze is vastgelegd in de NRD, die in gezamenlijkheid met de gemeente is opgesteld.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
281	4035	3.1.7. Subdoelstelling in het kader van de verbetering van de bereikbaarheid is het creëren van een robuust netwerk. In de NRD wordt hieronder verstaan: "Een verstoring als gevolg van file op een deel van het verkeersnetwerk of een calamiteit in de directe omgeving van de weg, zorgt ervoor dat het verkeersaanbod op alternatieve route toeneemt' (p. 17). De Gemeente maakt uit het MER (p. 48) op dat slechts buiten de spits, in verband met het beperktere verkeer, mogelijkheden bestaan tot uitwijken, hetgeen (alleen dan) tot robuustheid leidt. In die zin wordt de ambitie in dit kader maar half vervuld, op een moment van de dag dat het niet het meest noodzakelijk is. De fly-over in het Heemskerkalternatief kan ook hier een positief effect vervullen (zie ook §3.1.5 hiervoor en de opmerking van de Commissie m.e.r. over de noodzaak van onderzoek naar de toekomstbestendigheid / robuustheid van de te nemen maatregelen in § 2.5).	Ook in de dalperiode is het van belang om een robuust wegennet te hebben. Op het punt van robuustheid zijn het Heemskerk- en het Golfbaanalternatief niet onderscheidend. Zie ook het antwoord op uw eerdere vraag (nr. 4033).
281	4036	3.2. Technische uitgangspunten alternatieven Noodzaak fly-over niet aangetoond 3.2.1. Voor de drie varianten zijn in maart 2017 door Bosch Slabbers Landschapsarchitecten zogenaamde ontwerpboeken opgesteld. Hierin zijn de voorkeursontwerpen voor de drie varianten op hoofdlijnen weergegeven. Deze ontwerpen hebben het uitgangspunt gevormd voor het opstellen van het MER. Na het afkomen van deze ontwerpboeken zijn nog twee belangrijke wijzigingen doorgevoerd in het Heemskerkalternatief en het Golfbaanalternatief. Voor het Golfbaanalternatief gaat het om een optimalisatie van de aansluiting middels een aantal ingrijpende maatregelen, in het Heemskerkalternatief wordt een fly-over geïntroduceerd. In verband met deze aanpassingen zijn twee rapporten opgesteld, de "Notitie A9 aansluitingen. Aanpassingen op de ontwerpen voor de Verbinding A8 - A9" Antea Group e.a. van mei 2017 ("Notitie A9 aansluitingen"), en het Rapport Effecten Fly-over.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
281	4037	3.2.2. In het rapport over de effecten van de fly-over is overwogen dat Rijkswaterstaat stelt dat de bestaande "Heemskerkafrit" is ontworpen op inmiddels verouderde richtlijnen en in de huidige norm (de "ROA") het toepassen van een hoofdrijbaan met krappe verbindingslussen (ontwerpsnelheid < 50 km/u) als verkeersonveilig wordt gezien (p. 28). In dit specifieke geval zou "de lus" in het Heemskerkontwerp zijn ontworpen op een maximumsnelheid van 30 km/u, terwijl dat volgens de genoemde, huidige norm 50 km/u moet bedragen. Daarnaast zou onvoldoende lengte aanwezig zijn om veilig de snelheid af te bouwen van 130 km/u op de hoofdrijbaan naar 30 km/u in de verbindingslus.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
281	4038	3.2.3. Opnieuw is de Gemeente in een zeer laat stadium van het proces geconfronteerd met een belangrijk nieuw aspect, namelijk de gestelde noodzaak van een fly-over. Dit enkele feit al acht zij onzorgvuldig. Te meer omdat het een ingrijpende en kostbare maatregel betreft, die bovendien relevant is voor de effectenbeoordeling, en waarover reeds is geconstateerd dat de gevolgen hiervan voor de bereikbaarheid en robuustheid niet in kaart zijn gebracht (§ 3.1.5). Tevens werpt het de vraag op of er niet een herbezinning ten aanzien van de gekozen alternatieven moet plaatsvinden (zie ook § 3.9). In elk geval acht de Gemeente het niet juist dat op basis van een zo summiere onderbouwing - de betreffende uitleg bevat nauwelijks een paar A4 - wordt geconcludeerd tot een dergelijke ingrijpende en kostbare maatregel. De aangehaalde richtlijnen zijn bij de Gemeente niet bekend, en zijn bovendien slechts "richtlijnen", waarmee in het verleden blijkbaar anders / flexibeler werd omgegaan. Dat Rijkswaterstaat pleit voor de "state of the art" wegmaatregel van een fly-over heeft wellicht ook te maken met de (externe) geldpot die daarvoor wordt aangeboord. De Gemeente is dan ook van mening dat naar de noodzaak van de fly-over en mogelijke alternatieven gedegen onderzoek moet worden verricht en de resultaten daarvan in een rapport moeten worden opgenomen, opdat deze verifieerbaar zijn en met de betrokken partijen kunnen worden besproken.	Het is onvermijdelijk dat een MER-onderzoek leidt tot conclusies, zoals in dit geval dat de aansluiting Heemskerk in het oorspronkelijke ontwerp niet voldoet. Het feit dat deze conclusie reeds in deze fase van het project kan worden getrokken zegt iets over de zorgvuldigheid waarmee het onderzoek is uitgevoerd. Indien deze conclusie pas na vaststelling van het voorkeursalternatief was getrokken was het project in de afweging een aantal fasen teruggeworpen. De effecten van de fly-over zijn in beeld gebracht in een aanvullende notitie. Deze effecten leiden niet tot een andere waardering tussen de verschillende alternatieven. "Dat Rijkswaterstaat pleit voor de "state of the art" wegmaatregel van een fly-over heeft wellicht ook te maken met de (externe) geldpot die daarvoor wordt aangeboord.": Reactie RWS: Rijkswaterstaat deelt de mening van de indiener niet. Zie ook het antwoord op uw eerdere vraag (nr. 4033).

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
281	4039	3.2.4. Over de gestelde noodzaak van de fly-over merkt de Gemeente alvast op dat in de Notitie A9 aansluitingen ten onrechte wordt uitgegaan van een "worst worst case" scenario. Wordt uitgegaan van 100% van de berekende intensiteiten, het scenario "Hoog" in het onderliggende verkeersrapport (gebaseerd op een hoge economische groei), dan gaat het goed met de doorstroming (bijlage 2 pagina 19). Pas wanneer wordt uitgegaan van het veel hogere percentage van 130 gaat het mis. Waarop deze extra 30% aan intensiteit op is gebaseerd wordt echter op geen enkele wijze inzichtelijk gemaakt, laat staan gemotiveerd. De Gemeente vraagt zich af waarom hier niet met een percentage van 100, of wellicht 105 of 110, kan worden volstaan. Ook alternatieve maatregelen zijn slechts beperkt onderzocht en uitgewerkt. Kan de verkeersveiligheid bij wijze van alternatief niet worden geborgd door met extra bebording de snelheidsafbouw van 130 naar 100 in te leiden, al dan niet in combinatie met een 100 (in plaats van 130) kilometerzone, mede in verband met de vele verkeersbewegingen die al op dit traject plaatsvinden.	Met de 130% is de robuustheid van de verschillende oplossingen voor de aansluitingen op de A9 getest. Dit staat los van de noodzaak om tot een andere oplossing dan de huidige vormgeving van de aansluiting te komen. Voorafgaand aan deze toets van de varianten is aangetoond dat de huidige vormgeving van de aansluiting Heemskerk niet voldoet om het verkeer met het Heemskerkalternatief af te wikkelen. Met een hoger percentage wordt inzicht gegeven in de afwikkeling op bijvoorbeeld het drukste kwartier of de verkeersafwikkeling na 2030 (het nu onderzochte jaar). Het percentage van 130% is gebruikelijk bij dergelijke simulaties. De ontwerpkeuzes zijn wel gebaseerd op de analyses met 100% van de intensiteit in 2030.
281	4040	3.2.5. Bij het bepalen van de verkeersintensiteiten hadden tevens recent onderzoek naar verkeersoplossingen in de regio, neergelegd in het "Rapport Oplossingsrichtingenfase", opgesteld door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu e.a., van juni 2017 (concept) ("Rapport Oplossingsrichtingenfase") en andere nationale en regionale mobiliteitsvlsles moeten worden betrokken. Hieruit volgt dat - los van de keuze voor een aansluiting op de A9 - met bepaalde maatregelen, zoals het verlagen van de maximale snelheid naar 100 km/u op het traject Raasdorp en Uitgeest (p. 134 Rapport Oplossingsrichtingenfase) - andere uitgangspunten gelden. Reeds hierom kan het genomen percentage (§ 3.2.4) ter discussie worden gesteld.	De uitgangspunten voor het verkeersonderzoek zijn in de verschillende fasen van de planMER afgestemd. Daarnaast geldt als basis dat vastgesteld beleid of vastgestelde maatregelen worden meegenonem als uitgangspunt. Zolang nog geen beslissing is genomen over het verlagen van de snelheid op de A9 naar 100 km/h, kan dat niet als uitgangspunt meegenomen worden.
281	4041	Overige technische uitgangspunten 3.2.6. Op dezelfde wijze kan worden afgevraagd waarom in het Heemskerkalternatief alleen tunnels worden gerealiseerd en er in het Golfbaanalternatief niet voor is gekozen om bijvoorbeeld bij de Kilzone eveneens een onderdoorgang te creëren (en vice versa waarom er in de Golfbaanvariant bij de aansluiting op de A9 geen ondertunneling wordt gerealiseerd).	In de ontwerpfase is gekeken naar 9 varianten voor de aansluiting van het Golfbaanalternatief op de A9. Gebleken is dat een verdiepte aansluiting weinig meerwaarde heeft voor het behalen van de doelstellingen. Daarnaast zorgt een verdiepte aansluiting voor meer fysieke ingrepen op de A9. Daarom is na de ontwerpfase gekozen voor een verhoogde aansluiting. Om op de hoogte van de aansluiting te komen is een bepaalde lengte voor de helling nodig. De helling komt om en nabij de Kilzone uit waardoor een tunnel onder de Kil niet mogelijk is. Daar komt bij dat in de HIA is geconstateerd dat het instandhouden van authentieke elementen (waaronder de Kilzone) van de Stelling van Amsterdam bijdraagt aan het behoud van Outstanding Universal Value (OUV) van de Stelling van Amsterdam. Bij het Heemskerkalternatief is nabij de Kilzone het landschap nog authentiek. Bij het Golfbaanalternatief is het oorspronkelijke landschap nabij de Kilzone aangetast door de komst van het golfterrein. Daarmee heeft het verdiept passeren van de Kilzone in het Golfbaanalternatief geen meerwaarde.
281	4042	3.2.7. Overigens is onduidelijk wat in het Golfbaanalternatief met de huidige aansluiting op de A9 ter hoogte van Heemskerk zal gebeuren en of daar aanpassing nodig is. Dit laatste zal vanzelfsprekend van invloed zijn op de hoogte van de kosten voor dit alternatief (verder hierover § 3.9).	Uit de Notitie A9 Aansluitingen blijkt dat er geen maatregelen nodig zijn bij de aansluiting Heemskerk in het Golfbaanalternatief.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
281	4043	3.3. Leefbaarheid en gezondheid 3.3.1. In paragraaf 3.1.1 en verder werd al ingegaan op het niet bereiken van de hoofddoelstelling van leefbaarheid. Ter beoordeling van de leefbaarheid en gezondheid is het Achtergrondrapport Gezondheid opgesteld (zie ook § 6.3 MER). Voorts zijn in het kader van de effectenbeoordeling van gezondheid onder meer onderzoeken op het gebied van geluid en luchtkwaliteit beschikbaar, te weten het "Achtergrondrapport Geluid, Verbinding A8-A9, Planstudie, 2e fase" ("Achtergrondrapport Geluid") en het "Achtergrondrapport Lucht, Verbinding A8-A9, Planstudie, 2e fase" ("Achtergrondrapport Lucht"), beide van Antea Group van 9 juni 2017. In het hierna volgende gaat de Gemeente op deze rapporten in, onder verwijzing naar het memo van GGD Kennemerland ("GGD") van 27 september 2017 ("Memo GGD"), die de betreffende rapporten heeft beoordeeld (Bijlage 8). Verzocht wordt de inhoud van dit memo hier herhaald en ingelast te beschouwen. In verband met de toevoeging van de fly-over is in het Rapport Effecten Fly-over aanvullend onderzoek gedaan naar geluid, luchtkwaliteit en gezondheid. De hierna te maken opmerkingen gelden evenzeer voor dit in het Rapport Effecten Fly-over opgenomen aanvullend onderzoek.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
281	4044	Achtergrondrapport Gezondheid 3.3.2. Ten eerste is van belang dat het Achtergrondrapport Gezondheid geen detaillering bevat van wat de drie alternatieven voor de verschillende belangrijke deelgebieden, zoals Assendelft, Krommenie en Broekpolder, betekenen; er zijn slechts totalen van DALY's gegeven (Memo GGD, punt 6). Dit is kwalijk, omdat met deze gegevens niet kan worden beoordeeld of de hoofddoelstelling(en) op het gebied van leefbaarheid kunnen worden bereikt (zie hiervoor § 3.1.1 e.v.). Meer gedetailleerde gegevens zullen bevestigen waar de Gemeente voor vreest: dat, met name in het Golfbaanalternatief, een verschuiving van de milieueffecten optreedt, van Krommenie en omgeving naar Broekpolder. Eerdere rapporten die deze detaillering wel gaven, bevestigen deze verschuiving.	De planMER fase in een project is bedoeld om een goede afweging te kunnen maken tussen de verschillende alternatieven. De effecten worden daarom op het niveau van de alternatieven in beeld gebracht. In de MER voor de vervolgfase (Provinciaal Inpassingsplan) worden de effecten van het voorkeursalternatief in detail onderzocht. Daarbij wordt ook gekeken naar maatregelen om eventuele negatieve effecten te beperken. De gemeente concludeert dat uit eerdere rapporten zou blijken dat een verschuiving van het leefbaarheidsprobleem plaatsvindt. De gemeente doelt daarmee op de 1e fase van de planstudie. De resultaten voor lucht en geluid uit de 1e fase van de planstudie zijn niet te projecteren op de 2e fase van de MER. Op advies van de commissie voor de m.e.r. zijn de ontwerpen in de 2e fase geoptimaliseerd om negatieve effecten te mitigeren, waaronder de effecten op de Broekpolder. Het planMER, aangevuld met het geluidsonderzoek Broekpolder, toont aan dat met de komst van het Golfbaanalternatief het in de Broekpolder beter kan worden dan in de referentiesituatie. Uw conclusie dat het probleem wordt verplaatst wordt niet gedeeld. In de NRD is de wijze van het detailniveau en reikwijdte van het onderzoek vastgesteld. U heeft zich daar destijds positief over uitgesproken. De onafhankelijke commissie voor de m.e.r. heeft expliciet gekeken naar het onderdeel gezondsheidsonderzoek. De commissie concludeert dat het onderzoek zorgvuldig is uitgevoerd.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
281	4045	3.3.3. Naast deze meer gedetailleerde gegevens ontbreken in het Achtergrondrapport Gezondheid meer gegevens waardoor onvoldoende inzicht bestaat in de leefbaarheids- en gezondheidseffecten op de betrokken deelgebieden. Zo zijn ten onrechte de effecten van geluid voor minderjarigen niet meegenomen, is voor Broekpolder uitgegaan van een gemiddelde woningbezetting (2,2 personen'*) terwijl hier veel gezinnen wonen®, is niet verder gegaan dan de beoordeling ter plaatse van eerstelijnsbebouwing (waardoor twee basisscholen buiten beschouwing zijn gelaten) terwijl het bij een snelweg gezondheidskundig van belang is 300 meter aan te houden, zijn de effecten op levensduur en levenskwaliteit niet berekend en ook het effect op ziekte en daarmee de kwaliteit van leven niet gekwantificeerd (punten 1 t/m 3 en 9 t/m 12 Memo GGD).	Zie het antwoord hierboven. Het gaat om een vergelijking tussen alternatieven, niet om een exacte berekening. Daarnaast zijn de uitkomsten van het aanvullend geluidonderzoek, waar gekeken is naar mogelijkheden om de effecten te beperken, betrokken bij de besluitvorming over het voorkeursalternatief. In de NRD is het detailniveau en reikwijdte van het onderzoek vastgesteld. U heeft zich daar destijds positief over uitgesproken. De onafhankelijke commissie voor de m.e.r. heeft expliciet gekeken naar het onderdeel gezondsheidsonderzoek. De commissie concludeert dat het onderzoek zorgvuldig is uitgevoerd.
281	4046	3.3.4. Voorts is ook de gebruikte berekenmethodiek van DALY's slechts beperkt toegepast, essentiële onderdelen ontbreken daarin (punt 4 t/m 8 Memo GGD). Belangrijk is dat bij de beoordeling van DALY's NO2 in verband met de bijdrage van wegverkeer het meest onderscheidend is; deze stof is bij de berekening die ten grondslag ligt aan het Achtergrondrapport Gezondheid echter niet meegenomen, dat zijn slechts de concentraties PM10 en PM2,5 geweest. Daarnaast is bij de berekening van DALY's voor lucht alleen gekeken naar mortaliteit en niet naar morbiditeit, terwijl er bijvoorbeeld wel degelijk een relatie is tussen een hogere totale concentratie fijnstof in de lucht en medicijngebruik / ziektelast (welk verband wordt aangetoond in het rapport "Gezondheid in de IJmond, Monitoring medicijngebruik in relatie tot luchtkwaliteit", van de RIVM, uit 2013, p. 38 e.v.). Voorgaande maakt dat de conclusies op het gebied van leefbaarheid (en gezondheid) op onvolledige informatie zijn gebaseerd. Dat hier sprake is van "een helder - bondig - overzicht" (p. 4) is op zichzelf prijzenswaardig, maar juist op een zo belangrijk onderwerp voor de omgeving als dit is bovenal van belang dat de informatie volledig en toetsbaar is. De Gemeente trekt zich het gezondheidsbelang buitengewoon aan, omwilie van het welzijn van haar inwoners en omdat het haar wettelijke taak is. uit hoofde van de Wet publieke gezondheid De Gemeente verwijst in dit verband tot siot nog naar de "Visie Luchtkwaliteit, Ruimte voor schone lucht", van de Omgevingsdienst IJmond, van 12 december 2016, met als doel een schonere luchtkwaliteit (PMio) in 2021, en als belangrijke bron waar maatregelen moeten worden getroffen: verkeer (zie o.a. de samenvatting).	Zie het antwoord hierboven. Daarnaast is de berekening van Daly's de berekening van de verkorting van de gezonde levensduur. Morbiditeit is hier onderdeel van. In de NRD is het detailniveau en reikwijdte van het onderzoek vastgesteld. U heeft zich daar destijds positief over uitgesproken. De onafhankelijke commissie voor de m.e.r. heeft expliciet gekeken naar het onderdeel gezondsheidsonderzoek. De commissie concludeert dat het onderzoek zorgvuldig is uitgevoerd.
281	4047	Achtergrondrapport Geluid 3.3.5. Ook in het Achtergrondrapport Geluid zijn de gezondheidseffecten onderschat (punt 9 en 10 Memo GGD). Allereerst is bij het bepalen van het aantal (ernstig) geluidsgehinderden in de dagperiode uitgegaan van een geluidsniveau van 55 dB Lden. Dit is een onderschatting van de omvang van het aantal geluidsgehinderden, omdat het ook in de categorieën 0 - 49 dB Lden en 50 - 55 dB Lden om een aanzienlijk aantal blootgestelden gaat. Verder merkt de GGD in dit verband op dat de ernstig gehinderden nader in kaart moeten worden gebracht (aantal, effecten en behandeling), alsook Broekpolder meer gedetailleerd dient te worden beoordeeld (aantal inwoners, blootgestelden, gehinderden en slaapverstoorden). Door dit na te laten, zijn de gezondheidseffecten als gevolg van geluid onvoldoende in beeld gebracht. Tot slot is van belang dat bij het bepalen van de DALY's is uitgegaan van berekeningen, die - anders dan metingen - vaak een onderschatting van de effecten geven. De GGD adviseert daarom alsnog de werkelijke effecten van geluid in kaart te brengen.	Zie het antwoord hierboven (nr. 4045). Daarnaast gaat het om een vergelijking tussen alternatieven voor de situatie 2030. Deze situatie laat zich niet meten. In de NRD is het detailniveau en reikwijdte van het onderzoek vastgesteld. U heeft zich daar destijds positief over uitgesproken. De onafhankelijke commissie voor de m.e.r. heeft expliciet gekeken naar het onderdeel gezondsheidsonderzoek. De commissie concludeert dat het onderzoek zorgvuldig is uitgevoerd.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
281	4048	Achtergrondrapport Luchtkwaliteit 3.3.6. Dit geldt evenzeer op het gebied van luchtkwaliteit. In het Memo GGD (punten 11 t/m 14) wordt toegelicht dat ook in situaties dat luchtkwaliteitsnormen niet worden overschreden schade aan de gezondheid optreedt. De GGD vindt het daarom noodzakelijk dat op wijkniveau, eventueel via het inrichten van een tijdelijk meetpunt, de blootstelling aan luchtverontreinigde stoffen wordt gemonitord. Daarnaast merkt de GGD op dat juist ook verkeersopstoppingen (piekblootstellingen) gezondheidseffecten met zich brengen. Met het berekenen van jaargemiddelde concentraties worden deze piekbelastingen ten onrechte niet meegenomen. Tot slot geldt, evenals bij geluid, dat ook onder de emissiegrenswaarde van PMio (van 40 ug/m^) schadelijke gezondheidseffecten kunnen optreden. Ter vergelijking, de World Health Organization houdt voor PMio een jaarconcentratie aan van 20 ug/m® en voor PM2,5van 10 ug/m^als streefwaarde, waarbij ook daaronder kunnen gezondheidseffecten optreden. Er kan geen grenswaarde worden gegeven waarbij er geen gezondheidseffecten meer optreden. Ook de gezondheidseffecten veroorzaakt door luchtkwaliteit zijn dus onvoldoende in beeld.	In de planMER zijn de veranderingen van de luchtkwaliteit in beeld gebracht. Daarnaast gaat het om een vergelijking tussen alternatieven voor de situatie 2030. Deze situatie laat zich niet meten. Het voorkeursalternatief zal moeten voldoen aan de geldende wet- en regelgeving. Dit wordt nader onderzocht in de volgende fase. In de NRD is het detailniveau en reikwijdte van het onderzoek vastgesteld. U heeft zich daar destijds positief over uitgesproken. De onafhankelijke commissie voor de m.e.r. heeft expliciet gekeken naar het onderdeel gezondsheidsonderzoek. De commissie concludeert dat het onderzoek zorgvuldig is uitgevoerd.
281	4049	3.4. Geluid 3.4.1. In het kader van gezondheid ging de Gemeente hiervoor al kort in op het Achtergrondrapport Geluid {§ 3.3.5). Bij dit rapport en de overwegingen in dit verband in het MER (§ 7.2.1) heeft de Gemeente de volgende aanvullende kanttekeningen. Hierbij baseert zij zich mede op een notitie van de geluidsdeskundige van de Omgevingsdienst IJmond ("Omgevingsdienst") van 18 augustus 2017 ("Notitie OD Geluid", Bijlage 9). Ten onrechte geen detailanalvse Heemskerkalternatief ^ Onduidelijk en - mede gelet op het gestelde in het kader van leefbaarheid (§ 3.1.1 e.v.) - onzorgvuldig dat geen detailanalyse is gemaakt van (deelgebieden geconfronteerd met) het Heemskerkalternatief, zoals bij de verhoogde ligging in het Nul-plusalternatief en de aansluiting A9 bij het Golfbaanalternatief wel is gebeurd.	Wij kunnen deze reactie niet plaatsen. Alle alternatieven zijn op gelijke wijze onderzocht in de planMER. In de NRD is het detailniveau en reikwijdte van het onderzoek vastgesteld. U heeft zich daar destijds positief over uitgesproken. De onafhankelijke commissie voor de m.e.r. heeft expliciet gekeken naar het onderdeel gezondsheidsonderzoek. De commissie concludeert dat het onderzoek zorgvuldig is uitgevoerd.
281	4050	Effectverqeliikinq deelgebieden ontbreekt als gevolg hiervan is het derhalve ook niet goed mogelijk de effecten tussen de verschillende gebieden in de verschillende alternatieven te beoordelen (zie opnieuw ook § 3.1.1 e.v. over leefbaarheid).	De totale effecten zijn in de planMER beschreven. Indien er aanleiding is om effecten specifiek te benoemen, dan is dat ook gedaan. Voor de afweging van de alternatieven is het van belang om een totaal beeld te hebben. En waar sprake is van een toename, is rekening gehouden met mitigerende maatregelen om binnen de wet- en regelgeving te blijven. In de NRD is het detailniveau en reikwijdte van het onderzoek vastgesteld. U heeft zich daar destijds positief over uitgesproken. De onafhankelijke commissie voor de m.e.r. heeft expliciet gekeken naar het onderdeel gezondsheidsonderzoek. De commissie concludeert dat het onderzoek zorgvuldig is uitgevoerd.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
281	4051	Geluidsanalyse Broekpolder onduidelijk ^ De analyse in het Golfbaanalternatief van Broekpolder is bovendien onduidelijk; de resultaten lopen uiteen (toename 3 - 4 dB, op p. 59 MER wordt zelfs gesproken over een toename van meer dan 5 dB in het buitengebied), bestrijkt slechts een beperkt deel van de wijk en geeft geen inzicht in het aantal meegenomen en gehinderde woningen. Ook vanwege eventuele mitigerende maatregelen is het cruciaal dat de situatie voldoende gedetailleerd in kaart wordt gebracht.	De veranderde geluidsbelasting op de Broekpolder is aanleiding geweest om een aanvullend onderzoek te doen naar mogelijke maatregelen om de geluidseffecten te beperken. De resultaten hiervan zijn betrokken bij het besluit over het voorkeursalternatief. In de NRD is het detailniveau en reikwijdte van het onderzoek vastgesteld. U heeft zich daar destijds positief over uitgesproken. De onafhankelijke commissie voor de m.e.r. heeft expliciet gekeken naar het onderdeel gezondsheidsonderzoek. De commissie concludeert dat het onderzoek zorgvuldig is uitgevoerd.
281	4052	Geen inzicht in eventuele reconstructie en qeluidproductieplafonds —» Het MER gaat niet in op de toepassing van de Wet geluidhinder en de situatie van reconstructie en/of het verhogen van de geluidproductieplafonds. Omdat in deze gevallen maatregelen noodzakelijk zijn, had dat reeds nu moeten worden betrokken en vervolgens ook bij het afwegen van de effecten van de verschillende varianten (en in het bepalen van de kosten).	Voor de afweging tussen de alternatieven is deze informatie niet relevant. In de volgende fase wordt dit verder uitgewerkt. Zie ook het antwoord op uw eerdere vraag (nr. 4018) In de NRD is het detailniveau en reikwijdte van het onderzoek vastgesteld. U heeft zich daar destijds positief over uitgesproken. De onafhankelijke commissie voor de m.e.r. heeft expliciet gekeken naar het onderdeel gezondsheidsonderzoek. De commissie concludeert dat het onderzoek zorgvuldig is uitgevoerd.
281	4053	Ten onrechte tweedelijns bebouwing niet beoordeeld In het Achtergrondrapport Geluid wordt slechts de geluidsbelasting op de eerstelijnsbebouwing beoordeeld (p. 6). Bij zeer grote geluidsbronnen - zoals hier het geval is - ligt het echter voor de hand om ook de effecten op de tweedelijnsbebouwing te beoordelen.	Voor de afweging tussen de alternatieven is deze informatie niet relevant. Zie ook het antwoord op uw eerdere vraag (nr. 4018) In de NRD is het detailniveau en reikwijdte van het onderzoek vastgesteld. U heeft zich daar destijds positief over uitgesproken. De onafhankelijke commissie voor de m.e.r. heeft expliciet gekeken naar het onderdeel gezondsheidsonderzoek. De commissie concludeert dat het onderzoek zorgvuldig is uitgevoerd.
281	4054	Keuze voor wegvakken arbitrair ^ Het aantal van 500 motorvoertuigen of meer of minder als uitgangspunt voor te beoordelen wegen komt willekeurig over (p. 8). De keuze voor dit getal had tenminste nader moeten worden onderbouwd.	Het gebruik van 500 motorvoertuigen (mvt) als uitgangspunt is gebruikelijk bij dergelijke onderzoeken. De afbakening op 500 mvt houdt het onderzoeksgebied enigszins in de hand (voldoende groot, maar niet onnodig groot) terwijl voldoende informatie beschikbaar komt om de alternatieven onderling af te kunnen wegen. De wegen met een invloed van minder dan 500 mvt hebben geen invloed op te de maken keuzes. In de NRD is het detailniveau en reikwijdte van het onderzoek vastgesteld. U heeft zich daar destijds positief over uitgesproken. De onafhankelijke commissie voor de m.e.r. heeft expliciet gekeken naar het onderdeel gezondsheidsonderzoek. De commissie concludeert dat het onderzoek zorgvuldig is uitgevoerd.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
281	4055	Ook ten aanzien van het Achtergrondrapport Geluid komt de Gemeente, met de Omgevingsdienst, tot de conclusie dat dit onvoldoende informatie bevat om de effecten in de verschillende varianten te beoordelen en tegen elkaar af te wegen.	Uw zienswijze wordt niet gedeeld. De Commissie voor de m.e.r. heeft in haar tweede tussentijds advies aangegeven dat de informatie die er ligt, voldoende is om een gewogen besluit te nemen voor een voorkeursalternatief. In de NRD is het detailniveau en reikwijdte van het onderzoek vastgesteld. U heeft zich daar destijds positief over uitgesproken. De onafhankelijke commissie voor de m.e.r. heeft expliciet gekeken naar het onderdeel gezondsheidsonderzoek. De commissie concludeert dat het onderzoek zorgvuldig is uitgevoerd.
281	4056	3.4.2. Een deel van de hiervoor door de Gemeente opgevoerde punten \wordt in feite door uw College onderkend nu u in uw besluit van 11 juli 2017 hebt besloten tot het verrichten van extra akoestisch onderzoek ter plaatse van Broekpolder, waarbij uiteraard van belang zal zijn dat daarin voldoende met de verschillende uitgangs- en aandachtspunten rekening wordt gehouden. De Gemeente gaat ervan uit dat zij op de hoogte wordt gehouden omtrent de planning van dit akoestisch onderzoek over Broekpolder en in de gelegenheid wordt gesteld hierop een aanvullende zienswijze in te dienen voorafgaand aan een besluit van uw College over het te kiezen alternatief.	Wij hebben aanvullend onderzoek laten doen om in beeld te brengen of de geluidseffecten van het Golfbaanalternatief op de Broekpolder verder zijn te mitigeren. Wij hebben de resultaten van dat onderzoek betrokken bij ons besluit voor het voorkeursalternatief. De gemeente is, als partner, betrokken bij de voorbereiding voor deze besluitvorming en heeft op die wijze kennis kunnen nemen van de uitkomsten en daar een reactie op kunnen geven.
281	4057	3.5. Landschap en historisch kapitaal / De Stelling van Amsterdam 3.5.1. De Gemeente doet nader onderzoek naar de impact van de varianten op De Stelling van Amsterdam. In verband met de complexiteit van de materie kan zij daar in relatie hiertoe niet nu reeds een reactie geven. Zij behoudt zich daarom uitdrukkelijk het recht voor daar in een later stadium nog punten over in te brengen.	De reactietermijn op de resultaten van de planMER liep voor de gemeente tot 15 oktober 2017. Latere reacties konden wij niet meer meenemen in ons besluitvormingstraject. De provincie wordt graag door de gemeente geïnformeerd over welk onderzoek zij uitvoeren, wanneer dat onderzoek beschikbaar is en wanneer en op welke wijze de gemeente de provincie hierbij betrekt.
281	4058	3.6. Natuur 3.6.1. In relatie tot natuur is aan het MER de "Oplegnotitie Natuur, Verbinding A8-A9, Planstudie, fase 2" ("Oplegnotitie Natuur") van Antea Group van 21 april 2017 (met een achterliggende notitie) ten grondslag gelegd. De Gemeente volstaat hier met de opmerking dat de beoordeling van het na de realisatie van het project resterende weidevogelgebied en de potentie in deze nieuwe situatie voor weidevogels (in het bijzonder ook in het Golfbaanalternatief), niet of nauwelijks heeft plaatsgevonden, alsook niet van de in dit verband noodzakelijke (mitigerende) maatregelen (en kosten daarvoor). Voor dit belangrijke onderwerp had tenminste een quickscan moeten worden verricht. De vervolgens aan het Heemskerkalternatief gegeven beoordeling van negatief (- -) is te gemakkelijk en had nader moeten worden onderzocht.	De effecten op weidevogelleefgebied zijn in lijn met het beleid en in beeld gebracht in de genoemde notities. Er is hierover voldoende informatie voorhanden om een afweging te kunnen maken tussen de alternatieven. In de NRD is het detailniveau en reikwijdte van het onderzoek vastgesteld. U heeft zich daar destijds positief over uitgesproken.
281	4059	3.6.2. Verder valt op dat in de Oplegnotitie Natuur (opnieuw) slechts zeer summier over mogelijke (mitigerende) maatregelen wordt gesproken, terwijl zeer aannemelijk is dat (ingrijpende) maatregelen moeten worden getroffen, bijvoorbeeld op het gebied van stikstofdepositie. Een volledige afweging van de effecten van de alternatieven brengt met zich, zoals ook de Commissie m.e.r. heeft geadviseerd (§ 2.5), dat de maatregelen nader waren uitgewerkt en daarmee - ook in termen van kosten - rekening was gehouden.	Effecten door stikstofdepositie worden geregeld met het PAS. In de ontwerpboeken is rekening gehouden met de landschappelijke inpassing. De mitigerende maatregen voor natuur worden in de volgende fase verder uitgewerkt. In de kostenraming is wel rekening gehouden met eventuele maatregelen. De Commissie voor de m.e.r. is overigens van oordeel dat het eindrapport de essentiële milieu-informatie bevat om een besluit te kunnen nemen over een voorkeursalternatief voor de verbinding A8-A9 waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
281	4060	3.7. Ruimtegebruik en recreatie 3.7.1. Het Golfbaanalternatief doorsnijdt de golfbaan van de Heemskerkse Golfclub over een afstand van ongeveer 830 meter. De golfbaan zal als gevolg hiervan moeten verplaatsen of opnieuw moeten worden ingericht. Het behoeft geen toelichting dat dit ingrijpende maatschappelijke effecten heeft; recreanten kunnen niet meer in de nabije omgeving voor hun sport terecht en de Gemeente verliest een belangrijke recreatieve functie (hierover nader § 3.7.2). In het MER (in § 7.6) en de "Notitie Ruimtegebruik, Verbinding A8-A9, Planstudie, 2e fase" van Antea Group van 9 juni 2017 ("Notitie Ruimtegebruik"), is hierover zeer beperkt iets gezegd. Het effect op recreatie in de Golfbaanvariant wordt terecht als negatief (- -) beoordeeld, maar het is onbegrijpelijk dat een dergelijke ingrijpende maatregel niet nader maatschappelijk (en financieel) is onderzocht. De Gemeente acht dit uitermate onzorgvuldig. Overigens is tevens onduidelijk waarom tegelijkertijd, als gevolg van effect op beleving, van recreanten in het uitloopgebied ten zuiden van Saendelft-Assendelft, de effecten op recreatie in het Heemskerkalternatief licht negatief zijn gekwalificeerd (-). Dit lijkt een zware conclusie en rechtvaardigt in elk geval niet het verschil in ingrijpendheid met het Golfbaanalternatief. Voor een mogelijk onderschatting van de effecten van het Golfbaanalternatief op het onderdeel natuur wordt verwezen naar de paragraaf daarover (3.5.1).	In de NRD is het detailniveau en reikwijdte van het onderzoek vastgesteld. U heeft zich daar destijds positief over uitgesproken. De door u gevraagde onderzoeken werpen geen ander licht op de afweging tussen de alternatieven. Daarnaast stelt de gemeente ten onrechte dat de financiële effecten niet zijn meegenomen. In de MKBA is uitgegaan van de 'worst case', het verdwijnen van het golfterrein. Dat aspect heeft daarmee een plek gekregen in de afweging.
281	4061	3.7.2. Over de maatschappelijke impact van het eventueel verdwijnen van de golfbaan merkt de Gemeente het volgende op. De golfbaan bestaat al sinds 1995 en is, met een 18-holes en een 9-holes par3-baan, een grote golfbaan, en heeft als een van de golfbanen in Nederland met de langste holes bovendien aantrekkingskracht bij recreanten buiten de regio. De Heemskerkse Golfclub heeft met circa 1000 leden en abonnementhouders en ongeveer 1.750 - 2.000 spelers per week (circa 40.000 - 45.000 flights per jaar), een belangrijke lokale en regionale functie, met name voor 65plussers (70% van de leden). Bij het wegvallen van de golfbaan met bijbehorende horecavoorziening zou een van de belangrijkste recreatieve functies van de regio komen te vervallen en de belangrijkste sportfaciliteit voor 65plussers. Tevens zouden 25 werknemers moeten worden ontslagen. In het Rapport "Maatschappelijke kosten-baten analyse A8-A9, Een analyse van verkeer en omgevingsinvloeden" van RIGO Research en Advies (de "MKBA"), wordt hierover wel heel simpel, zonder nadere onderbouwing, opgemerkt dat de betreffende recreanten of zullen uitwijken naar een andere golfbaan, op minder dan 15 kilometer afstand (waarbij men gemakshalve vergeet dat sommige recreanten al moeten reizen om bij de Heemskerkse Golfclub te komen, het zal in veel gevallen dus 15 km extra zijn), of een andere sport zullen gaan beoefenen. Aan de specifieke doelgroep van de golfbaan wordt geen aandacht besteed. Van de werknemers wordt aangenomen dat, opnieuw zonder enige onderbouwing, de door de golfbaan gerealiseerde omzet binnen twee jaar elders terecht zal komen en dat - dat staat er niet met zoveel woorden, maar - de betreffende personen daar dan weer een baan zullen vinden. In het MER en de onderliggende stukken is volstrekt onvoldoende aandacht geschonken aan dit maatschappelijk belang van de golfbaan. Zoals ook al in de hieraan voorgaande paragraaf is geconcludeerd, had hier tenminste nader onderzoek naar moeten worden verricht.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Het door de gemeente gevraagde detailonderzoek werpt geen ander licht op de afweging tussen de alternatieven.
281	4062	3.7.3. Specifiek over de kosten in verband met verplaatsing of aanpassing van de golfbaan wordt hierna, in paragraaf 3.9, ingegaan.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
281	4063	3.8. Aanvullende effectbeschriivinqen aansluitingen A9 3.8.1. Na de effectenbeoordeling in het MER (hfd. 7) zijn zowel in het Heemskerkalternatief als in het Golfbaanalternatief wijzigingen doorgevoerd in de aansluiting op de A9. Hiertoe zijn de Notitie A9 aansluitingen en het Rapport Effecten Fly-over opgesteld. Over het Rapport Effecten Fly-over - dat slechts een aanvulling op de effectenbeschrijving van het Heemskerkalternatief en geen allesomvattende beoordeling geeft - merkt de Gemeente in aanvulling op al het voorgaande over de (deel)effectenbeoordelingen twee dingen op. Ten eerste is het merkwaardig dat het doel waarmee de fly-over wordt geïntroduceerd volledig in het teken van optimale verkeersveiligheid staat, maar het effect daarvan slechts als marginaal positief wordt gekwalificeerd. Daarnaast onderstreept de Gemeente het belang van bedrijventerrein "De Trompet". Met een omvang van ongeveer 22 hectare, circa 144 bedrijven met circa 1116 werknemers (verkeersmodel IJmond) vervult bedrijventerrein De Trompet een belangrijke regionale functie. Het gegeven dat het bedrijventerrein met de fly-over kan blijven uitbreiden is daarom van cruciale economische en maatschappelijke betekenis, maar komt onvoldoende tot uitdrukking in de marginaal groter positieve kwalificatie die daaraan is toegekend (zie p. 24). Ook de geluidsbelasting zal ter hoogte van bedrijventerrein De Trompet afnemen bij de toepassing van het Heemskerkalternatief (p. 10).	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Zie ook het antwoord op uw eerdere vraag (nr. 4033).
281	4064	3.8.2. Daarnaast geldt opmerkelijk genoeg dat - anders dan voor de toevoeging van de fly-over aan het Heemskerkalternatief - de maatregelen in het kader van de optimalisatie van het Golfbaanalternatief niet op hun effecten zijn onderzocht. Het MER veronderstelt dat de effecten vanwege geluid en luchtkwaliteit zijn onderzocht (en dat deze beperkt zouden zijn), maar het rapport dat hieraan ten grondslag ligt - de Notitie A9 aansluitingen - geeft slechts een min of meer kwalitatieve beoordeling van de effecten van de aanpassingen in het Golfbaanalternatief. Dit is onvoldoende; evenals bij de fly-over had een formele effectenbeoordeling moeten plaatsvinden, alleen zodoende is het mogelijk op het belangrijke onderwerp van leefbaarheid, nota bene een hoofddoelstelling, een juiste afweging te maken.	De aanpassingen aan de A9 zijn nodig voor een veilig wegontwerp van de aansluitingen. Deze leiden niet tot andere verkeersstromen. Daarnaast blijft de wegas van de A9 gelijk. Op basis hiervan kan geconcludeerd worden dat er zich voor de afweging van alternatieven geen nadere relevante effecten op het gebied van luchtkwaliteit en geluid voordoen. De Commissie voor de m.e.r. komt tot diezelfde conclusie. Bij de uitwerking van het voorkeursalternatief wordt het ontwerp uiteraard getoetst aan de geldende wet- en regelgeving.
281	4065	3.9 Financiën / kosten Onduidelijkheid over kostenposten en onderbouwing hoogte 3.9.1. In de MKBA zijn de kosten en baten van de drie alternatieven opgenomen, alsmede een beoordeling van de verhouding daarvan per alternatief en tussen de verschillende alternatieven. In algemene zin merkt de Gemeente op dat het voor haar moeilijk te beoordelen is of - naast de hierna toe te lichten punten - alle aspecten die kosten met zich brengen in de verschillende varianten zijn meegenomen dan wel of niet te veel aspecten zijn verdisconteerd. Als voorbeeld noemt de Gemeente de aanpassingen aan het wegennet, het is onduidelijk welke aanpassingen reeds vanwege de autonome situatie noodzakelijk zijn, en nu in het kader van de genoemde alternatieven worden meegenomen, en welke aanpassingen echt alleen aan het project kunnen worden toegerekend. Een voorbeeld in dit verband is de nieuwe aansluiting op de A9 bij Heiloo die niet in de gebruikte verkeersmodellen is opgenomen, maar wel zal worden gerealiseerd. In dit verband had dan ook een koppeling moeten worden gelegd met de voorziene infrastructurele werkzaamheden en nationale en regionale mobiliteltsvisies. Ook wordt niet duidelijk waarom met "de aanpassingen van de A9", wat daaronder ook precies mag worden verstaan, niet reeds nu al in de kosten rekening wordt gehouden (p. 89 MER). Dat deze kosten waarschijnlijk niet gering zijn volgt uit het WKA dat voor de verplaatsing van de verzorgingsstations en de aanpassingen aan de A9 tezamen (onduidelijk is waarom dit nu ineens wel wordt meegenomen) een bandbreedte van 43 tot 79 miljoen euro raamt (p. 19). Minus de kosten voor verplaatsing van de verzorgingstations resulteert dit in een bedrag van circa 20 miljoen voor de aanpassingen aan de A9.	Alle kosten die voortkomen uit de alternatieven, zoals die voor de A9-aansluitingen en verzorgingsplaatsen zijn betrokken in de MKBA (incl aanvullende notitie). Overige autonome ontwikkelingen, zoals een nieuwe aansluiting Heiloo, maken geen onderdeel uit van het te nemen besluit en zijn daarmee geen onderdeel van de planMER en de MKBA. Procesmatig merken wij op dat de projectorganisatie op verzoek van de gemeente op 12 april 2017 een bijeenkomst heeft georganiseerd om de kostenramingen met de gemeente door te nemen. Uit de bijeenkomst is geconcludeerd dat de kosten voor de gemeente helder en navolgbaar zijn.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
281	4066	3.9.2. Van de kosten die zijn opgenomen is het voor de Gemeente vervolgens lastig om te beoordelen of de hoogte ervan juist is ingeschat. De Gemeente heeft uw College verzocht om inzage in de financiële onderbouwing van de genomen kostenposten, maar dit hebt u slechts toegestaan onder de voorwaarde van geheimhouding. U zult begrijpen dat het voor de Gemeente weinig zin heeft om hiervan kennis te nemen om er vervolgens niets over te mogen zeggen. De Gemeente doet daarom een dringend beroep op uw College de onderbouwing van de financiële gegevens aan haar te verstrekken, desnoods waar dat nodig is met anonimisering van concurrentiegevoelige gegevens). Verder behoudt de Gemeente zich uitdrukkelijk het recht voor alsnog de gegevens in te zien en/of op te vragen, een financieel deskundige in te schakelen om de juistheid van de gebruikte financiële gegevens en afweging daarin nader te beoordelen.	U heeft de mogelijkheid gehad de raming in te zien. Publicatie van delen daarvan is vanwege de bedrijfsgevoeligheid onwenselijk. Indien de gemeente ervoor had gekozen de ramingen in te zien had de gemeente kunnen constateren of de hoogte daarvan juist is ingeschat. Daar heeft gemeente niet voor gekozen.
281	4067	Bepaalde kostenposten ten onrechte niet meegenomen 3.9.3. Voorgaande daargelaten Is de Gemeente van mening dat van een aantal kostenposten sowieso duidelijk is dat deze ten onrechte niet in de MKBA zijn meegenomen. Een eerste post waarvan de kosten onvoldoende zijn meegenomen zijn de mitigerende maatregelen, onder meer op het gebied van geluid, natuur en De Stelling van Amsterdam. Zoals de Commissie m.e.r. heeft geadviseerd (zie § 2.5) hadden in het MER en de onderliggende rapporten de mitigerende maatregelen nader moeten worden uitgewerkt. Dit is ten onrechte slechts zeer summier gebeurd. Op het gebied van geluid is in algemene bewoordingen een aantal maatregelen genoemd, onderzoek naar mitigerende maatregelen moet nota bene nog plaatsvinden. Deze maatregelen zijn in het bijzonder noodzakelijk in het Golfbaanalternatief. Voor natuur geldt dat de situatie allesbehalve volledig In beeld is. Dit op zichzelf maakt al dat het MER onvolledig is. Daarnaast betekent het dat de kosten voor mitigerende maatregelen slechts summier in het MER zijn meegenomen, terwijl het hier wel om aanzienlijke kostenposten kan gaan. Ook met de waardedaling van de woningen in de Broekpolder Is geen rekening gehouden.	Voor de maatregelen die vanuit wet- en regelgeving noodzakelijk zijn, zijn de kosten opgenomen in de kostenramingen, bovenop de kosten van de ontwerpen zoals die in de ontwerpboeken en aanvullende notities zijn opgenomen. Kosten voor bovenwettelijke maatregelen zijn niet opgenomen in de ramingen. Daarover moet eerst besluitvorming plaatsvinden. De Commissie voor de m.e.r., die gevraagd had om ontwerpen met mitigerende maatregelen, constateert dat dit door het bevoegd gezag voldoende is uitgevoerd. De waardedaling van de woningen is meegenomen in de onvoorziene kosten. Er is geen aparte, zichtbare, post opgenomen in de ramingen.
281	4068	3.9.4. Een andere kostenpost die ten onrechte niet in de MKBA is meegenomen is de verplaatsing of aanpassing van de golfbaan. Op pagina 25 van de MKBA wordt in een zin opgemerkt dat de reden dat de effecten van de doorkruising van de golfbaan niet zijn meegenomen, is "omdat de overheid niet hoeft te compenseren voor grond die in gebruik is door de Heemskerkse Golfclub" (zie ook p. 103 MER). Iedere toelichting hierop ontbreekt. Vervolgens is, zoals de Gemeente hiervoor ook al heeft toegelicht (in § 3.7.1), ook de kosten-batenanalyse vanwege de maatschappelijk effecten als gevolg van het doorkruisen van de golfbaan nergens op gebaseerd. Evenals van de maatschappelijke effecten had ook een gedegen kosten-batenanalyse moeten worden opgesteld. De ingrijpendheid en potentiële kosten van de maatregelen rechtvaardigen dat hiervoor een separaat onderzoek wordt opgesteld, vergelijkbaar met dat voor het verplaatsen van de verzorgingsplaatsen / tankstations. Het is evident dat de opname van deze kostenpost tot een veel hoger totaalbedrag in het Golfbaanalternatief, en daarmee een negatievere kosten-batenanalyse in die variant, leidt.	Het golfterrein pacht de grond van het Rijk. In het contract is een clausule opgenomen die het Rijk van elke plicht ontslaat indien hier een weg wordt gerealiseerd. In de MKBA is rekening gehouden met de worst case: het verdwijnen van het golfterrein.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
281	4069	3.9.5. Voor de te verplaatsen verzorgingsplaatsen / tankstations is wel een separate studie verricht, de resultaten hiervan zijn opgetekend in de "Quickscan Verzorgingsplaatsen A9, Verbinding A8-A9, Planstudie, 2e fase" van Antea Group van 9 juni 2017 ("Quickscan Verzorgingsplaatsen". In het MER wordt (op p. 99) voor het verplaatsen van de verzorgingslocaties een bedrag van tussen de 23 en 59 miljoen euro genoemd, welk bedrag uit de Quickscan Verzorgingsplaatsen kan worden afgeleid. Deze kosten zijn in de MKBA echter buiten beschouwing gebleven, samengevat omdat de verschillen tussen het Golfbaanalternatief en het Heemskerkalternatief niet onderscheidend zijn (p. 11). De Gemeente deelt deze conclusie niet. Naast dat deze kosten niet ten opzichte van het Nul-plusalternatief zijn afgewogen, zijn bijvoorbeeld ook saneringskosten niet meegenomen. Deze kunnen per locatie significant verschillen. Voorts is de vraag of de verplaatsing van de verzorgingsplaatsen in het Heemskerkalternatief niet toch gunstiger, en daarmee goedkoper, uitpakt dan in het Golfbaanalternatief. Uit de Quickscan volgt namelijk dat in het Heemskerkalternatief eigenlijk alleen de (combinatie met) varianten "Akersloot B links" en "Akersloot B rechts" mogelijk is (p. 34). Volgens de ramingen in de Quickscan Verzorgingsplaatsen zijn dit, met kosten van tussen de 9 en 14/15 miljoen euro, de goedkoopste varianten. Het is de vraag of in het Golfbaanalternatief niet voor duurdere varianten moet worden gekozen. Een en ander voor zover de westelijke brandstofpunten al verplaatst moeten worden; in het ontwerpboek voor het Heemskerkalternatief was (in maart 2017) bij het afvallen van de fly-over als aansluiting op de A9 nog het volgende opgenomen: "Westelijke brandstofverkooppunten en verzorgingspiaatsen kunnen behouden blijven". Het is onduidelijk wat in krap drie maanden tijd is gewijzigd dat dit tot een tegenovergestelde conclusie leidt. Hoeven de westelijke brandstofpunten in de Heemskerkvariant niet te worden verplaatst dan zullen daar ook geen negatieve effecten van uitgaan (anders dan in het Golfbaanalternatief). Qverigens vindt de Gemeente het opmerkelijk dat wel is gekeken naar het vanwege aanpassingen aan de A9 verplaatsen van de verzorgingsplaatsen, maar overige aanpassingen aan de A9 in het verkeersonderzoek (p. 45 MER) en het bepalen van de kosten buiten beschouwing is gebleven (zie §3.9.1).	Uw conclusie wordt niet gedeeld. In hoofdstuk 9.2 van het eindrapport planMER zijn alle kosten beschouwd, inclusief de verplaatsing van de verzorgingsplaatsen. Daarmee is de MKBA volledig voor deze fase.
281	4070	Kosten fly-over ten onrechte meegenomen 3.9.6. Voor de vermeende noodzaak van de fly-over in het Heemskerkalternatief (en het ontbreken van een onderdoorgang bij de Kilzone in het Golfbaanalternatief) verwijst de Gemeente naar hetgeen zij hierover heeft opgemerkt in paragraaf 3.2.1 e.v.. Bij het ontbreken van een noodzaak tot het realiseren van een fly-over betekent dat een reductie van een kostenpost van, naar uit het MER volgt, 148 miljoen euro. De Gemeente is overigens onduidelijk op welke gegevens de aanvullende kosten-batenanalyse in verband met de fly-over rust. Zij heeft geen kennis genomen van een aanvulling op het MKBA; op pagina 101 van het MER is slechts een aanpassing van de uiteindelijke getallen opgenomen, zonder dat een onderliggend rapport wordt vermeld.	De fly-over is onderdeel van de kostenraming en daarmee onderdeel van de MKBA.
281	4071	3.9.7. Dit is te meer bezwaarlijk omdat bijvoorbeeld de fly-over nog belangrijk positief effect kan hebben op de belangrijke baten van "Reistijdbaten" (zie ook § 3.1.5). Voorts zet de Gemeente vraagtekens bij de positieve waardering van geluid. Een bedrag van € 1,- lijkt wel erg mager voor de doelstelling waarom het allemaal te doen Is. Ook het ontbreken van een waardering vanwege de impact op De Stelling van Amsterdam is een omissie, en eerder constateerde de Gemeente al dat de kosten waarmee in het kader van de golfbaan rekening is gehouden, veel te optimistisch zijn ingeschat (zie § 3.9.4).	De systematiek van het opstellen van een MKBA is voorgeschreven door het Rijk (de OEI-systematiek). In die systematiek wordt aangegeven welke waarden en baten er gekoppeld zijn aan de diverse aspecten. Er is geen ruimte om naar eigen inzicht wijzigingen aan te brengen in deze systematiek. Zie voor de effecten van de fly-over op de reistijdbaten het antwoord op uw eerdere vraag (nr. 4033).

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
281	4072	Financiering 3.9.8. Tot slot is van belang dat op grond van de SOK door partijen 111 miljoen euro is toegezegd, waarvan dus 7 miljoen door de IJmond-gemeenten, met een bijdrage van 2,1 miljoen voor de Gemeente. Zoals In het WKA terecht wordt overwogen hebben partijen voorwaarden aan hun bijdragen gekoppeld (p. 19). De Gemeente zal mede in het licht van haar opmerkingen in deze zienswijze nader bezien hoe zij hiermee zal omgaan. Met de conclusies in het WKA concludeert zij dat het resterend tekort aanzienlijk hoger is dan aanvankelijk was voorzien. De Gemeente constateert daarbij dat na de trechtering van de zeven alternatieven de conclusies op het gebied van financiën 180 graden zijn gedraaid. Waar eerst het Heemskerkalternatief het meest voordelig was en het Nul-plusalternatief het duurste, zijn die posities opmerkelijk genoeg nu precies omgedraaid.	De uitkomsten van de planMER hebben geleid tot andere inzichten in de ontwerpopgaven van de alternatieven en daarmee in de kosten daarvan.
281	4073	3.10. Weging van effecten 3.10.1. Tot slot merkt de Gemeente nog op dat in het MER - tegen het advies van de Commissie m.e.r. in (§ 2.5) - geen weging van de verschillende effecten heeft plaatsgevonden. U bent van oordeel dat dit een politieke keuze is. De Gemeente stelt vast dat ook een politieke weging van de verschillende effecten niet heeft plaatsgevonden, terwijl - zoals ook de Commissie m.e.r. constateert - de verschillende effecten wel degelijk een hele verschillende waarde hebben. De thema's verschillen in zwaarte en in afbakening (sommige thema's kennen veel meer deelonderwerpen dan andere thema's). Ter illustratie, In het kader van leefbaarheid tellen het sluipverkeer en de barrièrewerking (oversteekbaarheid) nu even zwaar mee als gezondheid. Mede indachtig de hoofddoelstellingen kan dit toch niet de bedoeling zijn. De Gemeente is daarom van mening dat een weging van de verschillende effecten ten onrechte achterwege is gebleven. Dat dient bij voorkeur in het MER te gebeuren. Is dit een politieke afweging dan moet dit tenminste gemotiveerd gebeuren.	De planMER is bedoeld om de effecten objectief in beeld te brengen en een oordeel te geven aan de impact daarvan. De weging van de effecten en de impact is onderdeel van de politieke overwegingen. Die weging hoort niet thuis in een planMER, maar in de besluitvorming over het voorkeursalternatief. De Commissie voor de m.e.r. kan zich vinden in de keuze van de provincie om de weging pas bij de keuze van een voorkeursalternatief te laten plaatsvinden.
281	4074	4. Conclusie 4.1 Op grond van het voorgaande concludeert de Gemeente dat voor de realisatie van een verbindingsweg tussen de A8 en A9 het Heemskerkalternatief als voorkeursalternatief moet worden gekozen en er grote bezwaren tegen het Golfbaanalternatief zijn.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
281	4075	4.2 Tevens constateert de Gemeente dat er op veel punten onvolledige, onjuiste en innerlijke tegenstrijdige informatie bestaat. De Gemeente acht het, uit het oogpunt van betrouwbaarheid en zorgvuldigheid, van cruciaal belang dat deze informatie beschikbaar komt en zij en andere betrokkenen dit kunnen beoordelen, alvorens uw College een keuze maakt tussen een van de drie alternatieven. De Gemeente gaat ervan uit dat u haar nauwgezet op de hoogte blijft houden van het vervolgtraject, zowel bestuurlijk als ambtelijk, en alle nieuwe informatie tijdig met haar deelt.	De planMER fase is bedoeld om een afweging te maken tussen de alternatieven. Daarvoor worden de belangrijkste effecten in beeld gebracht, maar worden niet alle exacte effecten op adresniveau berekend. Dat is niet relevant voor de vergelijking tussen de alternatieven. Dergelijke onderzoeken volgen in de volgende fase. De Commissie voor de m.e.r. is tot de conclusie gekomen dat de planMER voldoende (milieu)informatie bevat om een gewogen afweging te maken tussen de alternatieven. Daarmee is aangetoond dat de onderzoeken van voldoende kwaliteit en objectiviteit zijn.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
281	4076	4.3 Tot slot merkt de Gemeente in algemene zin op dat tijdens het proces op diverse momenten belangrijke nieuwe elementen zijn ingebracht, waarvan de fly-over een belangrijke is. Los van het gebrekkige onderzoek naar deze nieuwe elementen, hebben de nieuwe elementen ook niet of zeer beperkt aanleiding gevormd voor een reflectie op eerdere keuzemomenten en filteringen, laat staan dat deze afwegingen met nadere onderzoeksrapporten zijn onderbouwd.	Zie ook het antwoord op uw eerdere vragen (nr. 4033 en 4038). In de NRD is het detailniveau en reikwijdte van het onderzoek vastgesteld. U heeft zich daar destijds positief over uitgesproken. De onafhankelijke commissie voor de m.e.r. heeft expliciet gekeken naar het onderdeel gezondsheidsonderzoek. De commissie concludeert dat het onderzoek zorgvuldig is uitgevoerd. Tenslotte bevreemdt het ons dat u van mening bent dat de voorliggende resultaten onvoldoende van kwaliteit zijn om een goede afweging te maken, maar derhalve toch een voorkeur uitspreekt voor een alternatief en een ander alternatief uitsluit.
282	4077	Hartelijk dank voor uw uitnodiging om een zienswijze te geven op de resultaten van de planstudie Aansluiting A8 - A9. Graag gaan wij op deze uitnodiging in. Afweging drie alternatieven In het PlanMER rapport verbinding A8-A9 wordt geconcludeerd dat het Nulplusaltematief geen “doelbereik” heeft en maatschappelijk onrendabel is en een toename van het autoverkeer op de N203 door Uitgeest is te verwachten. Bij het Golfbaanaltematief en het Heemskerkaltematief zijn, als geen rekening wordt gehouden met de noodzakelijke verplaatsing van de verzorgingsplaatsen aan de A9, de aspecten “doelbereik” en “effecten” vergelijkbaar. Bij de effecten zijn er onderling verschillen maar in zijn totaliteit zijn de verschillen niet heel onderscheidend. Het grootste verschil zit in het aspect “kostenbatenratio”. Bij beide alternatieven is een her locatie van beide verzorgingsplaatsen noodzakelijk, waarbij Rijkswaterstaat als beheerder van de A9 de voorkeur heeft voor gecombineerde verzorgingsplaatsen. Volgens de Quickscan verzorgingsplaatsen d.d. 09 juni 2017 zijn gecombineerde verzorgingsplaatsen op grondgebied van Uitgeest mogelijk. Realisatie van een verzorgingsplaats op grondgebied van de gemeente Uitgeest is voor de gemeenteraad echter onacceptabel. De raad heeft hierover op 29 juni 2017 een motie aangenomen en wij hebben u daar kennis van laten nemen. De motie hebben wij voor de volledigheid als bijlage aan deze brief toegevoegd.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Wanneer gekozen is voor het Golfbaanalternatief of het Heemskerkalternatief wordt verder onderzoek gedaan naar de verplaatsing van de verzorgingsplaatsen. Daarbij nemen wij ook het standpunt van uw gemeenteraad mee.
282	4078	Aanvullend onderzoek leefbaarheid Ons is bekend dat de gemeenten Beverwijk en Heemskerk een voorkeur hebben uitgesproken voor het Heemskerkaltematief Voor beide gemeenten is het Golfbaanaltematief onacceptabel vanwege de vermeende gevolgen op het gebied van leefbaarheid (geluid en uitstoot) voor bewoners van de wijk Broekpolder. Het Heemskerkaltematief en het Nul-plusaltematief kunnen echter dezelfde effecten hebben voor de bewoners van de wijk Waldijk, De Kleis en Busch&Dam binnen onze gemeente. De nu beschikbare rapporten geven onvoldoende gegevens over deze effecten. Alvorens wij een definitieve voorkeursaltematief kuimen uitspreken, is het naar onze mening noodzakelijk om aanvullend onderzoek te plegen naar de leefbaarheidseffecten op de Waldijk, De Kleis en Busch&Dam. Wij verzoeken u dit onderzoek bij het verdere proces te laten verrichten, waarna wij als gemeenteraad definitief een voorkeur zullen uitspreken.	De planMER fase in een project is bedoeld om een goede afweging te kunnen maken tussen de verschillende alternatieven. De effecten worden daarom op het schaalniveau van de alternatieven in beeld gebracht. In de m.e.r. voor de vervolgfase (Provinciaal Inpassingsplan) worden de effecten van het voorkeursalternatief in detail onderzocht. Daarbij wordt ook gekeken naar maatregelen om eventuele negatieve effecten te beperken.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
283	4079	De onderzoeksrapporten van de planstudie naar de Verbinding A8-A9 zijn op 17 juli 2017 vrijgegeven voor inspraak. Als partner in het project Verbinding A8-A9 vinden wij het van belang onze zienswijze kenbaar te maken. De gemeente Velsen is voorstander van de aanleg van een verbinding tussen de A8 en de A9. De keuze van een voorkeursalternatief is de volgende stap in het proces dat moet leiden tot de aanleg van zo'n verbinding. Op dit moment wordt nog nader onderzoek gedaan naar de effecten op de leefbaarheid in de wijk Broekpolder en naar maatregelen om eventuele negatieve effecten te verminderen. Nu de volledige planstudie beschikbaar is, is ICOMOS (het adviesbureau van UNESCO) uitgenodigd voor een locatiebezoek en gevraag een advies uit te brengen over de gevolgen voor de werelderfgoed status van de stelling van Amsterdam van de drie alternatieven. De resultaten van het onderzoek naar de leefbaarheid in de Broekpolder en het advies van ICOMOS moeten worden betrokken bij het besluit over het definitieve voorkeursalternatief. Daarbij willen wij benadrukken dat het voorkeursalternatief niet mag leiden tot verlies van de UNESCO Werelderfgoed status van de Stelling van Amsterdam.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Bij de inpassing van het ontwerp van het definitieve voorkeursalternatief wordt gekeken hoe de universele waarde van de Stelling van Amsterdam behouden en, waar mogelijk, versterkt kan worden. Uitgangspunt daarbij is dat de provincie zowel een verbeterde verbinding wil hebben alsook behoud van het werelderfgoed.
284	4080	Hierbij maakt de gemeente Zaanstad haar zienswijze kenbaar met betrekking tot het het Eindrapport PlanMER A8-A9. De gemeente Zaanstad stelt tevreden vast dat het Eindrapport PlanMER gereed is. De Verbinding A8-A9 is van beiang voor veel Zaanse inwoners en raakt veel mensen. Het gereedkomen van de PlanMER is een belangrijke stap in dit complexe proces. Gezien het belang van deze mogelijke verbinding voor de bereikbaarheid van onze gemeente en de regio alsmede de leefbaarheid in Zaanstad-Noord gaan wij ervan uit dat er spoedige besluitvorming over het voorkeursalternatief plaats zal vinden. De gemeente onderschrijft de conclusies in het Eindrapport. Voor de nuiplusvariant bestaat echter in de Raad en de samenleving van Zaanstad geen draagviak. Wij constateren dat de kosten/batenverhouding van dit alternatief niet gunstig is. Het Eindrapport PlanMER van de Verbinding A8-A9 is in goede samenwerking van de Provincie Noord-Holland met de Vervoerregio Amsterdam en de gemeenten Zaanstad, Velsen, Uitgeest, Beverwijk en Heemskerk tot stand gekomen. De gemeente Zaanstad is uitermate positief over het zorgvuldige proces waarbij vooral de workshops in Assendelft als zeer waardevol zijn ervaren. Mede dankzij het zorgvuldige proces ligt er nu een Eindrapport pianMER verbinding A8-A9 waar de zienswijze van de gemeente Zaanstad positief op is.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
284	4081	Het Eindrapport PlanMER maakt duidelijk dat er net buiten het onderzoeksgebied een knelpunt kan ontstaan op het traject Assendelft - Coenbrug - Zaandam. Wanneer dit knelpunt in de toekomst ontstaat, verwachten wij dat de Provincie samen met ons optrekt om met het Rijk als wegbeheerder een oplossing te vinden.	In de planMER is rekening gehouden met drukte op de bestaande A8, waaronder de Coenbrug. Mede op basis van deze gegevens zijn de berekeningen gemaakt en de conclusies getrokken. In een apart project van het Rijk, de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn, wordt gestudeerd aan de A8 en worden effecten in beeld gebracht. Wanneer er maatregelen noodzakelijk zijn, wordt dit opgepakt.
284	4082	Zaanstad hecht aan het oordeel van UNESCO over het behoud van de Wereld Erfgoedstatus. De gemeente Zaanstad roept daarom de Provinciale Staten op om in de uiteindelijke tracé keuze dit zorgvuldig mee te wegen.	Bij de inpassing van het ontwerp van het definitieve voorkeursalternatief wordt gekeken hoe de universele waarde van de Stelling van Amsterdam behouden en, waar mogelijk, versterkt kan worden. Uitgangspunt daarbij is dat de provincie zowel een verbeterde verbinding wil hebben alsook behoud van het werelderfgoed.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Antwoord
285	4083	Geen verbinding als voorkeursalternatief Ik ben van mening dat er geen verbinding moet komen tussen de A8 en A9, dus een zogenaamde Nulalternatief. Mijn keuze voor dit alternatief is gebaseerd op de volgende aspecten: - Geen verslechtering van leefklimaat omwonenden. - Geen aantasting groene gebied tussen Assendelft en Heemskerk. - Géén aantasting van de Stelling van Amsterdam. - Geen extra filevorming bij Coenbrug. - Geen enorme kosten voor een verbinding die nauwelijks de problemen oplost en slechts enkele minuten tijdwinst oplevert. *De rest van de zienswijze is gelijk aan de zienswijze van id nr. 119.*	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor verdere beantwoording zie de zienswijze van id nr. 119.
286	4108	Ik ben bewoner van de IJmond en verheug mij op het moment dat de aansluiting gereed is. De Golfbaan variant is voor de weggebruiker lokaal en interlokaal de meest wenselijke: namelijk een aansluiting van snelwegen met verkeer van gelijk karakter, zonder verkeerslichten en een waarborg naar de toekomst voor een goede doorstroming. Het idee van de lokale colleges om de jaren 60 locatie (snelweg naar Hoogovens = Staalstad) te benutten, gaat voorbij aan een goede ruimtelijke ordening en het akkoord van Parijs. Een aansluiting via afrit-oprit Heemskerk op de A9 oa met verkeerslichten (cc stoplichten) biedt tijdens de spits geen waarborg voor doorstroming in tegendeel. Lokaalverkeer en snelwegverkeer (bewegingen) moeten elkaar vervolgens kruisen. De technische oplossing verkeerslichten vereist om nog enige capaciteit te hebben enorme kruispunten op en levert per definitie vertraging op. De spitssituatie op de Communicatieweg in Heemskerk is berucht. De politieke stellingname in de IJmond is zorgelijk. Om de korte termijn "de bewoners van de Broekpolder" te charmeren worden naar mijn mening principieel verkeerde keuzes beargumenteerd. De lange termijn is dat het autopark vergaande elektrisch wordt en ook door voertuiggeleiding optimaliseert (oa afstaand houden). Milieuaspecten als uitstoot en lawaai dienen in die context te worden bezien en afgewogen. Vandaar dat ik u verzoek de snelwegen conform de landelijke richtlijnen logisch op elkaar aan te sluiten en niet te zwichten voor politieke gelegenheidsargumenten.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Een aansluiting is zo ontworpen dat deze de doorstroming niet verstoort. Gekozen is voor een autoweg vanwege de beperkte ruimte die het met zich mee brengt. Daarnaast is het verschil tussen autoweg en autosnelweg in deze situatie nauwelijks onderscheidend. Een ombouw naar een autosnelweg wordt dan ook niet voorzien.

HAARLEM, MEI 2018