

# Verbinding A8-A9

Nota van Beantwoording  
zienswijzen Notitie Reikwijdte & Detailniveau

# PLANSTUDIE

# INHOUD

## **3 | 1 Inleiding en leeswijzer**

3 | 1.1 Inleiding

3 | 1.2 Werkwijze

4 | 1.3 Leeswijzer

## **5 | 2 Nut en noodzaak**

5 | 2.1 Inleiding

5 | 2.2 Algemeen beeld nut en noodzaak

## **8 | 3 Alternatieven, varianten en inpassing**

8 | 3.1 Inleiding

9 | 3.2 Algemeen beeld alternatieven en varianten

12 | 3.3 Algemeen beeld inpassing

## **14 | 4 Effecten, criteria en weging**

14 | 4.1 Inleiding

14 | 4.2 Algemeen beeld effecten, criteria en weging

## **18 | 5 Vervolgproces en overige vragen**

18 | 5.1 Inleiding

19 | 5.2 Algemeen beeld vervolgproces

21 | 5.3 Algemeen beeld overige vragen

## **23 | 6 Een korte vooruitblik op 2015**

## **24 | Bijlage 1 Tabel indieners**

## **28 | Bijlage 2 Zienswijzen en beantwoording door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland**

# INLEIDING EN LEESWIJZER

## 1.1 INLEIDING

Op 11 november 2014 heeft het College van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland de Notitie Reikwijdte & Detailniveau (NRD) voor de Verbinding A8-A9 vastgesteld. Belanghebbenden en geïnteresseerden hebben van 13 november tot en met 24 december 2014 de mogelijkheid gekregen om een zienswijze op de NRD in te dienen. In deze Nota van Beantwoording (NvB) geven Gedeputeerde Staten een reactie op de 45 ingekomen zienswijzen. De indieners bestaan uit burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en overheden. Een aantal zienswijzen is door meerdere partijen ondertekend. Uit de ingekomen zienswijzen zijn vaak meerdere vragen te destilleren.

De NRD markeert het begin van de m.e.r.-procedure, behorende bij de planstudie Verbinding A8-A9. Het beschrijft de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen in de regio en de mogelijke oplossingsrichtingen voor een verbetering van de verbinding tussen de A8 en de A9. Daarnaast wordt beschreven op welke wijze de beoordeling van alternatieven zal plaatsvinden. In de NRD wordt de reikwijdte en detailniveau van de planstudie weergegeven. De uitkomsten van de studie worden gerapporteerd in de Milieueffectrapportage (MER). Deze vormt de basis voor besluitvorming voor een (voorlopig) voorkeursalternatief.

Uit het MIRT onderzoek Noordkant Amsterdam<sup>1)</sup>, opgeleverd in juni 2013, is gebleken dat een verbetering van de verbinding A8-A9 tot aanzienlijke reistijdbsaten en verbetering van de leefbaarheid in grote delen van Zaanstad leidt. Daarnaast draagt de verbinding bij aan de robuustheid van het hoofdwegenetwerk. De regionale overheden, bestaande uit provincie Noord-Holland, Stadsregio Amsterdam en de gemeenten Zaanstad, Uitgeest, Heemskerk, Beverwijk en Velsen, besloten daarom eind 2013 een samenwerkingsovereenkomst met elkaar aan te gaan.

De stuurgroep Verbinding A8-A9, bestaande uit de gedeputeerde Mobiliteit en Financiën van de provincie Noord-Holland, de portefeuillehouder Verkeer van de Stadsregio Amsterdam en de wethouders Verkeer en Vervoer van de desbetreffende gemeenten, is formeel de initiatiefnemer van de planstudie. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland zijn, in overeenstemming met de regionale partners, aangewezen als bevoegd gezag voor de planstudie Verbinding A8-A9. Dit betekent dat Gedeputeerde Staten de NRD (inclusief NvB) en de resultaten van de planstudie (inclusief wijzigingen op basis van ingediende zienswijzen) vaststellen. Daarbij worden Gedeputeerde Staten geadviseerd door de stuurgroep en gecontroleerd door Provinciale Staten.

## 1.2 WERKWIJZE

Van 13 november 2014 tot 24 december 2014 is de NRD ter inzage gelegd. Via een webformulier, e-mail of per post is de mogelijkheid geboden om een zienswijze in te dienen. Alle indieners van een zienswijze hebben van de provincie Noord-Holland een ontvangstbevestiging gekregen. De provincie heeft ten aanzien van een aantal zienswijzen om nadere informatie gevraagd. Hierover is contact geweest met de indieners.

Zoals aangegeven zijn er 45 zienswijzen binnengekomen. Nadat de zienswijzen gearchiveerd zijn, is er gestart met de behandeling van de zienswijzen. Veruit de meeste zienswijzen bestaan uit meerdere vragen, opmerkingen en suggesties. Er zijn uit de 45 zienswijzen 340

1) Zie [www.verbindinga8-a9.nl](http://www.verbindinga8-a9.nl) voor het MIRT-onderzoek en andere onderzoeken.

vragen, opmerkingen en suggesties gedestilleerd. Deze vragen zijn vervolgens ingedeeld naar thema. Bij de beantwoording is er gebruik gemaakt van de provinciale expertise op het gebied van o.a. cultuurhistorie, milieu en natuur. Om er voor te zorgen dat er geen vragen of opmerkingen zijn blijven liggen is er met een tegenlezer gewerkt.

Aan het begin van elk antwoord op een zienswijze is aangegeven of a) de zienswijze gedeeld wordt, b) de zienswijze niet gedeeld wordt, c) met de zienswijze in de NRD rekening is gehouden, d) de zienswijze wordt overgenomen in de aanpak voor de planstudie of e) de zienswijze voor deze fase van het project niet relevant is. Over het algemeen kan gesteld worden dat met een meerderheid van vragen en suggesties rekening is gehouden in de NRD.

Waar nodig zijn de vragen en suggesties geanonimiseerd. Dit houdt in dat indieners een volgnummer hebben gekregen, waardoor het niet te herleiden is wie welke vraag heeft gesteld. Alle indieners worden geïnformeerd, welke volgnummer zij hebben.

De NvB is in de begeleidingscommissie Verbinding A8-A9 en het managementteam behandeld. In de begeleidingscommissie en managementteam nemen vertegenwoordigers van de samenwerkende overheden deel. Op 12 februari 2015 heeft de stuurgroep Verbinding A8-A9 ingestemd met de NvB.

### 1.3 LEESWIJZER

Deze NvB bestaat uit de meest voorkomende thema's die uit de zienswijzen zijn gedestilleerd. In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op het thema 'nut en noodzaak'. Hoofdstuk 3 gaat in op de thema's 'alternatieven en varianten' en 'inpassing'. Hoofdstuk 4 gaat in op de effecten op o.a. verkeer, milieu, natuur, cultuurhistorie en landbouw. Daarnaast zal in dit hoofdstuk ingegaan worden op het thema 'criteria en weging'. Het thema 'vervolgproces' komt in hoofdstuk 5 aan bod. Tevens worden in hoofdstuk 5 de vragen behandeld die niet binnen de eerder genoemde thema's passen. Deze NvB wordt afgesloten met een korte vooruitblik op het vervolg van de planstudie (hoofdstuk 6).

Om de leesbaarheid van deze nota te bevorderen bestaat elke hoofdstuk uit een inleidende paragraaf en een paragraaf 'algemeen beeld'. Deze paragraaf beschrijft de vragen en suggesties die betrekking hebben op het thema. In de paragraaf 'algemeen beeld' wordt waar mogelijk ingegaan op de volgende vragen:

- wat is de centrale vraag of suggestie ten aanzien van het thema;
- wat is de rode draad in de beantwoording door Gedeputeerde Staten;
- door welke indiener is een zienswijze ingediend.

Geïnteresseerden en belanghebbenden kunnen in de bijlagen nadere informatie vinden. In bijlage 1 is de lijst met indieners te vinden. In bijlage 2 zijn de zienswijzen letterlijk weergegeven, inclusief de letterlijke beantwoording door Gedeputeerde Staten. Zo kunnen de 45 indieners zien hoe hun zienswijzen zijn behandeld.



# NUT EN NOODZAAK

## 2.1 INLEIDING

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.

### **Geschiede oost-westverbinding ontbreekt**

Het verkeersnetwerk ten noorden van Amsterdam ontbeert een goede oost-westverbinding. De huidige oost-westverbinding 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 in de regio<sup>2)</sup>**

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 wegverkeer in het plangebied in de toekomst zal toenemen, komen de bereikbaarheid en de leefbaarheid verder onder druk te staan.

### **Problematiek wordt herkend door bewoners en belanghebbenden**

De problematiek ten aanzien van de leefbaarheid en de bereikbaarheid wordt in grote mate herkend door belanghebbenden en bewoners in de regio. Met de klankbordgroep heeft eind juni 2014 overleg plaatsgevonden over de probleem- en doelstelling van het project. Tijdens bewonersbijeenkomsten in Assendelft en Heemskerk is hierover ook van gedachten gewisseld. In de bijeenkomsten zijn suggesties en aanvullingen gedaan door de betrokkenen. Een beperkt aantal belangenorganisaties heeft aangegeven de bereikbaarheidsproblemen minder ernstig in te schatten dan de meeste deelnemers.

## 2.2 ALGEMEEN BEELD NUT EN NOODZAAK

### 2.2.1 Samenvatting

Over het algemeen kan er gesteld worden dat er geen eenduidig beeld uit de zienswijzen ontstaat ten aanzien van nut en noodzaak van de Verbinding A8-A9. Een deel<sup>3)</sup> onderschrijft het nut, noodzaak en aanpak. Een iets groter deel heeft twijfels over de nut en noodzaak.

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

3) Zoals aangegeven in het vorige hoofdstuk zijn een aantal zienswijzen door meerdere partijen en/ of personen ondertekend. In deze nota is uitgegaan van de 45 ingekomen zienswijzen, los van het aantal ondertekenende partijen/personen. Daardoor kan er enigszins een vertekend beeld ontstaan. Hier dient rekening mee gehouden te worden.

Argumenten voor de twijfels zijn de (veronderstelde) toekomstige ontwikkelingen, over de termijn waarop de verbinding nodig is en over het uit te voeren verkeersonderzoek. Eén indiener vraagt wiens probleem het nou werkelijk is, het Rijk of de regio.

Het bovenstaande illustreert het maatschappelijk debat rondom de Verbinding A8-A9, waar ook de regionale overheden mee te maken hebben. De uiteenlopende meningen en standpunten maken het noodzakelijk dat de vervolgfase gedegen uitgevoerd wordt.

In de beantwoording van de vragen wordt ingegaan op de vervolgprocedure in de planstudie. Nut en noodzaak komt in de uitwerking van de probleemstelling aan de orde. Vervolgens wordt er onderzocht welke alternatieven het meest oplossend vermogen hebben, welke (verkeerskundige) effecten deze teweegbrengen. Tenslotte zullen de alternatieven worden getoetst aan het beoordelingskader.

### 2.2.2 Nut en noodzaak nader bezien

De zienswijzen, die betrekking hebben op nut en noodzaak, worden hieronder in deelonderwerpen samengevat. Per deelonderwerp is een samenvatting van de zienswijzen gegeven en is op hoofdlijnen aangegeven welke antwoorden daarbij zijn gegeven. Aan het eind van elk deelonderwerp is aangegeven welke indieners (nummering) hierover een zienswijze hebben ingediend. In bijlage 2 zijn alle individuele zienswijzen en de gedetailleerde beantwoording terug te vinden.

#### >> Steun voor nut en noodzaak en aanpak

Een aantal insprekers onderschrijft de probleemverkenning en doelstelling. In de beantwoording wordt hier van kennis genomen.

Indieners 6, 16, 20, 21, 29, 40 en 45 hebben hun steun uitgesproken voor nut en noodzaak en aanpak. Een aantal indieners koppelt deze steun direct aan de keuze voor een of enkele alternatieven. Dit betreft indieners 9, 12 en 29.

Van de bovenstaande steun hebben Gedeputeerde Staten kennisgenomen.

#### >> Twijfel aan nut en noodzaak

Er zijn ook reacties binnengekomen waarin men de twijfel uitspreekt over nut en noodzaak van de Verbinding A8-A9. Verschillende redenen zijn hierbij genoemd, o.a.: een nieuwe verbinding trekt meer verkeer aan, nieuwe ontwikkelingen rondom elektrisch rijden, thuiswerken en de mogelijkheden van extra openbaar vervoer. Ook de fiets wordt als alternatief genoemd. Tevens wordt de ontwikkeling van werkgelegenheid en bevolking in de regio als argument gebruikt, alsmede twijfels over welk bereikbaarheids- en leefbaarheidsprobleem het gaat. Tot slot noemt men het niet-structurele karakter van het probleem op het wegennet.

Er wordt ook over het moment van aanleg getwijfeld. De suggestie wordt gedaan om eerst de effecten van projecten die nu worden en recent zijn uitgevoerd (bijvoorbeeld A8 knooppunt Zaandam en omlegging Badhoevedorp) af te wachten. Ook zijn er indieners die geen positieve effecten voor zichzelf verwachten (bijvoorbeeld langs de bestaande A8 in Koog aan de Zaan).

In de beantwoording is aangegeven dat in de planstudiefase nader onderzocht wordt of een verbetering van de verbinding tussen de A8 en A9 nuttig en noodzakelijk is vanuit de dubbele doelstelling, namelijk het verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid. Hiervoor wordt het verkeersmodel VENOM gebruikt. In het nulplus-alternatief zal worden nagegaan of het mogelijk is om de twee doelstellingen te halen zonder een nieuwe weg aan te leggen.

Wat betreft openbaar vervoer is in de beantwoording verwezen naar eerder onderzoek<sup>4)</sup>. Het openbaar vervoer in het gebied ten noorden van Amsterdam is al goed ontwikkeld. Er zijn twee belangrijke spoorverbindingen, de Zaanlijn en de Hoornse Lijn, met relatief veel op- en uitstapmogelijkheden. Tevens wordt de Zaanlijn vanaf 2018 voorzien van spoorboekloos rijden, zoals opgenomen in het Programma Hoogfrequent Spoor. In het nulplus-alternatief zal het oplossend vermogen van het extra ov-aanbod worden bekeken. De mogelijke verkeersaantrekkende werking van de Verbinding A8-A9 en de verandering van routekeuze zullen in de beoordeling worden meegenomen.

Indieners 5, 7, 24, 26, 30, 32, 34, 37, 38, 41, 43 en 45 hebben twijfels geuit over nut en noodzaak.

4) MIT Verkenning Verbinding A8-A9 (DHV, oktober 2007) en MIRT-onderzoek noordkant Amsterdam ( eindrapportage juni 2013).

### >> Verkeersmodel

Er wordt om een nieuw verkeersonderzoek verzocht, bij voorkeur door een onafhankelijk verkeersmodel.

In de beantwoording is gemeld dat in de planstudie alle alternatieven op basis van het verkeersmodel VENOM zullen worden onderzocht op hun verkeerskundige effecten (in 2020 en 2030). VENOM is een juist en geschikt model. Tevens is dit model getoetst en vastgesteld door overheden in de regio. Het regionale verkeersmodel is de voorgeschreven wijze om toekomstige ontwikkelingen in woningbouw en werkgelegenheid (gebruikmakend van scenario's van het Centraal Plan Bureau) te vertalen naar mobiliteitseffecten. Ook gedrags- en technologische ontwikkelingen die worden verwacht zijn opgenomen in VENOM. In het te gebruiken verkeersmodel zijn recent gerealiseerde projecten of projecten die in uitvoering zijn, meegenomen in de referentiesituatie. Op grond van de uitkomsten uit het VENOM verkeersmodel kunnen conclusies worden getrokken over nut en noodzaak en het oplossend vermogen van de alternatieven.

Indiener 28, 31, 32 en 39 hebben gevraagd om een nieuw verkeersonderzoek.

### >> Probleem van het Rijk of regio

Indiener vraagt zich af welke overheid verantwoordelijk is voor de problematiek rondom de Verbinding A8-A9.

In de beantwoording is verwezen naar de Uitvoeringsagenda Aanpak Bereikbaarheid Noordkant Amsterdam uit oktober 2013. Door het Rijk en regio is gezamenlijk geconstateerd dat de aanpak van de Verbinding A8-A9 in de eerste plaats de verantwoordelijkheid van de regio is.

Indiener 45 heeft de bovenstaande vraag gesteld.

### >> Instellen van een milieuzone

Er is gevraagd naar de bereidheid om een milieuzone op de N203 in te stellen om vervuilende auto's te weren.

In de beantwoording is aangegeven dat het instellen van milieuzones op doorgaande provinciale wegen niet conform het provinciaal beleid is. Aan deze suggestie zal geen vervolg worden gegeven.

Indiener 45 heeft de bovenstaande vraag gesteld.



# ALTERNATIEVEN, VARIANTEN EN INPASSING

## 3.1 INLEIDING

In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) worden zeven alternatieven onderscheiden. Hieronder worden de zeven alternatieven kort weergegeven.



- 1 Het nulalternatief: Het nulalternatief beschrijft de situatie in 2030, zonder uitvoering van het voornemen en het verbeteren van een oost-westverbinding. Uitgangspunt voor het nulalternatief is dat alle andere ruimtelijke en economische ontwikkelingen waarover nu (ontwerp) besluiten zijn genomen, zoals de plannen voor woningbouw en bedrijvigheid in Zaanstad en de IJmondgemeenten, zijn uitgevoerd. Het nulalternatief geeft aan wat de effecten zijn als er helemaal geen maatregelen worden getroffen. Tevens is het nulalternatief van belang om nut en noodzaak van de te nemen maatregelen aan te tonen;
- 2 Het 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 een combinatie van maatregelen in de ruimtelijke ordening, mobiliteitsmanagement en het beter benutten en opwaarderen van bestaande infrastructuur;
- 3 Het Golfbaanalternatief: een nieuwe wegverbinding vanaf de A8 naar de A9 ter hoogte van de verzorgingsplaats twaalfmaat;
- 4 Nieuwe wegverbinding van de A8 naar de A9 tussen Beverwijk en Heemskerk. Het betreft een tussenvorm van de 'Golfbaan' en 'Heemskerk';
- 5 Het Heemskerkalternatief: Het betreft een directe verbinding vanuit de richting Alkmaar en Heemskerk;
- 6 Nieuwe wegverbinding tussen de A8 en de N203 ten oosten van de A9;
- 7 Nieuwe wegverbinding tussen de A8 en de N203 direct ten westen van de Krommenie.



## 3.2 ALGEMEEN BEELD ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN

### 3.2.1 Samenvatting

De zienswijzen met betrekking tot de alternatieven en varianten sluiten voor het grootste deel aan bij de voorgestelde aanpak voor de planstudie in de NRD. Veel zienswijzen lopen op de planstudie vooruit en geven suggesties, voorkeuren of afkeuren voor bepaalde alternatieven mee. Eén van de indieners doet de suggestie om een nieuw alternatief mee te nemen. Veel van de zienswijzen betreffen het nul-plusalternatief. Veel indieners zijn voorstander van dit alternatief en er zijn meerdere suggesties gedaan voor de invulling van het nul-plus-alternatief. Een aantal keer is de indiener van mening dat een of meer van de alternatieven niet meegenomen zouden moeten worden in de planstudie.

In de beantwoording wordt vaak ingegaan op de vervolgprocedure in de planstudie, waarin de voor- en nadelen van de alternatieven tegen elkaar worden afgewogen om tot een (voorlopig) voorkeursalternatief te komen. Belangrijke constatering is dat de voor- en tegenargumenten die door de indieners worden genoemd, over het algemeen goed aansluiten bij de criteria die in het beoordelingskader worden benoemd en dus worden meegenomen in de planstudie. In de beantwoording is beargumenteerd waarom er geen alternatieven afvallen of bijkomen. Veel suggesties voor de invulling van de alternatieven zijn in het kader van de NRD nog niet relevant, maar kunnen in de verdere uitwerking van de alternatieven in de planstudie worden meegenomen.

### 3.2.2 Alternatieven en varianten nader bezien

De zienswijzen die betrekking hebben op de alternatieven en varianten worden hieronder in deelonderwerpen samengevat. Per deelonderwerp is een samenvatting van de zienswijzen gegeven en is op hoofdlijnen aangegeven welke antwoorden daarbij zijn gegeven. Aan het eind van elk deelonderwerp is aangegeven welke indieners (nummering) hierover een zienswijze hebben ingediend. In bijlage 2 zijn alle individuele zienswijzen en de gedetailleerde beantwoording terug te vinden.

#### >> Steun voor gehanteerde aanpak

Een aantal insprekers spreekt waardering uit voor de voorgestelde selectie van kansrijke alternatieven of bevestigt deze werkwijze.

Indieners 14, 21 en 41 hebben hun waardering over de aanpak uitgesproken.

#### >> Voorkeur voor een of meer van de voorgestelde alternatieven

Verschillende indieners spreken een voorkeur uit voor een of enkele alternatieven uit de NRD. Door de indieners worden zowel alternatief 2, alternatief 3, alternatief 5 als alternatief 7 genoemd. Alternatief 2 wordt daarbij veruit het meest genoemd, terwijl een aantal indieners zich afvraagt of dit nul-plusalternatief wel serieus is bekeken en goed zal worden meegenomen in de planstudie.

In de beantwoording is aangegeven dat de betreffende alternatieven gelijkwaardig worden meegenomen in de planstudie. De voor- en nadelen van de alternatieven worden in de planstudie tegen elkaar afgewogen om tot een voorkeursalternatief te komen. Aangegeven is ook dat de argumenten die door de indieners worden genoemd, over het algemeen goed aansluiten bij de criteria die in het beoordelingskader worden benoemd en dus worden meegenomen in de planstudie.

Indieners 1, 2, 3, 6, 8, 15, 20, 24, 26, 28, 31, 34, 38, 39 en 43 hebben hun voorkeur uitgesproken voor een bepaalde alternatief.

#### >> Afkeer voor een of meer van de voorgestelde alternatieven

Daarnaast spreekt een aantal indieners een afkeer uit voor een of meer van de voorgestelde alternatieven. Alle alternatieven worden daarbij genoemd. Ook wordt een aantal keer de score ter discussie gesteld die bepaalde alternatieven hebben gekregen in de beoordeling in de NRD. Een aantal indieners geeft aan tegen elk alternatief te zijn waarin een nieuwe weg wordt gerealiseerd. Andere indieners geven juist aan dat een nieuwe weg de enige oplossing is. De argumentatie voor de afkeer van een of meer alternatieven verschilt van de verwachte effecten op de leefbaarheid en gebruik van gronden tot verkeerskundige argumenten en functionaliteit van de alternatieven.

In de beantwoording is aangegeven dat geen zwaarwegende redenen zijn geconstateerd om de genoemde alternatieven niet mee te nemen in de planstudie. Daarbij is aangegeven wat de argumentatie is om de alternatieven

wel mee te nemen in de planstudie en hoe de beoordeling van de alternatieven tot stand is gekomen. De voor- en nadelen van de alternatieven zullen in de planstudie tegen elkaar worden afgewogen om tot een voorkeursalternatief te komen. In deze fase zijn veel van de genoemde tegenargumenten nog niet relevant, maar het geeft wel een goed beeld van de argumenten die bij de keuze voor een voorkeursalternatief een rol gaan spelen.

Het bovenstaande illustreert het maatschappelijk debat rondom de Verbinding A8-A9, waar ook de regionale overheden mee te maken hebben. De uiteenlopende meningen en standpunten maken het noodzakelijk om de alternatieven goed en zorgvuldig te onderzoeken en op basis van gelijkwaardigheid met elkaar te vergelijken. Dit is de uitdaging in de planstudiefase.

Indieners 9, 12, 18, 25, 26, 27, 28, 29, 32, 34, 37, 40, 42, 45 hebben hun afkeuring kenbaar gemaakt voor een of meer alternatieven.

### >> Nieuw alternatief

Een indiener stelt voor om een nieuw alternatief (sterk gelijkend op maatregel G uit de NRD) mee te nemen in de planstudie. Dit tracé sluit aan op het knooppunt Beverwijk (A9/A22).

In de beantwoording is aangegeven dat het voorgestelde alternatief min of meer gelijk is aan maatregel G uit de NRD. Op basis van de inschatting van het onvoldoende probleemoplossend vermogen van deze maatregel, is besloten om deze niet mee te nemen in de planstudie.

Indiener 4 heeft een suggestie gedaan voor een nieuw alternatief.

### >> Invulling nul-plusalternatief

Een groot aantal indieners doet suggesties voor de invulling van alternatief 2 (het nulplus-alternatief). Dat verschilt van het opwaarderen van de wegen en kruispunten op de bestaande verbinding via de N203/N246 tot een tunnel onder een deel van de N203. Een aantal keer wordt het opwaarderen van de route langs het Noordzeekanaal en door Zaandam (S150) genoemd, evenals het opwaarderen van de noordelijker gelegen route via de N244. Ook wordt een aantal keer het verbeteren van de aansluiting van de N246 langs het Noordzeekanaal op de A9 bij Beverwijk genoemd. Een andere suggestie is het verleggen van de N203 in Krommenie, zodat die verder van de woningen komt te liggen. Ook wordt een aantal keer de suggestie gedaan om beter openbaar vervoer mee te nemen in het onderzoek.

In de beantwoording is aangegeven dat de invulling van alternatief 2 in de NRD globaal wordt omschreven en in de planstudie verder wordt uitgewerkt. Veel van de door de indieners gesuggereerde maatregelen zullen daarbij aan de orde komen. In een aantal andere gevallen is aangegeven dat de gemaakte voorstellen niet realistisch zijn. Aangezien een van de doelstellingen van het project Verbinding A8-A9 is de leefbaarheid in Krommenie en Assendelft te verbeteren, zal daar in de uitwerking van het nulplus-alternatief ook nadrukkelijk rekening mee worden gehouden.

Indieners 3, 15, 24, 26, 28, 34, 43 en 45 hebben suggesties gedaan voor de invulling van alternatief 2.

### >> Aanvulling op de overige voorgestelde alternatieven

Een aantal indieners heeft aanvullende suggesties op andere alternatieven dan alternatief 2. Bijvoorbeeld het doortrekken van de Verbinding A8-A9 in alternatief 5 ten westen van de A9 richting de N203 (bij Castricum), met als doel het ontlasten van de bestaande wegen in Uitgeest. Ook is de suggestie gedaan een rondweg om Heemskerk te realiseren en om de aansluitingen op de bestaande A8 in Zaanstad ook richting het westen aan te sluiten. Een indiener doet de suggestie om een nieuwe weg tussen de N244 en de N203 ter hoogte van Akersloot te realiseren. Een ander geeft aan het afwaarderen van de N203 in Krommenie geen goed idee te vinden. Daarnaast wordt een aantal keer de suggestie gedaan de weg volledig ondergronds aan te leggen en wordt de suggestie gedaan de maximumsnelheden op de bestaande wegen aan te passen.

In de beantwoording is in de meeste gevallen aangegeven dat aanvullende maatregelen worden overwogen indien ten gevolge van de realisatie van de Verbinding A8-A9 ongewenste negatieve effecten optreden op het bestaande wegennet. Het meenemen van de genoemde suggesties hangt dus vaak af van de resultaten van de berekeningen in de planstudie. In een aantal gevallen zijn suggesties gedaan die bij de uitwerking kunnen worden meegenomen. In een aantal andere gevallen is aangegeven dat de voorstellen niet realistisch zijn. Een

belangrijk aandachtspunt waaraan moet worden voldaan zijn de geldende wettelijke normen en ontwerprichtlijnen.

Indieners 1, 9, 15, 30, 34, 40 en 45 hebben suggesties gedaan ten aanzien van de alternatieven anders dan alternatief 2.

### >> **Vormgeving van de weg**

Een aantal indieners doet een suggestie voor de vormgeving van de Verbinding A8-A9. Het betreft verdiepte ligging van de weg en een goede aansluiting op de A9. Ook genoemd is de weg met drie rijstroken per richting uit te voeren. Daarnaast worden suggesties gedaan voor de in te stellen maximumsnelheid, bijvoorbeeld een voorkeur voor 80 km/u en een afkeer van 120 km/u. De suggesties hebben ook betrekking op de kruising van het UNESCO Werelderfgoed Stelling van Amsterdam.

In de beantwoording is aangegeven dat met betrekking tot de vormgeving van de weg in de NRD een aantal uitgangspunten is opgenomen, om een goede vergelijking tussen de alternatieven mogelijk te maken. In de planstudie worden de alternatieven verder uitgewerkt, met als doel een goede inschatting van de realisatiekosten te kunnen maken. Over de uiteindelijke vormgeving van het voorkeursalternatief zal in de planuitwerkingsfase worden besloten.

Indieners 1, 4, 9, 15, 28 en 45 hebben suggesties gedaan over de vormgeving van de weg.



### >> **Aansluiting Assendelft**

Een indiener vindt de nieuwe aansluiting bij Assendelft niet wenselijk. Een andere indiener pleit juist voor een goede aansluiting bij Saendelft / Assendelft.

In de beantwoording is aangegeven dat de keuze tussen de twee mogelijke aansluitingen op Saendelft (nieuwe aansluiting of bestaande aansluiting) onderdeel uitmaakt van de planstudie. De voor- en nadelen van beide aansluitingen worden de komende periode in beeld gebracht.

Indieners 34 en 40 hebben hun mening ten aanzien van de aansluiting Assendelft kenbaar gemaakt.

### >> **Bestaande A8**

Verschillende indieners verwachten verbetermaatregelen op de bestaande A8. In de beantwoording is aangegeven dat dit buiten de scope van het project ligt.

Indieners 9, 24, 37 en 40 hebben aangegeven maatregelen te verwachten op de bestaande A8.

## **3.3 ALGEMEEN BEELD INPASSING**

### **3.3.1 Samenvatting**

In de zienswijzen is een aantal voorstellen gedaan met betrekking tot de inpassing van de weg. Daarbij spelen elementen als geluid(belasting) en landschap een belangrijke rol. Door meerdere partijen is er aandacht gevraagd voor het Oer-IJ, de kreekruigen en het verdiept aanleggen van de weg. Anderen hebben aangegeven dat de onderdoorgang bij Assendelft niet lang genoeg is. Veel indieners vragen aandacht voor het UNESCO werelderfgoed Stelling van Amsterdam. De meeste van de genoemde onderwerpen zijn al onderdeel van de NRD, maar worden nog eens uitgelicht.

In de beantwoording wordt de methodiek van de NRD toegelicht en wordt aangegeven dat landschappelijke elementen deel uit maken van het beoordelingskader. Ideeën voor alternatief 2 worden afgewogen in de planstudiefase.

### **3.3.2 Inpassing nader bezien**

De zienswijzen die betrekking hebben op inpassing worden hieronder in deelonderwerpen samengevat. Per deelonderwerp is een samenvatting van de zienswijzen gegeven en is op hoofdlijnen aangegeven welke antwoorden daarbij zijn gegeven. Aan het eind van elk deelonderwerp is aangegeven welke indieners (nummering) hierover een zienswijze hebben ingediend. In bijlage 2 zijn alle individuele zienswijzen en de gedetailleerde beantwoording terug te vinden.

#### **>> Inpassing met een tunnel of een verdiepte ligging**

Een aantal indieners stelt voor het tracé (deels) in een tunnel of verdiept aan te leggen. Dit om geluidbelasting te verminderen of ten behoeve van de landschappelijke inpassing. Een aantal insprekers is van mening dat de in de NRD genoemde tunnellen van 100 meter bij de Dorpsstraat van Assendelft onvoldoende is.

In de beantwoording is aangegeven dat met betrekking tot de inpassing van de alternatieven een aantal uitgangspunten in de NRD is opgenomen. De weg zal bij de Dorpsstraat in een onderdoorgang liggen. Uitgangspunt is dat de onderdoorgang een gesloten deel kent van 100 meter lang en (vooral nog) de rest van de weg op maaiveldhoogte komt te liggen. Deze uitgangspunten zijn gekozen om de vergelijkbaarheid tussen alternatieven goed mogelijk te maken. Over de uiteindelijke inpassing van het voorkeursalternatief zal in de planuitwerkingsfase besloten worden. Daarbij wordt rekening gehouden met wetgeving, doelbereik en economische uitvoerbaarheid.

Indieners 1, 5, 8, 15, 24, 37, 40 en 45 hebben zich uitgesproken voor ondertunneling en het verdiept aanleggen van (een deel) de weg.

#### **>> Inpassing van landschappelijke elementen**

Verschillende indieners vragen aandacht voor het zorgvuldig omgaan met landschappelijke en cultuur-historische elementen, daar waar deze doorsneden worden door een nieuwe wegverbinding. Specifiek zijn genoemd de kruising van de Dorpsstraat van Assendelft, Busch en Dam, de Groene Dijk, De Kil en de Hoge Dijk (onderdeel van de liniedijk van het UNESCO Werelderfgoed Stelling van Amsterdam), de aanwezigheid van kreekruigen in het plangebied, het Oer-IJ en het open Oer-IJ-landschap, specifieke landschapselementen in de polders Uitgeester- en Heemskerkerbroek, inpassing ten zuiden van Saendelft, de passage van het UNESCO Werelderfgoed Stelling van Amsterdam en de Kilzone en de openheid van het landschap.

De beantwoording komt deels overeen met de beantwoording van de zienswijzen over een tunnel of een verdiepte ligging. Aanvullend wordt voor inpassing verwezen naar het in de NRD opgenomen beoordelingskader. Archeologie is expliciet genoemd in de NRD als een criterium bij de afweging van de te onderzoeken alternatieven. Het Oer-IJ en de openheid van het Oer-IJ-landschap maken hier deel van uit. Het UNESCO Werelderfgoed Stelling van Amsterdam is genoemd in de NRD als onderdeel van het beoordelingskader. Er zal aandacht zijn om de bestaande



verbindingen in stand te houden. In de NRD zijn landbouwverkeer en fietsverkeer al genoemd. Kanoroutes worden toegevoegd. De andere genoemde landschapselementen maken eveneens deel uit van het beoordelingskader.

Indiener 6, 13, 33 en 40 hebben vragen gesteld over landschappelijke elementen.

### >> **Voorstellen voor inpassing van de wegverbinding zelf**

In de zienswijzen zijn verschillende voorstellen gedaan voor inpassing van de wegverbinding. Voorgesteld is de bestaande N203 tussen Forbo en Busch en Dam in een tunnel te leggen. Ook is voorgesteld de Noorderveenweg krap om Saendelft heen door te trekken. Tenslotte zijn voorstellen gedaan voor het benutten van bestaande weginfrastructuur (noodafritten van de Velsertunnel, opwaardering S150 richting Coenplein, reconstrueren van de Communicatieweg en aansluiten op de Noorderveenweg).

In de beantwoording is aangegeven, dat de huidige Noorderveenweg een gebiedsontsluitingsweg is ten behoeve van Assendelft en Saendelft. Het opwaarderen en verlengen van deze weg tot een doorgaande weg zal leiden tot een forse toename van de verkeersintensiteiten. Omdat de Noorderveenweg op korte afstand van de woonbebouwing is gesitueerd zal dit leiden tot ongewenste effecten ten aanzien van leefbaarheid, verkeersveiligheid en milieu.

In alternatief 2 wordt onderzocht of het mogelijk is om de geconstateerde problematiek op te lossen zonder een nieuwe weg aan te leggen. Het alternatief wordt in de NRD globaal omschreven en in de planstudie verder uitgewerkt. De voorgestelde maatregelen kunnen dan ook aan de orde komen. Bij de invulling van het alternatief wordt gekeken naar het opwaarderen van de wegverbinding langs het Noordzeekanaal (N246) naar de A8 (S150). Ook de tunnel in de bestaande N203 kan aan de orde komen. Het is niet aannemelijk dat een betere aansluiting op de N202 nodig is, in verband met de realisatie van de Verbinding A8-A9. De Communicatieweg zal ook in de toekomst voor lokaal verkeer nodig blijven.

Indiener 7 en 34 hebben voorstellen gedaan voor de inpassing van de weg.

### >> **Opnemen van de kosten van inpassing in de afweging**

Een indiener pleit ervoor om de kosten van inpassing in de begroting en afweging op te nemen.

In de beantwoording is aangegeven dat een kostenraming en de kosten-batenverhouding onderdeel zijn van het beoordelingskader. Deze wordt gebaseerd op de mate waarin de alternatieven tijdens de planstudie worden uitgewerkt.

Indiener 24 heeft hierover een opmerking gemaakt.

### >> **De bijdrage Zaanstad is voor € 7 miljoen gekoppeld aan inpassing**

Een indiener licht toe dat de bijdrage van € 14 miljoen is onderverdeeld naar een bijdrage van € 7 miljoen in de aanlegkosten en € 7 miljoen onder de nadrukkelijke voorwaarde van een optimale inpassing.

In de beantwoording wordt verwezen naar de financiële afspraak zoals opgenomen in artikel 4 lid 3 van de Samenwerkingsovereenkomst Planstudie Fase 1 van januari 2014. De samenwerkingsovereenkomst is het uitgangspunt voor de planstudie.

Indiener 40 heeft een opmerking gemaakt over de bijdrage van Zaanstad.

# EFFECTEN, CRITERIA EN WEGING

## 4.1 INLEIDING

Om te komen tot een voorkeursalternatief worden de zeven alternatieven beoordeeld aan de hand van de mate waarin het doel wordt bereikt. Ook wordt bekeken of wordt voldaan aan van toepassing zijnde wetgeving en het sectorale vastgestelde beleid. In de onderstaande tabellen uit de NRD wordt dit nader uitgewerkt.

| Criteria Doelbereik              | Indicatoren  | Wijze van beoordelen  |
|----------------------------------|--|---|
| Bereikbaarheid, reistijd         | Reistijd van deur tot deur op specifieke relaties en trajecten, nu en in de toekomst | Reistijdmetingen (navigatie) en berekeningen verkeersmodel                                |
| Bereikbaarheid, robuustheid      | Gevoeligheid verstoringen bij calamiteiten en stremmingen                            | Berekeningen verkeersmodel  |
| Leefbaarheid, geluidsoverlast    | Gezondheidsverlies op basis van aantal gehinderden                                   | Berekeningen op basis van milieu- en verkeersmodel  |
| Leefbaarheid, luchtkwaliteit     | Gezondheidsverlies op basis van aantal blootgestelden aan fijn stof                  | Berekeningen op basis van milieu- en verkeersmodel  |
| Leefbaarheid, verkeersveiligheid | Combinatie wegkenmerken, ongevallen, verkeerssoorten, snelheid en negeren rood licht | Kwalitatieve analyse op basis van gegevens huidige situatie (kwantitatief en kwalitatief) |
| Leefbaarheid, barrièrewerking    | Oversteekbaarheid (tijdverlies)<br>Lokale visuele aspecten                           | Kwalitatieve analyse op basis van gegevens huidige situatie (kwantitatief en kwalitatief) |
| Leefbaarheid, sluipverkeer       | Hoeveelheid (doorgaand) verkeer via de Dorpsstraat en de Communicatieweg             | Verkeerstellingen huidige situatie en berekeningen verkeersmodel                          |

| Criteria Wetgeving & Beleid                         | Indicatoren   | Wijze van beoordelen                                     |
|---|---|--|
| Geluidhinder  | Aantal gehinderden<br>Aantal ernstig gehinderden<br>Beide totaal en per deelgebied  | Berekeningen op basis van milieu- en verkeersmodel       |
| Luchtkwaliteit                                      | Aantal blootgestelden aan fijn stof (PM10)<br>Aantal blootgestelden aan stikstofdioxide (NO2)<br>Beide totaal en per deelgebied | Berekeningen op basis van milieu- en verkeersmodel       |
| Externe veiligheid                                  | Risico van voornemen<br>Woningen/kwetsbare objecten   | Kwantitatieve analyse                                    |
| Ecologie  | Natura 2000-gebieden<br>Natuurnetwerk en natuurverbindingen<br>Weidevogelleefgebieden<br>Beschermd soorten                      | Kwalitatieve analyse op basis van kwantitatieve gegevens |
| Bodem en water                                      | Zetting en klink<br>Bodemkwaliteit<br>(Grond)watersysteem<br>Aardkundige monumenten en waardevol gebied                         | Combinatie van kwantitatieve en kwalitatieve analyse     |
| Ruimtelijke kwaliteit, cultuurhistorie en landschap | Stelling van Amsterdam<br>Overige kernkwaliteiten   | Strategische Heritage Impact Analysis                    |
| Ruimtelijke kwaliteit, archeologie                  | Archeologische waarden<br>Verwachtingswaarden   | Kwalitatieve analyse                                     |
| Ruimtelijke kwaliteit, sociale aspecten             | Sociale veiligheid<br>Visuele hinder<br>Landbouwverkeer<br>Recreatief fietsverkeer  | Kwalitatieve analyse                                     |
| Doorstroming bestaand wegennet                      | Verhouding tussen gebruik en capaciteit op het bestaande wegennet   | Berekeningen verkeersmodel                               |

## 4.2 ALGEMEEN BEELD EFFECTEN, CRITERIA EN WEGING

### 4.2.1 Samenvatting

Met betrekking tot de effecten, weging en criteria zijn er in de zienswijzen vragen gesteld en opmerkingen geplaatst over de rol van de kwalitatieve criteria in het afwegingsproces. Tevens



zijn andere criteria geopperd. Ook wordt in de afweging aandacht gevraagd voor geluid, natuur en landschap, als mede verwachte, negatieve effecten op het UNESCO Werelderfgoed Stelling van Amsterdam. Daarnaast heeft men zorgen over de effecten op de bestaande A9 en A8 en de wijze waarop Stap 1 is ingericht. In Stap 1 worden alle alternatieven getoetst op doelbereik.

In de beantwoording is aangegeven dat de geplande onderzoeken meer inzicht moeten geven alvorens Gedeputeerde Staten een afweging maken, daarbij geadviseerd door de stuurgroep.

#### **4.2.2 Effecten, criteria en weging nader bezien**

De zienswijzen die betrekking hebben op effecten, criteria en weging worden hieronder in deelonderwerpen samengevat. Per deelonderwerp is een samenvatting van de zienswijzen gegeven en is op hoofdlijnen aangegeven welke antwoorden daarbij zijn gegeven. Aan het eind van elk deelonderwerp is aangegeven welke indieners (nummering) hierover een zienswijze hebben ingediend. In bijlage 2 zijn alle individuele zienswijzen en de gedetailleerde beantwoording terug te vinden.

##### **>> Welke rol spelen kwalitatieve criteria in het afwegingsproces?**

Door een aantal indieners wordt gewezen op het kwetsbare karakter van het gebied. Genoemd worden niet alleen de al in de NRD vermelde aspecten als geomorfologie, cultuurhistorie (dijken, sluisjes, verkaveling, het Oer-IJ en Stelling van Amsterdam), maar ook aspecten als rust, stilte, beleving en open ruimte. De vrees wordt uitgesproken dat aan deze kernkwaliteiten onvoldoende gewicht zal worden toegekend in de planstudie. Daarbij is herhaaldelijk ook de vraag naar voren gebracht, hoe deze meer kwalitatief omschreven criteria meewegen in het uiteindelijke beoordelingsproces.

In de beantwoording is aangegeven dat de stuurgroep over de zwaarte van de criteria adviseert aan Gedeputeerde Staten, die uiteindelijk het voorkeursalternatief vaststellen (Stap 2). Dan wordt ook naar de kwalitatieve criteria gekeken, dit gebeurt niet bij Stap 1 (de globale toetsing aan de hand van de dubbele doelstelling).

Indieners 6, 11, 13, 15, 19, 20, 24, 25, 26, 30, 31, 32, 33, 34, 37, 38, 39, en 43 hebben vragen gesteld over de kwalitatieve criteria in het afwegingsproces.

##### **>> De keuze bij Stap 1**

Een ander signaal dat uit de zienswijzen naar voren komt, is dat men zich zorgen maakt over de wijze waarop Stap 1 is beschreven in de NRD. Een herhaaldelijk ingebrachte reactie is dat hier geen inspraakproces over wordt gevoerd en men zich niet kan uitspreken over dit eerste keuzemoment in het planproces. Daarbij is de vrees geuit dat vooral alternatief 2 een grote kans maakt bij het eerste keuzemoment af te vallen.

In de beantwoording is aangegeven dat in Stap 1 alle alternatieven worden getoetst op doelbereik. De stuurgroep adviseert het Gedeputeerde Staten over welke alternatieven moeten worden meegenomen naar Stap 2 waar alleen de kansrijke alternatieven in detail op hun effecten worden vergeleken. Dit om de onderzoekslast beheersbaar te houden. De verantwoording van het trechteren van de alternatieven zal deel uitmaken van de planstudie en als zodanig onderdeel uitmaken van de inspraak op het voorlopig voorkeursalternatief en de planstudie. Indieners 21, 25 en 27 hebben vragen gesteld ten aanzien van de keuzes bij Stap 1.

##### **>> Belangenafweging bewoners en bedrijven**

Een herhaaldelijk ingediende reactie is die waarbij men zich afvraagt in hoeverre de belangen van de diverse bewoners en bedrijven in de planstudie tegen elkaar worden afgewogen. De NRD lijkt, volgens de indieners, vooral de belangen van Krommenie, Assendelft en Wormerveer centraal te stellen. Indieners willen weten in hoeverre de belangen van de bewoners van Broekpolder, de Heemskerkse Golfclub en de recreatieve functie van deze club een rol spelen in de uiteindelijke afweging. Datzelfde geldt ook voor de melkveehouderijen in het gebied. Met betrekking tot de agrarische functie, die het gebied heeft, is ter aanvulling op de NRD voorzien in een Landbouw Effect Rapportage (LER) toegevoegd aan de planstudie, waarbij voor elk van de alternatieven de effecten op de agrarische sector in het plangebied in beeld worden gebracht.

Indieners 10, 15, 17, 27, 28, 30, 31, 35, 36, 39, 41, 42, 43, 44, 45 hebben vragen gesteld in het kader van de belangenafweging tussen de verschillende factoren en/of actoren.

### >> Kosten en betaalbaarheid

Een andere regelmatig geuite reactie is in hoeverre financiën nu in het afwegingsproces een rol gaan spelen. Sommigen menen dat hierover geen helderheid wordt gegeven. Anderen menen dat bij de keuze voor de te onderzoeken alternatieven het kostenaspect (voor zover bekend) al een rol had moeten spelen. Dit geldt vooral voor alternatief 3, waarvan de kosten fors hoger zijn dan het dekkingsbedrag, waar nu vanuit wordt gegaan.

In de beantwoording is aangegeven dat alle kansrijke alternatieven in Stap 2 opnieuw geraamd gaan worden, zodat zij ook op kosten met elkaar vergeleken kunnen worden.

Indieners 20, 25 en 28 hebben vragen gesteld over de financiering van de Verbinding A8-A9.

### >> Fijn stof

Een indiener pleit voor toevoeging van een onderzoek naar de concentratie van fijn stof PM<sub>2,5</sub>. In de NRD is al wel aangegeven dat in de planstudie onderzocht zal worden hoe de alternatieven scoren op de concentratie aan fijn stof PM<sub>10</sub> maar op basis van de reactie zal in de planstudie ook de concentratie PM<sub>2,5</sub> in beeld worden gebracht.

Indiener 38 heeft gepleit voor een onderzoek naar de concentratie van fijn stof PM<sub>2,5</sub>.

### >> Effecten op bestaande wegennet

Zorgen worden geuit over de effecten, die verwacht worden in het gebied grenzend aan de bestaande A8 ten oosten van de Nauernasche Vaart. Men maakt zich zorgen over milieueffecten in Oud Koog aan de Zaan en Zandijk en vreest voor verstoppingen bij de Coenbrug. Er wordt gewezen op de bestaande situatie bij de aansluitingen 2 en 3 bij Zandijk en Zandijk West. Geopperd wordt dat het gebied, dat nu al last heeft van ernstige geluidsoverlast en slechte luchtkwaliteit, straks nog ernstiger getroffen gaat worden door het verwachte toegenomen verkeer.

In de beantwoording is aangegeven dat in de planstudie gekeken gaat worden naar de uitstralingseffecten van maatregelen in het studiegebied. Dat houdt in dat alle alternatieven niet alleen moeten worden beoordeeld op hun effecten in het plangebied, maar dat zowel verkeerskundig als vanuit milieu gekeken zal gaan worden naar de effecten op het bestaande (rijks)wegennet. De A8 maakt daar deel van uit. Het is zo dat het Rijk zich, in het kader van de in 2013 met de regio samen vastgestelde Uitvoeringsagenda Aanpak Bereikbaarheid Noordkant Amsterdam, tot taak heeft gesteld om de bestaande A8, het knooppunt Zanddam en de A7 tot aan Hoorn nader te gaan onderzoeken. Onderdeel van deze MIRT verkenning zijn ook de aansluitingen tussen het rijkswegennet en het onderliggende wegennet van Zaanstad.

Indieners 11, 17, 21, 24, 27, 35, 36, 42 en 44 hebben hun zorgen geuit ten aanzien van de effecten die een nieuwe wegverbinding teweegbrengt op de bestaande A9 en A8.

### >> Geluid

Met betrekking tot de effecten wordt door velen nadrukkelijk gewezen op het effect van geluid. Het open en weidse landschap, waarvan rust, stilte en beleving, regelmatig genoemd zijn als kernkwaliteiten staat al fors onder druk. Het landschap kan niet veel extra verkeer aan zonder omvangrijke voorzieningen. Deze voorzieningen, zoals geluidswallen en -schermen, verhouden zich slecht met de openheid van het gebied en de in het landschap zichtbare en kenmerkende patronen (waterlopen, kreekruigen, maar ook de structuur van het UNESCO Werelderfgoed Stelling van Amsterdam). Ook wordt aangegeven dat sommige alternatieven wil heel dicht bij (toekomstige) woonbebouwing komen, waardoor nieuwe leefbaarheidsproblemen dreigen te ontstaan.

In de beantwoording is aangegeven dat geluid een van de criteria is waarop getoetst wordt in de planstudie.

Indieners 6, 10, 15, 17, 24, 27, 28, 30, 34, 35, 36, 37, 41, 42 en 44 hebben vragen gesteld over geluidseffecten.

### >> Natuur en landschap

Gewezen wordt op de natuurwaarden in het gebied, flora en fauna (weidevogelgebied). Bij een aan te leggen nieuwe verbinding zal hier afbreuk aan worden gedaan. Overigens zijn er ook reacties binnen gekomen die wijzen op de positieve effecten die kunnen gaan ontstaan als het verkeer op de bestaande N203 en N246 zal afnemen.

In de beantwoording is aangegeven dat een nieuwe verbinding A8-A9 gevolgen zal hebben voor de aanwezige ecologische waarden. In de planstudie zal op basis van bestaande bureau- en veldonderzoeken een ecologisch

onderzoek worden uitgevoerd. Hierbij wordt ook onderzocht welk effect een alternatief heeft op de aanwezige weidevogelgebieden. Ook kan het zijn dat ecologische verbindingen tussen natuurgebieden worden doorsneden. Per alternatief wordt in beeld gebracht in hoeverre het voornemen leidt tot versnippering van deze soorten en gebieden.

Indieners 6, 11, 13, 15, 24, 26, 28, 31, 32, 33, 37, 38, 39 en 43 hebben hun zorgen (en mogelijkheden) geuit ten aanzien van natuur en landschap.

#### >> **UNESCO Werelderfgoed Stelling van Amsterdam**

Meerdere indieners wijzen op de veelal negatieve effecten die men van een nieuw aan te leggen weg verwacht voor het UNESCO Werelderfgoed Stelling van Amsterdam.

In de beantwoording is aangegeven dat de provincie Noord-Holland verantwoordelijk is voor dit werelderfgoed. Er zal behoedzaam omgegaan worden met het UNESCO Werelderfgoed Stelling van Amsterdam. Zo wordt er in de planstudie een Heritage Impact Analyse uitgevoerd. Hierover is afstemming met het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap. De analyse zal op alle te onderzoeken alternatieven worden verricht.

Indieners 11, 19, 20, 24, 26, 30, 31, 34, 37, 39, 40, en 43 hebben gewezen op de gevolgen van een wegverbinding voor het UNESCO Werelderfgoed Stelling van Amsterdam.

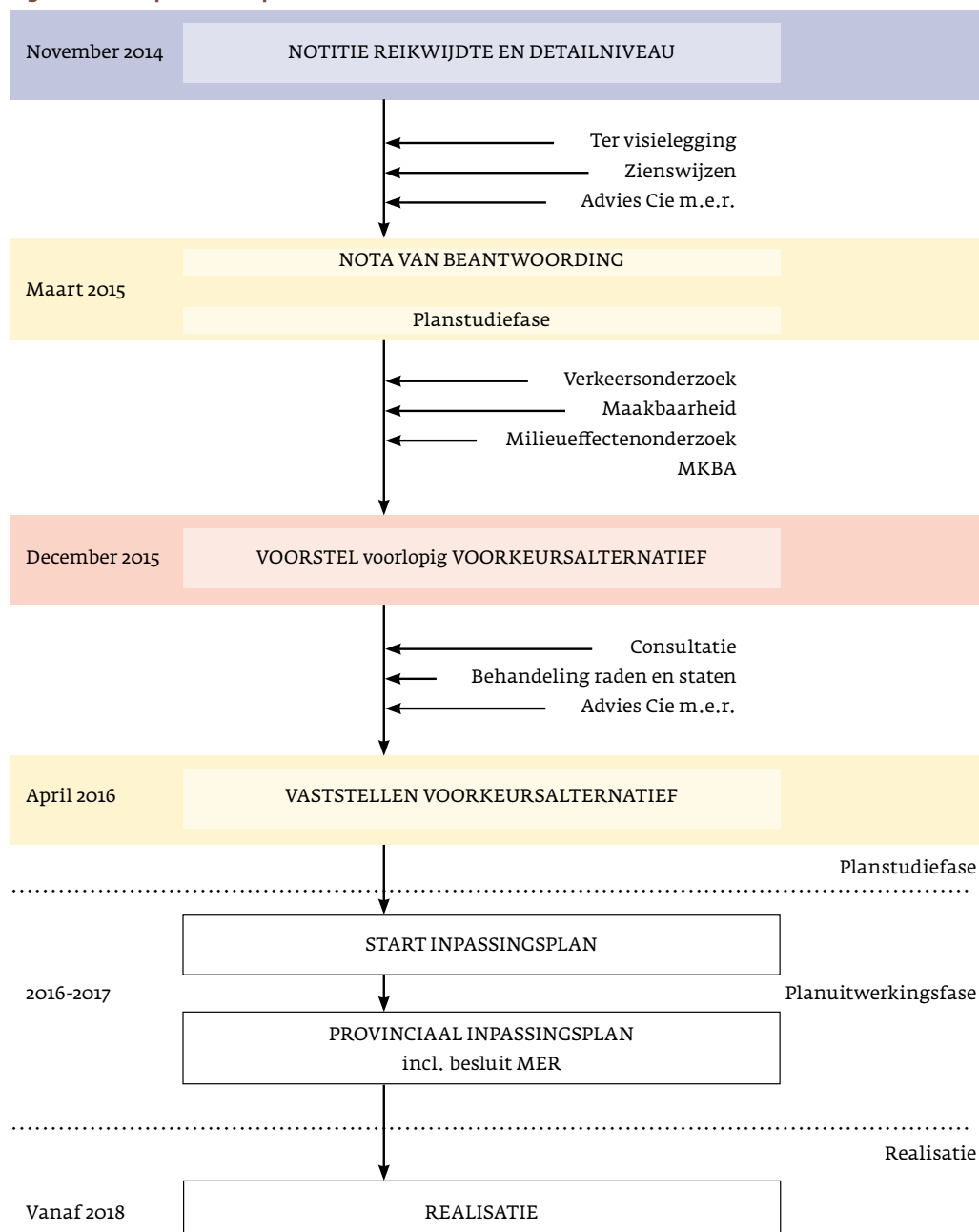
# VERVOLGPROCES EN OVERIGE VRAGEN

## 5.1 INLEIDING

Verschillende indieners hebben vragen gesteld die later in het proces aan bod komen. Al deze vragen zijn samengevoegd in het thema ‘Vervolgproces’. In de volgende paragraaf zal hier nader op worden ingegaan. Tevens komen in dit hoofdstuk de vragen aan bod die niet te rubriceren zijn naar de thema’s van de Nota van Beantwoording.

De planning is er op gericht om in 2018 over te gaan tot realisatie van de maatregelen, zie onderstaande planning. Er is onderscheid gemaakt naar een planfase, planuitwerkingsfase en realisatiefase.

**Figuur 1.2 Het proces van planstudie naar realisatie**



## 5.2 ALGEMEEN BEELD VERVOLGPROCES

### 5.2.1 Samenvatting

De zienswijzen over het vervolgproces zijn uiteenlopend van aard, o.a. rekening houden met andere ontwikkelingen in het gebied, het toevoegen van een inspraakmoment na Stap 1 (beoordeling op doelbereik), de wijze van communicatie, een verzoek tot deelname aan de klankbordgroep, het uitvoeren van een milieu-onderzoek en het in beeld brengen van verwervingskosten en planschade.

Over het algemeen kan er gesteld worden dat er in de beantwoording van de vragen en opmerkingen tegemoet wordt gekomen aan de indieners.

### 5.2.2 Vervolgproces nader bezien

De zienswijzen die betrekking hebben op 'vervolgproces' worden hieronder in deelonderwerpen samengevat. Per deelonderwerp is een samenvatting van de zienswijzen gegeven en is op hoofdlijnen aangegeven welke antwoorden daarbij zijn gegeven. Aan het eind van elk deelonderwerp is aangegeven welke indieners (nummering) hierover een zienswijze hebben ingediend. In bijlage 2 zijn alle individuele zienswijzen en de gedetailleerde beantwoording terug te vinden.

#### >> Afstemming met andere ontwikkelingen in het plangebied

In diverse reacties is gevraagd om afstemming met andere ontwikkelingen in het plangebied. Genoemd zijn het opstelsterrein voor treinstellen bij de N203 bij Uitgeest, het verkeer op de A7 en de A8, de woonwijk De Overhoeken en sportpark De Omzoom.

In de beantwoording is aangegeven dat er rekening zal worden gehouden met andere ontwikkelingen in het plangebied.

Indieners 13, 29 en 40 hebben gevraagd rekening te houden met andere ontwikkelingen in het gebied.

#### >> Rol voor UNESCO

In verband met mogelijke gevolgen van een verbetering van de verbinding van de A8 naar de A9 voor het UNESCO Werelderfgoed Stelling van Amsterdam is gevraagd UNESCO te betrekken bij het planproces.

In de beantwoording is aangegeven dat de provincie Noord-Holland verantwoordelijk is voor de instandhouding van het UNESCO Werelderfgoed Stelling van Amsterdam. Bij eventuele ingrepen die gevolgen kunnen hebben voor het UNESCO Werelderfgoed Stelling van Amsterdam wordt daarvoor de geëigende besluitvormingsroute gehanteerd.

Indiener 28 heeft gevraagd UNESCO te betrekken inzake UNESCO Werelderfgoed Stelling van Amsterdam.

#### >> Communicatie

Bewoners van Broekpolder willen informatie ontvangen op huisadresniveau.

In de beantwoording is aangegeven dat het specifiek benaderen van direct betrokkenen later in het proces volgt, wanneer meer duidelijk is over de alternatievenkeuze.

Indiener 27 heeft gevraagd om de omgeving op huisadresniveau te informeren.

#### >> Verwervingskosten en planschade

Verzocht is om het in beeld brengen van verwervingskosten en planschade.

In de beantwoording is aangegeven dat in deze fase van de planstudie het aankopen van onroerend goed of het bieden van vervangende gronden niet aan de orde is. In de op te stellen kostenraming wordt voor ieder kansrijk alternatief een inschatting gemaakt van kosten van verwerving en de daarmee samenhangende maatregelen.

Indiener 28 heeft gevraagd om de verwervingskosten en planschade in kaart te brengen.

### >> **Inspraakmoment na Stap 1**

Verschillende insprekers hebben expliciet uitgesproken dat het nulplus-alternatief niet mag afvallen zonder dat een proces van zienswijze en bezwaar plaatsvindt. Zij pleiten voor het inlassen van zo'n proces na Stap 1 van de alternatieven.

In de beantwoording is aangegeven dat in Stap 1 alle alternatieven worden getoetst op doelbereik. De stuurgroep adviseert Gedeputeerde Staten over welke alternatieven moeten worden meegenomen naar Stap 2, waar alleen de kansrijke alternatieven in detail op hun effecten worden vergeleken. Dit om de onderzoekslast beheersbaar te houden. De verantwoording van het trechteren van de alternatieven zal deel uitmaken van de planstudie en als zodanig onderdeel uitmaken van de inspraak op het voorlopig voorkeursalternatief en de planstudie. Indieners 31 en 39 hebben aangegeven inspraak te willen hebben over Stap 1.

### >> **Milieuonderzoek Broekpolder**

Verzocht is de Milieudienst IJmond zo snel mogelijk een onafhankelijke nulmeting ten aanzien van geluidhinder en luchtkwaliteit te laten uitvoeren voor Broekpolder. Net zoals dat ook in Zaanstad is gedaan. De indiener pleit hiervoor om, de door hem verwachte, aanzienlijk hogere belasting van Broekpolder te kunnen meewegen in te nemen besluiten.

In de beantwoording is aangegeven dat geluidhinder en luchtkwaliteit deel uit maken van het beoordelingskader. Berekeningen worden uitgevoerd op basis van een milieu- en verkeersmodel. De belasting van de verschillende alternatieven voor de woonwijk Broekpolder zal in de loop van de planfase worden onderzocht. Over wie het onderzoek uitvoert zal nog een besluit worden genomen.

Indiener 42 heeft een milieuonderzoek voor Broekpolder gevraagd.

### >> **Deelname maatschappelijke Klankbordgroep**

Het wijkoverleg Oud Koog verzoekt om deelname in de maatschappelijke klankbordgroep.

In de beantwoording is aangegeven in overleg te willen treden met het wijkoverleg Oud Koog met betrekking tot hun verzoek.

Indiener 36 heeft verzocht om in de klankbordgroep deel te nemen.

### >> **Urgentie, snelheid, samenwerking**

Een aantal insprekers constateert urgentie en/of vraagt om snelheid bij het realiseren van de verbetermaatregelen voor de Verbinding A8-A9.

In de beantwoording wordt kennis genomen van de positieve waardering voor inhoud en proces van de NRD. Met de gekozen onderzoeks aanpak wordt voldaan aan de wensen van de partners en de commissie voor de milieueffectrapportage. Een goede onderzoeks aanpak is de beste waarborg om tot vaststelling van een voorkeursalternatief te kunnen komen.

Indieners 16 en 45 hebben gevraagd de Verbinding A8-A9 voortvarend op te pakken.



## 5.3 ALGEMEEN BEELD OVERIGE VRAGEN

### 5.3.1 Samenvatting overige vragen

De overige zienswijzen hebben betrekking op uiteenlopende onderwerpen, te weten: het proces waarmee de NRD tot stand gekomen is, de andere ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied en de mogelijke waardedaling van woningen en bedrijven ten gevolge van de realisatie van de Verbinding A8-A9. Daarnaast is een opmerking gemaakt over het concept 'energieweg'.

De beantwoording van de vragen gaat vooral in op de gevolgde procedure en het vervolgproces in de planstudiefase en de planuitwerkingsfase van het project.

### 5.3.2 overige vragen nader bezien

De zienswijzen die betrekking hebben op overige vragen worden hieronder in deelonderwerpen samengevat. Per deelonderwerp is een samenvatting van de zienswijzen gegeven en is op hoofdlijnen aangegeven welke antwoorden daarbij zijn gegeven. Aan het eind van elk deelonderwerp is aangegeven welke indieners (nummering) hierover een zienswijze hebben ingediend. In bijlage 2 zijn alle individuele zienswijzen en de gedetailleerde beantwoording terug te vinden.

#### >> Proces en aanpak

Een indiener dringt aan op snelle realisatie van de Verbinding A8-A9. Een ander waardeert de gevolgde werkwijze en betrokkenheid van de gemeenten en belanghebbenden in de IJmond. Een derde indiener twijfelt er juist aan of de gemeenten en belanghebbenden vanuit de IJmond voldoende betrokken zijn.

In de beantwoording wordt er op gewezen dat vanuit alle deelgebieden de betrokken overheden en belanghebbenden intensief bij het tot stand komen van de NRD betrokken zijn. Daarnaast wordt er op gewezen dat de realisatie van de Verbinding A8-A9 volgens planning zal starten in 2018.

Indieners 2, 14 en 42 hebben op het proces en aanpak gereageerd.

#### >> Ruimtelijke ordening en andere ontwikkelingen

Een aantal indieners heeft een zienswijze ingediend die betrekking heeft op de relatie van de Verbinding A8-A9 met andere ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied. Het gaat vooral over de geplande ontwikkelingen Kreekrijk, De Overhoeken en De Omzoom. Verschillende indieners geven aan dat er bij de realisatie van de weg rekening gehouden zal moeten worden met deze nieuwe ontwikkelingen. In dat verband wordt er bezwaar gemaakt tegen alternatief 7, omdat dit te dicht bij Kreekrijk zou liggen. Ten aanzien van sport en recreatie in De Omzoom wordt een aantal tekstuele suggesties gedaan om de NRD te actualiseren. Daarnaast geeft een indiener aan dat ten gevolge van de mogelijke realisatie van een opstel terrein voor treinen bij Uitgeest, extra aantasting van de leefbaarheid in het gebied te verwachten is. Een indiener geeft aan dat in Uitgeest een rij huizen op een verkeerde locatie is gebouwd.

In de beantwoording van deze zienswijzen is aangegeven dat in de planstudie zowel bij de uitwerking van de alternatieven als bij de keuze voor het voorkeursalternatief, voor zover mogelijk, rekening gehouden zal worden met de door de insprekers genoemde ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied. Voor de ontwikkeling De Overhoeken is in het bestemmingsplan rekening gehouden met de aanleg van de Verbinding A8-A9. In ieder geval is er op dit moment geen reden om een van de voorgestelde alternatieven niet mee te nemen in de planstudie. De bestaande ruimtelijke ordening wordt als uitgangspunt in de planstudie meegenomen.

Indieners 1, 17, 18, 22 en 23 hebben een relatie gelegd tussen de Verbinding A8-A9 en andere ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied.

### >> **Waardedaling woningen**

Vanuit verschillende delen van het plangebied zijn er indieners die aangeven een waardedaling van hun woning te verwachten ten gevolge van de realisatie van een of meer van de voorgestelde alternatieven. Daarnaast zijn er agrarische bedrijven in het plangebied die aangeven een waardevermindering van de bedrijven te verwachten, ten gevolge van de realisatie van een of meer van de voorgestelde alternatieven.

In de beantwoording is 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 in gediend nadat het inpassingsplan onherroepelijk is geworden. Toegezegd wordt dat aan de planstudie een Landbouw Effect Rapportage (LER) wordt toegevoegd om de effecten op de agrarische sector in het plangebied te onderzoeken.

Indieners 10, 31, 42 en 43 hebben aangegeven dat de Verbinding A8-A9 mogelijk tot waardedaling leidt van hun woningen en/of bedrijven.

### >> **Energieweg**

Door een van de indieners wordt aangegeven dat het concept 'energieweg' wellicht een aanknopingspunt biedt om de Verbinding A8-A9 op een innovatieve manier aan te besteden, aan te leggen en te exploiteren.

In de beantwoording wordt aangegeven dat dit een interessant concept is, maar dat dit pas in de planuitwerkingsfase aan de orde zal komen.

Indiener 12 heeft een opmerking over het concept 'energieweg' gemaakt.

## EEN KORTE VOORUITBLIK OP 2015

De NRD en de NvB vormen tezamen de basis bij het opstellen van de milieueffectrapportage (MER). Hier worden de alternatieven beoordeeld op het doelbereik en worden de effecten van de alternatieven beschreven.

De nu ingediende zienswijzen worden gebruikt bij het doorlopen van de planstudie. Het plan-MER vormt, samen met de LER en alle andere onderzoeksresultaten, de basis voor het 'voorlopig voorkeursalternatief'. Het voorlopige voorkeursalternatief wordt naar verwachting in januari 2016 ter inzage gelegd. Ook hierop kunnen zienswijzen worden ingediend. Op basis van die zienswijzen, de onderzoeksresultaten en een maatschappelijke kosten-batenanalyse zullen bestuurders in april 2016 hun voorkeur voor een bepaald tracé door het gebied aangeven. Dit 'definitieve voorkeursalternatief' wordt in de jaren daarna gedetailleerd uitgewerkt. De provincie verwacht in 2018 met de realisatie van de verbetermaatregelen te kunnen beginnen.

Na een periode met relatief veel contactmomenten met betrokkenen, volgt nu een periode waarin dit contact minder is. De eerste helft van 2015 zal zich voornamelijk richten op het bepalen en uitzetten van de onderzoeksvragen, zoals die uit de NRD en de NvB naar voren zijn komen. De samenwerkende overheden vinden het belangrijk dat bewoners en belanghebbenden, net als in het verleden, bij het proces betrokken blijven. Zij gaan daarom inzichtelijk maken met welke afwegingen en keuzes zij te maken krijgen bij het beoordelen van de alternatieven. In een artikelenreeks op de website [www.verbindinga8-a9.nl](http://www.verbindinga8-a9.nl) zal ieder alternatief uitgelegd worden en wordt aangegeven welke conflicterende belangen er spelen.

Ten behoeve van Stap 1 worden er informatiebijeenkomsten voor bewoners en de klankbordgroep georganiseerd. Dit zal rond de zomer van 2015 zijn.

# TABEL INDIENERS

## BIJLAGE

## BIJLAGE 1 Tabel indieners

|            | Naam                 | Gemeente/woonkern | Bedrijf/organisatie   | (Mede) namens   |
|------------|----------------------|-------------------|---|---|
| dhr.       | R. Alkemade          | Zaandam           |   |   |
| dhr.       | M. de Boer           | Koog a/d Zaan     |   |   |
| dhr./mevr. | S.H.M. Boers         | Zaandijk          | AMDG  |   |
| dhr.       | P. Bosma             | Uitgeest          |   |   |
| dhr./mevr. | M. Bruin             | Assendelft        |   |   |
| dhr.       | J. Butter            | Heemskerk         |   | H. van Brest en<br>K. Chou                                    |
|            | College van B&W      | Zaanstad          | Gemeente Zaanstad   |   |
|            | Colleges van B&W     | IJmond            | Heemskerk,<br>Uitgeest, Beverwijk<br>en Velsen  |   |
|            | Dagelijks Bestuur    | Amsterdam         | Stadsregio<br>Amsterdam   |   |
| dhr.       | J. Egthuijsen        | Westzaan          | EBjuristen  | een vijftal<br>bewoners aan de<br>Bus en Dam te<br>Assendelft |
| mevr.      | I.A. van de Geer     | Haarlem           | RWS West Nederland<br>Noord   |   |
| dhr.       | G. Glijnis           | Uitgeest          | V.O.F.<br>Melkveehouderij<br>Glijnis  |   |
| dhr.       | P.H.F. de Haan       | Zaandam           |   |   |
| dhr./mevr. | R. de Haan           | Assendelft        | Buurtschap Busch en<br>Dam/Bus en Dam,<br>Groenedijk/Commu-<br>nicatieweg-<br>West/Hoogedijk/<br>Communicatieweg. |   |
| dhr.       | J. van Harlingen     | Krommenie         | Werkgroep<br>Aardkundige<br>Waarden<br>Laagholland  |   |
| dhr./mevr. | F. Hoekstra          | Amsterdam         | Staatsbosbeheer   |   |
| dhr./mevr. | S.A.J. van der Horst | Haarlem           | Pot Jonker<br>Advocaten   | Ontwikkelings-<br>combinatie<br>Kreekrijk C.V.                |
| dhr./mevr. | C.B. Homburg         | Koog a/d Zaan     |   |   |
| dhr./mevr. | C.B. Homburg         | Koog a/d Zaan     | Wijkoverleg Oud<br>Koog   |   |

|            |  |               |                                      |   |
|------------|--|---------------|--------------------------------------|---|
| dhr.       | A. Huijgens  | Koog a/d Zaan |                                      |   |
| dhr./mevr. | M. Huijpen   | Assendelft    |                                      |   |
| dhr.       | R. van Ispelen   | Wormerveer    |                                      |   |
| dhr.       | H. Janssen   | Assendelft    | OBAN                                 | Assendelft Noord C.V.                       |
| dhr.       | J.P.W. Kager   | Uitgeest      | Maatschap Kager                      |   |
| dhr.       | F. Kroon   | Assendelft    |                                      |   |
| dhr.       | C. Kroon   | Den Haag      | VNO-NCW                              |   |
| dhr./mevr. | H. van der Lei   | Assendelft    | Vereniging Open Polders Assendelft   |   |
|            | ambtelijke organisatie   | Zaanstad      | Gemeente Zaanstad                    |   |
| dhr.       | R. Linnekamp   | Zaandam       |                                      |   |
| mevr.      | R. Melk  | Zaandam       | Kontakt Milieubeheer Zaanstreek      |   |
| dhr.       | H.H.T. Pijl  | Assendelft    |                                      |   |
|            | Provinciale Statencommissie van Noord-Holland voor Mobiliteit en Wonen | Haarlem       | Provincie Noord-Holland              |   |
| dhr./mevr. | L. van Roij  | Amersfoort    | Rijksdienst Cultureel Erfgoed        |   |
| dhr.       | A. Rijkhoff  | Assendelft    |                                      |   |
| dhr.       | P. Schaap  | Haarlem       | LTO Noord                            |   |
| dhr.       | P. Schavemaker   | Assendelft    |                                      |   |
| dhr.       | J.T. Teeuwisse   | Castricum     | Stichting het Oer-IJ                 |   |
| mevr.      | E. Veldmans  | Heemskerk     |                                      |   |
| dhr.       | H. Wegewijs  | Heemskerk     | Heemskerkse Golfclub                 | Stichting Exploitatie Golfbaan IJmond Noord |
| dhr.       | J. Westerdiep  | Assendelft    | Westerdiep adviseur Milieu en Ruimte | dhr. W. Carbaat en mevr. D. Minneboo        |
| dhr.       | C.N. de Wildt  | Markenbinnen  |                                      |   |
| dhr.       | C.N. de Wildt  | Markenbinnen  | Stichting MEGA                       |   |
| mevr.      | de Wit   | Assendelft    |                                      |   |



|      |             |           |                         |  |
|------|-------------|-----------|-------------------------|--|
| dhr. | G. de Wit   | Alkmaar   | Economisch Forum<br>NHN |  |
| dhr. | J. Witbaard | Krommenie |                         |  |



# **ZIENSWIJZEN EN BEANTWOORDING DOOR GEDEPUTEERDE STATEN VAN NOORD-HOLLAND**

**BIJLAGE**

## BIJLAGE 2 - Zienswijzen en beantwoording door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze  | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  |
|---------|-----------------------------------|--|---|
| 1       | 1                                 | Variant 5 is de enige met mogelijkheid tot doortrekken   | Deze zienswijze wordt niet gedeeld. Alternatief 5 wordt samen met andere alternatieven meegenomen in de planstudie. De voor- en nadelen van dit alternatief worden afgewogen tegen de voor- en nadelen van de overige alternatieven.  |
| 1       | 2                                 | Uitgeest zelf heeft met de extra rij huizen en omleggen van de N203 een onbegrijpelijke puinhoop veroorzaakt.  | Deze zienswijze wordt niet gedeeld. De bestaande ruimtelijke ordening wordt als uitgangspunt in de planstudie meegenomen. Een oordeel hierover is geen onderdeel van de planstudie.   |
| 1       | 3                                 | Mijn eerste voorstel in de bijlage geeft een alternatief voor aansluiting op de N203 ten westen van Uitgeest, teneinde de belasting op de N203 te verlagen.                  | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Bij de beoordeling van alternatief 5 worden de verkeerskundige effecten op het bestaande wegennet in beeld gebracht. Indien nodig worden maatregelen voorgesteld om ongewenste effecten te voorkomen. Een eventuele nieuwe verbinding ten westen van de A9 om de N203 in Uitgeest te ontlasten kan dan ook aan de orde komen.   |
| 1       | 4                                 | Verder doortrekken naar de kruising N203/N513 zou een logische volgende stap zijn. Een verdere ontlasting van de N203 en een verhoging van de verkeersveiligheid tot gevolg. | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Bij de beoordeling van alternatief 5 worden (de verkeerskundige effecten op het bestaande wegennet in beeld gebracht. Indien nodig, worden maatregelen voorgesteld om ongewenste effecten te voorkomen. Een eventuele nieuwe verbinding ten westen van de A9 om de N203 te ontlasten kan dan ook aan de orde komen.   |
| 1       | 5                                 | Half verzonken en deels ondertunneld zou een te overwegen scenario zijn om geluidsbelasting te verlagen en het in het landschap deels te doen voorkomen als een dijk(je).    | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Met betrekking tot de inpassing van de alternatieven is een aantal uitgangspunten in de NRD opgenomen. Daarbij is rekening gehouden met wetgeving, doelbereik en economische uitvoerbaarheid. Bovendien maakt dit een vergelijking tussen alternatieven mogelijk. Over de uiteindelijke inpassing van het voorkeursalternatief zal in de planuitwerkingsfase besloten worden. |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze  | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  |
|---------|-----------------------------------|--|---|
| 1       | 6                                 | Uitbreiding van de N197 als rondweg om Heemskerk heen, aansluitend op de N203 en/of verlengde A8-A9 verbinding vermindert de verkeersbelasting in Heemskerk en bevordert de verdeling van verkeersstromen noord-zuid v.v.                      | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Bij de beoordeling van alternatief 5 worden de verkeerskundige effecten op het bestaande wegennet in beeld gebracht. Indien nodig worden maatregelen voorgesteld om ongewenste effecten te voorkomen. Een eventuele rondweg om Heemskerk kan dan ook aan de orde komen. Het is echter niet aannemelijk dat deze rondweg nodig is ten gevolge van de Verbinding A8-A9.   |
| 1       | 7                                 | De uitvoering zou zoveel mogelijk 2x3 rijstroken moeten zijn, niet de calvinistische 2x2 rijstroken, teneinde een farce als de A5 tussen A9 en A4 te voorkomen.  | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Met betrekking tot de vormgeving van de weg is in de NRD een aantal uitgangspunten opgenomen, waaronder het wegprofiel van twee rijstroken per richting. Dit is gedaan om de vergelijkbaarheid tussen alternatieven goed mogelijk te maken. Over de uiteindelijke vormgeving van het voorkeursalternatief zal in de planuitwerkingsfase worden besloten. Daarbij zal rekening worden gehouden met doelbereik, uitvoerbaarheid en maatschappelijke kosten/baten. |
| 1       | 8                                 | Aansluitingen op in-/uitvoegen zou zoveel mogelijk uitgevoerd moeten worden als een separate wisselbaan, zoals ook bij de aansluiting van de A9 op de A5.  | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Met betrekking tot de vormgeving van de weg is in de NRD een aantal uitgangspunten opgenomen. Op basis van de verwachte verkeersstromen wordt een aantal onderdelen in de planstudie verder uitgewerkt, waaronder de aansluiting op de A9. De eventuele aansluiting via een parallelbaan kan dan ook aan de orde komen.   |
| 2       | 9                                 | Ik denk dat de beste optie voor de verbinding tussen de a8 en a9 is om de a8 recht door te trekken naar de a9 bij de afslag van Heemskerk. Deze optie zorgt voor de snelste verbinding, is het goedkoopste en veroorzaakt het minste overlast. | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Het voorgestelde alternatief wordt als alternatief 5 meegenomen in de planstudie. De voor- en nadelen van dit alternatief worden afgewogen tegen de voor- en nadelen van de overige alternatieven.  |
| 2       | 10                                | Ik hoop dat de a8 snel door getrokken zal worden!  | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Voor het project Verbinding A8-A9 hebben we een planning opgesteld. Realisatie van het voorkeursalternatief is voorzien vanaf 2018.   |
| 3       | 11                                | Hierbij zouden wij de Provincie Noord-Holland willen vragen de mogelijkheden te onderzoeken de doorstroom van verkeer tussen de A8 en A9 te bevorderen door de bestaande infrastructuur beter te benutten en op te waarderen.                  | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Het voorgestelde alternatief wordt als alternatief 2 (nul-plusalternatief) meegenomen in de planstudie. De voor- en nadelen van dit alternatief worden afgewogen tegen de voor- en nadelen van de overige alternatieven.  |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze   | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland   |
|---------|-----------------------------------|---|--|
| 3       | 12                                | <p>Heel concreet is het voorstel om de capaciteit van de huidige N246 en N203 te vergroten door de huidige kruispunten te herstructureren zodat het verkeer direct en zonder stoplichten kan doorstromen op de N246 en de N203 en ook direct en zonder stoplichten kan doorstromen van de A9 op de N203 en van de A8 op de N246 en vice versa. Bijvoorbeeld door enkele kruispunten om te bouwen tot ongelijkvloerse kruising en door bij enkele bestaande kruispunten fly-overs aan te leggen. De ombouw tot ongelijkvloerse kruising en de aanleg van fly-overs zal waarschijnlijk grote voordeel hebben voor het milieu en zal financieel aanzienlijk goedkoper zijn</p>   | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. De invulling van alternatief 2 (nul-plusalternatief) wordt in de NRD globaal omschreven en in de planstudie verder uitgewerkt. Daarbij kunnen de gesuggereerde optimalisaties van kruispunten ook aan de orde komen. Aangezien een van de doelen van het project Verbinding A8-A9 is om de leefbaarheid in Krommenie en Assendelft te verbeteren, zal daar in de uitwerking van het nul-plusalternatief ook rekening mee worden gehouden.</p> |
| 4       | 13                                | <p>Op het door u verwachtte plangebied, waarvan de zuidgrens dwars door het golfterrein loopt, heb ik een wijzigingsvoorstel, waardoor een tracé mogelijk is welke aansluit op het knooppunt Beverwijk en zo als het ware een ring vormt met de A22. Zie hiervoor de bijlage.</p> <p>Door het voorgestelde tracé van 4200 m verdiept aan te leggen en aan te sluiten op een punt welke eerder al is aangetast bij de aanleg van het tracé naar de Wijkertunnel, wordt het gebied van de Stelling van Amsterdam ontzien. Ook worden de archeologische waarden van "de zeedijk" en "de Kil" ontzien. Wel verdienen de archeologische, cultuurhistorische en landschappelijke elementen van waarde voldoende aandacht en zal er tijdens het verdiept aanleggen rekening gehouden moeten worden met enige vertraging voor nader onderzoek.</p> <p>Zo liggen nabij het aansluitpunt op de Veenpolderweg waarnemingen uit de Romeinse en de late ijzertijd, zo ook bij "De Kil". Vanuit de Paleografie is er de passage van het Oer-IJ tussen de Sint Aagtendijk en de huidige A9. Overigens is tijdens de aanleg van de A9 in 1960-61 deze oude rivierbedding al zo goed als verloren gegaan.</p> <p>Op het voorgestelde tracé liggen enkele terreinen met de monumentenummers 5839-5841-5842 met de</p> | <p>Deze zienswijze wordt niet gedeeld. Het voorgestelde alternatief is min of meer gelijk aan maatregel G, zoals opgenomen in de NRD. Op basis van de inschatting van het onvoldoende probleemoplossend vermogen van deze maatregel, is besloten om deze niet mee te nemen in de planstudie.</p>   |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze   | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland   |
|---------|-----------------------------------|---|--|
|         |                                   | aanduiding hoge archeologische waarde. Om dit te omzeilen zou het tracé iets kunnen opschuiven naar het noorden, om met een bocht naar hetzelfde aansluitpunt "knooppunt Beverwijk" te gaan. In ogenschouw nemende dat op een zeer groot terrein met dezelfde waarde aanduiding de wijk Saendelft is gebouwd en nog steeds wordt uitgebreid, mag men zich afvragen of deze kleine elementen dan nog ontzien moeten worden. Dit terwijl het ook kansen biedt om onderzoek te doen bij de aanleg. |  |
| 5       | 14                                | Feit is dat hoe meer infrastructuur, hoe meer verkeer en milieuoverlast zo ook met de verbinding A8 met A9.   | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. De Verbinding A8-A9 heeft als doel is het verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid in Krommenie en Assendelft. Uit de onderzoeken die in de planstudie gedaan worden zal blijken welke verkeers- en milieueffecten de verschillende alternatieven teweegbrengen.   |
| 5       | 15                                | Electrisch rijden.  | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. De ontwikkelingen rondom elektrisch rijden zijn onzeker. In de verkeersmodellen die wij gebruiken zitten aannames over mogelijke effecten van elektrisch rijden en andere technologische ontwikkelingen op de groei van de mobiliteit.   |
| 5       | 16                                | Ondergronds   | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Met betrekking tot de inpassing van de alternatieven is een aantal uitgangspunten in de NRD opgenomen. Daarbij is rekening gehouden met wetgeving, doelbereik en economische uitvoerbaarheid. Bovendien maakt dit een vergelijking tussen alternatieven mogelijk. De inschatting is dat een ondergrondse aanleg niet kosteneffectief zal zijn. Over de uiteindelijke inpassing van het voorkeursalternatief zal in de planuitwerkingsfase besloten worden. |
| 5       | 17                                | Thuiswerken   | Deze zienswijze wordt niet gedeeld. Recent onderzoek geeft aan dat thuiswerken weinig effect heeft op filevorming (bron: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid ('Meer tijd- en plaatsonafhankelijk werken: kansen en barrières'). De ontwikkelingen zijn evenwel onzeker. In de verkeersmodellen die wij gebruiken zitten aannames over mogelijke effecten van thuiswerken.   |



| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze   | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland   |
|---------|-----------------------------------|---|--|
| 5       | 18                                | OV  | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. De invulling van alternatief 2 wordt in de NRD globaal omschreven en in de planstudie verder uitgewerkt. Daarbij kunnen maatregelen gericht op openbaar vervoer en fiets ook aan de orde komen. Uit eerder onderzoek is evenwel gebleken dat het oplossend vermogen van extra openbaar vervoersmaatregelen beperkt is. |
| 5       | 19                                | Reddend alternatief   | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. De Verbinding A8-A9 heeft als doel is het verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid in Krommenie en Assendelft. De inpassing en de duurzaamheid zijn in de planuitwerkingsfase een aandachtspunt.   |
| 6       | 20                                | De verkeersafwikkeling tussen Uitgeest en Zaanstad heeft verbetering ook voor de leefomgeving in de directe omgeving van de N203. Tevens is het belangrijk om een koppeling tussen de A8 en A9 tot stand te brengen om hierdoor het verkeer een meer directe verbinding te geven tussen plaats van herkomst en doel. Ook is het van belang dat de verkeerssituatie met de erbij behorende milieueffecten voor de verkeersafwikkeling aan de noordkant van Zaanstad van en naar Uitgeest structureel wordt aangepakt. Ik onderschrijf dit plan omdat het op veel vlakken een verbetering geeft op verkeersgebied en het leefklimaat in diverse woon- en leefgebieden zal verbeteren. | De zienswijze wordt gedeeld. Deze reactie ondersteunt de probleemanalyse en de projectdoelen van het project Verbinding A8-A9.   |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze   | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland   |
|---------|-----------------------------------|---|--|
| 6       | 21                                | Ik heb echter wel een aantal kanttekeningen bij dit voorstel. Naast de kortsluiting tussen de A8 en de A9 spelen hierbij ook andere aspecten een groot belang zoals stedenbouwkundige, landschappelijke, ecologische en cultuurhistorische aspecten. Deze onderdelen zijn van wezenlijk belang voor de belevingswaarde van het gebied en dienen te worden gerespecteerd. Indien één of meerdere van deze dragers van het gebied wordt aangetast dan wordt de gehele waarde van het gebied drastisch verminkt. Juist met betrekking tot het doortrekken van de A8 naar de A9 zal het tracé (welk tracé en in welke uitvoering dan ook) van deze verbindingsweg een flinke wissel trekken op de waarden van het gebied. Naast deze aanwezige waarden dient ook rekening te worden gehouden met omgevingsfactoren als doorsnijding van het gebied met voortdurende beweging van motorvoertuigen, de geluidseffecten van de motorvoertuigen, de emissie van allerlei stoffen evenals CO <sub>2</sub> en NO <sub>x</sub> op het gebied zelf en op het leefklimaat in het geheel. | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. In de planstudie worden de alternatieven op een groot aantal criteria onderzocht. Dat geldt ook voor de door de indiener vermelde criteria landschappelijke, ecologische en cultuurhistorische waarden in het plangebied. Hetzelfde geldt voor de leefbaarheid in het studiegebied. In hoofdstuk 5 van de NRD staan deze criteria vermeld en is aangegeven hoe ze in het beoordelingskader zijn opgenomen. Het is uiteindelijk de stuurgroep die Gedeputeerde Staten adviseert over het gewicht dat aan de verschillende criteria moet worden toegekend.   |
| 6       | 22                                | Bij het plannen van het tracé van deze weg is het niet alleen zinvol het tracé op een goede plaats neer te leggen (zo weinig mogelijk doorsnijding van landschappelijke lijnen) maar er ook voor te zorgen dat noord-zuid lopende landschappelijke en cultuurhistorisch belangrijke elementen zeer zorgvuldig worden gekruist. Dit geldt op de eerste plaats voor de kruising van de Dorpsstraat van Assendelft maar ook voor Bus en Dam, de Groene Dijk, De Kil en de Hoge Dijk (onderdeel van de liniedijk van de Stelling van Amsterdam).  | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Met betrekking tot de inpassing van de alternatieven is een aantal uitgangspunten in de NRD opgenomen. De weg zal bij de Dorpsstraat in een onderdoorgang liggen. Uitgangspunt is dat de onderdoorgang een gesloten deel kent van 100 meter lang. Vooralsnog is het uitgangspunt dat de rest van de weg op maaiveldhoogte komt te liggen. Daarbij is rekening gehouden met wetgeving, doelbereik en economische uitvoerbaarheid. Bovendien maakt dit een vergelijking tussen alternatieven mogelijk. Over de uiteindelijke inpassing van het voorkeursalternatief zal in de planuitwerkingsfase besloten worden. |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze   | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland   |
|---------|-----------------------------------|---|--|
| 6       | 23                                | <p>Tracé-mogelijkheden: Vanuit landschappelijk en stedenbouwkundig oogpunt dient het tracé van de doorgetrokken A8 zo dicht mogelijk tegen de grens van de Omzoom bij de woonbebouwing van Saendelft te liggen (als grens tussen stedelijke bebouwing / recreatiegebied en het landelijk gebied) en op ruime afstand ten oosten van Bus en Dam aan te sluiten op de N203. Vanuit verkeerskundig oogpunt dient het tracé vanuit de A8 zo recht mogelijk door te lopen naar de A9. Dit voorstel loopt te noorden van het golfterrein van de Heemskerkse Golfclub.</p>   | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. De voorgestelde alternatieven worden als alternatief 5 en alternatief 7 meegenomen in de planstudie. De voor- en nadelen van deze alternatieven worden afgewogen tegen de voor- en nadelen van de overige alternatieven. In de planstudie zullen de effecten van de alternatieven op bereikbaarheid en landschap worden bepaald. Deze effecten worden meegenomen bij de beoordeling van de alternatieven.</p>   |
| 6       | 24                                | <p>Voor alle varianten gelden de volgende eisen:<br/>De door te trekken A8 dient de Dorpsstraat van Assendelft ondergronds te kruisen en er zo voor te zorgen dat deze nieuwe weg niet het dorp doorsnijdt zoals in Koog aan de Zaan is gebeurd bij de aanleg van de A8.<br/>De andere elementen zoals Bus en Dam, de Groene Dijk, De Kil en de Hoge Dijk zijn ook van wezenlijk belang in het landschap en vanuit de cultuur-historie. Ook de doorgetrokken A8 dient deze elementen ondergronds en overkluisd te kruisen. Deze doorgetrokken A8 gaat hier door verschillende landschapstypes die een visueel open karakter hebben. Uit dit oogpunt alleen al zou de A8 verdiept moeten worden aangelegd, maar ook uit het oogpunt van de langzaam verkeersverbindingen tussen dorps- / stedelijke bebouwing en het landelijk gebied dat voor belangrijke onderdelen ook als recreatiegebied wordt ingericht (De Omzoom bij Saendelft en De Buitenlanden bij Heemskerk en Beverwijk). Tevens liggen de ondergronds te kruisen waardevolle elementen dicht bij elkaar zodat het voor de hand ligt de gehele weg verdiept aan te leggen.<br/>De verdiepte ligging verbindt de hierboven beschreven gewenste ondertunneling waarbij de weg dus verdiept komt te liggen (een afdekking is niet nodig). De bovenkant van de wegverharding van deze doorgetrokken A8 dient op minimaal 5 m beneden het maaiveld te liggen, zodat voertuigen de visuele openheid</p> | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Met betrekking tot de inpassing van de alternatieven is een aantal uitgangspunten in de NRD opgenomen. De weg zal bij de Dorpsstraat in een onderdoorgang liggen. Uitgangspunt is dat de onderdoorgang een gesloten deel kent van 100 meter lang. Vooralnog is het uitgangspunt dat de rest van de weg op maaiveldhoogte komt te liggen. Daarbij is rekening gehouden met wetgeving, doelbereik en economische uitvoerbaarheid. Bovendien maakt dit een vergelijking tussen alternatieven mogelijk. Over de uiteindelijke inpassing van het voorkeursalternatief zal in de planuitwerkingsfase besloten worden.</p> |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze  | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland   |
|---------|-----------------------------------|--|--|
|         |                                   | niet verstoren. De aanwezige landelijke wegen en recreatieve paden kunnen deze weg dan gelijkvloers kruisen. De Gemeenteraad van Zaanstad is unaniem van mening dat de doortrekking van de A8 naar de A9 ingepast moet worden in het landschap en dat nooit en te nimmer geaccepteerd mag worden dat deze weg de Dorpsstraat van Assendelft gelijkvloers kruist.   |  |
| 6       | 25                                | De doorgetrokken A8 moet dus onder de Dorpsstraat door worden aangelegd. Nooit meer zo iets als Koog aan de Zaan en ook verder zal de weg aanpassing behoeven in het landschap.<br>Dat wordt hoop ik ook de insteek van u als verantwoordelijk bestuurder en ik ga er vanuit dat niet alleen alle colleges van de betrokken gemeenten maar ook de raden mijn voorstel zullen ondersteunen en als zodanig zullen besluiten. | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. De weg zal bij de Dorpsstraat in een onderdoorgang liggen. Uitgangspunt is dat de onderdoorgang een gesloten deel kent van 100 meter lang.   |
| 7       | 26                                | Bijlage 2; Alle varianten gaan in de ijskast tot na de volgende Provinciale Statenverkiezing. Daarna, maar wel na gereedkomen van de wegeaanpassingen welke gepland en gaande zijn op de A5, A9, A10, A22, opnieuw kijken naar de wenselijkheid van een verbinding A9-A8.  | Deze zienswijze wordt niet gedeeld. In het regionale verkeersmodel VENOM worden toekomstige ontwikkelingen in woningbouw en werkgelegenheid vertaald naar mobiliteitseffecten. Zowel vastgestelde als geplande projecten en ontwikkelingen zijn opgenomen in VENOM. Op grond van de uitkomsten van de berekeningen in de planstudie kunnen conclusies worden getrokken over nut en noodzaak en oplossend vermogen van alternatieven.               |
| 7       | 27                                | Bijlage 2: Wel steeds met de weging van alle gevolgen en niet alleen de nadruk op economie. Kijk maar eens naar de omvang van de economie in relatie tot mobiliteit in de loop van de afgelopen 30 jaar, met als voorbeeld het aantal arbeidsplaatsen bij achtereenvolgens Hoogovens - CORES - TATA. Of naar de toename van het autoverkeer in de afgelopen 2 jaar, welke hoegenaamd tot stilstand is gekomen.             | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. In het regionale verkeersmodel VENOM worden toekomstige ontwikkelingen in woningbouw en werkgelegenheid vertaald naar mobiliteitseffecten. Zowel vastgestelde als geplande projecten en ontwikkelingen zijn opgenomen in VENOM. Op grond van de uitkomsten van de berekeningen in de planstudie kunnen conclusies worden getrokken over nut en noodzaak en oplossend vermogen van alternatieven. |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze  | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland   |
|---------|-----------------------------------|--|--|
| 7       | 28                                | Bijlage 2: 1) De noodafritten van de A9 van de Wijkertunnel aanpassen en gebruiken voor aan en afvoer van en naar de N202 ten behoeve van verkeer naar Westpoort en IJmuiden. Dit kan al gtebruikt worden bij sluiting van de Velsertunnel in de renovatiefase. 2) De S150 vanaf de N246 bij Buitenhuizen, opwaarderden naar gebiedsontwsluitingsweg richting knooppunt coenplein. 3) De Communicatieweg reconstrueeren met verdiepte kruisingen, aansluiten op de Noorderveenweg snelheid max 0 km.   | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. De invulling van alternatief 2 (nul-plusalternatief) wordt in de NRD globaal omschreven en in de planstudie verder uitgewerkt. De door de indiener gesuggereerde maatregelen kunnen dan ook aan de orde komen. Bij de invulling van het nul-plusalternatief wordt inderdaad gedacht aan het opwaarderden van de wegverbinding langs het Noordzeekanaal (N246) naar de A8 (S150). Het is niet aannemelijk dat een betere aansluiting op de N202 nodig is in verband met de Verbinding A8-A9. De Communicatieweg zal ook in de toekomst voor lokaal verkeer nodig zijn.                                  |
| 7       | 29                                | Bijlage 2: Uiteraard ziet indiener ook de milieuoverlast van omwonenden aan de N203 tussen het station Krommenie en de Forbo, cq de af en opritten van de N246. Om hierin tegemoet te komen kan indiener zich vinden, als aanvulling op de eerder genoemde 3 punten (zie hierboven) in een variant waar de Noorderveenweg wordt verlengd als een ringweg om Sandelft. De aansluiting op de N203 zou dan tussen de bebouwing en Bus en Dam/Busch gerealiseerd kunnen worden. Ter hoogte van hmp 52.2, dus zo krap mogelijk tegen Saendelft, dit ter bescherming van de archelologische waarde van het stroomgebied van de Crommenije,k onderdeel van het Oer-ij. (Indiener heeft een kaartbeeld toegevoegd) | Deze zienswijze wordt niet gedeeld. De huidige Noorderveenweg is een gebiedsontsluitingsweg voor Assendelft en Saendelft. Het opwaarderden en verlengen van deze weg tot een doorgaande weg zal leiden tot een forse toename van de verkeersdrukte. Omdat de Noorderveenweg op korte afstand van de woonbebouwing is gesitueerd zal dit leiden tot ongewenste effecten ten aanzien van leefbaarheid, verkeersveiligheid en milieu.   |
| 7       | 30                                | Bijlage 2: Met een onderdoorgang van het spoor, waarbij de zuidelijke rijbaan van die ringweg tevens onder de N203 doorgaat en via een lus over het sportterrein ri het noorden net voor de verkeerslichten weer invoegt. Plaatselijk verkeer ri A8 of A9, kan gebruik blijven maken van de N203/N246. Als weisselgeld naar NS zouden spoorpassages van de Bus en Damn en van Busch en Dam inleverbaar zijn. Deze wegen kunnen, zowel aan de oost en de westzijde van de N203, via een parallelweg met fietspad naar die nieuwe onderdoorgang worden geleid.   | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Met betrekking tot de inpassing van de alternatieven is een aantal uitgangspunten in de NRD opgenomen. Daarbij is rekening gehouden met wetgeving, doelbereik en economische uitvoerbaarheid. Bovendien maakt dit een vergelijking tussen alternatieven mogelijk. In de NRD is aangegeven dat een groot deel van de weg in alternatief 7 verdiept zal moeten worden aangelegd. De door de indiener aangedragen suggesties kunnen bij de uitwerking in de planstudiefase aan de orde komen. Over de uiteindelijke inpassing van het voorkeursalternatief zal in de planuitwerkingsfase besloten worden. |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze  | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  |
|---------|-----------------------------------|--|---|
| 8       | 31                                | Ik ben voorstander van de variant waarbij de bestaande verbinding A8-A9 wordt geoptimaliseerd.   | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Het voorgestelde alternatief wordt als alternatief 2 (nul-plusalternatief) meegenomen in de planstudie. De voor- en nadelen van dit alternatief worden afgewogen tegen de voor- en nadelen van de overige alternatieven.  |
| 8       | 32                                | Omdat voor ons naaste bewoners van de kruising met de Dorpsstraat alleen maar negatieve effecten zullen ontstaan. Dan denk ik aan Geluidsoverlast, Luchtvervuiling( fijnstof en giftige uitlaatgassen). Ook ons uitzicht over het landschap zal worden belemmerd.  | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. In de planstudie zullen de effecten van de alternatieven ten aanzien van de leefbaarheid in het plangebied worden bepaald. Deze effecten worden meegenomen bij de beoordeling van de alternatieven.   |
| 8       | 33                                | En ook de weidevogels in het gebied tussen doorgetrokken A8 en Saendelft komen nooit meer terug.   | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. In de planstudie zullen de effecten van de alternatieven op ecologisch waarden (zoals weidevogels) in het plangebied worden bepaald. Deze effecten worden meegenomen bij de beoordeling van de alternatieven.   |
| 8       | 34                                | Kortom dit zijn mijn zienswijzen waarmee wij als direct betrokkenen ons zullen blijven verzetten tegen de plannen om de doortrekking te realiseren middels een tunneltje van slechts 150 meter die de kruising met de Dorpsstraat moet vormen.   | Deze zienswijze wordt niet gedeeld. Met betrekking tot de inpassing van de alternatieven is een aantal uitgangspunten in de NRD opgenomen. De weg zal bij de Dorpsstraat in een onderdoorgang liggen. Uitgangspunt is dat de onderdoorgang een gesloten deel kent van 100 meter lang. Vooralnog is het uitgangspunt dat de rest van de weg op maaiveldhoogte komt te liggen. Daarbij is rekening gehouden met wetgeving, doelbereik en economische uitvoerbaarheid. Bovendien maakt dit een vergelijking tussen alternatieven mogelijk. Over de uiteindelijke inpassing van het voorkeursalternatief zal in de planuitwerkingsfase besloten worden. |
| 9       | 35                                | Jarenlang heb ik gewoond aan de Noorderweg in Assendelft. Mijn ouders wonen nog steeds op de daar gevestigde boerderij. Mijn visie is dat natuurlijk de A8 moet worden doorgetrokken naar de A9 en nog beter als het doorgetrokken stuk ook een snelweg wordt. Een tunnel onder de Dorpsstraat door. Een viaduct over de stelling van Amsterdam. Dwars door de golfbaan. (de golfbaan heeft al van deze doorsnijding geweten bij aanleg). Aansluiten bij het tankstation twaalfmaat. | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Deze zienswijze ondersteunt nut en noodzaak van het project Verbinding A8-A9. Alternatief 3 wordt meegenomen in de planstudie en de voor- en nadelen van dit alternatief worden afgewogen tegen de voor- en nadelen van de overige alternatieven.   |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze  | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  |
|---------|-----------------------------------|--|---|
| 9       | 36                                | Niet de af en opritten bij Heemskerk extra ingewikkeld maken door daar bij een knooppunt van 2 snelwegen ook een op en afrit voor lokaal verkeer te moeten inpassen. Natuurlijk wel alle op en afritten in Zaanstad die nu slechts richting of vanaf Amsterdam te gebruiken zijn ook richting Assendelft en de A9 bruikbaar maken. | Deze zienswijze wordt niet gedeeld. Met betrekking tot de vormgeving van de weg is in de NRD een aantal uitgangspunten opgenomen, waaronder de vormgeving als provinciale weg met twee rijstroken per richting. De Verbinding A8-A9 wordt in alternatief 5 op de bestaande kruispunten van de aansluiting Heemskerk aangesloten. Op basis van de verwachte verkeersstromen wordt de vormgeving van de betreffende kruispunten in de planstudie verder uitgewerkt.   |
| 9       | 37                                | Natuurlijk wel alle op en afritten in Zaanstad die nu slechts richting of vanaf Amsterdam te gebruiken zijn ook richting Assendelft en de A9 bruikbaar maken.  | Deze zienswijze wordt niet gedeeld. De bestaande A8 in Zaanstad maakt geen onderdeel uit van de planstudie Verbinding A8-A9. Wel wordt de bestaande A8 (inclusief de inrichting van de aansluitingen) meegenomen in de MIRT-verkenning naar de verbetering van de A7/A8-corridor, die door het ministerie van Infrastructuur en Milieu parallel wordt uitgevoerd. Deze twee studies zullen goed op elkaar worden afgestemd. Bij de beoordeling van de alternatieven in de planstudie Verbinding A8/A9 wordt wel gekeken naar de verkeerskundige effecten op het bestaande wegennet, waaronder de A8. Indien nodig worden in samenspraak met het ministerie maatregelen voorgesteld om ongewenste effecten te voorkomen. |
| 10      | 38                                | Ik ben onverkort van mening dat de leefomgeving van mijn woonplaats niet zal verbeteren bij de voorgenomen aanleg van de verbindingsweg tussen de Rijkswegen A8 en de A9   | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Er is nog geen keuze gemaakt met betrekking tot de wijze waarop de verbeterde verbinding tussen de A8 en A9 zal plaatsvinden. Op voorhand zijn geen uitspraken te doen over de mate van verbetering of verslechtering van de leefkwaliteit. Dit is mede afhankelijk van het alternatief dat uiteindelijk gekozen wordt. Tijdens de planstudiefase worden de (milieu)effecten van de geselecteerde alternatieven nader onderzocht, zoals aangegeven in de NRD van 11 november 2014.  |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze  | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland   |
|---------|-----------------------------------|--|--|
| 10      | 39                                | <p>Sinds afgelopen zomer 2014 de 2<sup>e</sup> Coentunnel is geopend is het na dertig jaar fileleed een verademing om zonder oponthoud vanuit Assendelft naar mijn werk in Amsterdam te kunnen rijden. Indien de nieuw verbinding tussen A8 en A9 mogelijk wordt gerealiseerd, zal dit helaas weer tot het verleden gaan behoren. De huidige A8 tussen de N246 en het Knooppunt Zaandam in namelijk niet geschikt voor een grote toename van verkeer vanuit de richtingen Uitgeest, Castricum, Alkmaar etc. Deze toename van verkeer zal aanzienlijk zijn, ook omdat de files op de A9 voorlopig nog niet zijn opgelost. De brug over de Zaan bij Koog aan de Zaan en de kort na elkaar gelegen opritten vanuit Westerkoog en Oud-Koog zorgen voor de opstoppingen en kunnen zonder forse ingrepen (brug verbreden, viaduct verbreden) niet worden opgelost. Los van het feit dat deze ingrepen zeer nadelig zijn voor de bewoners ter plaatse in Koog aan de Zaan.</p>  | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Uit het regionale verkeersmodel VENOM kunnen conclusies worden getrokken over de wijzigingen van de verkeersstromen, als gevolg van een verbeterde verbinding tussen de A8 en A9. Daarbij komen de door inspreker genoemde locaties ook aan de orde. Tegelijk met deze planstudie start het Rijk een verkenning naar het functioneren van de A7 en de A8, waarbij ook aandacht besteed zal worden aan het bestaande deel van de A8 ten oosten van het knooppunt Zaandam. Tussen beide projecten vindt regelmatig afstemming plaats.</p>   |
| 10      | 40                                | <p>In uw notitie wordt gesproken over een nieuwe oprit naar de verbindingsweg vanuit Saendelft ter hoogte van de Parkrijklaan. Deze oprit is desastreus voor het leefklimaat in Saendelft. Nu al is er veel sluijverkeer door de woonerven en smalle straten van deze wijk vanaf de N203 en vanuit Krommenie. Dit zal hierdoor alleen maar toenemen. Daarnaast is de doorstroming vanuit Saendelft naar de A8 nu goed en geleidelijk zonder kruisingen en stoplichten geregeld. Bij de nieuwe aansluiting op de verbindingsweg A8-A9 is dit niet mogelijk. De aansluiting zal gelijkvloers zijn. Indien er dan stoplichten komen zal dit de doorstroming sterk beperken en zorgen voor files in de wijk en op de nieuwe verbindingsweg. Zonder stoplichten is het voor de inwoners van Saendelft zeer lastig om in te voegen ten gevolge van de grote stroom auto's vanuit de richting van de A9 naar de A8. Indien een ongelijkvloerse oprit wordt gerealiseerd is uw doelstelling om de nieuwe weg zo min mogelijk landschapontsierend aan te leggen natuurlijk volledig van de baan en zorgt voor een totaal andere beleving van het open veenpoldergebied.</p> | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Een nieuwe oprit naar de verbindingsweg vanuit Saendelft, ter hoogte van de Parkrijklaan, heeft gevolgen voor het leefklimaat in Saendelft. Of het gaat om een verbetering of verslechtering wordt onderzocht in de planstudie. Deze informatie wordt gebruikt bij de besluitvorming voor een (voorlopig) voorkeursalternatief.</p> <p>Anders dan indiener aangeeft zal een aansluiting vanuit Saendelft op de Verbinding A8-A9, ongelijkvloers zijn, zie ook paragraaf 4.5.3 van de NRD. Hoe deze aansluiting exact wordt vormgegeven en wat daarbij de verkeerskundige en landschappelijke effecten zijn, is onderdeel van de planstudie.</p> |



| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze   | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  |
|---------|-----------------------------------|---|---|
| 10      | 41                                | De intentie is nu om een Provinciale weg aan te leggen. Zoals iedereen weet en leert van het verleden zal deze weg langzamerhand worden opgeschaald naar een snelweg of rijksweg. Daardoor zullen hogere geluidswaarden worden gehaald en om overlast te beperken zal een geluidsschermband noodzakelijk zijn en zal op die manier de zoveelste woonwijk achter een lelijk en landschapontsierend geluidsschermband verdwijnen. | Deze zienswijze wordt niet gedeeld. Op 17 oktober 2013 zijn afspraken vastgelegd over een Uitvoeringsagenda Aanpak Noordkant Amsterdam tussen de minister van Infrastructuur en Milieu, de provincie Noord-Holland en de Stadsregio Amsterdam. Daarin is als uitgangspunt vastgelegd dat de Verbinding A8-A9 wordt uitgevoerd als een autoweg met twee rijstroken per richting. In de planstudie wordt nagegaan of dit anno 2030 nog zal voldoen.   |
| 10      | 42                                | Tenslotte moge het duidelijk zijn dat ten gevolge van de aanleg van de verbindingsweg de waarde van onze woning aanzienlijk zal dalen. Waar wij nu vrij uitzicht hebben zal onze woning in de toekomst nabij een zeer druk verkeerspunt komen te liggen en mogelijk zelfs verdwijnen achter een geluidsschermband.  | De zienswijze is voor deze fase van het project niet relevant. Bij veronderstelde waardedaling van onroerend goed, als gevolg van planologische wijziging, is afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening en de Verordening planschade Noord-Holland 2010 van toepassing. Een verzoek om tegemoetkoming in schade kan worden ingediend nadat het inpassingsplan onherroepelijk is geworden. Naar verwachting zal dit in 2017 zijn.   |
| 11      | 43                                | In deze fase van de planvorming lijken de gevolgen voor indiener en zijn (natuur)gebieden mee te vallen. Indiener stelt voor om te onderzoeken in hoeverre een verdere afwaardering van de N203 en de N246 kan bijdragen aan internationale natuurdoelen in Polder Westzaan voor wat betreft van de geluidsoverlast en luchtkwaliteit.  | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Het afwaarderen van de N203 door Krommenie en Assendelft is onderdeel van de Verbinding A8-A9. De geluidseffecten en gevolgen voor de luchtkwaliteit van deze afwaardering voor de Polder Westzaan zijn onderdeel van de planstudiefase.  |
| 11      | 44                                | Het doortrekken van de A8 heeft wel gevolgen voor het Noorderveen; Indiener heeft daar nu een klein gedeelte van N2000 gebied in eigendom, vrijwel ter hoogte van de aansluiting van N246 met huidige A8. Het Noorderveen is een bijzonder N2000 gebied (moerasbos) en nog niet definitief veiliggesteld.   | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. De verwachting is dat de Verbinding A8-A9 gevolgen heeft voor het Noorderveen. Zowel de lokale verandering van de hoeveelheid wegverkeer als de fysieke ingreep van nieuwe infrastructuur leidt mogelijk tot een verslechtering van de ecologische waarden. Op basis van bestaande bureau- en veldonderzoeken wordt een nieuw ecologisch onderzoek uitgevoerd. Een Passende Beoordeling of een verstoringstoets is in deze fase nog niet aan de orde, maar zal, indien nodig, in de planuitwerkingsfase worden uitgevoerd. In de planstudiefase worden wel stikstofdepositieberekeningen en bijbehorende habitatanalyses uitgevoerd. Voor Natura 2000-gebied zoals het Noorderveen wordt de zogenaamde stoplicht-methode toegepast. |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze  | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  |
|---------|-----------------------------------|--|---|
| 11      | 45                                | Het verlengen van de A8 naar de A9 zou geen gevolgen mogen hebben voor de hydrologie en met name de mogelijkheden om zoutwater in te laten in Polder Westzaan.     | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Het effect op het watersysteem wordt kwalitatief beoordeeld en getoetst aan het beleid van de waterbeheerders. Voor zowel de aanlegfase als de gebruiksfase worden de effecten voor het (grond)watersysteem beschreven ten aanzien van de beïnvloeding van de grondwaterstroming en –waterstand, beïnvloeding van kwel- en infiltratiegebieden en aantasting van (grond)waterbeschermingsgebieden.  |
| 11      | 46                                | Bij de aansluiting met de A9 dient d.m.v. de inpassingsplannen goed rekening gehouden met de doorsnijding van de Stelling van Amsterdam, een werelderfgoed object. | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Een van de kenmerkende eigenschap van het plangebied is de openheid en de aanwezigheid van het UNESCO Werelderfgoed Stelling van Amsterdam. Een nieuwe verbinding doorkruist, afhankelijk van het alternatief, op een of meerdere locaties de stelling. Op basis van een deskundig oordeel wordt het effect van de alternatieven op de kernkwaliteiten van de Stelling van Amsterdam beoordeeld. De aanwezige cultuurhistorische waarden worden in samenhang gezien met de aanwezige landschappelijke waarden en de sleutelkenmerken. Dit zijn de kenmerken die het meest van belang zijn voor de identiteit van het landschap en kenmerkend zijn voor het landschap. Hierbij worden gelet op de gebruiksgeschiedenis van het landschap, de patronen van waterlopen en beplanting, de openheid en beslotenheid van het landschap en de zichtbaarheid van de weg vanuit het landschap en vice versa. |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze  | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland   |
|---------|-----------------------------------|--|--|
| 12      | 47                                | <p>Het georganiseerde bedrijfsleven ondersteunt de aanpak en planning om de verbinding te realiseren. Deze verbinding pak naar mening van het bedrijfsleven vier belangrijke problemen aan:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) verkeersveiligheid door middel van het ontvlechten van doorgaand verkeer met lokaal verkeer;</li> <li>2) doorgaand verkeer zorgt voor problemen voor de gezondheid (geluid en luchtkwaliteit) in Zaanstad en omgeving;</li> <li>3) de robuustheid van het netwerk bij calamiteiten in de tunnels is onvoldoende;</li> <li>4) doorstroming op het netwerk, met name de verkeersbewegingen op de N203 en N246 van west naar oost en vice versa kennen aanzienlijke vertragingen.</li> </ol> <p>Uit onderzoek gedaan door het Goudappel-Coffeng in opdracht van het bedrijfsleven, blijkt dat een directe verbinding tussen de A8 en een aansluiting op de A9 deze problemen zeer goed aanpakt.</p> | <p>De zienswijze wordt gedeeld. Deze zienswijze ondersteunt de doelen van het project Verbinding A8-A9. Een rechtstreekse verbinding tussen de A8 en de A9 wordt onderzocht met de alternatieven 3, 4 en 5.</p>  |
| 12      | 48                                | <p>In ieder geval zien wij graag dat de verbinding A8-A9 ook een goede doorstroming van gevaarlijke stoffen garandeert. Dit wil zeggen dat transport van gevaarlijke stoffen zonder beperkingen over de verbidingsweg kan rijden en niet door bebouwde gebieden hoeft te rijden.</p>   | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Er lijkt geen belemmering te zijn om het vervoer van gevaarlijke stoffen toe te laten op de nieuwe wegverbinding tussen de A8 en de A9. De definitieve keuze hierover wordt echter in de planuitwerkingsfase gemaakt.</p> |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze  | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland   |
|---------|-----------------------------------|--|--|
| 12      | 49                                | <p>In de notitie worden verschillende alternatieven besproken. Het georganiseerde bedrijfsleven maakt zich zorgen over de nul- en nulplusalternatieven. Deze alternatieven gaan uit van het opwaarderen van de bestaande infrastructuur. Daarmee wordt naar onze mening onvoldoende aandacht gegeven aan het oplossen van de onderhavige problemen van leefbaarheid en veiligheid. Ook twijfelen wij of de kosten die in deze varianten worden gemaakt wel voldoende rendement opleveren in termen van robuustheid en doorstroming.</p>  | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Alternatief 1 (nulalternatief) wordt in de planstudie meegenomen om de overige alternatieven te kunnen vergelijken met de referentiesituatie. Zodoende kan nut en noodzaak van de alternatieven worden bepaald. Alternatief 2 (nul-plusalternatief) wordt meegenomen omdat de maatregelen A t/m E (zie bijlage NRD, tabel 1, vanaf blz. 53) goed scoren op de verschillende beoordelingscriteria. Alternatief 2 combineert deze maatregelen en gaat na of het mogelijk is om de geconstateerde problematiek op te lossen zonder een nieuwe weg aan te leggen. In de planstudie zal het oplossend vermogen van de alternatieven ten aanzien van de leefbaarheid (inclusief verkeersveiligheid) en bereikbaarheid worden bepaald. Bovendien wordt voor alle alternatieven een maatschappelijke kosten-batenanalyse gemaakt. Dit alles wordt meegenomen bij de beoordeling van de alternatieven.</p> |
| 12      | 50                                | <p>Met name bij de nul-plus variant voorziet het plan in een toename van de capaciteit van de wegen ten noorden van het Noordzeekanaal (N246), zonder dat voor ons duidelijk is hoe dit verkeer wordt afgewikkeld bij Nauerna en Westzaan naar de A8. Ook verwachten wij problemen in everwijk, aangezien het verkeer over de Velsenertraverse nu door Beverwijk naar de verbindingsweg zal gaan rijden. In plaats van via de A22, A9 naar de verbindingsweg te rijden. Daarnaast betwijfelen wij of deze, toch zeer zuidelijk gelegen, variant wel een realistisch alternatief is voor verkeersstromen die zich in en vanuit de richting van Alkmaar begeven.</p> | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Het nul-plusalternatief wordt meegenomen om na te gaan of het mogelijk is om de geconstateerde problematiek op te lossen zonder een nieuwe weg aan te leggen. In de planstudie zal het oplossend vermogen van alternatief 2 (nul-plusalternatief) worden bepaald. Dit zal worden meegenomen bij de beoordeling van de alternatieven. De invulling van alternatief 2 (nul-plusalternatief) wordt in de NRD globaal omschreven en in de planstudie verder uitgewerkt. Daarbij zal ook de optimalisatie van de aansluiting van de N246 op de A9 bij Beverwijk aan de orde komen.</p>   |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze   | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland   |
|---------|-----------------------------------|---|--|
| 12      | 51                                | <p>Alternatieven 6 en 7 zijn op de korte termijn wellicht goedkoper uit te voeren, maar het georganiseerde bedrijfsleven voorziet nu en in de toekomst problemen in de aansluiting van de N203 op de A9. Deze problemen zullen dan weer een negatief effect hebben in onze ogen op de robuustheid en de doorstroming.</p>   | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Op basis van de beoordeling van de maatregelen M en N (zie bijlage NRD, tabel 1, vanaf blz. 53) worden alternatief 6 en 7 meegenomen in de planstudie. Deze alternatieven zijn onderscheidend, aangezien de aantasting van landschappelijke, archeologische en cultuurhistorische waarden in het gebied met deze alternatieven relatief beperkt zou kunnen blijven, terwijl wel een hoogwaardige nieuwe wegverbinding wordt aangeboden. Bij de beoordeling van alternatieven 6 en 7 worden de verkeerskundige effecten op het bestaande wegennet in beeld gebracht. Daarbij zal ook aan de orde komen of de aansluiting van de N203 op de A9 goed functioneert en of er aanvullende maatregelen benodigd zijn. Dit zal worden meegenomen bij de beoordeling van de alternatieven.</p> |
| 12      | 52                                | <p>Het concept "De energieweg" spreekt ons zeer aan en biedt wellicht aanknopingspunten om de gehele weg op een zeer innovatieve en nieuwe manier aan te besteden, aan te leggen en te exploiteren.</p>   | <p>De zienswijze is voor deze fase van het project niet relevant. Het concept 'energieweg' kan een interessante aanvulling zijn voor de Verbinding A8-A9, maar in dit stadium van het planproces is het nog te vroeg om hier dieper op in te gaan. Het hangt deels samen met invulling van de robuuste weg en zal in de ontwerpfase aan de orde komen.</p>   |
| 13      | 53                                | <p>Indiener spant zich in om de zichtbare en verborgen kwaliteiten van het Oer-IJ gebied meer bekendheid te geven. Vanuit die betrokkenheid reageren wij graag op uw nota over de verbinding A8-A9. Wij hebben met veel belangstelling kennis genomen van de Planstudie Verbinding A8-A9. Wij willen onze waardering uitspreken voor de wijze waarop alle te overwegen aspecten in beeld zijn gebracht. Wat ons inziens een belangrijk punt is voor het verkrijgen van een breed draagvlak voor een te trekken conclusie is het gewicht dat aan de beoordelingscriteria wordt toegekend. Wij bepleiten op dat punt een verduidelijking/uitwerking in deze fase van het planproces! Ons bestuur vraagt op voorhand om een nadrukkelijk fors gewicht voor de aspecten archeologie, cultuurhistorie, geomorfologie, ecologie, bodem, water en landschappelijke kwaliteit. De open weidsheid van het Oer-IJ gebied ( in relatie tot het herkenbare lint van de Stelling van Amsterdam) is een zeer schaars artikel geworden!!</p> | <p>Deze zienswijze wordt niet gedeeld. In het beoordelingskader (paragraaf 5.2 van de NRD) hebben de stuurgroep en Gedeputeerde Staten afgesproken welke criteria zij belangrijk vinden bij het kiezen van een voorkeursalternatief en hoe deze criteria worden gedefinieerd. Zij hebben er voor gekozen om vooraf geen weging tussen de verschillende criteria te maken. De door de indiener genoemde aspecten maken onderdeel uit van deze criteria. Op basis van de onderzoeksresultaten en de afgesproken doelen en randvoorwaarden zullen de stuurgroep en Gedeputeerde Staten een belangenafweging maken.</p>  |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze  | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  |
|---------|-----------------------------------|--|---|
| 13      | 54                                | In de periode waarin de provincie aardkundige monumenten vaststelde had het Oer-IJ - door kennelijk nog onvoldoende bekendheid - onvoldoende aandacht. Anders waren ongetwijfeld meer onderdelen van het gebied als aardkundig monument aangewezen. Gelukkig worden op pagina 29 van uw nota onder het hoofdstuk archeologie het Oer-IJ en de kreken wel genoemd. Wij wijzen u erop dat die kreken niet alleen in het noordwestelijke deel van het gebied voorkomen , maar ook in het centrale en oostelijke deel. Het wellicht meest interessante kreekgebied met hoogteverschillen van ongeveer 1 meter is westelijk van het nieuwe woongebied Saendelft gelegen en valt samen met de ecologische verbindingzone (blz.27). | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. De door de indiener omschreven aardkundige waarden worden betrokken in de beoordeling van effecten. Hierbij wordt getoetst aan de Provinciale Milieuverordening en Provinciale Ruimtelijke Verordening.   |
| 13      | 55                                | Ook wijzen wij nog op de karakteristieke onregelmatige blokverkaveling; gekoppeld aan de structuur van natuurlijke stroompjes die in het landschap zijn achtergebleven in het noordwestelijke deel van het gebied. In uw nota wordt daaraan - ten onrechte - niet gerefereerd.   | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. De door de indiener genoemde kenmerken worden betrokken bij de beoordeling van de alternatieven. Op pagina 29 van de NRD is een omschrijving van de kenmerken te vinden.  |
| 13      | 56                                | Afhankelijk van de te kiezen locatie kan een afstemming met Prorail over het opstelsterrein voor sprinters gewenst zijn.   | De zienswijze wordt overgenomen in de aanpak voor de planstudie. In de planstudiefase zal afstemming plaatsvinden met Prorail over de plannen voor een opstelsterrein voor treinen. Afhankelijk van de locatiekeuze en de planvorming van dat opstelsterrein zullen de effecten voor de Verbinding A8-A9 in beeld worden gebracht.  |
| 13      | 57                                | Tot slot vragen wij bijzondere aandacht voor de toekomstige aansluiting van de A8 en de A9. Nieuwe aansluitpunten zijn in onze visie ongewenst, omdat deze een grote impact hebben op de openheid van het Oer-IJ landschap als gevolg van nieuwe verhoogde grondlichamen voor op- en afritten en brug.   | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. De alternatieven 3 en 4 kennen een nieuwe aansluiting op de A9, de overige alternatieven niet. Op basis van de verwachte verkeersstromen worden deze aansluitingen in de planstudie verder uitgewerkt. In het beoordelingskader (paragraaf 5.2 van de NRD) is archeologie een criterium bij de beoordeling van de alternatieven. Het Oer-IJ en de openheid van het Oer-IJ-landschap komen daarin terug. |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze  | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  |
|---------|-----------------------------------|--|---|
| 14      | 58                                | Wij zijn tevreden over de per 13 november 2014 ter inzage gelegde Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de verbinding A8-A9. De notitie is zorgvuldig en in samenspraak met de gemeenten in de Umond tot stand gekomen. De wijze waarop de projectorganisatie ons en andere belanghebbenden heeft betrokken is goed, zo ook de wijze waarop het gesprek is aangegaan met alle belanghebbenden. Ook zijn wij tevreden over het inhoudelijke niveau van de notitie en de voortgang van het project.  | De zienswijze wordt gedeeld. Van de positieve waardering voor inhoud en proces van de NRD wordt kennis genomen.   |
| 14      | 59                                | Wij zijn van mening dat met deze notitie een juiste afweging is gemaakt met betrekking tot het onderzoeken van kansrijke alternatieven voor de verbinding en het detailniveau daarvan. Dit alles om ons gezamenlijk doel te bereiken: de bereikbaarheid van en leefbaarheid in de Umond te verbeteren, rekening houdende met geluidhinder, luchtkwaliteit, externe veiligheid, ecologie, bodem en water, ruimtelijke kwaliteit en doorstroming op het bestaande wegennet. Wij hebben vertrouwen in de verdere voortgang van de voorbereidingsfase van het project, gericht op de realisatie van de verbinding A8-A9 in de periode 2018-2020. | De zienswijze wordt gedeeld. Van de positieve waardering voor inhoud en proces van de NRD wordt kennis genomen.   |
| 15      | 60                                | De 0-plus variant is een mogelijkheid, die men als eerste, zeer serieus, moet onderzoeken met mogelijk een aansluiting op de Wijkertunnel. Argument: Het naar voren halen van de aanleg van een nieuwe sluis in IJmuiden.  | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. De invulling van alternatief 2 (nul-plusalternatief) wordt in de NRD globaal omschreven en in de planstudie verder uitgewerkt. Daarbij zal ook de optimalisatie van de aansluiting van de N246 op de A9 bij Beverwijk / Wijkertunnel aan de orde komen. De voor- en nadelen van alternatief 2 worden afgewogen tegen de voor- en nadelen van de overige alternatieven. De aan te leggen nieuwe zeesluis bij IJmuiden is een gegeven voor de planstudie en is als zodanig onderdeel van de referentiesituatie. |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze   | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland   |
|---------|-----------------------------------|---|--|
| 15      | 61                                | <p>Hoewel er grote bezwaren zijn tegen deze ontwikkeling, landelijke economen pleiten al jaren voor investeren in de grote havens als Rotterdam en de Eemshavens. Het geld voor deze sluis zou men moeten investeren in faciliteiten aan de kust. Verder wijs ik nog op de drempel Velsertunnel en het echec van de containerhaven.</p> <p>De cruise-schepen kunnen toch wel naar Amsterdam. De dominantie van Amsterdam is groot. "Zijn "havens liggen inmiddels al op de "stoep "van Zaandam, maar in het bijzonder bij Westzaan/Assendelft.</p> <p>Op de nominatie staan verder windturbines en ook de dagelijkse overlast van Schipholbanen( Zwanenburg- en Polderbaan ) met de recente alarmerende berichten over ultra fijnstof. Waarom noem ik dit... omdat dit alles onlosmakelijk met elkaar is verbonden.</p> <p>Want in publicaties rondom de nieuwe wegverbinding a8-a9 komt men steeds de uitspraak tegen "heel Assendelft wordt er beter van ", Mijn inziens onzin.</p> | <p>Deze zienswijze wordt niet gedeeld. In de planstudie zullen de verkeerskundige en de leefbaarheidseffecten voor alle alternatieven worden onderzocht. Door middel van het in de NRD aangegeven beoordelingskader (paragraaf 5.2 van de NRD) zullen de alternatieven worden beoordeeld op het behalen van de dubbele doelstelling op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid.</p>  |
| 15      | 62                                | <p>Het aanleggen van deze weg zal een duidelijke verslechtering zijn voor het welzijn van Assendelft en de Noord in het bijzonder. Degenen, die er beter van worden zijn Krommenie en Wormerveer. In het algemeen, een 120 km autoweg zéker niet, als voorgesteld in de varianten 3, 4 en 6 ( pagina 11).</p>   | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. De leefbaarheidseffecten van de alternatieven voor de verschillende deelgebieden in het plangebied worden in de planstudie bepaald. Deze effecten worden meegenomen bij de beoordeling van de alternatieven. Met betrekking tot de vormgeving van de weg is in de NRD een aantal uitgangspunten opgenomen. Er wordt voor alle alternatieven een maximumsnelheid van 100 km/u aangehouden. Dit is gedaan om de vergelijkbaarheid tussen alternatieven goed mogelijk te maken. Over de uiteindelijke maximumsnelheid zal in de planuitwerkingsfase worden besloten. Daarbij zal rekening worden gehouden met de leefbaarheid.</p> |



| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze   | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  |
|---------|-----------------------------------|---|---|
| 15      | 63                                | <p>Mijn voorkeur na de 0-plus variant in deze zou zijn :<br/> Als eerste de mogelijkheden van variant 3 ( golfbaan-nieuw) verder onderzoeken.<br/> Daarnaast optie 4 ( Heemskerk variant) verder uitwerken als 80 km weg.!!<br/> Optie 8 niet geheel uitsluiten.</p>              | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. De genoemde alternatieven worden meegenomen in de planstudie. De voor- en nadelen van deze alternatieven worden afgewogen tegen de voor- en nadelen van de overige alternatieven. Met betrekking tot de vormgeving van de weg is in de NRD een aantal uitgangspunten opgenomen. Er wordt voor alle alternatieven een maximumsnelheid van 100 km/u aangehouden. Dit is gedaan om de vergelijkbaarheid tussen alternatieven goed mogelijk te maken. Over de uiteindelijke maximumsnelheid zal in de planuitwerkingsfase worden besloten. Daarbij zal rekening worden gehouden met de leefbaarheid.</p> |
| 15      | 64                                | <p>Volstrekt onjuist is de voorgenomen afwaardering van de N203 tussen verbinding Krommenie-Uitgeest .Dat is nu juist wat er niet moet gebeuren, één incident op de nieuw aan te leggen weg en er ontstaat een verkeers -infarct.<br/> Bovendien is het kapitaalvernietiging.</p> | <p>Deze zienswijze wordt niet gedeeld. Een van de doelen van het project Verbinding A8-A9 is de leefbaarheid in Krommenie en Assendelft te verbeteren. Het afwaarderen van de N203 kan daar een bijdrage aan leveren. Op basis van de verwachte verkeersstromen wordt in de planstudie verder invulling gegeven aan de wijze van afwaarderen.</p>   |
| 15      | 65                                | <p>Vóór alles : uitvoeren met respect voor het eeuwenoude landschap en zijn waterlopen.</p>   | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. De effecten van de verschillende alternatieven op het landschap en de waterlopen worden onderzocht, beoordeeld en betrokken in de definitieve afweging voor een voorkeursbesluit.</p>  |
| 15      | 66                                | <p>Als laatste opmerking, dat de Dorpsstraat toch sterk belast zal blijven. De velen wijken zijn ontsloten via de Dorpsstraat en dat verandert hier niet mee.</p>   | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Uit bestaande verkeersstudies blijkt dat het huidige verkeer op de Dorpsstraat voor een aanzienlijk deel doorgaand verkeer is met een herkomst of bestemming buiten het plangebied. Een van de doelen van de Verbinding A8-A9 is om juist dit doorgaande verkeer van de lokale wegen af te halen, zodat de verkeersdruk hier minder groot wordt. Daarbij zal de Dorpsstraat als ontsluitingsweg voor enkele wijken nodig blijven. Wat de exacte belasting van het autoverkeer op de Dorpsstraat wordt, is onderdeel van de planstudie en het vervolgonderzoek.</p>                                   |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze   | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland   |
|---------|-----------------------------------|---|--|
| 15      | 67                                | Ik ben er vanuit gegaan, dat de eventuele verbindingsweg a8-a9 de Dorpsstraat, Assendelft zal kruisen via een tunnel.<br>Daarbij opgemerkt dat de genoemde 100 mtr. mij onvoldoende lijkt.  | Deze zienswijze wordt niet gedeeld. Met betrekking tot de inpassing van de alternatieven is een aantal uitgangspunten in de NRD opgenomen. De weg zal bij de Dorpsstraat in een onderdoorgang liggen. Uitgangspunt is dat de onderdoorgang een gesloten deel kent van 100 meter lang. Daarbij is rekening gehouden met wetgeving, doelbereik en economische uitvoerbaarheid. Bovendien maakt dit een vergelijking tussen alternatieven mogelijk. Over de uiteindelijke inpassing van het voorkeursalternatief zal in de planuitwerkingsfase besloten worden. |
| 15      | 68                                | P.S. Betreft aanvulling Oplus optie:<br>Ook Beverwijk trekt veel autoverkeer aan, zie de recente aanleg van een wegennet en parkeerplaatsen rondom De Bazaar.   | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. De invulling van alternatief 2 (nul-plusalternatief) wordt in de NRD globaal omschreven en in de planstudie verder uitgewerkt. Daarbij zal ook de optimalisatie van de aansluiting van de N246 op de A9 bij Beverwijk aan de orde komen. Indien mogelijk wordt rekening gehouden met het wegennet en de parkeerplaatsen rondom De Bazaar in Beverwijk.   |
| 16      | 69                                | Op 11 november 2014 publiceerde het de provincie Noord-Holland de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van de planstudie verbinding A8-A9. Dit schrijven betreft de zienswijze van indiener in reactie daarop. Als deelnemer aan de MONA-onderzoeken en de daaruit voortvloeiende onderzoeken aangaande de snelwegen A7, A8 en A9 is indiener intensief betrokken geweest bij de voorbereidende werkzaamheden die hebben geleid tot deze Notitie.<br><br>Aan de noordkant van de Amsterdam is sprake van problemen met de verkeersafwikkeling. De aanleg van de tweede Coentunnel lijkt een eerste verlichting van de problematiek te hebben gegeven. De prognoses voor de groei van het verkeer in deze regio laten echter zien dat de problemen in de nabije toekomst niet zijn opgelost met alle negatieve gevolgen van dien voor de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. | De zienswijze wordt gedeeld. De zienswijze onderschrijft nut en noodzaak van een verbetering van de verbinding tussen de A8 en A9.   |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze  | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland   |
|---------|-----------------------------------|--|--|
| 16      | 70                                | De aanleg van de verbindingsweg A8-A9 is in de ogen van indiener van cruciaal belang om in de toekomst de bereikbaarheid op pijl te houden, maar misschien nog belangrijker: de leefbaarheid van onder meer Wormerveer, Krommenie en Assendelft weer op een acceptabel niveau te brengen. Ook in de toekomst zullen wij intensief betrokken blijven bij de studies die nu gaande zijn voor de genoemde snelwegen, waarbij onze speciale betrokkenheid uit zal gaan naar de verbindingsweg A8-A9.   | De zienswijze wordt gedeeld. De zienswijze onderschrijft nut en noodzaak van een verbetering van de verbinding tussen de A8 en A9. De in de zienswijze vermelde voorkeur voor de aanleg van een nieuwe verbindingsweg wordt als de alternatieven 3 t/m 7 meegenomen in de planstudie .   |
| 16      | 71                                | Gezien de urgentie van de problematiek zijn wij zeer verheugd met de Notitie Reikwijdte en Detailniveau zoals deze nu voorligt. Wij kijken uit naar een goede samenwerking om ook in de toekomst de bereikbaarheid van de Regio te waarborgen.   | De zienswijze wordt gedeeld. Van de positieve waardering voor inhoud en proces van de NRD wordt kennis genomen.  |
| 17      | 72                                | <p>Het betreft alle opties van de N203 en optie 5:</p> <p>Wonende in de Waldijk wijk in Uitgeest, hebben we 24 uur per dag geluidshinder/overlast van de A9, dit ondanks de -zij het in zeer beperkte mate- aangelegde geluidswallen. Met name tijdens warme dagen waarbij de wind uit het oosten komt (en dus juist in de achtertuin willen zitten), hebben we veel geluidsoverlast. Met de voorgestelde opties tot aansluiting van A9 naar de A8, is mijn verwachting dat deze geluidsoverlast verder zal toenemen, doordat een verbeterde verbinding meer auto verkeer zal aantrekken</p> | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Wat de verkeersaantrekkende werking van een nieuwe verbinding tussen de A8 en A9 is, wordt door middel van verkeersmodellen en verkeersberekeningen onderzocht. Op basis van deze resultaten wordt per alternatief inzichtelijk gemaakt wat dat betekent voor de geluidbelasting en het aantal geluidgehinderden in het gebied. In de Wet milieubeheer is vastgelegd wat de maximale geluidbelasting als gevolg van wegverkeer mag zijn. In de planuitwerkingsfase wordt de geluidbelasting van het voorkeursalternatief aan de Wet milieubeheer getoetst en worden, indien noodzakelijk, geluidreducerende maatregelen genomen. |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze  | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  |
|---------|-----------------------------------|--|---|
| 17      | 73                                | indien optie 5 wordt gekozen, ook veel meer verkeer hoog boven het maaiveld (brug over de A9 bij Heemskerk af en oprit) zal plaatsvinden.                                    | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Alternatief 5 gaat uit van een aansluiting waarbij de weg boven het maaiveld is gelegen. In welke mate daarbij sprake is van een toename van de geluidbelasting, wordt onderzocht in de planstudiefase. Geluid van wegverkeer op een weg boven maaiveld reikt inderdaad verder dan geluid van een weg op maaiveldniveau. Het heeft ook minder profijt van de bestaande geluidschermen. Bij de geluidberekeningen wordt met al deze eigenschappen rekening gehouden.   |
| 17      | 74                                | Ook denk ik dat de milieu vervuiling (fijnstof bv) ook zal toenemen.   | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Een van de doelen van een betere verbinding tussen de A8 en A9 is het verbeteren van de luchtkwaliteit in Noord-Holland. Om zo een gezonde(re) leefomgeving voor haar inwoners te creëren. Dit neemt niet weg dat er lokaal een beperkte toename van de concentratie van fijn stof kan optreden. Of dit het geval is, voor welke alternatieven dit geldt en bij welke locaties dit mogelijk optreedt, wordt onderzocht tijdens de planstudiefase. De stuurgroep en Gedeputeerde Staten zullen een belangenafweging maken in hoeverre een eventuele lokale beperkte afname van de luchtkwaliteit wordt geaccepteerd teneinde een bredere verbetering van de luchtkwaliteit te kunnen realiseren. |
| 17      | 75                                | Daarnaast staat ook een onderzoek op stapel om een opstel terrein van 75 treinstellen rondom Uitgeest te realiseren (dus ook hier extra geluidsoverlast en licht vervuiling) | De zienswijze wordt overgenomen in de aanpak voor de planstudie. In de planstudiefase zal afstemming plaatsvinden met Prorail over de plannen voor een opstel terrein voor treinen. Afhankelijk van de locatiekeuze en de planvorming van dat opstel terrein zullen de effecten voor de Verbinding A8-A9 in beeld worden gebracht.  |
| 17      | 76                                | Volgens mij is al aangetoond in een elke 5 jaar terugkerende onderzoek dat de geluidsoverlast nu al plaatselijk boven de 55 dB is.   | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. In de huidige situatie is de geluidbelasting op verschillende locaties inderdaad hoger dan 55 dB. In hoeverre de geluidbelasting bij wijzigt (verbetert of verslechtert) als gevolg van de verschillende alternatieven, wordt tijdens de planstudiefase onderzocht.   |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze   | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  |
|---------|-----------------------------------|---|---|
| 17      | 77                                | Hoe de geluidsoverlast kan terugdringen ondanks meerdere verkeer en meer verkeer op Q99hoog niveau (zowel afslag Uitgeest (ook een brug) als bij afslag Heemskerk). Ik bedoel hier met name terug dringen en niet nog meer de grenzen van het juridische mogelijkheden te zoeken qua geluidsoverlast. | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Een van de doelen van een betere verbinding tussen de A8 en A9 is het verbeteren van de leefbaarheid, onder andere het verminderen van geluidhinder. Dit neemt niet weg dat er lokaal een beperkte toename van de geluidbelasting kan optreden. Of dit het geval is, voor welke alternatieven dit geldt en bij welke locaties dit mogelijk optreedt, wordt onderzocht in de planstudiefase. De stuurgroep en Gedeputeerde Staten zullen een belangenafweging maken in hoeverre een eventuele lokale beperkte toename van de geluidbelasting wordt geaccepteerd teneinde een bredere verbetering van de geluidhinder te kunnen realiseren.   |
| 17      | 78                                | De onderzoek ook rekening houdt met de extra geluidsoverlast die zeer waarschijnlijk ook komt van de opstel terrein van Prorail.  | De zienswijze wordt overgenomen in de aanpak voor de planstudie. In de planstudiefase zal afstemming plaatsvinden met Prorail over de plannen voor een opstel terrein voor treinen. Afhankelijk van de locatiekeuze en de planvorming van dat opstel terrein zullen de effecten voor de Verbinding A8-A9 in beeld worden gebracht.  |
| 17      | 79                                | Ook zou ik graag oplossingen willen zien dat de fijnstof niet verder toeneemt maar afneemt in de Waldijk als gevolg van de voorgestelde veranderingen.  | Deze zienswijze wordt niet gedeeld. Een nieuwe verbinding tussen de A8 en A9 heeft effect op de lokale luchtkwaliteit, zowel langs de nieuwe verbinding als langs bestaande routes. Daarom wordt voor de planstudie een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Voor de stoffen stikstofdioxide (NO <sub>2</sub> ) en fijn stof (PM <sub>10</sub> ) gelden de grenswaarden zoals aangegeven in de Wet milieubeheer. Aan deze grenswaarden dienen de alternatieven te voldoen. Naast de toets aan de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof, wordt het aantal blootgestelden binnen 1000 meter van het nieuwe tracé en de N203 en de N246 als toetsingscriterium gehanteerd. Of het nodig en mogelijk is om aanvullende maatregelen te nemen, wordt in de planuitwerkingsfase onderzocht. |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze   | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland   |
|---------|-----------------------------------|---|--|
| 18      | 80                                | <p>1. indiener heeft ontwikkelrechten met betrekking tot de woningbouwlocatie Kreekrijk, gelegen aan de westkant van Saendelft, tot realisatie van ongeveer 920 woningen die mogelijk zijn gemaakt in het onherroepelijk vastgestelde bestemmingsplan 'Kreekrijk' (vastgesteld op 15 mei 2014). 2. Indiener kan zich niet verenigen met de conclusie in de NRD dat als een van de geselecteerde alternatieven voor de meest optimale oplossing voor de verbinding A8-A9, in de planstudie een nieuwe wegverbinding tussen de A8 en N203 dichtbij de nieuwe woonwijk Kreekrijk wordt meegenomen (bekend onder alternatief N).</p>                      | <p>Deze zienswijze wordt niet gedeeld. In de NRD is Kreekrijk opgenomen als een bestaande ruimtelijke ontwikkeling. Alternatief 7 wordt samen met de andere alternatieven meegenomen in de planstudie. Bij de afweging van de alternatieven zal met de ontwikkeling van Kreekrijk rekening worden gehouden.</p>  |
| 18      | 81                                | <p>Geen realistisch alternatief</p> <p>3. Uit de NRD blijkt dat het doel van de planstudie Verbinding A8-A9 is het verbeteren van de bereikbaarheid en de leefbaarheid in Krommenie, Assendelft en Wormerveer. Indiener ziet niet in hoe het verbeteren van de leefbaarheid in deze omgeving kan worden bereikt met het aanleggen van een weg vlakbij de te realiseren woonwijk Kreekrijk. Indiener meent dan ook dat het onzorgvuldig is om uit alle alternatieven voor een nieuwe wegverbinding, alternatief N te selecteren als een van de beste vijf realistische en onderscheidende alternatieven om verder te onderzoeken in de planstudie.</p> | <p>Deze zienswijze wordt niet gedeeld. Een van de doelen van een nieuwe verbinding tussen de A8 en A9 is inderdaad het verbeteren van de leefbaarheid in het studiegebied. Door verkeer van de bestaande N203 en N246 te verplaatsen wordt verwacht dat de leefbaarheid in Krommenie, Assendelft en Wormerveer verbetert. Dit neemt niet weg dat er lokaal een beperkte verslechtering kan optreden. Of dit het geval is, voor welke alternatieven dit geldt en bij welke locaties dit mogelijk optreedt, wordt onderzocht in de planstudiefase. De stuurgroep en Gedeputeerde Staten zullen een belangenafweging maken in hoeverre een beperkte lokale verslechtering van de leefbaarheid wordt geaccepteerd teneinde een bredere verbetering van de leefbaarheid te kunnen realiseren.</p> |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze  | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  |
|---------|-----------------------------------|--|---|
| 18      | 82                                | <p>Geen realistisch alternatief</p> <p>4. Voorgaande geldt temeer, nu op basis van de gehanteerde beoordelingscriteria in de NRD blijkt dat het oplossend vermogen van alternatief N matig is, de oplossing relatief zeer kostbaar zal zijn en er weinig draagvlak voor deze wegverbinding bestaat. Vanuit de klankbordgroep en de bewoners wordt dit alternatief namelijk als weinig kansrijk gezien, aangezien het tracé te dicht bij het nog te bouwen bewoonde gebied komt te liggen (Kreekrijk). Alternatief N is dus geen realistisch alternatief.</p> | <p>Deze zienswijze wordt niet gedeeld. In de NRD zijn realistische en onderscheidende alternatieven geselecteerd. Op basis van de beoordeling van de mogelijke maatregelen is de conclusie getrokken dat maatregelen M en N als alternatief 6 en 7 moeten worden meegenomen, aangezien deze alternatieven het landschap het minst aantasten, terwijl wel een nieuwe wegverbinding wordt aangeboden.</p> <p>Wat betreft de beoordeling van de mogelijke maatregelen is het niet correct om de beoordeling ('de plusjes') voor de drie criteria bij elkaar op te tellen om tot een eindoordeel over de verschillende maatregelen te komen. Maatregelen M en N zijn onderscheidend, aangezien deze alternatieven het landschap het minst aantasten, terwijl wel een nieuwe wegverbinding wordt aangeboden. Op andere aspecten worden deze maatregelen minder goed beoordeeld.</p> <p>Een nadeel van alternatief 7 (en in mindere mate alternatief 6) kan inderdaad de ligging nabij de nieuw te bouwen woonwijk Kreekrijk zijn. Zoals voor alle alternatieven geldt, zal op basis van nadere onderzoeken moeten worden bekeken welke effecten de alternatieven hebben op de vastgestelde beoordelingscriteria. Daarbij zal aan alle wettelijk eisen voor de aanleg van een nieuwe weg moeten worden voldaan, waaronder de eisen voor geluidsoverlast en luchtkwaliteit. Dat heeft er wel toe geleid dat voor alternatief 7 hogere realisatiekosten worden ingeschat dan voor vergelijkbare alternatieven, aangezien rekening gehouden wordt met een verdiepte ligging of andere maatregelen om de overlast te beperken.</p> <p>De voor- en nadelen van alternatieven 6 en 7 worden in de planstudie afgewogen tegen de voor- en nadelen van de overige alternatieven. Er wordt beoordeeld op de criteria uit het beoordelingskader (paragraaf 5.2 van de NRD), waaronder de leefbaarheid, bereikbaarheid en maatschappelijke kosten en baten. Bovendien wordt de inpassing globaal uitgewerkt, zodat een inschatting van de realisatiekosten kan worden gemaakt.</p> |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze  | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  |
|---------|-----------------------------------|--|---|
| 18      | 83                                | <p>Geen realistisch alternatief</p> <p>5. Het is dan ook opmerkelijk dat in paragraaf 4.3 van de NRD de alternatieven F, G, K en L niet worden meegenomen in de planstudie met als reden(en) dat deze tracés te weinig probleemoplossend zijn, tracé K te kostbaar is en voor deze alternatieven te weinig draagvlak bestaat bij de bewoners en de klankbordgroep, terwijl diezelfde (afval)punten ook opgaan voor alternatief N. Sterker nog, in vergelijking met alternatief N scoren genoemde alternatieven op beoordelingscriteria per saldo beter (zie bijlage omschrijving en beoordeling mogelijke maatregelen):</p> <p>F is oplossend vermogen (++), wetgeving en beleid (++) en financiering (+++);<br/> G is oplossend vermogen (++), Wetgeving en beleid (++) en financiering (+++);<br/> K is oplossend vermogen (+++), wetgeving en beleid (++) en financiering (++);<br/> L is oplossend vermogen (+++), wetgeving en beleid (++) en financiering (++);<br/> N is oplossende vermogen (+++), wetgeving en beleid (++) en financiering (+).</p> <p>De alternatieven F, G, K en L hebben ieder totaal 7 plussen en alternatief N 6 plussen. Hierbij merkt indiener nog op dat het onduidelijk is waarom bij alternatief N achter oplossend vermogen drie plussen staan, terwijl in de omschrijving staat "Het oplossend vermogen is matig (...)", hetgeen volgens de beoordelingscriteria tot 2 plussen moet leiden, zodat per saldo alternatief N maar 5 plussen heeft.</p> | <p>Deze zienswijze wordt niet gedeeld. In de NRD zijn realistische en onderscheidende alternatieven geselecteerd. Op basis van de beoordeling van de mogelijke maatregelen is de conclusie getrokken dat maatregelen M en N als alternatief 6 en 7 moeten worden meegenomen, aangezien deze alternatieven het landschap het minst aantasten, terwijl wel een nieuwe wegverbinding wordt aangeboden.</p> <p>Wat betreft de beoordeling van de mogelijke maatregelen is het niet correct om de beoordeling ('de plusjes') voor de drie criteria bij elkaar op te tellen om tot een eindoordeel over de verschillende maatregelen te komen. Maatregelen M en N zijn onderscheidend, aangezien deze alternatieven het landschap het minst aantasten, terwijl wel een nieuwe wegverbinding wordt aangeboden. Op andere aspecten worden deze maatregelen minder goed beoordeeld.</p> <p>Een nadeel van alternatief 7 (en in mindere mate alternatief 6) kan inderdaad de ligging nabij de nieuw te bouwen woonwijk Kreekrijk zijn. Zoals voor alle alternatieven geldt, zal op basis van nadere onderzoeken moeten worden bekeken welke effecten de alternatieven hebben op de vastgestelde beoordelingscriteria. Daarbij zal aan alle wettelijk eisen voor de aanleg van een nieuwe weg moeten worden voldaan, waaronder de eisen voor geluidsoverlast en luchtkwaliteit. Dat heeft er wel toe geleid dat voor alternatief 7 hogere realisatiekosten worden ingeschat dan voor vergelijkbare alternatieven, aangezien rekening gehouden wordt met een verdiepte ligging of andere maatregelen om de overlast te beperken.</p> <p>De voor- en nadelen van alternatieven 6 en 7 worden in de planstudie afgewogen tegen de voor- en nadelen van de overige alternatieven. Er wordt beoordeeld op de criteria uit het beoordelingskader (paragraaf 5.2 van de NRD), waaronder de leefbaarheid, bereikbaarheid en maatschappelijke kosten en baten. Bovendien wordt de inpassing globaal uitgewerkt, zodat een inschatting van de realisatiekosten kan worden gemaakt.</p> |



| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze  | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  |
|---------|-----------------------------------|--|---|
| 18      | 84                                | <p>Geen realistisch alternatief</p> <p>6. Een en ander leidt dan ook tot de slotsom dat alternatief N het duurst is om te realiseren zonder dat het oplossend vermogen groot is en zonder dat er draagvlak voor deze oplossing bestaat. Op basis waarvan alternatief N dan toch als een realistisch alternatief moet worden gezien en niet in hetzelfde rijtje als de alternatieven F, G, K en L thuis hoort, is voor indiener niet duidelijk.</p> | <p>Deze zienswijze wordt niet gedeeld. In de NRD zijn realistische en onderscheidende alternatieven geselecteerd. Op basis van de beoordeling van de mogelijke maatregelen is de conclusie getrokken dat maatregelen M en N als alternatief 6 en 7 moeten worden meegenomen, aangezien deze alternatieven het landschap het minst aantasten, terwijl wel een nieuwe wegverbinding wordt aangeboden.</p> <p>Wat betreft de beoordeling van de mogelijke maatregelen is het niet correct om de beoordeling ('de plusjes') voor de drie criteria bij elkaar op te tellen om tot een eindoordeel over de verschillende maatregelen te komen. Maatregelen M en N zijn onderscheidend, aangezien deze alternatieven het landschap het minst aantasten, terwijl wel een nieuwe wegverbinding wordt aangeboden. Op andere aspecten worden deze maatregelen minder goed beoordeeld.</p> <p>Een nadeel van alternatief 7 (en in mindere mate alternatief 6) kan inderdaad de ligging nabij de nieuw te bouwen woonwijk Kreekrijk zijn. Zoals voor alle alternatieven geldt, zal op basis van nadere onderzoeken moeten worden bekeken welke effecten de alternatieven hebben op de vastgestelde beoordelingscriteria. Daarbij zal aan alle wettelijk eisen voor de aanleg van een nieuwe weg moeten worden voldaan, waaronder de eisen voor geluidsoverlast en luchtkwaliteit. Dat heeft er wel toe geleid dat voor alternatief 7 hogere realisatiekosten worden ingeschat dan voor vergelijkbare alternatieven, aangezien rekening gehouden wordt met een verdiepte ligging of andere maatregelen om de overlast te beperken.</p> <p>De voor- en nadelen van alternatieven 6 en 7 worden in de planstudie afgewogen tegen de voor- en nadelen van de overige alternatieven. Er wordt beoordeeld op de criteria uit het beoordelingskader (paragraaf 5.2 van de NRD), waaronder de leefbaarheid, bereikbaarheid en maatschappelijke kosten en baten. Bovendien wordt de inpassing globaal uitgewerkt, zodat een inschatting van de realisatiekosten kan worden gemaakt.</p> |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze  | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  |
|---------|-----------------------------------|--|---|
| 18      | 85                                | <p>Geen realistisch alternatief 7. indiener meent dan ook dat alternatief N niet als realistisch alternatief voor de verbinding A8-A9 kan worden meegenomen in de planstudie. Door dit alternatief wél mee te nemen in de planstudie handelt de Provincie niet alleen onzorgvuldig en willekeurig, maar ook in strijd met de door haar gestelde doelen van de NRD, te weten nader onderzoek van realistische alternatieven die bijdragen aan de bereikbaarheid en leefbaarheid in Krommenie, Assendelft en Wormerveer.</p> | <p>Deze zienswijze wordt niet gedeeld. In de NRD zijn realistische en onderscheidende alternatieven geselecteerd. Op basis van de beoordeling van de mogelijke maatregelen is de conclusie getrokken dat maatregelen M en N als alternatief 6 en 7 moeten worden meegenomen, aangezien deze alternatieven het landschap het minst aantasten, terwijl wel een nieuwe wegverbinding wordt aangeboden.</p> <p>Wat betreft de beoordeling van de mogelijke maatregelen is het niet correct om de beoordeling ('de plusjes') voor de drie criteria bij elkaar op te tellen om tot een eindoordeel over de verschillende maatregelen te komen. Maatregelen M en N zijn onderscheidend, aangezien deze alternatieven het landschap het minst aantasten, terwijl wel een nieuwe wegverbinding wordt aangeboden. Op andere aspecten worden deze maatregelen minder goed beoordeeld.</p> <p>Een nadeel van alternatief 7 (en in mindere mate alternatief 6) kan inderdaad de ligging nabij de nieuw te bouwen woonwijk Kreekrijk zijn. Zoals voor alle alternatieven geldt, zal op basis van nadere onderzoeken moeten worden bekeken welke effecten de alternatieven hebben op de vastgestelde beoordelingscriteria. Daarbij zal aan alle wettelijk eisen voor de aanleg van een nieuwe weg moeten worden voldaan, waaronder de eisen voor geluidsoverlast en luchtkwaliteit. Dat heeft er wel toe geleid dat voor alternatief 7 hogere realisatiekosten worden ingeschat dan voor vergelijkbare alternatieven, aangezien rekening gehouden wordt met een verdiepte ligging of andere maatregelen om de overlast te beperken.</p> <p>De voor- en nadelen van alternatieven 6 en 7 worden in de planstudie afgewogen tegen de voor- en nadelen van de overige alternatieven. Er wordt beoordeeld op de criteria uit het beoordelingskader (paragraaf 5.2 van de NRD), waaronder de leefbaarheid, bereikbaarheid en maatschappelijke kosten en baten. Bovendien wordt de inpassing globaal uitgewerkt, zodat een inschatting van de realisatiekosten kan worden gemaakt.</p> |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze  | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  |
|---------|-----------------------------------|--|---|
| 18      | 86                                | <p>Geen realistisch alternatief</p> <p>8. Tot slot merkt indiener nog op dat zij meent dat alternatief(-ven) (K, L en) M ook niet als een realistisch en onderscheidende maatregel meegenomen kan worden in de planstudie gelet op het feit dat het beoogde tracé in de buurt van de te realiseren woonwijk Kreekrijk komt te liggen, en zodoende (ook) niet bijdraagt aan de leefbaarheid in de hiervoor genoemde plaatsen.</p> | <p>Deze zienswijze wordt niet gedeeld. In de NRD zijn realistische en onderscheidende alternatieven geselecteerd. Op basis van de beoordeling van de mogelijke maatregelen is de conclusie getrokken dat maatregelen M en N als alternatief 6 en 7 moeten worden meegenomen, aangezien deze alternatieven het landschap het minst aantasten, terwijl wel een nieuwe wegverbinding wordt aangeboden.</p> <p>Wat betreft de beoordeling van de mogelijke maatregelen is het niet correct om de beoordeling ('de plusjes') voor de drie criteria bij elkaar op te tellen om tot een eindoordeel over de verschillende maatregelen te komen. Maatregelen M en N zijn onderscheidend, aangezien deze alternatieven het landschap het minst aantasten, terwijl wel een nieuwe wegverbinding wordt aangeboden. Op andere aspecten worden deze maatregelen minder goed beoordeeld.</p> <p>Een nadeel van alternatief 7 (en in mindere mate alternatief 6) kan inderdaad de ligging nabij de nieuw te bouwen woonwijk Kreekrijk zijn. Zoals voor alle alternatieven geldt, zal op basis van nadere onderzoeken moeten worden bekeken welke effecten de alternatieven hebben op de vastgestelde beoordelingscriteria. Daarbij zal aan alle wettelijk eisen voor de aanleg van een nieuwe weg moeten worden voldaan, waaronder de eisen voor geluidsoverlast en luchtkwaliteit. Dat heeft er wel toe geleid dat voor alternatief 7 hogere realisatiekosten worden ingeschat dan voor vergelijkbare alternatieven, aangezien rekening gehouden wordt met een verdiepte ligging of andere maatregelen om de overlast te beperken.</p> <p>De voor- en nadelen van alternatieven 6 en 7 worden in de planstudie afgewogen tegen de voor- en nadelen van de overige alternatieven. Er wordt beoordeeld op de criteria uit het beoordelingskader (paragraaf 5.2 van de NRD), waaronder de leefbaarheid, bereikbaarheid en maatschappelijke kosten en baten. Bovendien wordt de inpassing globaal uitgewerkt, zodat een inschatting van de realisatiekosten kan worden gemaakt.</p> |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze  | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  |
|---------|-----------------------------------|--|---|
| 18      | 87                                | <p>Geen realistisch alternatief</p> <p>9. indiener verzoekt u om in de NRD alternatief N en alternatief M te laten vallen als realistisch en onderscheidend alternatief om mee te nemen in de planstudie naar de oplossingen voor de verbinding A8-A9.</p> | <p>Deze zienswijze wordt niet gedeeld. In de NRD zijn realistische en onderscheidende alternatieven geselecteerd. Op basis van de beoordeling van de mogelijke maatregelen is de conclusie getrokken dat maatregelen M en N als alternatief 6 en 7 moeten worden meegenomen, aangezien deze alternatieven het landschap het minst aantasten, terwijl wel een nieuwe wegverbinding wordt aangeboden.</p> <p>Wat betreft de beoordeling van de mogelijke maatregelen is het niet correct om de beoordeling ('de plusjes') voor de drie criteria bij elkaar op te tellen om tot een eindoordeel over de verschillende maatregelen te komen. Maatregelen M en N zijn onderscheidend, aangezien deze alternatieven het landschap het minst aantasten, terwijl wel een nieuwe wegverbinding wordt aangeboden. Op andere aspecten worden deze maatregelen minder goed beoordeeld.</p> <p>Een nadeel van alternatief 7 (en in mindere mate alternatief 6) kan inderdaad de ligging nabij de nieuw te bouwen woonwijk Kreekrijk zijn. Zoals voor alle alternatieven geldt, zal op basis van nadere onderzoeken moeten worden bekeken welke effecten de alternatieven hebben op de vastgestelde beoordelingscriteria. Daarbij zal aan alle wettelijk eisen voor de aanleg van een nieuwe weg moeten worden voldaan, waaronder de eisen voor geluidsoverlast en luchtkwaliteit. Dat heeft er wel toe geleid dat voor alternatief 7 hogere realisatiekosten worden ingeschat dan voor vergelijkbare alternatieven, aangezien rekening gehouden wordt met een verdiepte ligging of andere maatregelen om de overlast te beperken.</p> <p>De voor- en nadelen van alternatieven 6 en 7 worden in de planstudie afgewogen tegen de voor- en nadelen van de overige alternatieven. Er wordt beoordeeld op de criteria uit het beoordelingskader (paragraaf 5.2 van de NRD), waaronder de leefbaarheid, bereikbaarheid en maatschappelijke kosten en baten. Bovendien wordt de inpassing globaal uitgewerkt, zodat een inschatting van de realisatiekosten kan worden gemaakt.</p> |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze   | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  |
|---------|-----------------------------------|---|---|
| 19      | 88                                | In paragraaf 2.3 wordt ten aanzien van het werelderfgoed De Stelling van Amsterdam aangegeven dat het doel is om de aantasting van de kernkwaliteiten zo miniem mogelijk te houden. Deze uitspraak is echter niet in overeenstemming met de doelstellingen van UNESCO en evenmin met het Barro-beleid en met het provinciale beleid zoals verwoord in de PVRs. Het doel is immers om de kernkwaliteiten te behouden en waar mogelijk te versterken en de kernkwaliteiten dus in het geheel niet aan te tasten.  | De zienswijze wordt gedeeld. Het is het doel van de provincie Noord-Holland om de kernkwaliteiten van het UNESCO Werelderfgoed Stelling van Amsterdam te behouden en waar mogelijk te versterken. Door middel van een Heritage Impact Assessment worden de gevolgen voor De Stelling van Amsterdam inzichtelijk gemaakt.  |
| 19      | 89                                | Voor het vervolgtraject van de planvorming is in overleg tussen de RCE en provincie voorgesteld om een Heritage Impact Assessment (HIA) uit te voeren om zodoende tot een goede afweging van alternatieven en varianten te komen in relatie tot de werelderfgoedwaarden. De HIA is een instrument dat ondersteund wordt door ICOMOS, het adviesorgaan voor UNESCO, o.a. voor ruimtelijke ontwikkelingen in werelderfgoed. Het is goed te constateren dat de HIA is opgenomen als wijze van beoordeling in de criteria voor wetgeving en beleid ten aanzien van het onderdeel Ruimtelijke kwaliteit, cultuurhistorie en landschap (tabel 5.2). | De zienswijze wordt gedeeld. Gedeputeerde Staten zijn van mening dat een Heritage Impact Assessment een goede wijze is om de gevolgen voor het onderdeel ruimtelijke kwaliteit, cultuurhistorie en landschap inzichtelijk te maken en te betrekken in de besluitvorming van het voorkeursalternatief.   |
| 19      | 90                                | Vooruitlopend op mogelijke resultaten uit de HIA kan nu al aangegeven worden dat er van de acht in paragraaf 4.3 genoemde alternatieven, twee alternatieven zijn die geen of een zeer miniem effect zullen hebben op de kernkwaliteiten van het werelderfgoed. Dit zijn alternatief 2 (het nul-plusalternatief) en alternatief 7 (de nieuwe wegverbinding tussen A8 en N203, direct ten westen van Krommenie). Alle overige alternatieven, het nulalternatief niet meegenomen, zullen tot gevolg hebben dat er sprake is van aantasting van de kernkwaliteiten van het werelderfgoed Stelling van Amsterdam.                                  | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Gedeputeerde Staten wachten de resultaten van het Heritage Impact Assessment en de conclusies uit het planMER af, voordat gesteld kan worden welke alternatieven de minste effecten hebben op de kernkwaliteiten van het UNESCO Werelderfgoed Stelling van Amsterdam. Mede op basis van deze informatie wordt het voorkeursalternatief gekozen. |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze  | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland   |
|---------|-----------------------------------|--|--|
| 19      | 91                                | <p>In de PVRS zijn in Artikel 20-22 onder meer de hierboven genoemde doelstellingen verwoord, gericht op behoud en versterking van de kernkwaliteiten van de Stelling van Amsterdam. Tevens is een uitzonderingsparagraaf opgenomen waarbij, onder andere in geval van groot openbaar belang en bij gebrek aan reële alternatieven, ontwikkelingen zoals een grootschalig infrastructuurproject mogelijk worden gemaakt. De beoordeling of er sprake van groot openbaar belang is aan het bevoegd gezag. Omdat reële alternatieven aanwezig zijn voor de A8-A9-verbinding, die geen of een minimaal effect hebben op de kernkwaliteiten, zou hiermee de in het PVRS geboden mogelijkheid vervallen om af te wijken van regels uit de beschermingsparagraaf, verwoord in artikel 20-22.</p> | <p>Deze zienswijze wordt niet gedeeld. In de planstudie worden zeven alternatieven onderzocht en getoetst op doelbereik, waaronder het nulalternatief en het nul-plusalternatief. De planstudie moet uitwijzen of met de Verbinding A8-A9 een groot algemeen belang gemoeid is, zodat een uitzondering op de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) gerechtvaardigd is.</p>   |
| 19      | 92                                | <p>Ik verzoek u om de afwegingscriteria ten aanzien van de kernkwaliteiten van het werelderfgoed als zwaarwegend mee te nemen in de afweging van de alternatieven. Een Heritage Impact Assessment kan zeker bijdragen in een goede belangenafweging. Behoud of versterking van het werelderfgoed blijft echter het uitgangspunt conform de door Nederland ondertekende verdragsverplichtingen inzake werelderfgoed. Dit is voor de Nederlandse werelderfgoederen nader verwoord in het Barro-beleid en voor de Stelling van Amsterdam specifiek uitgewerkt in de PVRS.</p>   | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. In het beoordelingskader (paragraaf 5.2 van de NRD) hebben de stuurgroep en Gedeputeerde Staten afgesproken welke criteria zij belangrijk vinden bij het kiezen van een voorkeursalternatief en hoe deze criteria worden gedefinieerd. Zij hebben er voor gekozen om vooraf geen weging tussen de verschillende criteria te maken. Het door de indiener genoemde aspect maakt onderdeel uit van deze criteria. Op basis van de onderzoeksresultaten en de afgesproken doelen en randvoorwaarden zullen de stuurgroep en Gedeputeerde Staten een belangenafweging maken.</p> |
| 20      | 93                                | <p>Aan de wenselijkheid van de aanleg van de verbindingsweg A8-A9 wordt door mij niet getwijfeld gezien de verkeersdrukte tijdens de spitsuren op de N203 tussen Uitgeest en de aansluiting op de N246 in Krommenie.</p>   | <p>De zienswijze wordt gedeeld. De zienswijze onderschrijft nut en noodzaak van een verbetering van de verbinding tussen de A8 en A9. De in de zienswijze vermelde voorkeur wordt als de alternatieven 3 t/m 7 meegenomen in de planstudie..</p>   |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze  | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland   |
|---------|-----------------------------------|--|--|
| 20      | 94                                | <p>In mijn optiek verdient variant 8 met de aansluiting op de N203 de voorkeur en wel om de volgende redenen:</p> <p>A. Vanaf de noordgrens van de gemeente Zaanstad bij Bus en Dam ligt er reeds een vierbaansweg die aansluiting geeft op de A9 bij Uitgeest.</p> <p>B. Bij variant 4 wordt de Uitgeester- en Heemkerkerbroekpolder doorsneden, terwijl deze polder juist een ruimtelijke uitstraling aan de top van de Randstad biedt.<br/>Wandelend of fietsend over de Hoge Dijk aldaar kan de recreant genieten van mooie vergezichten in de richting van o.a. het Alkmaarder Meer. In het voorjaar en de zomer maken vele bewoners uit de opeengepakte woongebieden, zoals Saendelft Oost en – West, de woonwijk in de Broekpolder van de gemeenten Beverwijk en Heemskerk gebruik van dit bij uitstek gunstig gelegen gebied<br/>Het ligt er en de overheid hoeft elders geen gelden te besteden aan de aanleg van gekunstelde recreatie gebieden.</p> <p>C. De variant 4 doorsnijdt de polder terwijl er op plm. 1 km ten oosten van dat tracé de 4-baans N203 ligt.</p> <p>D. De variant 4 doorsnijdt ook de op de Wereld Erfgoedlijst van UNESCO geplaatste Stelling van Amsterdam.</p> | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Alternatief 7 (eerder variant 8) wordt meegenomen in de planstudie. De voor- en nadelen van dit alternatief worden afgewogen tegen de voor- en nadelen van de overige alternatieven. In de planstudie zullen de effecten van de alternatieven op de landschappelijke waarden in het gebied worden bepaald. Deze effecten worden meegenomen bij de beoordeling van de alternatieven.</p> |
| 20      | 95                                | <p>Emeritus hoogleraar Prof. Dr. Arnold Heertje (Zie bijlagen) betoogt steeds weer het belangrijke aspect dat bepaalde gebieden onvervangbaar zijn en er een grote economische waarde aan kan worden toegekend, maar dat politiek en overheid bij het maken plannen hier geen of vrijwel geen belang aan hechten, daar blijkbaar economische en financiële aspecten een groter gewicht in de schaal leggen.</p>  | <p>Deze zienswijze wordt niet gedeeld. De ruimtelijke kwaliteit van het betrokken gebied is een van de criteria die wordt meegewogen in de beoordeling van de alternatieven. De stuurgroep adviseert aan het eind van de planstudie aan Gedeputeerde Staten over het gewicht dat aan een bepaald criterium gegeven moet worden.</p>  |



| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze   | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland   |
|---------|-----------------------------------|---|--|
| 20      | 96                                | Wat betreft de plaats van de Stelling van Amsterdam op de Wereld Erfgoedlijst van UNESCO is hier wel voorzichtigheid geboden, daar UNESCO niet schroomt om een erfgoed van de lijst te schrappen.   | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. De voor- en nadelen van het eventueel aantasten van het UNESCO Werelderfgoed Stelling van Amsterdam maken integraal onderdeel uit van de besluitvorming met betrekking tot het voorkeursalternatief.   |
| 20      | 97                                | Bij variant 8 is schade die aan de Stelling van Amsterdam wordt toegebracht zeer beperkt.   | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Gedeputeerde Staten wachten de resultaten van het Heritage Impact Assessment en de conclusies uit het planMER af, voordat gesteld kan worden welke alternatieven de minste effecten hebben op de kernkwaliteiten van het UNESCO Werelderfgoed Stelling van Amsterdam. Mede op basis van deze informatie wordt het voorkeursalternatief gekozen.  |
| 20      | 98                                | <p>Natuurlijk zullen de kosten van de aanleg van de aansluiting op de N203 van variant 8 hoger zijn. Hier geldt echter ook de redenering dat de latere generaties profijt zullen hebben van de nieuwe verbinding en men kan een deel van die extra kosten naar de volgende generaties doorschuiven. Op deze wijze wordt tenminste de waardevolle open ruimte van de Uitgeester- en Heemskerker Broekpolder gespaard en behoeven ook de in de polder gevestigde agrarische bedrijven niet te worden schadeloos gesteld.</p> <p>Er wordt gesproken over de noodzaak dat er een goede verbinding moet komen vanuit de Coentunnel tussen Zaanstad en het IJmond gebied. Hier heeft men blijkbaar in het verleden niet de kansen te benut om aan de noordzijde van het Noordzeekanaal voor een goede en snelle verbindingsweg tussen de beide gebieden zorg te dragen toen zich daar zeer goede mogelijkheden hebben voorgedaan.</p> | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Alternatief 7 (eerder variant 8) wordt meegenomen in de planstudie. De voor- en nadelen van dit alternatief worden afgewogen tegen de voor- en nadelen van de overige alternatieven. Alternatief 2 (nul-plusalternatief) wordt meegenomen in de planstudie, om na te gaan of het mogelijk is de geconstateerde problematiek op te lossen zonder een nieuwe weg aan te leggen. Bij de invulling van alternatief 2 (nul-plusalternatief) wordt gedacht aan het opwaarderen van de wegverbinding langs het Noordzeekanaal (N246). |
| 21      | 99                                | Op de eerste plaats wil ik u complementeren met de zorgvuldige wijze waarop u de planstudie verbinding A8-A9 aanpakt. Ik ondersteun dan ook de dubbeldoelstelling om zowel de bereikbaarheid als de leefbaarheid in het studiegebied te verbeteren.   | De zienswijze wordt gedeeld. De zienswijze onderschrijft de de dubbele doelstelling op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid van de planstudie.  |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze   | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  |
|---------|-----------------------------------|---|---|
| 21      | 100                               | Ik kan me vinden in de door u gekozen onderzoeksmethodiek en de wijze waarop u de alternatieven wil trechteren om uiteindelijk tot een voorkeursalternatief te komen.   | De zienswijze wordt gedeeld. Van de positieve waardering voor inhoud en proces van de NRD wordt kennis genomen.   |
| 21      | 101                               | Probleemverkenning en doelstelling<br>Conform de afspraken die zijn vastgelegd in de uitvoeringsagenda MIRT onderzoek Noordkant Amsterdam verzoek ik u om niet alleen per te onderzoeken alternatief de effecten op de reistijden van de geselecteerde 'deur tot deur relaties' te onderzoeken, maar ook om te onderzoeken in hoeverre de geselecteerde alternatieven nieuwe filekiemen op de AS en A9 kunnen veroorzaken. Mijns inziens is de analyse nu beperkt tot een aantal geselecteerde relaties (p.20 en p41 van de NRD). In de planstudiefase ben ik in breder verband geïnteresseerd in de netwerkeffecten als geheel; binnen de NRD gedefinieerd als het studiegebied. | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Behalve naar de reistijdeffecten, wordt bij de beoordeling van de alternatieven gekeken naar de verkeerskundige effecten op het bestaande wegennet in het studiegebied. Dit is onder het kopje 'doorstroming bestaand wegennet' opgenomen in het beoordelingskader (paragraaf 5.2 van de NRD). Er zal daarbij dus ook inzicht worden gegeven in de netwerkeffecten en eventuele nieuwe knelpunten.  |
| 21      | 102                               | Probleemverkenning en doelstelling<br>Ten aanzien van de leefbaarheidsdoelstelling constateer ik dat u op onderdelen een hogere ambitie heeft dan wettelijk gezien noodzakelijk is. Daar in de NRD nog geen wegingsfactoren zijn toegepast ben ik benieuwd hoe deze doelstellingen zich verhouden tot het verkeerskundig gezien beste alternatief.  | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. In het beoordelingskader (paragraaf 5.2 van de NRD) hebben de stuurgroep en Gedeputeerde Staten afgesproken welke criteria zij belangrijk vinden bij het kiezen van een voorkeursalternatief en hoe deze criteria worden gedefinieerd. Zij hebben er voor gekozen om vooraf geen weging tussen de verschillende criteria te maken. Het door de indiener genoemde aspect maakt onderdeel uit van deze criteria. Op basis van de onderzoeksresultaten en de afgesproken doelen en randvoorwaarden zullen de stuurgroep en Gedeputeerde Staten een belangenafweging maken. |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze   | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  |
|---------|-----------------------------------|---|---|
| 21      | 103                               | <p>Omge vingskenmerken</p> <p>Bij de omschrijving van de omgevingskenmerken beperkt u zich bij de ruimtelijke ordening tot de ontwikkelingen binnen het plangebied. Voor de uiteindelijke keuze van het voorkeursalternatief acht ik het ook relevant om de ruimtelijk economische ontwikkelingen in een groter gebied mee te nemen. Ik vind dat de verbinding A8-A9 in breder perspectief gezien moet worden om uiteindelijk tot een voorkeursalternatief te kunnen komen die zowel recht doet aan de belangen binnen het plangebied als aan de belangen in het grotere studiegebied. Een dergelijke brede afweging is ook van belang in relatie tot de subdoelstelling: het verhogen van de robuustheid van het netwerk. Een doelstelling waar ik achtersta.</p>  | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Bij de omschrijving van het projectdoel bereikbaarheid wordt als neven doel gewezen op het stimuleren van de ruimtelijk-economische ontwikkeling in het studiegebied (pagina 17 van de NRD). Het studiegebied is het gebied waarin effecten kunnen optreden van de alternatieven die in de planstudie worden onderzocht. Het studiegebied is groter dan het plangebied en beslaat grofweg het gebied tussen Alkmaar, Purmerend, Haarlem en Amsterdam (pagina 23 van de NRD). Zowel de ruimtelijk-economische effecten als de effecten op de robuustheid van het netwerk komen terug in het beoordelingskader (paragraaf 5.2 van de NRD). De ruimtelijk-economische effecten onder de financiële criteria (maatschappelijke kosten-batenanalyse). De robuustheid onder de criteria met betrekking tot doelbereik (bereikbaarheid). De ruimtelijk-economische potentie van de verschillende alternatieven zal in de keuze voor een voorkeursalternatief worden meegenomen.</p> |
| 21      | 104                               | <p>Te onderzoeken alternatieven</p> <p>Met betrekking tot de beoordeling van maatregelen die hebben geleid tot de uiteindelijk nader te onderzoeken alternatieven valt me op dat het beoordelingscriterium wetgeving &amp; beleid niet bijdraagt aan de keuze van de alternatieven (niet onderscheidend). Voor alle alternatieven geldt de kwalificatie moeilijk (twee plussen). Ik vraag me af of aan alle alternatieven dezelfde kwalificatie toegekend kan worden. Dit ligt mijns inziens genuanceerder. Ik adviseer om de criteria wetgeving en beleid te splitsen waardoor een meer zuivere afweging gemaakt zou kunnen worden tussen de meest randvoorwaardelijke aspecten vanuit wet- en regelgeving enerzijds en de ambities die zijn geformuleerd op verschillende beleidsterreinen anderzijds. Hetzelfde geldt voor het criterium oplossend vermogen. Dit bestaat uit de aspecten bereikbaarheid en leefbaarheid samen. De kwalificatie is nu gebaseerd op de som van beiden<sup>1</sup>). De beoordeling van de deelaspecten kan echter tegengesteld aan elkaar zijn. Alternatieven kunnen ook onderscheidend zijn op de deelaspecten.</p> | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. De alternatieven die in de planstudie worden meegenomen, worden beoordeeld op de criteria uit het beoordelingskader (paragraaf 5.2 van de NRD). In het beoordelingskader zijn de overkoepelende criteria doelbereik (ook wel oplossend vermogen genoemd), wetgeving en beleid en financiële criteria opgesplitst in deelaspecten, zoals door de indiener wordt voorgesteld.</p>  |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze   | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland   |
|---------|-----------------------------------|---|--|
| 21      | 105                               | Te onderzoeken alternatieven<br>Voor nu deel ik uw standpunt om op basis van reeds beschikbare informatie de vier alternatieve tracés (F,G,K en L) niet mee te nemen in de planstudie.  | De zienswijze wordt gedeeld. Van de instemming met de keuze om de vier maatregelen (F,G, K en L) niet mee te nemen wordt kennis genomen.   |
| 21      | 106                               | Beoogde werkwijze voor de effectbeoordeling<br>Voor de effectbeoordeling geldt hetzelfde als ik hierboven heb aangegeven bij de selectie van de alternatieven. Mijn aanbeveling zou zijn om bij de criteria Wetgeving & Beleid een onderscheid aan te brengen in criteria die aan wettelijke randvoorwaarden moet voldoen en overige beleidscriteria (tabel5.2).            | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. In het beoordelingskader (paragraaf 5.2 van de NRD) zijn de overkoepelende criteria doelbereik (ook wel oplossend vermogen genoemd), wetgeving en beleid en financiële criteria opgesplitst in deelaspecten, zoals door de indiener wordt voorgesteld. Daarbij is een indeling naar inhoudelijke thema's aangehouden en niet primair een onderscheid gemaakt tussen wettelijk voorgeschreven criteria en beleidsambities. Bij de invulling van de verschillende aspecten zal dit onderscheid wel aan de orde komen.  |
| 21      | 107                               | Vervolgprocedure<br>Bij de trechtering van de alternatieven in stap 1 van de planstudiefase vraag ik vooral uw aandacht voor de effecten op de aansluitingen van het HWN en de direct aan de aansluitingen gekoppelde tracédelen. Hierbij verwijs ik naar de afspraken zoals die zijn vastgelegd in de uitvoeringsagenda van het MIRT onderzoek Noordkant Amsterdam (MONA). | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Bij de beoordeling van de alternatieven in Stap 1 van de planstudie wordt getoetst of de alternatieven kansrijk zijn voor het behalen van de dubbele doelstelling op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid . Daarbij wordt ook aandacht besteed aan het functioneren van de aansluitingen op het hoofdwegennet (HWN) en de aansluitende wegen. In Stap 2 van de planstudie worden voor de kansrijke alternatieven de verkeerskundige effecten op het bestaande wegennet meer gedetailleerd in beeld gebracht. Indien nodig worden maatregelen voorgesteld om ongewenste effecten te voorkomen. |
| 21      | 108                               | Vervolgprocedure<br>Ten behoeve van het bepalen van het voorkeursalternatief in stap 2 vraag ik u om door middel van een dynamisch verkeersmodel meer gedetailleerd aan te geven wat de gevolgen voor de aansluitingen op het HWN zijn. In deze fase wil ik ook nadere afspraken maken over de overdracht van de benodigde gronden en het toekomstig beheer en onderhoud.   | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Voor de verkeersberekeningen wordt gebruik gemaakt van VENOM In de planstudie wordt bekeken of aanvullende berekeningen met een ander dynamisch verkeersmodel nodig zijn. . Voor het eind van de planstudie geeft het Rijk duidelijkheid over de overdracht van rijksgronden op het tracé, zoals vastgelegd in de Uitvoeringsagenda Aanpak Noordkant Amsterdam van 17 oktober 2013.  |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze   | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland   |
|---------|-----------------------------------|---|--|
| 22      | 109                               | <p>indiener is voornemens maximaal 160 grondgebonden woningen met bijbehorende voorzieningen te realiseren op de genoemde locatie. Voorheen is inzake plan de 'Overhoeken' vooroverleg gevoerd met de provincie Noord-Holland. De gemeente Zaanstad heeft vervolgens een ontwerp-bestemmingsplan in procedure gebracht, dat de genoemde ontwikkeling mogelijk moet maken. Wij dienen deze zienswijze in teneinde u te wijzen op onze ontwikkeling en daarbij de verwachting uit te spreken dat met de ontwikkeling en aanleg van de verbinding tussen de A8 en A9 door de provincie, rekening wordt gehouden met het thans in procedure zijnde ontwerp-bestemmingsplan 'Overhoeken' en de daarbij behorende bijlagen en onderzoeken. Het is voor indiener onduidelijk of de ontwerputgangspunten van de provincie op het thema geluid en fijnstof aansluiten op het bestemmingsplan 'Overhoeken'.</p> | <p>Deze zienswijze wordt niet gedeeld. In de NRD is De Overhoeken opgenomen als een bestaande ruimtelijke ontwikkeling. Bij de afweging van de alternatieven zal met de ontwikkeling van De Overhoeken rekening worden gehouden. De gemeente Zaanstad heeft de Verbinding A8-A9 als voorwaarde meegegeven aan de ontwikkelaars in het gebied. In het concept bestemmingsplan is reeds rekening gehouden met de Verbinding A8-A9.</p> |
| 23      | 110                               | <p>Op pagina 24 kan de informatie onder 'Sport in de Omzoom en recreatie in Omzoom' worden geactualiseerd. De zinsnede "In het landelijk gebied rondom de sportvelden worden twee fiets/wandelpaden en een fietspad aangelegd." kan worden verwijderd. De zinsnede "De benodigde vergunningen ... Cromtigers" kan worden vervangen door "De benodigde vergunningen voor het sportpark en (een deel van de) twee fiets/wandelpaden en een wandelpad is gehonoreerd en eind 2014 is gestart met de werkzaamheden. Het sportpark zal eind 2015 in gebruik worden genomen."</p>   | <p>De zienswijze wordt overgenomen in de aanpak voor de planstudie. Van het voorstel om de tekst in de paragraaf "Sport in de Omzoom en recreatie in Omzoom" te actualiseren wordt kennis genomen. De NRD is reeds vastgesteld en zal niet meer tekstueel worden aangepast, maar met de actuele informatie van indiener zal in de vervolgfase rekening worden gehouden.</p>  |
| 23      | 111                               | <p>Op pagina 24 staat het volgende: "Naar verwachting wordt het bestemmingsplan eind 2014 vastgesteld". S.v.p. actualiseren en wijzigen in: "Naar verwachting wordt het bestemmingsplan in 2015 vastgesteld".</p>   | <p>De zienswijze wordt overgenomen in de aanpak voor de planstudie. Van het voorstel om de tekst in de paragraaf "De Overhoeken" te actualiseren wordt kennis genomen. De NRD is reeds vastgesteld en zal niet meer tekstueel worden aangepast, maar met de actuele informatie van indiener zal in de vervolgfase rekening worden gehouden.</p>  |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze   | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland   |
|---------|-----------------------------------|---|--|
| 23      | 112                               | Op pagina 25 staat de locatie van het Sportpark niet juist ingetekend. In bijgevoegde tekening is de juiste situatie waar te nemen. Verzocht wordt deze te verwerken in figuur 3.3.   | De zienswijze wordt overgenomen in de aanpak voor de planstudie. Van het voorstel om figuur 3.3 op pg 25 in de NRD te vervangen door een door indiener bijgevoegde actuele schets wordt kennis genomen. De NRD is reeds vastgesteld en zal niet meer worden aangepast, maar in de vervolgfase zal in de figuur de locatie van het sportpark worden gecorrigeerd.                             |
| 23      | 113                               | Op pagina 29 wordt onder 'Landschap' het recreatiegebied De Buitenlanden genoemd. Het noemen van de recreatieve verbindingen in De Omzoom zou de volledigheid van de NRD ten goede komen. In deze paragraaf zodoende toevoegen: "Het buitengebied van De Omzoom heeft betekenis voor de recreatieve uitloop van de stad: fietsroutes en boerenlandpaden worden ontwikkeld. In uitvoering zijn de wandel- en fietspaden rond het sportpark in De Omzoom en het wandelpad Noorderveen, tussen de Dorpsstraat Assendelft en de Vaartdijk. Op andere plekken in de polder Assendelft zijn met agrariërs initiatieven gaande voor meer boerenlandpaden, In polder Uitgeest is het Vogelrijkp pad uitgezet, een wandelpad in het agrarische gebied tussen Zaanstad en de IJmond." | De zienswijze wordt overgenomen in de aanpak voor de planstudie. Van het voorstel om de tekst in de paragraaf "Landschap" aan te vullen met een tekstpassage over recreatieve verbindingen in de Omzoom wordt kennis genomen. De NRD is reeds vastgesteld en zal niet meer tekstueel worden aangepast. De bestaande ruimtelijke ordening wordt als uitgangspunt in de planstudie meegenomen. |
| 23      | 114                               | Op pagina 32 staat de aantakking van de verbinding A8A9 op het onderliggend wegennet indicatief weergegeven. Verzocht wordt dit indicatieve karakter ook sterker te benadrukken in figuur 4.1. De huidige gestippelde aantakking is namelijk op de locatie van Sport in de Omzoom weergegeven en kan verwarring genereren.  | Deze zienswijze wordt niet gedeeld. Van de suggestie om in figuur 4.1 te benadrukken dat de locatie van de aantakking onder Saendelft slechts indicatief is, wordt kennis genomen. De gehanteerde weergave van de aansluiting brengt reeds voldoende tot uitdrukking dat de locatie van de aansluiting indicatief is ingetekend.   |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze  | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  |
|---------|-----------------------------------|--|---|
| 24      | 115                               | <p>Indiener vindt het belangrijk dat de MER commissie geadviseerd heeft de variant 0 + , 'het opwaarderen van de al bestaande infrastructuur', op te nemen in de planstudie. Wij benadrukken dit advies ter harte te nemen en serieus studie te maken van het afwikkelen van de verkeersdruk over bestaande wegen, inclusief het afwikkelen van verkeer via de S150 door het nog bijna lege bedrijventerrein Hoogtij. Er liggen immers wegen genoeg in het studiegebied en de Metropoolregio. Het zal nodig zijn om bepaalde wegen op te waarderen en beter te verbinden, andere te 'down sizen', maar er hoeft geen verdere aantasting van het gebied plaats te vinden. Het verbetert de robuustheid van het netwerk en het scheelt waarschijnlijk veel geld, waardevol en uniek landschap en maatschappelijke onrust. Wij pleiten voor het betrekken van de verregaande plannen rondom het railverkeer en het verkeer over het water dat beter benut kan worden dan nu gedaan wordt.</p> | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Alternatief 2 (nul-plusalternatief) wordt meegenomen omdat de maatregelen A t/m E (zie bijlage NRD, tabel 1, vanaf blz. 53) goed scoren op de verschillende beoordelingscriteria. Alternatief 2 combineert deze maatregelen en gaat na of het mogelijk is om de geconstateerde problematiek op te lossen zonder een nieuwe weg aan te leggen. De invulling van alternatief 2 wordt in de NRD globaal omschreven en in de planstudie verder uitgewerkt. Bij de invulling van het alternatief wordt gedacht aan het opwaarderen van de wegverbinding langs het Noordzeekanaal (N246). Indien nodig worden maatregelen voorgesteld om de doorstroming op omliggende wegen te garanderen, waaronder mogelijk de S150 door Zaandam.</p>   |
| 24      | 116                               | <p>Bij de inspraakdagen voor de A7-A8 werd melding gemaakt van de trendbreuk dat in de toekomst veel werknemers vaker zelfstandig zijn, thuis werken en zelf geen auto meer in hun bezit willen hebben. Ze verplaatsen zich liever met het openbaar vervoer of de fiets. De toename van het aandeel elektrische fietsen draagt bij aan deze trend. Als we in dat licht rekening houden met dergelijke toekomstige trends, dan zou een uitbreiding van asfalt, zoals in het verleden gewoon was, wellicht niet nodig zijn. Wel moet dan gezorgd worden dat het openbaar vervoer als een geoliede machine draait. Wij bezien het verkeersnetwerk in deze samenhang en benadrukken daarom OV en fiets ruim baan te geven. De Provincie, de Stadsregio Amsterdam en de Metro regio Amsterdam zijn allen bestuurslagen die grote invloed hebben op de vorming van een solide gecombineerd OV en fiets alternatief.</p>  | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Nut en noodzaak worden in de planstudie opnieuw bekeken vanuit de dubbele doelstelling op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid. Het nulalternatief dient daarbij als referentie, zodat de alternatieven kunnen worden vergeleken met de situatie waarbij geen maatregelen worden genomen. Bij de start van de planstudie wordt bepaald welke ruimtelijke economische ontwikkelingen wel en niet worden meegenomen in het te hanteren verkeersmodel en hoe wordt omgegaan met toekomstige mobiliteitsontwikkelingen. In alternatief 2 (nul-plusalternatief) zal worden nagegaan of het mogelijk is om de dubbele doelstelling te halen zonder een nieuwe weg aan te leggen. De invulling van alternatief 2 wordt in de NRD globaal omschreven en in de planstudie verder uitgewerkt. Daarbij kunnen maatregelen gericht op openbaar vervoer en fiets ook aan de orde komen. Uit eerder onderzoek is evenwel gebleken dat het oplossend vermogen van extra openbaar vervoersmaatregelen beperkt is.</p> |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze   | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  |
|---------|-----------------------------------|---|---|
| 24      | 117                               | <p>Krommenie bezwijkt momenteel door de hoeveelheid verkeer over de N8. Dit levert problemen op voor de gezondheid, veiligheid en voor de dorpsgemeenschap. De verkeersader snijdt het dorp in tweeën. Voor Krommenie vinden we dat een passende oplossing gevonden moet worden. Wanneer alternatieven via OV en bestaande wegen worden ontwikkeld, kan de weg dwars door Krommenie worden ingericht als secundaire weg voor bestemmingsverkeer en wordt het wordt minder aantrekkelijk om hem te gebruiken als hoofdroute naar Amsterdam.</p> <p>In het verleden is ons - met betrekking tot Krommenie - toegezegd dat er onderzocht zou worden waar elke auto vandaan kwam en naar toe ging. Wij vragen u in deze studie de mogelijkheid hiernaar te kijken en kennis over op te doen om alternatieve routes te ontwikkelen.</p>  | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Met alternatief 2 (nulplus-alternatief) wordt in de planstudie onderzocht in hoeverre met de bestaande infrastructuur zowel de bereikbaarheids- als Het afwaarderen van de N203 door Krommenie is daar een onderdeel van. Het door de indiener voorgestelde onderzoek wordt in de planstudie meegenomen.</p> |
| 25      | 118                               | <p>... het gestelde op bladzijde 7 van de studie onder 1.3 (heeft) een aantal vragen opgeroepen. In paragraaf 1.3 is het doel van de studie omschreven. Naast het doel wordt aangegeven dat de bestuurlijke voorkeur uitgaat naar de Heemskerckvariant en waarom dat zo is. Vervolgens staat er:</p> <p>De reden van deze voorkeur is dat deze variant, op basis van de toenmalige beschikbare informatie zowel financieel, verkeerskundig als op het gebied van leefbaarheidsaspecten het meest gunstig scoort. In de planstudie wordt deze voorkeur, op basis van de meest recente inzichten en informatie, getoetst volgens de regels en richtlijnen die voor planstudies gelden.</p> <p>In de nu te verrichten studie wordt er naar meer aspecten gekeken en zijn er mogelijk nieuwe inzichten. Verwacht u dat die nieuwe inzichten tot een andere conclusie zullen leiden dan de conclusie uit voorgaande onderzoeken?</p> | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Op dit moment kan geen uitspraak worden gedaan over de nieuwe inzichten en conclusies voortkomend uit de planstudie. Gedeputeerde Staten bepalen op basis van de resultaten van de planstudie een voorkeursalternatief,. Daarbij worden zij geadviseerd door de stuurgroep.</p>                              |



| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze   | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland   |
|---------|-----------------------------------|---|--|
| 25      | 119                               | Er wordt aangegeven dat er getoetst wordt volgens de regels en richtlijnen die voor planstudies gelden. Kunt u ons aangeven waar die regels en richtlijnen zijn te vinden? Zijn deze openbaar en voor ons beschikbaar? In de notitie is verder geen aandacht aan dit aspect besteed en zeker daar waar het de weging van argumenten betreft zou op voorhand duidelijk moeten zijn wat van beperkt/geen belang, matig, groot of zeer groot belang is! Wilt u alsnog laten weten hoe de weging van argumenten plaatsvindt?  | Deze zienswijze wordt niet gedeeld. In de Wet milieubeheer staat aangegeven aan welke wettelijke procedurele en inhoudelijke eisen een m.e.r.-procedure en milieueffectrapport moet voldoen. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft hierover een digitaal kenniscentrum ingericht. De procedurehandleiding milieueffectrapportage is te downloaden op <a href="http://www.infomil.nl/onderwerpen/ruimte/mer/">www.infomil.nl/onderwerpen/ruimte/mer/</a> . Daarnaast biedt de website van de Commissie voor de milieueffectrapportage, <a href="http://www.commissiemer.nl">www.commissiemer.nl</a> , informatie over waar een milieueffectrapport aan moet voldoen. Vooraf wordt in de planstudie geen weging meegegeven aan de criteria. De stuurgroep adviseert op basis van de resultaten van de planstudie Gedeputeerde Staten over het gewicht dat aan een bepaald criterium gegeven moet worden. |
| 25      | 120                               | In paragraaf 4.1 op bladzijde 31 van de Planstudie is aangegeven dat naast het bestuurlijke voorkeursalternatief ook andere realistische alternatieven moeten worden onderzocht. In paragraaf 4.3 op bladzijde 32 wordt opgemerkt dat niet alle maatregelen in de planstudie kunnen worden onderzocht, ook omdat niet alle genoemde maatregelen even realistisch en onderscheidend zijn. Op basis van de beoordeling van de maatregelen, zoals weergegeven in de bijlage, zijn zeven alternatieve geselecteerd die worden meegenomen in de planstudie. Het derde alternatief betreft het 'golfbaanalternatief'. Indieners zijn van mening dat het golfbaanalternatief (maatregel H) ten onrechte als kansrijk alternatief is aangemerkt omdat het om een aantal redenen niet haalbaar is en omdat het in strijd met het vertrouwensbeginsel zou zijn om te kiezen voor dit alternatief. Dit alternatief kan net als de maatregelen F, G, K en L buiten beschouwing worden gelaten in de Planstudie. | Deze zienswijze wordt niet gedeeld. Op basis van de beoordeling van de mogelijke maatregelen wordt alternatief 3 ('Golfbaan') meegenomen in de planstudie. Dit alternatief is vooral onderscheidend, omdat het doelbereik (oplossend vermogen) zeer groot is. De voor- en nadelen van dit alternatief worden afgewogen tegen de voor- en nadelen van de overige alternatieven.   |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze  | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  |
|---------|-----------------------------------|--|---|
| 25      | 121                               | <p>Als er desalniettemin van uitgegaan zou worden dat het golfbaanalternatief wel als kansrijk alternatief moet worden gezien, dan kan dit alternatief om de hierna te noemen redenen naar de mening van de Stichting en de Golfclub bij stap 1 (zie paragraaf 4.4 op bladzijde 33 van de Planstudie) worden uitgeselecteerd. Een en ander wordt als volgt toegelicht.</p> <p>De indieners hebben er altijd op vertrouwd dat de aansluiting van de A8 / A9 niet zou worden gerealiseerd op gronden die in gebruik zijn bij de golfclub. Toen de Stichting de gronden in het verleden aankocht, heeft Rijkswaterstaat de gronden waarop het oorspronkelijke Coentunnel tracé was voorzien in handen gehouden. De Stichting is er echter altijd van uitgegaan dat de ontwikkeling van de Golfclub niet zou worden tegengehouden als gevolg van de omstandigheid dat Rijkswaterstaat nog een deel van de gronden in handen had. De volgende overwegingen hebben daarbij een rol gespeeld. a. Het oorspronkelijke Coentunneltracé is nooit gerealiseerd. In Heemskerk zijn diverse woonwijken en woongebouwen op het tracé verrezen en enkele jaren geleden is de woonwijk Broekpolder gerealiseerd. Door deze ontwikkelingen in het verleden was de doortrekking van de Coentunnelweg, zoals dat oorspronkelijk was bedoeld, niet meer te realiseren. b. In de afgelopen decennia zijn de Stichting en de Golfclub in hun opvattingen gesterkt omdat bebouwing in de broekpolder op grond van regelgeving voor milieu, fijnstof en geluid alleen mogelijk kon worden gemaakt nadat de normen voor onder meer geluid waren opgerekt (zie Bestemmingsplan Broekpolder Beverwijk 2009, proj nr 182090). Duidelijk was dat daarmee de grenzen van hetgeen nog acceptabel is, waren bereikt. c. De provincie heeft de afgelopen jaren stringent beleid gevoerd ten aanzien van de handhaving en consolidatie van de Stelling van Amsterdam. Uitgaande van de veronderstelling dat de provincie haar eigen beleid consequent blijft handhaven, is een aansluiting van de A8 / A9 niet realistisch. Dit zou immers ernstige schade toebrengen aan de Stelling van Amsterdam.</p> | <p>Deze zienswijze wordt niet gedeeld. In het verleden zijn geen toezeggingen gedaan over het toekomstige gebruik van de door indiener genoemde gronden. De afgelopen jaren is door de Rijksoverheid en de provincie Noord-Holland intensief gestudeerd op het realiseren van de Verbinding A8-A9, waarbij een tracé dat de Heemskerkse golfbaan doorsnijdt altijd in beeld is geweest. Ten aanzien van de genoemde aandachtspunten (geluidshinder, luchtkwaliteit, cultuurhistorie, economie en financiën) zijn in de NRD beoordelingscriteria genoemd. De voor- en nadelen van alternatief 3 worden afgewogen tegen de voor- en nadelen van de overige alternatieven. In alle gevallen zal aan de wettelijk eisen voor de aanleg van een nieuwe weg worden voldaan.</p> |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze   | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland |
|---------|-----------------------------------|---|--|
|         |                                   | <p>d. In de afgelopen decennia hebben de betrokken gemeenten en de provincie meerdere malen hun voorkeur uitgesproken voor het Heemskerkalternatief. Daar was inmiddels een groot draagvlak voor, mede omdat het paste binnen de financiële mogelijkheden van de onderscheidenlijke participanten.</p> <p>e. Op de plek waar, in het kader van het golfbaanalternatief, de aansluiting van de A8 / A9 moet plaatsvinden, bevinden zich twee pompstations en een restauratieve voorziening. Omdat deze voorzieningen op deze locatie zijn toegestaan, hebben de Stichting en de Golfclub erop vertrouwd dat deze locatie niet gebruikt zou gaan worden voor het aanleggen van een knooppunt vanwege de enorme kapitaalsvernietiging die daar mee gemoeid is.</p> <p>f. In paragraaf 2.3 op bladzijde 19 van uw notitie geeft u bij projectdoel bereikbaarheid aan dat voor de geluidhinder het doel is te voldoen aan de wettelijke grenswaarden en dat het aantal gehinderden zou moeten verminderen. Het golfbaanalternatief zal nimmer aan die doelstelling kunnen voldoen (zie ad b) en kan naar mening van de Stichting en de Golfclub derhalve uit de studie worden geschrapt.</p> |  |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze   | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland   |
|---------|-----------------------------------|---|--|
| 25      | 122                               | <p>De indieners zijn van mening dat zij er, gelet op de hiervoor omschreven ontwikkelingen, op mochten vertrouwen dat de aansluiting van de A8 / A9 niet op gronden van de Stichting zou worden gerealiseerd. Voorts hebben de indieners bezwaar tegen het - wederom - meenemen van het golfbaanalternatief in het onderzoek. De uitkomst van het onderzoek kan gelet op de hiervoor genoemde argumenten namelijk alleen maar negatief zijn. De indieners zijn dan ook van mening dat het golfbaanalternatief buiten beschouwing gelaten kan worden bij de Planstudie.</p> <p>Als wordt besloten om het golfbaanalternatief wel mee te nemen bij stap 1 van het trechteren van de alternatieven, dan verwachten de indieners - gelet op de bovenstaande argumentatie (verwachtingen, fijnstof, geluid en kapitaalsvernietiging) - dat het golfbaanalternatief na het uitvoeren van een quick scan (gemotiveerd) uit de planstudie kan worden geschrapt.</p>   | <p>Deze zienswijze wordt niet gedeeld. In het verleden zijn geen toezeggingen gedaan over het toekomstige gebruik van de door indiener genoemde gronden. Een tracé dat de Heemskerke golfbaan doorsnijdt is altijd in beeld geweest. Voor de alternatieven 3 en 4, geldt hetzelfde als voor de overige alternatieven. In Stap 1 zal aan de hand van het doelbereik bepaald worden of deze alternatieven kansrijk zijn. Dat betekent dat de alternatieven globaal beoordeeld worden op het behalen van de dubbele doelstelling op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid. Bij gebleken kansrijkheid worden de alternatieven in Stap 2 vervolgens verder uitgewerkt en beoordeeld aan de hand van het beoordelingskader (paragraaf 5.2 van de NRD).</p>                             |
| 25      | 123                               | <p>3. Op bladzijde 20 van uw notitie geeft u onder paragraaf 2.4 aan welke uw financiële doelstellingen zijn. Er moet een positieve kosten-baten ratio zijn. Alle factoren die worden beschouwd, worden financieel vertaald, ook de maatschappelijke kosten/baten. Kunt u aangeven hoe het decimeren of mogelijk verdwijnen van de golfbaan in een dergelijke analyse wordt gewogen? Welke criteria liggen aan deze weging ten grondslag?</p> <p>De gekozen oplossing zal volgens uw uitgangspunten 'financierbaar' moeten zijn. Thans is er €111 mln in het vooruitzicht gesteld. Geen van de tot nu toe onderzochte alternatieven past binnen dat budget. Het golfbaanalternatief is een van de duurste mogelijkheden. Is het een logische en terechte veronderstelling dat het alternatief dat het dichtst bij het thans beschikbare budget komt de grootste kans maakt te worden gerealiseerd en dat alle andere alternatieven aan dat nieuwe 'budget' worden getoetst? Lijkt het dan ook niet logisch enkele van de duurste alternatieven reeds nu af te voeren?</p> | <p>Deze zienswijze wordt niet gedeeld. De kosten en baten van de alternatieven worden in de planstudiefase opnieuw geraamd. Voor een aantal alternatieven is al eerder een kostenraming uitgevoerd. Om alle alternatieven goed met elkaar te kunnen vergelijken worden alle aspecten onderzocht en beoordeeld. Gelijktijdig wordt binnen het project gezocht naar aanvullende dekkingsmiddelen. De door indiener gestelde vraag of de gekozen oplossing kostendekkend te maken is, kan pas aan het eind van de planstudie worden beantwoord. Voor de verwerving van gronden en planschadeclaims wordt bij de raming in Stap 2 van de planstudie gewerkt met aannames. In de Planuitwerkingsfase wordt gedetailleerd gekeken naar de kosten van het definitieve voorkeursalternatief.</p> |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze   | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  |
|---------|-----------------------------------|---|---|
| 25      | 124                               | <p>4. Op bladzijde 33 onder paragraaf 4.4 geeft u aan dat u in stap 1 kansrijke alternatieven gaat selecteren. Kunt u aangeven hoeveel dat er zullen zijn en hoe de weging van de dubbeldoelstelling zal plaatsvinden? Het lijkt er op dat hier in de allereerste plaats verkeerskundige aspecten de doorslag zullen geven en de maatschappelijke en financiële aspecten van ondergeschikt belang zijn. De indieners betwijfelen of dat een verstandige werkwijze is. De keuze van stap 1 is een bestuurlijke keuze. Is er voorafgaand aan die keuze de mogelijkheid dat belanghebbenden van de onderzoeksresultaten kennis kunnen nemen en hun mening kenbaar kunnen maken? Wordt de keuze na stap 1 openbaar gemaakt en zijn er in die fase nog besprekingen met de klankbordgroep? Vervolgens zal in stap 2 een aantal kansrijke alternatieven worden uitgewerkt om definitief een keuze voor een voorkeursalternatief te kunnen maken. Hoe wordt de keuze voor het voorkeursalternatief gemaakt? Welke factoren/elementen worden gewogen? Hoe vindt de weging plaats?</p> | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Op voorhand is niet te zeggen hoeveel kansrijke alternatieven in Stap 1 van de planstudie geselecteerd zullen worden. Dat hangt af van het doelbereik van de alternatieven. Vooraf is geen weging tussen het bereikbaarheidsdoel en het leefbaarheidsdoel gegeven. Het is aan de stuurgroep en Gedeputeerde Staten om op basis van de onderzoeksresultaten een afweging tussen het belang van deze twee doelen te maken. De klankbordgroep zal in stap 1 van de planstudie geconsulteerd worden over de selectie van kansrijke alternatieven. De keuze van de stuurgroep zal openbaar gemaakt worden en vervolgens worden besproken met de klankbordgroep. De alternatieven worden in stap 2 van de planstudie beoordeeld aan de hand van de criteria in het beoordelingskader (paragraaf 5.2 van de NRD). Op voorhand is geen weging tussen de verschillende criteria gegeven. De stuurgroep adviseert op basis van de resultaten van de planstudie Gedeputeerde Staten over het gewicht dat aan een bepaald criterium gegeven moet worden.</p> |
| 25      | 125                               | <p>5. Op bladzijde 38 van de notitie bij paragraaf 5.2 beoordelingskader, staat:<br/>Vooraf wordt geen weging meegegeven aan de criteria. De stuurgroep adviseert aan het eind van de planstudie het bevoegd gezag over het gewicht dat aan een bepaald criterium gegeven moet worden.<br/>Dreigt met deze werkwijze de keuze van een alternatief niet een politiek steekspel te worden waarbij de leden van de stuurgroep alle hun eigen politiek bepaalde gewicht toekennen gebaseerd op lokale belangen? Welk nut heeft deze studie als alle verzamelde feiten door elke deelnemer die een keuze moet maken op de eigen wijze kan worden geïnterpreteerd? Graag vernemen wij van u of dit echt de enige weg is of dat deze werkwijze ook een uitdrukkelijke keuze van de stuurgroep is geweest.</p>  | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Op basis van de resultaten van de planstudie, wordt door bestuurders een keuze voor een voorkeursalternatief gemaakt. In het beoordelingskader(paragraaf 5.2 van de NRD) hebben de stuurgroep en Gedeputeerde Staten afgesproken welke criteria zij daarbij belangrijk vinden en hoe deze worden gedefinieerd. Zij hebben er voor gekozen om vooraf geen weging tussen de verschillende criteria te maken. De stuurgroep adviseert op basis van de resultaten van de planstudie Gedeputeerde Staten over het gewicht dat aan een bepaald criterium gegeven moet worden.</p>  |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze   | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  |
|---------|-----------------------------------|---|---|
| 25      | 126                               | 6. In de bijlage beginnend op bladzijde 52 van uw notitie, worden de maatregelen die worden onderzocht op een drietal aspecten beoordeeld. Wij vinden het daarbij opvallend dat alle maatregelen op het gebied van Wetgeving en Beleid gelijk worden beoordeeld (++) en 'moeilijk' blijken te zijn! Wij zijn allerminst van mening dat verbetering van de situatie of de aanleg van een nieuwe weg een eenvoudige zaak is, maar als de maatregelen C en H met elkaar vergeleken worden kan de uitkomst naar onze mening nooit dezelfde zijn. Graag vernemen wij hoe u tot deze beoordeling bent gekomen. De indieners hadden verwacht dat Wetgeving en Beleid bij het golfbaanalternatief reeds op voorhand de kwalificatie 'Zeer moeilijk/niet' zou moeten hebben. | Deze zienswijze wordt niet gedeeld. De maatregelen zijn in de bijlage van de NRD kwalitatief beoordeeld, met hulp van deskundigen, bestaand onderzoeksmateriaal en resultaten uit de ambtelijke begeleidingscommissie, bewonersbijeenkomsten en klankbordgroep. In tabel 2 van de bijlage is een korte omschrijving van de beoordeling opgenomen. Op basis van deze beoordeling worden maatregelen die op voorhand onvoldoende oplossend vermogen hebben, niet onderscheidend zijn of niet financieerbaar zijn, niet meegenomen in de planstudie. Uit de beoordeling blijkt dat de maatregelen op het aspect Wetgeving en Beleid in deze fase niet onderscheidend van elkaar zijn. In de planstudie worden de alternatieven meer gedetailleerd en op verschillende criteria met betrekking tot Wetgeving en Beleid beoordeeld, waardoor mogelijk meer onderscheid tussen de alternatieven ontstaat. |
| 25      | 127                               | 7. Uit eerder onderzoek is gebleken dat het golfbaanalternatief voor € 190 mln zou kunnen worden gerealiseerd. Dit bedrag wordt door onder andere de Broekpolderbewoners betwist maar is het nog steeds uw mening dat dit bedrag juist is? Zijn in dit bedrag de kosten van kapitaalsvernietiging van de golfbaan, de aankoop van de twee verzorgingsplaatsen en onontkoombare schadevergoedingen begrepen of zijn het uitsluitend de grond- en civiele kosten?   | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. In voorgaande studies is op basis van een Standaard Kostenramingsmethodiek bepaald met welke kosten rekening moet worden gehouden. Voor alternatief 3 was dat in 2013 het door de indiener genoemde bedrag van € 190 miljoen. In de planstudie zullen voor alle alternatieven kostenramingen worden gemaakt. In deze ramingen wordt ook een aanneme gedaan over de kosten van verwerving van gronden en vastgoed. Ook wordt rekening gehouden met planschadeclaims. Na de bestuurlijk keuze van het voorkeursalternatief zal er een gedetailleerde raming worden gemaakt van alle kosten van verwerving.  |
| 26      | 128                               | Wij willen als gemeenschap een zienswijze indienen op de notitie reikwijdte en detailniveau verbinding A8-A9. Belanghebbende wil aangeven dat zij tegen het aanleggen van elke nieuwe verbindingsweg tussen de A8-A9 is. Het betreft de varianten zoals genoemd in de planstudie verbinding A8-A9 van 11 november 2014, de varianten 3 t/m 7 zoals vermeld op pagina 32-33. De belanghebbende kan zich wel vinden in de nul-variant en de nulplusvariant voor de eerste keer beschreven op blz 32.  | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Alternatief 2 (nulplusalternatief) wordt meegenomen in de planstudie. De voor- en nadelen van dit alternatief worden afgewogen tegen de voor- en nadelen van de overige alternatieven. Alternatief 1 (nulalternatief) wordt in de planstudie meegenomen om de overige alternatieven te kunnen vergelijken met de referentiesituatie. Zodoende kan nut en noodzaak van de alternatieven worden bepaald.  |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze  | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  |
|---------|-----------------------------------|--|---|
| 26      | 129                               | <p>Belanghebbende vraagt in het kader van de notitie Reikwijdte en detailniveau onderzoek te doen naar de volgende punten:</p> <p>1) De noodzaak anno 2014 van de verbinding A8-A9. Wij verzoeken in kaart te brengen welke verkeersstromen een nieuwe weg rechtvaardigen, gegeven de toekomstige mobiliteitsontwikkeling. Wij willen dat op basis van een onafhankelijk verkeersmodel. Bepaalde knelpunten (Coenbrug in de A8 ter hoogte van Zaandijk, uitvalswegen Krommenie, uitvalswegen Saendelft) worden volgens ons inzicht niet door een nieuwe weg weggenomen. De effecten van het nieuwe werken, steeds meer mensen gaan vanuit hun woonadres of flexwerkplekken werken, steeds minder mensen zullen gebruik maken van de auto voor woon-werkverkeer. Op waardering van het openbaar vervoer zal een belangrijke verbetering van de doorstroming en de leefbaarheid in de regio Zaanstad op leveren. (Zie de plannen Prorail, opwaardering treinfrequentie Amsterdam-Alkmaar.)</p> | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Nut en noodzaak worden in de planstudie opnieuw bekeken vanuit de dubbele doelstelling op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid. Bij de start van de planstudie wordt bepaald welke ruimtelijke economische ontwikkelingen wel en niet worden meegenomen in het te hanteren verkeersmodel en hoe wordt omgegaan met toekomstige mobiliteitsontwikkelingen. In alternatief 2 (nul-plusalternatief) zal worden nagegaan of het mogelijk is om de dubbele doelstelling te halen zonder een nieuwe weg aan te leggen. De geplande maatregelen om de frequentie op de spoorverbinding Amsterdam - Alkmaar te verhogen worden als uitgangspunt in de planstudie meegenomen. Uit eerder onderzoek is evenwel gebleken dat het oplossend vermogen van extra openbaar vervoersmaatregelen beperkt is.</p> |
| 26      | 130                               | <p>2) Verbeterpunten in de doorstroming in Noord-Holland west die reeds gerealiseerd zijn sinds 2010 / of op korte termijn gerealiseerd worden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verbreding A9, van twee naar drie banen</li> <li>- Verbindingsweg A5</li> <li>- Aanpassing klaverblad A7/A8 (doorstroming A7 wordt verbeterd en daarmee ontlast dit de verbinding Alkmaar-Purmerend-Noord via N244 de A9).</li> </ul> <p>Bovenstaande punten zijn aanleiding om te veronderstellen dat de verbinding A8-A9 minder belangrijk wordt. Belanghebbende vindt het dan ook van belang op basis van verkeersonderzoek inzichtelijk te maken, welke effecten deze aanpassingen van het wegennet hebben op de doorstroming en de leefbaarheid in de regio Heemskerk, Beverwijk en Zaanstad. En deze te plaatsen tegenover de berekeningen uit eerdere planstudies, waar de verbinding A8-A9 op gebaseerd is.</p>   | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Met de in de zienswijze genoemde infrastructuurmaatregelen is rekening gehouden in voorafgaande verkennende studies. Dit heet de referentievariant (alternatief 1), waarbij de effecten van in voorbereiding genomen maatregelenpakketten standaard zijn meegenomen.</p>   |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze   | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland   |
|---------|-----------------------------------|---|--|
| 26      | 131                               | <p>3) Zaken die onderzocht moeten worden in het kader van de nul-plusvariant:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Knelpunt N203 ter hoogte van Krommenie-Assendelft. De doorstroming zou hier onderzocht moeten worden op verbeterpunten. Bijvoorbeeld gedeeltelijk verleggen van de N203 richting het spoor, en de verplaatsing van de parkeerplaats, kruising van de Dorpsstraat Assendelft met de provinciale weg aanpassen, wijziging aansluiting N203 op de N246. Daarom wordt er op aangedrongen om de verbetering van de leefbaarheid Krommenie-Assendelft bij de doorsnijding met de N203 in de nul-plusvariant nader te onderzoeken. (Het nadeel van het wachten op de verbinding A8-A9 en daarmee niet investeren in de leefbaarheid van het genoemde knelpunt, laat zich hier gemakkelijk duiden. De aanleg van de A8-A9 gaat dit probleem op geen enkele wijze gaat oplossen. Zodra er stremmingen ontstaan op het rijkswegennet stromen de sluiproutes vol, met alle negatieve effecten voor de leefbaarheid.)</li> <li>- Bijdrage verkeersdoorstroming via N246 - S150 - N516 naar knooppunt Coenplein. Deze route kenmerkt zich door geen verkeersdoorstroming. En de aanleg van het industrieterrein in Beverwijk en Zaanstad (S150) trekt voor haar ontwikkeling logischer wijze veel verkeer aan. (Zie ook de reactie op de IKEA vestiging bij de S150, NHD 16-12-2014.) Ook deze route moet nader worden onderzocht op mogelijkheden van aanpassing en de bijdrage daaraan voor de doorstroming van A9 naar A10. Dit betreft ook een uitgesproken regionaal belang in zake de economische ontwikkelingsmogelijkheden van de gemeenten Beverwijk en Zaanstad.</li> </ul> | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. De invulling van alternatief 2 (nul-plusalternatief) wordt in de NRD globaal omschreven en in de planstudie verder uitgewerkt. Daarbij kunnen de gesuggereerde optimalisaties van kruispunten ook aan de orde komen. Aangezien een van de doelen van het project Verbinding A8-A9 is de leefbaarheid in Krommenie en Assendelft te verbeteren, zal daar in de uitwerking van het nul-plusalternatief ook rekening mee worden gehouden. Bij de invulling van alternatief 2 wordt inderdaad gedacht aan het opwaarderen van de wegverbinding langs het Noordzeekanaal (N246). Indien nodig worden maatregelen voorgesteld om de doorstroming op omliggende wegen te garanderen, waaronder mogelijk de S150 door Zaanadam.</p> |



| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze   | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland   |
|---------|-----------------------------------|---|--|
| 26      | 132                               | <p>4) Negatieve gevolgen doortrekken A8-A9</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ecologische hoofdstructuur (Habitatrichtlijngebied Noorderveen, onderdeel van Natura 2000 gebied Westzaan)</li> <li>- Doorsnijden van de ecologische verbindingzone Noordzeekanaal-Uitgeestermeer.</li> <li>- Verstoring van het weidevogelleefgebied in de Veenpolder en de polder Assendelft.</li> <li>- De aardkundige waarde van de Veenpolder en het Noorderveen.</li> <li>- De doorsnijding zal consequenties hebben op het toekomstig functioneren van de gevestigde agrarische bedrijven. Deze bedrijven vervullen een belangrijke economische en beheerfunctie voor het gebied.</li> <li>- Aantasting van de Stelling van Amsterdam. (Wereld Erfgoed Unesco)</li> <li>- Sinds 1985 is door de provincie Noord-Holland, de gemeente Heemskerk, Beverwijk en Zaanstad actief gestreefd naar het openhouden van de polder Assendelft, en aanliggende groenstructuren. Nergens in de plannen wordt aangegeven hoe het belang van deze grote groenstructuur voor de bewoners van Heemskerk, Beverwijk en Zaanstad voor de leefbaarheid wordt meegewogen in het onderzoek van de planstudie Verbinding A8-A9.</li> </ul> <p>Belanghebbende verzoekt de commissie MER dan ook nadrukkelijk voorwaarden te stellen aan de waardering van genoemde punten, zodat deze kwaliteiten van het gebied onderzocht worden en de hun toekomstige plek in de afwegingen krijgen.</p> | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. De door indiener genoemde aspecten vormen onderdeel van het beoordelingskader (paragraaf 5.2 van de NRD) en worden meegenomen in de beoordeling van de alternatieven in de planstudie. Vooraf wordt geen weging meegegeven aan de criteria. De stuurgroep adviseert op basis van de resultaten van de planstudie Gedeputeerde Staten over het gewicht dat aan een bepaald criterium gegeven moet worden.</p>  |
| 26      | 133                               | <p>We verwijzen hier ook naar het advies van de commissie MER, dd. 27 november 2014, Advies trechtering alternatieven en afbakening belangrijkste milieuaspecten. Belanghebbende stelt zich op het standpunt dat alternatieven zonder aanleg van de verbinding A8-A9 ook probleemoplossend kunnen zijn. Dit moet nadrukkelijk doel van onderzoek zijn in het kader van de Planstudie Verbinding A8-A9.</p>  | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. De doelen van de Verbinding A8-A9 zijn het verbeteren van de bovenregionale, regionale en lokale bereikbaarheid en het verbeteren van de leefbaarheid in Krommenie, Assendelft en Wormerveer. Bij het beoordelen van de alternatieven zal worden getoetst aan de grenswaarden en randvoorwaarden vanuit de sectorale wetgeving en beleidsdoelstellingen en aan de financiële doelen vanuit het project. Het doel van de planstudie is te komen tot een voorkeursalternatief waarmee deze doelen het meest kunnen worden gerealiseerd.</p> |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze  | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  |
|---------|-----------------------------------|--|---|
| 26      | 134                               | <p>Wij zijn van mening dat de procedure van trechters van alternatieven in de planstudie, p.33 van de genoemde notitie moet worden aangepast. Zoals uit de voorgaande zienswijze blijkt zijn wij van mening dat de planstudie zich onterecht focust op de aanleg van de verbinding A8-A9. Dat brengt het ongewenste risico met zich mee dat het nul-plus alternatief tijdens het trechters wordt afgeserveerd. Wij pleiten dan ook voor een tussenstap om het trechters onderdeel te maken van een zienswijze en bezwaar-traject.</p>  | <p>Deze zienswijze wordt niet gedeeld. In het kader van een zorgvuldige afweging worden zeven alternatieven beoordeeld op het behalen van de dubbele doelstelling op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid. De focus ligt op het behalen van de dubbele doelstelling en niet op het selecteren of af laten vallen van een alternatief. Alle alternatieven die positief scoren op het doelbereik, gerelateerd aan de dubbele doelstelling, zullen in Stap 2 worden uitgewerkt om een keuze voor een voorkeursalternatief te kunnen maken. Daarna volgt inspraak en besluitvorming.</p> |
| 27      | 135                               | <p>De notitie 'Reikwijdte en Detailniveau' is slechts een voorzet voor een planstudie. Er is dus nog niets aan de hand, zo horen wij om ons heen. Toch zijn wij allerm minst gerust op het voornemen van de provincie Noord-Holland e.a. om zeven varianten van de snelwegverbinding A8-A9 te onderzoeken. Voor je het weet ligt er een voorstel op tafel voor een groot verkeersknooppunt op een steenworp van onze woningen. Knooppunt Broekpolder. Zie dat maar weer eens terug te draaien.</p> <p>Lokale politici spreken geruststellende woorden. Zij stellen dat de regio IJmond al eerder zijn voorkeur heeft uitgesproken: voor de Heemskerkvariant (5). En iedereen wil toch die aansluiting? Om vervolgens rustig achterover te leunen.</p> <p>Dat lijkt ons niet verstandig. Er is geen reden de uitslag van de planstudie rustig af te wachten. Want u staat op het punt om zeven varianten te onderzoeken op hun voor- en nadelen. Dat betekent: een nieuwe ronde, nieuwe kansen. Oftewel: een eerder uitgesproken voorkeur telt niet meer. De uitkomst van de planstudie staat helemaal open, zo is onze indruk.</p> <p>De gemeenten mogen een voorkeur hebben voor variant 5, voor ons gevoel hebben de verkeersdeskundigen onder u een voorkeur voor de Golfbaanvarianten 3 of 4. Die leiden immers - verkeerstechnisch gezien - tot de meest soepele aansluiting. Onze verwachting en angst is dat de verkeersdeskundigen hierop zullen aansturen en de nadelen voor lief nemen. Of daar te weinig oog voor hebben.</p> | <p>Deze zienswijze wordt niet gedeeld. In deze planstudie worden zeven alternatieven afgewogen op basis van het beoordelingskader (paragraaf 5.2 van de NRD). In de eerdere samenwerkingsovereenkomst is weliswaar een bestuurlijke voorkeur uitgesproken voor alternatief 5, maar in de NRD is gemotiveerd waarom nu zeven alternatieven op gelijkwaardige wijze worden onderzocht op de dubbele projectdoelstelling: verbeteren bereikbaarheid en leefbaarheid.</p>   |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze   | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  |
|---------|-----------------------------------|---|---|
| 27      | 136                               | <p>Ook zonder onderzoek is duidelijk dat de Golfbaanvarianten 3 en 4 desastreus zullen zijn voor een groot deel van de grote woonwijk Broekpolder in Heemskerk en Beverwijk. Met ruim drieduizend woningen, oftewel ruim tienduizend bewoners. Vooral de deelplannen De Wadden, Groene Balkon, Citadel en De Lanen liggen in de overlastzone.</p> <p>Vele honderden huishoudens krijgen bij een keuze voor een van de Golfbaanvarianten direct te maken met de gevolgen van zo'n omvangrijk en ongetwijfeld druk verkeersknooppunt vlakbij hun huis. Op een steenworp van hun eettafel, hoofdkussen, tuin, winkels, scholen en speelplaatsen. Wat dag en nacht doorgaat.</p>  | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Op voorhand zijn geen uitspraken te doen over de mate van verbetering of verslechtering van de leefkwaliteit. Dit is mede afhankelijk van het alternatief dat uiteindelijk gekozen wordt. Tijdens de planstudiefase worden de (milieu)effecten van de geselecteerde alternatieven nader onderzocht.</p>  |
| 27      | 137                               | <p>De aansluiting A8-A9 kan bij de varianten 3 en 4 niet anders dan door middel van een fly-over die (een deel van) het verkeer over de huidige A9 heen leidt. Lawaai, roet, fijnstof en stank worden door die verhoging over de geluidswal heen getild. Zeg maar gelanceerd. Hup, zo de woonwijk in.</p> <p>Op de schematische tekening in de notitie Reikwijdte en Detailniveau ligt het knooppunt strak tegen de wijk Broekpolder aan gedrukt. Een onzalig idee, en hoogst ongewenst. Sterker, de varianten 3 en 4 zijn naar onze mening ronduit misdadig.</p> <p>Dat geldt te meer daar het milieu in de hele regio al flink onder druk staat: met Tata Steel, de Nuon-elektriciteitscentrale en de ontelbare vliegtuigen in de lucht. Een van de aanvliegeroutes van Schiphol scheert langs de wijk. Genoeg is genoeg.</p> | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Alternatief 3 en 4 gaan uit van een aansluiting door middel van een fly-over, waarbij de weg boven maaiveld is gelegen. In welke mate daarbij sprake is van een toename van de geluidbelasting, wordt onderzocht in de planstudiefase. Geluid van wegverkeer op een weg boven maaiveld reikt inderdaad verder dan geluid van een weg op maaiveldniveau. Het heeft ook minder profijt van de bestaande geluidschermen. Bij de geluidberekeningen wordt met al deze eigenschappen rekening gehouden.</p> |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze   | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland   |
|---------|-----------------------------------|---|--|
| 27      | 138                               | <p>Allereerst doen wij daarom een beroep op u om de Golfbaanvarianten 3 en 4 meteen uit de planstudie te schrappen. Zet er een dikke streep doorheen! Dat lijkt ons verreweg het verstandigst. Voor het geval u dit advies negeert, pleiten wij ervoor dat u de planstudie begint met een gedegen milieu- en gezondheidsonderzoek in de woonwijk Broekpolder anno nu.</p> <p>Het is waar, in de notitie is aangegeven dat de diverse milieueffecten van de verbinding bij het onderzoek zullen worden betrokken. Dat is vanzelfsprekend. Het gaat ons echter lang niet ver genoeg. Volgens ons dient u nadrukkelijk in de notitie op te nemen dat het milieu het doorslaggevende criterium (ver boven aanlegkosten en oplossend vermogen) zal zijn. Onverbiddelijk. Milieu en gezondheid dienen boven alles te gaan. Blijkt een variant enigszins nadelig voor het milieu en de gezondheid in de Broekpolder, dan niet aarzelen. Weg met die variant!</p> | <p>Deze zienswijze wordt niet gedeeld. Alternatief 3 ('Golfbaan') wordt meegenomen in de planstudie. Dit alternatief is vooral onderscheidend, omdat het doelbereik (oplossend vermogen) zeer groot is. De voor- en nadelen van dit alternatief worden afgewogen tegen de voor- en nadelen van de overige alternatieven. Daarbij wordt getoetst aan de diverse criteria die in het beoordelingskader (paragraaf 5.2 van de NRD) zijn vastgelegd. Milieu en gezondheid maken daar onderdeel van uit, maar het is aan de stuurgroep en Gedeputeerde Staten om een afweging tussen het belang van de verschillende criteria te maken. In alle gevallen zal aan de wettelijk eisen voor de aanleg van een nieuwe weg worden voldaan.</p> |
| 27      | 139                               | <p>De woonwijk Broekpolder heeft bij sommige windrichtingen (noordoost, oost, zuidoost) nu al veel overlast van de A9: lawaai, roet, fijnstof en stank. Dat niet alleen: de fabrieken in de Zaan (cacao en linoleum) zijn regelmatig te ruiken. De huidige milieusituatie is volgens ons nooit goed onderzocht. Een uitgebreid onderzoek moet eindelijk de effecten van de huidige A9 op de woonwijk nauwkeurig in kaart brengen.</p> <p>De uitkomst van dit onderzoek kunt u beschouwen als een nul-situatie. Tel daarbij op de (te berekenen) effecten van de aansluiting. Wat zijn de gevolgen van het lawaai, stof en stank voor de leefbaarheid in de wijk, en voor de gezondheid en levensverwachting van de bewoners? Afijn, dat kunt zelf wel bedenken. Ik verwacht dat de uitkomst ieders ogen zal openen.</p>   | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Doel van de planstudie is inzichtelijk maken welke milieueffecten er optreden per alternatief. Deze effecten worden beoordeeld ten opzichte van alternatief 1 (het nulalternatief), waarin de door indiener genoemde bronnen als autonome ontwikkeling zijn betrokken. Om de gezondheidseffecten van een eventuele aanleg van een nieuwe verbinding en eventuele verschillen tussen de alternatieven inzichtelijk te maken, wordt er een gezondheidsonderzoek uitgevoerd.</p>   |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze   | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  |
|---------|-----------------------------------|---|---|
| 27      | 140                               | <p>Verder willen wij ervoor pleiten dat u de bewoners in met name de Broekpolder voortaan op een meer actieve wijze informeert over wat u aan doen bent. Met een (moeilijk te doorgronden) notitie Reikwijdte en Detailniveau (de naam alleen al), een advertentie in de krant, een inloopmiddag in het gemeentehuis, zoals recent, voldoet u wellicht aan de wettelijke verplichting. De praktijk leert echter dat u hiermee slechts een zeer beperkte groep bewoners bereikt.</p> <p>Dat is helaas, maar waar. De meeste bewoners weten dan ook van niets. Wij verzoeken u daarom de bewoners in het vervolg veel actiever te benaderen. Met duidelijke, toegankelijke informatie. Bijvoorbeeld met een huis aan huis bezorgde brief, brochure of krant, en dat bij elke stap in het proces opnieuw. Opdat de bewoners (en de regionale politiek) straks niet plotseling voor een voldongen feit staan.</p> | <p>Deze zienswijze wordt niet gedeeld. Alle informatie over het project staat op de website <a href="http://www.verbindinga8-a9.nl">www.verbindinga8-a9.nl</a>. Daar kunnen belangstellenden zich ook aanmelden voor de digitale nieuwsbrief. Het project is verder te volgen op Twitter (@verbindingA8A9). In de periode dat de NRD ter inzage lag zijn inloopbijeenkomsten voor inwoners georganiseerd. Deze inloopavonden zijn aangekondigd via de regionale dagbladen en huis-aan-huisbladen. Vanuit het oogpunt van duurzaamheid wordt er gestreefd om zoveel mogelijk digitaal te informeren. Het specifiek benaderen van direct betrokkenen volgt later in het proces wanneer meer duidelijk is over de keuze van het (voorlopig) voorkeursalternatief..</p> |
| 28      | 141                               | <p>Belanghebbenden verzoeken om middels een verkeersonderzoek, gebaseerd op een onafhankelijk verkeersmodel, inzichtelijk te maken of een nieuwe verbinding tussen de A8 en de A9 überhaupt noodzakelijk is.</p>  | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Onderdeel van de planstudie is een verkeerskundig onderzoek met het verkeersmodel VENOM naar de referentiesituatie (het nulalternatief) en het oplossend vermogen van de alternatieven.</p>  |
| 28      | 142                               | <p>Belanghebbenden verzoeken ook om te onderzoeken of er naast de reeds in NRD genoemde wegen meer wegen kunnen worden opgewaarderd.</p>  | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. De invulling van alternatief 2 (nul-plusalternatief) wordt in de NRD globaal omschreven en in de planstudie verder uitgewerkt. Daarbij kunnen de door de indiener gesuggereerde maatregelen (verbreding van meerdere wegen) ook aan de orde komen.</p>   |
| 28      | 143                               | <p>Belanghebbenden verzoeken om deze oplossing in het kader van het nul-plusalternatief nader te onderzoeken.</p>   | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. De invulling van alternatief 2 (nul-plusalternatief) wordt in de NRD globaal omschreven en in de planstudie verder uitgewerkt. Daarbij kan de door de indiener gesuggereerde verlegging van de N203 ook aan de orde komen.</p>   |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze  | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  |
|---------|-----------------------------------|--|---|
| 28      | 144                               | Omdat er sprake is van werelderfgoed verzoeken belanghebbenden om tevens Unesco bij de besluitvorming over een mogelijke nieuwe verbinding te betrekken.   | Deze zienswijze wordt niet gedeeld. De provincie is verantwoordelijk voor de instandhouding van het UNESCO Werelderfgoed Stelling van Amsterdam. Bij eventuele ingrepen die gevolgen kunnen hebben op UNESCO Werelderfgoed, wordt de daarvoor geëigende besluitvormingsroute gehanteerd.  |
| 28      | 145                               | In de NRD lijkt er dus ten onrechte aan te worden voorbij gegaan dat de Golfbaanvariant als knoop een veel beter oplossend vermogen biedt dan de Heemskerkvariant en overige varianten. Met dit aspect zal in vervolgonderzoek rekening dienen te worden gehouden.   | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. De maatregelen zijn in de bijlage van de NRD kwalitatief beoordeeld. Maatregelen die op voorhand onvoldoende oplossend vermogen hebben, niet onderscheidend zijn of niet financieerbaar zijn, worden niet meegenomen in de planstudie. In de planstudie wordt het oplossend vermogen van de alternatieven meer gedetailleerd onderzocht, waardoor mogelijk meer onderscheid tussen de alternatieven ontstaat. |
| 28      | 146                               | Belanghebbenden verzoeken om in het vervolgonderzoek uitgebreid onderzoek te doen naar dit kostenaspect. In nauw overleg met het Rijk dient te worden gezien 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. | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. In de planstudie worden de alternatieven afgewogen op basis van het beoordelingskader (paragraaf 5.2 van de NRD). Ook een MKBA en een kostenraming zijn onderdeel van dit kader. Voor het eind van de planstudie geeft het Rijk duidelijkheid over de overdracht van rijksgronden op het tracé, zoals vastgelegd in de Uitvoeringsagenda Aanpak Noordkant Amsterdam van 17 oktober 2013.                      |
| 28      | 147                               | Belanghebbenden verzoeken om met dit snelheidsaspect rekening te houden in een eventueel vervolgonderzoek.   | Deze zienswijze wordt niet gedeeld. De snelheid waarmee gronden verworven kunnen worden is geen onderdeel van de planstudie.  |
| 28      | 148                               | Belanghebbenden verzoeken om nader onderzoek te doen naar voornoemde geluidsaspecten.  | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Op basis van de resultaten van de verkeersstudie wordt per alternatief inzichtelijk gemaakt wat de consequenties zijn op het gebied van geluidbelasting en het aantal geluidgehinderden per gebied. De wijk Broekpolder wordt hierin ook meegenomen.  |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze  | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  |
|---------|-----------------------------------|--|---|
| 28      | 149                               | Belanghebbenden verzoeken om onderzoek te doen naar een goedkopere Golfbaanvariant. Hoe hoog zijn de realisatiekosten als er geen speciale voorzieningen worden getroffen om de Stelling van Amsterdam zichtbaarder te maken en er geen volledige knoop wordt aangelegd, maar een gewone aansluiting?  | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Met betrekking tot de vormgeving van de alternatieven is in de NRD een aantal uitgangspunten opgenomen, om de vergelijkbaarheid tussen alternatieven goed mogelijk te maken. Op een aantal punten zullen de alternatieven in de planstudie verder uitgewerkt worden, bijvoorbeeld de aansluiting op de A9 en de eventuele kruising van het UNESCO Werelderfgoed Stelling van Amsterdam. Daarbij zal rekening worden gehouden met doelbereik, uitvoerbaarheid en maatschappelijke baten. Overigens wordt over de uiteindelijke vormgeving van het voorkeursalternatief in de planuitwerkingsfase besloten. |
| 28      | 150                               | Uit de documenten komt naar voren dat de Heemskerkvariant niet als knoop kan worden gerealiseerd. Hiermee staat vast dat de Heemskerkvariant geen goed oplossend vermogen heeft. Belanghebbenden menen dat dit aspect in de NRD onvoldoende wordt onderkend. Zo is in de "Bijlage omschrijving en beoordeling mogelijke maatregelen" behorende bij de NRD aangegeven dat de Heemskerkvariant qua oplossend vermogen 4 plussen scoort. Hiermee zijn evenveel plussen toegedicht aan de Heemskerkvariant als aan Golfbaanvariant. Dit ten onrechte. Belanghebbenden verzoeken hier rekening mee te houden. | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. De maatregelen zijn in de bijlage van de NRD kwalitatief beoordeeld. Maatregelen die op voorhand onvoldoende oplossend vermogen hebben, niet onderscheidend zijn of niet financieerbaar zijn worden niet meegenomen in de planstudie. In de planstudie zelf wordt het oplossend vermogen van de alternatieven meer gedetailleerd onderzocht, waardoor mogelijk meer onderscheid tussen de alternatieven ontstaat.   |
| 28      | 151                               | Belanghebbenden verzoeken om een uitvoerige verkeersstudie, waarin in ieder geval de voornoemde aspecten aan bod komen.  | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. In de planstudie zullen alle alternatieven worden onderzocht op hun verkeerskundige effecten. Dit gebeurt in ieder geval met het verkeersmodel VENOM.   |
| 28      | 152                               | Belanghebbenden verzoeken om een uitvoerige kosten en baten analyse, waarin ook rekening wordt gehouden met de kosten die nodig zijn voor het mogelijk maken van een goede doorstroming van het verkeer tot in Heemskerk en het voorkomen van opstoppingen op de A9.   | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Voor de planstudie Verbinding A8-A9 wordt een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) uitgevoerd. Door middel van een MKBA kunnen de huidige en de toekomstige voor- en nadelen van de verbinding A8-A9 voor de samenleving zo objectief mogelijk in kaart worden gebracht. Zowel de kosten voor de aanleg als de baten van de reistijdwinst wordt in deze analyse opgenomen.   |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze  | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  |
|---------|-----------------------------------|--|---|
| 28      | 153                               | Belanghebbenden verzoeken om er in vervolgstudies rekening mee te houden dat niet kan worden volstaan met het kopen/onteigenen van grond van een melkveehouder middels het aanbieden van een financiële vergoeding. Er zal in ieder geval 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. Belanghebbende verzoeken tevens om de hiermee gepaard gaande meerkosten in kaart te brengen.   | De zienswijze is voor deze fase van het project niet relevant. In deze fase van de planstudie is het aankopen van onroerend goed of het bieden van vervangende gronden niet aan de orde. In de op te stellen kostenraming van de verschillende alternatieven zal een inschatting worden gemaakt van kosten van verwerving en daarmee samenhangende maatregelen. Gedeputeerde Staten zijn bekend met de geldende regels rondom compensatie.  |
| 28      | 154                               | Belanghebbenden verzoeken om onderzoek te doen naar de daadwerkelijke verwervingskosten van het vastgoed ten behoeve van de Heemskerkvariant.  | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. In deze fase van de planstudie is het aankopen van onroerend goed of het bieden van vervangende gronden niet aan de orde. In de op te stellen kostenraming van de verschillende alternatieven zal een inschatting worden gemaakt van kosten van verwerving en daarmee samenhangende maatregelen.  |
| 28      | 155                               | Belanghebbenden verzoeken aldus om,<br>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;<br>b) in voornoemd onderzoek dient tevens de mogelijke daling van de melkproductie te worden betrokken;c)<br>Voorts wordt 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. | De zienswijze wordt deels overgenomen in de aanpak voor de planstudie. Met aanwezige bedrijven in het plangebied wordt bij de realisatie van de verbinding A8-A9 rekening gehouden . Specifieke omstandigheden zijn nog niet in beeld gebracht en onderzoek hiernaar is geen onderdeel van de planstudiefase, behoudens in de kostenraming en de kosten-batenverhouding van de alternatieven. Aan het onderzoeksprogramma wordt toegevoegd een onderzoek naar de effecten op de landbouwsector in het plangebied. |



| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze  | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  |
|---------|-----------------------------------|--|---|
| 28      | 156                               | Belanghebbenden verzoeken 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 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 desbetreffende variant. | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. De door indieners genoemde milieuaspecten worden onderzocht tijdens de planstudiefase zoals aangegeven in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van 11 november 2014. Het onderzoek is erop gericht om te komen tot een voorkeursalternatief. Dit voorkeursalternatief zal in een Provinciaal Inpassingsplan verder uitgewerkt en onderzocht worden. Tijdens deze fase wordt onderzocht of het treffen van maatregelen noodzakelijk is.   |
| 28      | 157                               | Belanghebbenden verzoeken 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.   | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Voor alle alternatieven wordt een kosten-batenanalyse opgesteld; dit is inclusief de kosten die verbonden zijn aan het compenseren van eventueel verlies of schade aan natuurgebied zoals het weidevogelleefgebied.   |
| 28      | 158                               | Belanghebbenden verzoeken om te onderzoeken wat - vanuit de wens om de polder zo open mogelijk te houden - het beste tracé is voor de Heemskerkvariant.  | Deze zienswijze wordt niet gedeeld. Varianten op het Heemskerkalternatief worden in deze fase van de planstudie niet onderzocht. Indien het Heemskerkalternatief gekozen wordt als voorkeur, dan zal de inpassing van het tracé ten behoeve van het Provinciaal Inpassingsplan nader onderzocht worden.   |
| 28      | 159                               | Voor zover deze optie nader zou worden onderzocht verzoeken belanghebbenden om onderzoek naar de (milieu)gevolgen voor de bewoners van Kreekrijk en de bewoners van Bus en Dam, Assendelft.  | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. In de planstudie worden alle alternatieven onderzocht op de effecten genoemd in het beoordelingskader (paragraaf 5.2 van de NRD). De leefbaarheid voor omwonenden (onder meer geluidsoverlast en luchtkwaliteit) maakt daar onderdeel van uit. De voor- en nadelen van alternatief 5 (Heemskerk) worden afgewogen tegen de voor- en nadelen van de overige alternatieven. Het uiteindelijke voorkeursalternatief wordt in de planuitwerkingsfase (vanaf 2016) verder uitgewerkt. Pas in deze fase zal de exacte ligging van het tracé worden vastgesteld. |
| 29      | 160                               | Belanghebbenden blijven achter de aanleg van de A8-A9 staan. Deze verbinding is van het grootste belang voor de bereikbaarheid van Noord-Holland boven het Noordzeekanaal. Wij ondersteunen uw aanpak en planning om deze verbinding te realiseren.  | De zienswijze wordt gedeeld. De zienswijze ondersteunt het initiatief voor de planstudie Verbinding A8-A9 en onderschrijft het belang van een goede bereikbaarheid.   |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze   | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland   |
|---------|-----------------------------------|---|--|
| 29      | 161                               | <p>De verbinding A8-A9 zal naar mening van Belanghebbenden vier belangrijke problemen aanpakken:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Verkeersveiligheid: het doorgaande verkeer dat nu gebruik maakt van de N203 / N246 om van de A9 naar de A8 te komen en vice versa komt op diverse plekken in contact met lokaal verkeer op lokale kruisingen (zoals in Krommenie) wat gevaarlijke situaties oplevert.</li> <li>2. Leefbaarheid: het doorgaande verkeer levert ook problemen op voor de volksgezondheid in Zaanstad en omgeving op gebied van fijnstof en geluid.</li> <li>3. Robuustheid van het netwerk in de Metropoolregio Amsterdam: in geval van calamiteiten in de tunnels onder het Noordzeekanaal kan het verkeer nu niet gemakkelijk van west naar oost of vice versa uitwijken naar andere tunnels, waardoor capaciteit niet ten volle wordt benut. Juist wanneer het verkeer geen alternatief heeft om het kanaal onderdoor te gaan, leidt dit tot schade voor de economie in Noord-Holland boven het kanaal.</li> <li>4. Doorstroming op het netwerk: de vervoersbeweging over de N203 en de N246 leveren behoorlijke vertragingen op om van west naar oost en vice versa te komen.</li> </ol> | <p>De zienswijze wordt gedeeld. De zienswijze onderschrijft de dubbele doelstelling op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid van de planstudie. De alternatieven zullen worden beoordeeld op de door indiener genoemde criteria verkeersveiligheid, leefbaarheid, robuustheid en doorstroming.</p> |
| 9       | 162                               | <p>Bij het uitvoeren van de verbinding A8-A9 vragen wij u dan ook om de verschillende alternatieven met elkaar te vergelijken op deze punten. Uit onderzoek, gedaan door het Goudappel-Coffeng in opdracht van het bedrijfsleven, blijkt dat een directe verbinding tussen de A8 en een aansluiting op de A9 deze problemen zeer goed aanpakt.</p>  | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Deze zienswijze ondersteunt het initiatief voor de planstudie Verbinding A8-A9 . Een rechtstreekse verbinding tussen de A8 en de A9 wordt onderzocht met de alternatieven 3, 4 en 5.</p>  |
| 29      | 163                               | <p>In ieder geval zien wij graag dat de verbinding A8-A9 ook een goede doorstroming van gevaarlijke stoffen garandeert. Dit wil zeggen dat transport van gevaarlijke stoffen zonder beperkingen over de verbindingsweg kan rijden en niet door bebouwde gebieden hoeft te rijden.</p>   | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Er lijkt geen belemmering te zijn om het vervoer gevaarlijke van gevaarlijke stoffen toe te laten op de nieuwe wegverbinding tussen de A8 en de A9. De definitieve keuze hierover wordt echter in de planuitwerkingsfase gemaakt.</p>                 |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze   | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland   |
|---------|-----------------------------------|---|--|
| 29      | 164                               | <p>In de notitie worden verschillende alternatieven besproken. Het georganiseerde bedrijfsleven maakt zich zorgen over de nul- en de nul-plusalternatieven. Deze alternatieven gaan uit van het opwaarderen van de bestaande infrastructuur. Daarmee wordt naar onze mening onvoldoende aandacht gegeven aan het oplossen van de onderhavige problemen van leefbaarheid en veiligheid. Ook twijfelen wij of de kosten die in deze varianten worden gemaakt voldoende rendement opleveren in termen van robuustheid en doorstroming. Wij vragen ons af of bij deze varianten de gerealiseerde verbeteringen voldoende zijn om de kosten te rechtvaardigen en of deze varianten voor de toekomst een oplossend vermogen hebben dat toereikend is.</p> | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Alternatief 1 (nulalternatief) wordt in de planstudie meegenomen om de overige alternatieven te kunnen vergelijken met de referentiesituatie. Zodoende kan nut en noodzaak van de alternatieven worden bepaald. Alternatief 2 (nul-plusalternatief) wordt meegenomen omdat de maatregelen A t/m E (zie bijlage NRD, tabel 1, vanaf blz. 53) goed scoren op de verschillende beoordelingscriteria. Alternatief 2 combineert deze maatregelen en gaat na of het mogelijk is om de geconstateerde problematiek op te lossen zonder een nieuwe weg aan te leggen. In de planstudie zal het oplossend vermogen van de alternatieven ten aanzien van de leefbaarheid (inclusief verkeersveiligheid) en bereikbaarheid worden bepaald. Bovendien wordt voor alle alternatieven een maatschappelijke kosten-batenanalyse gemaakt. Dit alles wordt meegenomen bij de beoordeling van de alternatieven.</p> |
| 29      | 165                               | <p>Met name bij de nul-plus variant voorziet het plan in een toename van de capaciteit van de wegen ten noorden van het Noordzeekanaal (N246), zonder dat voor ons duidelijk is hoe dit verkeer wordt afgewikkeld bij Nauerna en Westzaan naar de A8. Ook verwachten wij problemen in Beverwijk, aangezien het verkeer over de Velsenertraverse nu door Beverwijk naar de verbindingsweg zal gaan rijden in plaats van via de A22, A9 naar de verbindingsweg te rijden. Daarnaast betwijfelen wij of deze, toch zeer zuidelijk gelegen, variant wel een realistisch alternatief is voor verkeersstromen die zich in en vanuit de richting van Alkmaar begeven.</p>  | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Het nul-plusalternatief wordt meegenomen om na te gaan of het mogelijk is om de geconstateerde problematiek op te lossen zonder een nieuwe weg aan te leggen. In de planstudie zal het oplossend vermogen van alternatief 2 (nul-plusalternatief) worden bepaald. Dat zal worden meegenomen bij de beoordeling van de alternatieven. De invulling van alternatief 2 (is in de NRD globaal omschreven en wordt in de planstudie verder uitgewerkt. Daarbij zal ook de optimalisatie van de aansluiting van de N246 op de A9 bij Beverwijk aan de orde komen.</p>   |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze   | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland   |
|---------|-----------------------------------|---|--|
| 29      | 166                               | <p>Alternatieven 6 en 7 zijn op de korte termijn wellicht goedkoper uit te voeren, maar het georganiseerde bedrijfsleven voorziet nu en in de toekomst problemen in de aansluiting van de N203 op de A9. Deze problemen zullen dan weer een negatief effect hebben in onze ogen op de robuustheid en de doorstroming.</p>   | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Op basis van de beoordeling van de maatregelen M en N (zie bijlage NRD, tabel 1, vanaf blz. 53) worden alternatief 6 en 7 meegenomen in de planstudie. Deze alternatieven zijn onderscheidend, aangezien de aantasting van landschappelijke, archeologische en cultuurhistorische waarden in het gebied met deze alternatieven relatief beperkt zou kunnen blijven, terwijl wel een hoogwaardige nieuwe wegverbinding wordt aangeboden. Bij de beoordeling van alternatieven 6 en 7 worden de verkeerskundige effecten op het bestaande wegennet in beeld gebracht. Daarbij zal ook aan de orde komen of de aansluiting van de N203 op de A9 goed functioneert en of er aanvullende maatregelen benodigd zijn. Dat zal worden meegenomen bij de beoordeling van de alternatieven.</p> |
| 29      | 167                               | <p>Bij de uitvoering van de verbinding vragen wij u om tevens in de A7-A8 corridor de verkeersstroom van de A8-A9 mee te nemen, zodat er geen verschuiving van een fileprobleem ontstaat. Onze zorg gaat met name over de doorstroming op de A8 bij de Coentunnel.</p>  | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Door het ministerie van Infrastructuur en Milieu wordt parallel een MIRT-verkenning naar de verbeteringen van de A7/A8-corridor uitgevoerd. Deze twee studies zullen goed op elkaar worden afgestemd. Bij de beoordeling van de alternatieven in de planstudie Verbinding A8-A9 wordt gekeken naar de verkeerskundige effecten op het bestaande wegennet, waaronder de A7 en A8. Indien nodig worden in samenspraak met het ministerie maatregelen voorgesteld om ongewenste effecten te voorkomen.</p>   |
| 30      | 168                               | <p>als inwoner van de gemeente Zaanstad maak ik hierbij bezwaar tegen de aanleg van een verbindingsweg tussen de snelweg A8 met de A9. Hier zijn een aantal argumenten tegen:<br/>Argument 1: een nieuwe verbinding trekt naar verwachting vanzelf meer verkeer aan, meer dan de bestaande wegen nu doorvoeren. Dit veroorzaakt veel meer milieuschade dan er nu al is. Naast nog meer CO2 komt er dan ook nog meer NOx, SO2 en vooral fijnstof in de lucht in Zaanstad. De lucht is nu al behoorlijk verzadigd door auto's, scheepvaart en ander verkeer. Hier bovenop komt wat de vele vliegtuigen boven dit gebied achterlaten. Een nieuwe snelweg zorgt dus voor nog meer uitlaatgassen en dat is niet wenselijk.</p> | <p>Deze zienswijze wordt niet gedeeld. In hoeverre een nieuwe verbinding meer verkeer trekt binnen het studiegebied wordt door middel van een verkeersonderzoek onderzocht. Doelstelling van het project is het verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid, waaronder luchtkwaliteit. In hoeverre de alternatieven bijdragen aan deze doelstelling, wordt tijdens de planstudiefase nader onderzocht. Hierbij wordt de toename of afname van fijn stof en stikstofdioxide per alternatief inzichtelijk gemaakt.</p>  |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze   | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland   |
|---------|-----------------------------------|---|--|
| 30      | 169                               | Argument 2: Naast extra chemische stoffen in de lucht, zal de geur er ook niet beter op worden.   | Deze zienswijze wordt niet gedeeld. Het milieuaspect geur is geen onderdeel van het onderzoek. Voor geur als gevolg van een wijziging in verkeersstromen zijn namelijk geen wettelijke toetsingscriteria. Uiteraard worden wel de gezondheidseffecten ten aanzien van geluidsoverlast en luchtkwaliteit onderzocht.  |
| 30      | 170                               | Argument 3: De bestaande wegen zijn voor maximaal 100 kilometer per uur. Als de nieuwe snelweg dat niet is, zal de uitstoot van uitlaatgassen exponentieel toenemen, daar motoren die een snelheid moeten genereren boven de 100 km/uur veel meer uitstoten dan daaronder. De verblijftijd bij een hoge snelheid is iets korter, maar is verwaarloosbaar door de hogere uitstoot. Nog meer fijnstof in de lucht is niet wenselijk.  | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. In hoeverre een nieuwe verbinding meer verkeer trekt binnen het studiegebied wordt door middel van een verkeersonderzoek onderzocht. Doelstelling van het project is het verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid, waaronder luchtkwaliteit. In hoeverre de alternatieven bijdragen aan deze doelstelling, wordt tijdens de planstudiefase nader onderzocht. Hierbij wordt de toename of afname van fijn stof en stikstofdioxide per alternatief inzichtelijk gemaakt. |
| 30      | 171                               | Argument 4: Na de aanleg zal de levensverwachting in Zaanstad als geheel en in Assendelft in het bijzonder afnemen, door de veranderde luchtsamenstelling dankzij de toename van uitlaatgassen. Er een 80 kilometerweg van maken is dan zinloos, dan zijn de bestaande wegen toereikend en is de aanleg overbodig.  | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Om de gezondheidseffecten van een eventuele nieuwe verbinding en de verschillen tussen de alternatieven inzichtelijk te maken, wordt er een gezondheidsonderzoek uitgevoerd. De effecten voor gezondheid worden beoordeeld op basis van het aantal gehinderden (geluid) en blootgestelden (fijn stof) per adres.   |
| 30      | 172                               | Argument 5: bij de aanleg is vanaf de A8 de bedoeling dat verkeer over de Nauernasevaart naarbeneden duikt om onder de Dorpstraat van Assendelft te gaan en daar weer omhoog te gaan, op maaiveld niveau. Dit laatste stukje, het omhoog gaan, zal extra brandstof kosten voor verkeer, het moet immers omhoog. Dit zorgt voor extra uitstoot van uitlaatgassen en ook meer geluid. Nog erger is het de andere kant op, dan moet verkeer eerst naar beneden, onder de Dorpstraat door om vervolgens een hele klim te maken om over de vaart te komen. Bij deze klim zal het verkeer zeker veel meer brandstof moeten gebruiken om de vaart er in te houden. Een extra strook voor langzaam/zwaar verkeer is wellicht nodig, zodat personenauto's het vrachtverkeer kunnen inhalen. Maar juist bij deze klim zal de uitstoot van uitlaatgassen en geluid zeer toe laten nemen. | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Alle kenmerken van de weg, dus ook de hoogteligging, worden gebruikt bij het berekenen van de luchtkwaliteit en geluidhinder. Omdat een eventuele nieuwe verbinding in twee keer twee rijstroken wordt uitgevoerd, wordt een extra rijstrook voor langzaam of zwaar verkeer niet nodig geacht.   |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze   | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  |
|---------|-----------------------------------|---|---|
| 30      | 173                               | Argument 6: De aanleg zal volgens plan zo worden aangelegd dat de inwoners van Zaanstad zelf er bijna niets aan hebben. Op en afritten op het traject bieden in het gebied zelf geen voordelen. De bewoners hebben er dus alleen lasten van en geen voordelen.  | Deze zienswijze wordt niet gedeeld. De Verbinding A8-A9 heeft als doel is het verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid in Krommenie, Wormerveer en Assendelft. Het doorgaande verkeer op de N203 en N246 zorgt daar voor veel overlast en leefbaarheidsproblemen. In de planstudie worden twee mogelijke aansluitingen op Assendelft meegenomen (nieuwe aansluiting of bestaande aansluiting). De voor- en nadelen van beide aansluitingen worden in beeld gebracht.  |
| 30      | 174                               | Argument 7: de snelweg zal naar verwachting onder het dorpslint van Assendelft door gaan en enige honderden meters verder half boven maaiveld weer verder gaan. Het geluid zal zeer storend zijn in het dorp. Het dorp heeft al veel overlast door vliegtuigverkeer, een snelweg erbij maakt het leven in het dorp nog minder leefbaar.   | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Een nieuwe verbinding tussen de A8-A9 kan lokaal voor een hogere geluidbelasting zorgen. Of dit ter hoogte van de Dorpsstraat in Assendelft het geval is, wordt in de planstudiefase nader onderzocht. Een verdiepte ligging zoals voorzien ter hoogte van de kruising met de Dorpsstraat heeft na verwachting een lagere geluidbelasting dan een verbinding met een ligging op maaiveld.   |
| 30      | 175                               | Argument 8: het traject, welke variant ook, doorsnijdt een cultuurhistorisch gebied. Niet alleen de inwoners, maar ook toeristen waarderen het landschap van het vogelweide gebied en het lege gebied rondom de stelling van Amsterdam. Het is dus een vorm van horizonvervuiling welke de beleving van het gebied aantast. Het is een nationaal landschap Laag Holland, juist leeg gelaten door de stelling van Amsterdam, er een snelweg doorheen aanleggen, verminkt dit open landschap. | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Een van de kenmerkende eigenschap van het plangebied is de openheid en de aanwezigheid van het UNESCO Werelderfgoed Stelling van Amsterdam. Een nieuwe verbinding doorkruist, afhankelijk van het alternatief, op een of meerdere locaties de stelling. Het klopt dat de relatief grote openheid een van de kernkwaliteiten van het gebied is, de effecten van de alternatieven worden dan ook op dit aspect getoetst.  |
| 30      | 176                               | Argument 9: het traject, welk variant ook, verstoort een gebied waarin vele weidevogels broeden en leven. De nieuwe weg zal voor vele verkeersslachtoffers onder de lokale en doortrekkende vliegende fauna zorgen, maar ook onder andere dieren die op de weg terecht komen.   | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. De verwachting is dat de Verbinding A8-A9 gevolgen heeft voor aanwezige ecologische waarden. Zowel de lokale verandering van de hoeveelheid wegverkeer als de fysieke ingreep van nieuwe infrastructuur leidt mogelijk tot een verslechtering van de ecologische waarden. Op basis van bestaande bureau- en veldonderzoeken wordt een nieuw ecologisch onderzoek uitgevoerd. Hierbij wordt ook onderzocht welk effecten de alternatieven hebben op de aanwezige weidevogelgebieden. |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze  | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland   |
|---------|-----------------------------------|--|--|
| 30      | 177                               | Argument 10: de route gaat dwars door het gebied van de stelling van Amsterdam waar juist bij de aanleg zo min mogelijk wegen moesten zijn en geen bebouwing. Dit gebied moest ook onder water gezet kunnen worden. Het traject, welk variant ook, tast daarom dit cultuurhistorische gebied aan. Dit is in tegenstrijd met de eisen die UNESCO stelt aan het behouden van een status: behoud van het oorspronkelijke gebied. De weg aanleggen brengt het werelderfgoed in gevaar en kan zo op den duur worden afgenomen als er steeds meer "waarde" verloren gaat.  | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Het is het doel van de provincie Noord-Holland om de kernkwaliteiten van het UNESCO Werelderfgoed Stelling van Amsterdam te behouden en waar mogelijk te versterken. Door middel van een Heritage Impact Assessment worden de gevolgen voor de Stelling van Amsterdam inzichtelijk gemaakt.  |
| 30      | 178                               | Argument 11: voor wie wordt de weg aangelegd, want is dat goed onderzocht. Verkeer dat nu van oost naar west wil, of andersom, kan kiezen uit diverse routes. Deze zijn vrij verzadigd tijdens spitsuren. Maar de meeste automobilisten zullen forenzen zijn. Deze wonen in Alkmaar en Heerhugowaard, en willen naar de metropool Amsterdam in de ochtend en 'avonds weer terug. Voor deze forenzen zal de weg worden aangelegd. Dit is geen goed argument om de weg aan te leggen, welk variant ook. De inwoners van Krommenie en de rest van Zaanstad gaan geen gebruik maken van de nieuwe weg, tenzij ze incidenteel in Beverwijk of Haarlem willen komen, maar dat kan over bestaande wegen. De meeste gebruikers van de nieuwe weg, ik schat in 90%, zijn dus mensen die van noord naar zuid willen in de ochtend en van zuid naar noord in de avond. Dan is een weg aanleggen van oost naar west niet logisch. De bestaande wegen geschikter maken voor doorvoer van verkeer van noord naar zuid is logischer. De weg N246 en de N244 (weer) geschikt maken als extra weg van noord naar zuid is dé oplossing. Deze route was immers ooit een 100 km weg en is enige tijd geleden omgevormd tot een 80 km weg. Het was ook een gevaarlijke weg, door inhalen, maar kan veel verkeer aan dat één kant op gaat. Daarom is verbreding of een spitsstrook daar aanleggen een interessanter alternatief. | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. In alternatief 2 (nul-plusalternatief) wordt nagegaan of het mogelijk is de geconstateerde problematiek, ten aanzien van bereikbaarheid en leefbaarheid, kan worden opgelost zonder een nieuwe weg aan te leggen. De invulling van alternatief 2 wordt in de NRD globaal omschreven en in de planstudie verder uitgewerkt. Daarbij kan de door indiener gesuggereerde optimalisatie van wegen ook aan de orde komen. Aangezien een van de doelen van het project Verbinding A8-A9 is de leefbaarheid in Krommenie en Assendelft te verbeteren, zal daar in de uitwerking van het nul-plusalternatief ook rekening mee worden gehouden.<br><br>Uit eerder verkeerskundig onderzoek blijkt dat er een substantiële verkeersstroom is tussen oost en west (van de IJmond naar Purmerend/Amsterdam en vice versa). |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze   | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland   |
|---------|-----------------------------------|---|--|
| 30      | 179                               | Argument 12: het verbinden van de N244 met de N203, met opritten en afritten aan de A9, zorgt vanzelf voor een goede oost-west verbinding. Deze is makkelijker te realiseren door een brug en enkele doorgaande wegen aan te leggen. Dit neemt meteen een dieselmotor uit de vaart van de pont bij Akersloot.   | Deze zienswijze wordt niet gedeeld. Het voorgestelde alternatief wordt niet in de planstudie meegenomen, aangezien deze oplossing te noordelijk is gelegen om de problemen met de bereikbaarheid en leefbaarheid in het plangebied op te kunnen lossen.  |
| 30      | 180                               | Argument 13: is er gekeken naar de toekomst verwachting, want uit gegevens via de zorgatlas, <a href="http://www.zorgatlas.nl">www.zorgatlas.nl</a> (zie bijlage) blijkt dat het traject, welk variant ook, niet de gebieden verbindt waar de hoogste bevolkingsdichtheid is. Deze gebieden zijn nu reeds verbonden door de bestaande N203. Het doorvoeren van verkeer kan eventueel sneller als er niet steeds van 4 banen naar 2 banen word gegaan. Het aanpassen van de op en afritten is daarom de oplossing.   | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. In de planstudie zullen alle alternatieven op basis van het verkeersmodel VENOM worden onderzocht op hun verkeerskundige effecten. Het regionale verkeersmodel is de voorgeschreven wijze om toekomstige ontwikkelingen in woningbouw en werkgelegenheid te vertalen naar mobiliteitseffecten. De door indiener gesuggereerde optimalisaties van kruispunten kunnen worden opgenomen in alternatief 2 (nul-plusalternatief). |
| 30      | 181                               | Argument 14: Kijkend naar de gegevens op de zorgatlas kan geconcludeerd worden dat de bevolkingsgroei meer in het noorden is, Het aanleggen van wegen die het verkeer beter verbind van noord naar zuid is dus zinvoller. In het gebied tussen Heerhugowaard en Hoorn is een grote groeiverwachting. De A8 kan heel veel verwerken, maar een goede verbinding tussen Hoorn en Alkmaar is er (nog steeds) niet. Meer op- en afritten in de gemeenten Koggenland en Beemster, met aansluitingen op bijvoorbeeld de N243 is dus zinvoller.   | Deze zienswijze wordt niet gedeeld. De voorgestelde maatregelen worden niet in de planstudie meegenomen, aangezien deze oplossing te noordelijk is gelegen om de problemen met de bereikbaarheid en leefbaarheid in het plangebied op te kunnen lossen.  |
| 30      | 182                               | Argument 15: ook is te zien op een afbeelding van bureau Louter (zie bijlage) dat de gebieden waar de arbeidsplaatsen die per vierkante kilometer het hoogst zijn, boven Zaanstad, nu niet goed met elkaar verbonden zijn, terwijl dat tussen Kennemerland en Zaanstad dat wel het geval is. Er is dus wel een verbinding gewenst van oost naar west ten noorden van Purmerend/tussen Hoorn en het gebied rondom Alkmaar. Deze verbinding is nu niet goed. Een aansluiting tussen Alkmaar en de Westfrisiaweg is veel belangrijker dan het verlengen van de A9, de N507 verbinden met de N302 bijvoorbeeld. | Deze zienswijze wordt niet gedeeld. De voorgestelde maatregelen worden niet in de planstudie meegenomen, aangezien deze oplossing te noordelijk is gelegen om de problemen met de bereikbaarheid en leefbaarheid in het plangebied op te kunnen lossen.  |



| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze  | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland   |
|---------|-----------------------------------|--|--|
| 30      | 183                               | <p>Argument 16: het traject, welk variant ook, zal vooral gebruikt worden door forenzen uit de omgeving Alkmaar die in de ochtend naar het zuiden willen. Deze personen kiezen er voor om in het noorden te wonen en in het zuiden te werken. Ze hebben de reistijd er voor over. Het argument om de verbinding te maken levert alleen enige reistijdverkortings op. Dat is geen goed argument voor het aanleggen van een verbindingsweg. De verkeersdruk zou drastisch verminderd worden als er meer geschikte woningen in en rondom Amsterdam zouden zijn, of meer werkgelegenheid rondom de woonkernen in het noorden. Deze (woningbouw en werkgelegenheid) stimuleren zou een betere oplossing zijn.</p> | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. De invulling van alternatief 2 (nul-plusalternatief) wordt in de NRD globaal omschreven en in de planstudie verder uitgewerkt. De door indiener gesuggereerde maatregelen met betrekking tot de ruimtelijke ordening zouden daar onderdeel van kunnen uitmaken. De inschatting is dat het oplossend vermogen beperkt is. De voor- en nadelen van het nul-plusalternatief worden vergeleken met de voor- en nadelen van de overige alternatieven.</p>  |
| 30      | 184                               | <p>Argument 17: Als alternatief voor de forenzen is er de trein. Toch zijn er in Noord-Holland vrij weinig stations (zie bijlage) in het gebied die een alternatief kunnen bieden. Wie in West-Friesland woont heeft meer keuze dan de inwoners tussen Alkmaar en Hoorn. Ook busverbindingen in het gebied kunnen beter en meer onder de aandacht worden gebracht bij bewoners.</p>  | <p>Deze zienswijze wordt niet gedeeld. Uit onderzoek blijkt dat het openbaar vervoer ten noorden van Amsterdam goed ontwikkeld is met twee belangrijke spoorverbindingen (Zaanlijn en Hoornse Lijn) met relatief veel op- en uitstapmogelijkheden. De geplande maatregelen om de frequentie op de spoorverbinding Amsterdam - Alkmaar te verhogen worden als uitgangspunt in de planstudie meegenomen. De invulling van alternatief 2 (nul-plusalternatief) wordt in de NRD globaal omschreven en in de planstudie verder uitgewerkt. De door indiener gesuggereerde maatregelen met betrekking tot het openbaar vervoer zouden daar onderdeel van kunnen uitmaken. Uit eerder onderzoek is evenwel gebleken dat het oplossend vermogen van extra openbaar vervoersmaatregelen beperkt is.</p> |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze  | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland   |
|---------|-----------------------------------|--|--|
| 30      | 185                               | <p>Argument 18: naast de inwoners van Noord-Holland en Nederland zelf zijn er veel toeristen in de provincie (het hele jaar door, en het aantal zal toenemen is de verwachting). Voor hen is het aanleggen van het traject A8-A9, welk variant ook, niet noodzakelijk. Voor hen is de verbinding prima, maar ook voor hen zijn betere verbindingen tussen de toeristische gebieden voor de handligger. Vooral de toeristen vanuit het oosten en noord-oosten (Duitsland en Scandinavië) zijn meer gebaad met een goede verbinding van af de A7 (afsluitdijk) naar de kustgemeenten en naar het IJsselmeer gebied. Een oostwest verbinding dus die noordelijker ligt dan de A8-A9. Ook voor de toeristen is het doortrekken van de West-Frisiaweg naar Alkmaar beter, de N302 naar de N241. Ook vanuit het zuiden komen veel toeristen (België en in mindere mate Frankrijk), en ook voor hen is een oost-west verbinding tussen Alkmaar en Hoorn beter. Dit ontlast ook de toeristendruk rondom Amsterdam, die naar verwachting zeer zal stijgen. Het aantrekkelijker maken van de rest van Noord-Holland voor toeristen is daarom noodzakelijk en optimale wegen is daarbij een vereiste.</p> | <p>Deze zienswijze wordt niet gedeeld. De door indiener gesignaleerde knelpunten ten aanzien van de afwikkeling van toeristisch wegverkeer worden niet herkend. De voorgestelde maatregel wordt niet in de planstudie meegenomen, aangezien deze oplossing te noordelijk is gelegen om de problemen met de bereikbaarheid en leefbaarheid in het plangebied op te kunnen lossen.</p> |
| 30      | 186                               | <p>Argument 19: ik vind dat er in heel Nederland, op doorgaande wegen, maar ook snel- lokale- en provincialenwegen er een andere inrichting noodzakelijk is. Hierbij dient een voorbeeld genomen te worden naar de inrichting in het buitenland en met name die in Duitsland: in dit laatst genoemde land zijn de snelheden op de wegen veel logischer aangegeven dan in ons land. Als voorbeeld: Een 2-baans weg die gaat van stad A naar stad B komt langs een dorp, op deze doorgaande weg mag men 90, bij een bocht staat een snelheidsverlaging van 70 en bij het dorp ook. Vaak is bij zo'n dorp een aparte invoegstrook, maar soms ook niet. De automobilisten weten dat er een net optrekkende auto kan rijden, de snelheid is al laag, 70, dus is er ruimte om in te lopen. Dit systeem is veilig en zou in Nederland ook moeten worden ingevoerd, daar het de doorstroming ten goede komt. Nu is er vaak een wirwar van snelheden achter elkaar. Zo is de huidige route vanaf de A8 naar de A9: van 100 (A8 en N8/N246) naar 50 (N203), naar 80</p>  | <p>Deze zienswijze wordt niet gedeeld. De mogelijkheid van het invoeren van een ander snelheidsregime op de bestaande route tussen A8 en A9 wordt, binnen die regels die daarvoor in Nederland worden gehanteerd, wordt onderzocht als een optie voor het beter benutten van de bestaande infrastructuur bij de uitwerking van alternatief 2 (nul-plusalternatief).</p>              |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze   | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  |
|---------|-----------------------------------|---|---|
|         |                                   | (N203 na Krommenie). Door de snelheid van 50 loopt verkeer op elkaar in. Door het invoeren van een gelijke snelheid, 90 vanaf de A8 tot aan de A9, met een verlaging naar 70 in Krommenie, is het inlopen minder.   |   |
| 30      | 187                               | Argument 20: tot slot ben ik van mening dat er een sterke lobby is vóór de aanleg van het traject, welk variant ook. Deze lobby is al lang gaande. Bijna iedereen is nu al gewend aan het idee dat de verbinding er gaat komen (is ook op plannen en tekeningen al ingetekend). De tegenargumenten zijn haast verloren energie. Dat is wat ik merk aan mensen die ik spreek, bijvoorbeeld inwoners in Assendelft. Het geld wat er voor bestemd is kan beter ingezet worden voor het aanpassen van bestaande wegen en het verbeteren en/of maken van andere verbindingen. Ik heb diverse oplossingen en voorbeelden genoemd. | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Of een grote investering in nieuwe infrastructuur een maatschappelijk en economisch belang heeft, wordt in de planstudie nagegaan. Alternatief 2 (nul-plusalternatief) onderzoekt of het mogelijk is om de dubbele doelstelling op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid te halen zonder een nieuwe weg aan te leggen. Op basis van de resultaten van de planstudie maken de stuurgroep en Gedeputeerde Staten een keuze voor een voorkeursalternatief. |
| 31      | 188                               | Wij zijn van mening dat met aanpassing aan de bestaande verbindingen (de nulplusvariant) ook tot een verbeterde doorstroming en bereikbaarheid kan komen. Het op voorhand uitspreken van een voorkeur voor de Heemskerk-variant heeft niet onze voorkeur en staat een objectieve keuze in de weg. Wij verzoeken u een objectieve besluitvorming te borgen.  | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Alternatief 2 (nul-plusalternatief) wordt meegenomen in de planstudie. De voor- en nadelen van dit alternatief worden door de stuurgroep en Gedeputeerde Staten afgewogen tegen de voor- en nadelen van de overige alternatieven.   |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze  | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland   |
|---------|-----------------------------------|--|--|
| 31      | 189                               | <p>Het doorsnijden van de polder bij de Heemskerk-variant zal een ernstige aantasting van onze bedrijfsvoering betekenen. De huiskavel gaat van 53ha naar minstens 15ha, dit betekend ernstige waardevermindering van ons bedrijf en weidegang zal niet meer mogelijk zijn met onze ruim 120 koeien en jongvee.</p> <p>Ook zullen wij onze percelen niet meer kunnen bereiken aangezien deze aan de andere kant van de verbindingsweg komen te liggen. Ook raken wij door de weg tot wel 10ha kwijt die niet in de nabije omgeving terug gekocht kan worden.</p>   | <p>De zienswijze wordt overgenomen in de aanpak voor de planstudie. Met aanwezige bedrijven in het plangebied wordt bij de realisatie van de verbinding A8-A9 rekening gehouden . Specifieke omstandigheden zijn nog niet in beeld gebracht. Onderzoek hiernaar is geen onderdeel van de planstudie, met uitzondering van de kostenraming en de kosten-batenverhouding van de alternatieven. Een onderzoek naar de effecten op de landbouwsector in het plangebied wordt toegevoegd aan de planstudie.</p> |
| 31      | 190                               | <p>Voorts hebben wij geconstateerd dat in de voorliggende planstudie het landbouwbelang volstrekt onderbelicht is. Ongeacht voor welke verbinding tussen de A8 en A9 wordt gekozen, duidelijk is dat het agrarisch productiegebied wordt doorsneden. Vanuit die optiek ligt het voor de hand liggen dat in deze planstudie ook nadrukkelijk gekeken zou worden in hoeverre een verbinding A8 -A9 consequenties zou hebben op het (toekomstig) functioneren van de gevestigde agrarische bedrijven in het studiegebied. Tot onze teleurstelling heeft deze toetsing op het (toekomstig) functioneren/ontwikkelen van agrarische bedrijven niet plaatsgevonden. Er is niet gekeken naar de gevolgen van het aanleggen van een nieuwe verbinding voor onder meer het afsnijding van agrarische bedrijven van de gronden, het doorsnijden van agrarisch productiegebied en de doorstroming van het landbouwverkeer. Een grote ommissie derhalve in de voorliggende planstudie.</p> | <p>De zienswijze wordt overgenomen in de aanpak voor de planstudie. Met aanwezige bedrijven in het plangebied wordt bij de realisatie van de verbinding A8-A9 rekening gehouden . Specifieke omstandigheden zijn nog niet in beeld gebracht. Onderzoek hiernaar is geen onderdeel van de planstudie, met uitzondering van de kostenraming en de kosten-batenverhouding van de alternatieven. Een onderzoek naar de effecten op de landbouwsector in het plangebied wordt toegevoegd aan de planstudie.</p> |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze   | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  |
|---------|-----------------------------------|---|---|
| 31      | 191                               | Wij verzoeken u in kaart te brengen welke verkeersstromen een nieuwe weg rechtvaardigen. Wij willen dat op basis van een onafhankelijk verkeersmodel. | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. In de planstudie zullen alle alternatieven op basis van het verkeersmodel VENOM worden onderzocht op hun verkeerskundige effecten. Het regionale verkeersmodel is de voorgeschreven wijze om toekomstige ontwikkelingen in woningbouw en werkgelegenheid te vertalen naar mobiliteitseffecten. Ook verwachte gedrags- en technologische ontwikkelingen zijn opgenomen in VENOM. Op grond van de uitkomsten kunnen conclusies worden getrokken over het oplossend vermogen van de alternatieven.   |
| 31      | 192                               | Nog meer negatieve gevolgen waar wij op willen wijzen:<br>- aantasting Stelling van Amsterdam (UNESCO);   | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Het is het doel van de provincie Noord-Holland om de kernkwaliteiten van het UNESCO Werelderfgoed Stelling van Amsterdam te behouden en waar mogelijk te versterken. Door middel van een Heritage Impact Assessment worden de gevolgen voor de Stelling van Amsterdam inzichtelijk gemaakt.   |
| 31      | 193                               | verstoring van weidevogelleefgebied in de Veenpolder, de polder Assendelft en de Uitgeester Broekpolder;  | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. De verwachting is dat de Verbinding A8-A9 gevolgen heeft voor aanwezige ecologische waarden. Zowel de lokale verandering van de hoeveelheid wegverkeer als de fysieke ingreep van nieuwe infrastructuur leidt mogelijk tot een verslechtering van de ecologische waarden. Op basis van bestaande bureau- en veldonderzoeken wordt een nieuw ecologisch onderzoek uitgevoerd. Hierbij wordt ook onderzocht welke effecten de alternatieven hebben op de aanwezige weidevogelgebieden.              |
| 31      | 194                               | doorsnijden van de ecologische verbindingzone Noordzeekanaal-Uitgeestermeer;  | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Alle alternatieven vormen mogelijk een nieuwe barrière in het landschap. Dit kan ertoe leiden dat populaties van beschermde soorten aan weerskanten van de weg worden doorsneden. Afhankelijk van het alternatief geldt dit ook voor de ecologische verbindingzone Noordzeekanaal-Uitgeestermeer. Ook kan het zijn dat ecologische verbindingen tussen natuurgebieden worden doorsneden. Per alternatief wordt in beeld gebracht in hoeverre dit leidt tot versnippering van soorten en gebieden. |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze  | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland   |
|---------|-----------------------------------|--|--|
| 31      | 195                               | Ecologische Hoofdstructuur (Habitatrichtlijngebied Noorderveen, onderdeel van Natura 2000 gebied Westzaan);  | Binnen het plangebied bevinden zich verschillende (beschermd) natuurwaarden. Het westelijke deel en enkele delen in het zuiden van het plangebied zijn aangewezen als onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN, de voormalige Ecologische Hoofdstructuur), waaronder Noorderveen. De gevolgen van de verbinding voor het Natuurnetwerk Nederland worden tijdens de planstudiefase nader onderzocht.  |
| 31      | 196                               | nergens in de plannen wordt aangegeven hoe met het belang van de grote groenstructuur voor de bewoners van Heemskerk, Zaanstad en Beverwijk voor de leefbaarheid wordt meegewogen in het onderzoek van de planstudie A8-A9. We verzoeken de commissie MER hier dan ook nadrukkelijk voorwaarden aan te stellen dat dit belang wordt onderzocht.  | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. In de planstudie worden alle kansrijke alternatieven onderzocht op ruimtelijke kwaliteit en ecologie. Bij de beoordeling zullen deze aspecten dan ook een rol spelen. Vooraf wordt geen weging meegegeven aan de criteria. De stuurgroep adviseert op basis van de resultaten van de planstudie Gedeputeerde Staten over het gewicht dat aan een bepaald criterium gegeven moet worden.        |
| 31      | 197                               | Wij zijn van mening dat de procedure van trechters van alternatieven in de planstudie, p.33 van de genoemde notitie moet worden aangepast. Zoals uit de voorgaande zienswijze blijkt zijn wij van mening dat de planstudie zich onterecht focust op de aanleg van de verbinding A8-A9. Dat brengt het ongewenste risico met zich mee dat het nul-plus alternatief tijdens het trechters wordt afgeserveerd. Wij pleiten dan ook voor een tussenstap om het trechters onderdeel te maken van een zienswijze en bezwaart raject. | Deze zienswijze wordt niet gedeeld. De alternatieven worden in twee stappen getrechted naar het voorkeursalternatief. In Stap 2 worden alleen de kansrijke alternatieven in detail onderzocht. Dit om de onderzoekslast beheersbaar te houden. De verantwoording van het trechters van de alternatieven zal deel uitmaken van de planstudie en zal als zodanig onderdeel uitmaken van het zienswijzetract op het voorlopig voorkeursalternatief. |
| 31      | 198                               | Tevens vragen wij de planstudie uit te breiden met een agrarisch-economische paragraaf waarin de consequenties van een verbinding op het (toekomstig) functioneren van de agrarische bedrijven in het plangebied is uitgewerkt. Deze informatie moet beschikbaar zijn op het moment dat besluitvorming over een voorkeursvariant plaatvindt.   | De zienswijze wordt overgenomen in de aanpak voor de planstudie. Het agrarische productiegebied wordt bij de alternatieven 3 t/m 7 doorsneden. Dit heeft effect op het functioneren van de agrarische bedrijven in het gebied. Om te voorkomen dat dit effect in de planstudie onderbelicht blijft wordt een landbouw effect rapportage toegevoegd aan de planstudie.  |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze  | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland   |
|---------|-----------------------------------|--|--|
| 32      | 199                               | <p>Wij willen als bewoners en ondernemer een zienswijze indienen op de notitie reikwijdte en detailniveau verbinding A8-A9. Wij willen hiermee aangeven dat wij tegen het aanleggen van elke nieuwe verbindingsweg tussen de A8-A9 zijn. Het betreft de varianten zoals genoemd in de planstudie verbinding A8-A9 van 11 november 2014, de varianten 3 t/m 7 zoals vermeld op pagina 32-33. Wij kunnen ons wel vinden in de nul variant en de nul plus variant voor de eerste keer beschreven op blz.32. Wij vragen in het kader van de notitie Reikwijdte en detailniveau onderzoek te doen naar de volgende punten:</p>  | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Nut en noodzaak wordt in de planstudie opnieuw bekeken vanuit de dubbele doelstelling op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid. Het nulalternatief dient daarbij als referentie, zodat de alternatieven kunnen worden vergeleken met de situatie waarbij geen maatregelen worden genomen. In alternatief 2 (nul-plusalternatief) zal worden nagegaan of het mogelijk is om de dubbele doelstelling te halen zonder een nieuwe weg aan te leggen. De voor- en nadelen van deze alternatieven worden afgewogen tegen de voor- en nadelen van de overige alternatieven.</p>  |
| 32      | 200                               | <p>1. De noodzaak anno 2014 van de verbinding. Wij verzoeken in kaart te brengen welke verkeersstromen een nieuwe weg rechtvaardigen, gegeven de toekomstige mobiliteitsontwikkeling. Wij willen dat op basis van een onafhankelijk verkeersmodel. Bepaalde knelpunten (coenbrug in de A8 ter hoogte van Zandijk, uitvalswegen Krommenie, uitvalswegen Saendelft) worden volgens ons inzicht niet door een nieuwe weg weggenomen. Ze zijn op dit moment al een knelpunt in de doorstroming en de leefbaarheid van Zaanstad. De effecten van het nieuwe werken, steeds meer mensen gaan vanuit hun woonadres of flexwerkplekken, ze gaan steeds minder gebruik maken van de auto. Ook de verbetering van het openbaar vervoer naar Amsterdam kan een belangrijke verbetering van de doorstroming en de leefbaarheid op leveren.</p> | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. In de planstudie zullen alle alternatieven op basis van het verkeersmodel VENOM worden onderzocht op hun verkeerskundige effecten. Het regionale verkeersmodel is de voorgeschreven wijze om toekomstige ontwikkelingen in woningbouw en werkgelegenheid te vertalen naar mobiliteitseffecten. Ook verwachte gedrags- en technologische ontwikkelingen zijn opgenomen in VENOM. De verkeerskundige effecten op het bestaande wegennet worden daarbij ook in beeld gebracht en indien nodig worden maatregelen voorgesteld om ongewenste effecten te voorkomen. Op grond van de uitkomsten zullen conclusies worden getrokken over het oplossend vermogen van de alternatieven. De door indiener gesuggereerde maatregelen met betrekking tot openbaar vervoer kunnen onderdeel uitmaken van alternatief 2 (nul-plusalternatief). Uit eerder onderzoek is evenwel gebleken dat het oplossend vermogen van extra openbaar vervoersmaatregelen beperkt is.</p> |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze   | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  |
|---------|-----------------------------------|---|---|
| 32      | 201                               | <p>2. Verbeterpunten in de doorstroming in Noord Holland west die reeds gerealiseerd zijn sinds 2010/of op korte termijn gerealiseerd worden, -verbreding A9, van 2 naar 3 banen -Verbindingsweg A5 Aanpassing klaverblad A7/A8 (doorstroming A7 wordt verbeterd en daarmee de verbinding Alkmaar-Purmerend-Noord via N244 de A9 gaat ontlasten).</p> <p>Bovenstaande punten zijn aanleiding om te veronderstellen dat de verbinding A8-A9 minder belangrijk wordt. We vinden het dan ook van belang op basis van verkeersonderzoek inzichtelijk te maken, welke effecten deze aanpassingen van het wegennet hebben op de doorstroming en leefbaarheid in de regio Heemskerk, Beverwijk en Zaanstad. Deze te plaatsen tegenover de berekeningen uiteerdere planstudies waar de verbinding A8-A9 op gebaseerd</p>  | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. In de planstudie zullen alle alternatieven op basis van het verkeersmodel VENOM worden onderzocht op hun verkeerskundige effecten. Het regionale verkeersmodel is de voorgeschreven wijze om toekomstige ontwikkelingen in woningbouw en werkgelegenheid te vertalen naar mobiliteitseffecten. Ook verwachte gedrags- en technologische ontwikkelingen zijn opgenomen in VENOM. Alle in uitvoering zijnde of geplande infrastructurele aanpassingen in het studiegebied zijn opgenomen in het verkeersmodel. Op grond van de uitkomsten kunnen conclusies worden getrokken over het oplossend vermogen van de alternatieven.</p>   |
| 32      | 202                               | <p>3. Zaken die onderzocht moeten worden in het kader van de nul-plusvariant: -knelpunt N203 ter hoogte van Krommenie-Assendelft.</p> <p>De doorstroming zou hier onderzocht moeten worden op verbeterpunten. Bijv. gedeeltelijk verleggen van de N203 naar het spoor en de verplaatsing van de parkeerplaats, kruising van de Dorpsstraat Assendelft met de provinciale weg aanpassen, wijziging aansluiting N203 op de N246. Daarom wordt erop aangedrongen om verbetering van de leefbaarheid Krommenie-Assendelft bij de doorsnijding met de N203 in de nul-plusvariant nader te onderzoeken. (Het nadeel van het wachten op de verbinding A8-A9 en daarmee niet investeren in de leefbaarheid van de genoemde knelpunten, laat zich hier gemakkelijk duiden. Terwijl de aanleg van de A8-A9 deze knelpunten op geen enkele wijze gaat oplossen. Zodra er stremmingen ontstaan op het rijkswegennet stromen de sluiproutes vol, met alle negatieve effecten voor de leefbaarheid.)</p> <p>-Bijdrage verkeersdoorstroming via N246-S150-N516 naar knooppunt Coenplein. Deze route kenmerkt zich door geen verkeersdoorstroming. En de aanleg van het industrieterrein in Beverwijk (S150) trekt voor haar ontwikkeling logischer wijze veel verkeer aan. (zie ook de</p> | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. De invulling van alternatief 2 (nul-plusalternatief) wordt in de NRD globaal omschreven en in de planstudie verder uitgewerkt. Daarbij kunnen de door indiener gesuggereerde optimalisaties van kruispunten en het verleggen van de N203 ook aan de orde komen. Aangezien een van de doelen van het project Verbinding A8-A9 is de leefbaarheid in Krommenie en Assendelft te verbeteren, zal daar in de uitwerking van het nul-plusalternatief ook rekening mee worden gehouden. Bij de invulling van alternatief 2 (wordt inderdaad gedacht aan het opwaarderen van de wegverbinding langs het Noordzeekanaal (N246). Indien nodig worden maatregelen voorgesteld om de doorstroming op omliggende wegen te garanderen, waaronder mogelijk de S150 door Zaandam.</p> |



| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze   | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  |
|---------|-----------------------------------|---|---|
|         |                                   | <p>reactie op de Ikea vestiging bij de S150,NHD 16-12-2014). Ook deze route moet nader worden onderzocht op mogelijkheden van aanpassing en de bidrage daaraan voor de doorstroming van A9 naar A10. Dit betreft ook een uitgesproken regionaal belang in zake de economische ontwikkelmogelijkheden van de gemeente Beverwijk en Zaanstad.</p>   |   |
| 32      | 203                               | <p>4. Negatieve gevolgen doortrekken A8-A9<br/>         -Ecologische hoofdstructuur (Habitatrichtlijngebied Noorderveen, onderdeel van Natura 2000 gebied Westzaan)<br/>         -Doorsnijden van de ecologische verbindingzone Noordzeekanaal-Uitgeestermeer. -Verstoring van het weidevogelleefgebied inde Veenpolder en de polder Assendelft -De aardkundige waarde van de Veenpolder en het Noorderveen. -Aantasting van de stelling van Amsterdam (Wereld Erfgoed Unesco)<br/>         -sinds 1985 is doorde provincie Noord-Holland, de gemeente Heemskerk, Beverwijk en Zaanstad actief gestreefd naar het openhouden van de polder Assendelft, en aanliggende groen structuren. Nergens inde plannen wordt aangegeven hoe het belang van deze grote groenstructuur voor de bewoners van Beverwijk, Heemskerk en Zaanstad voor de leefbaarheid wordt meegewogen in het onderzoek van de planstudie Verbinding A8-A9. We verzoeken de commissie MER hier dan ook nadrukkelijk voorwaarden aan te stellen dat dit belang wordt onderzocht en de haar toekomstige plek in de afwegingen van het bestuur krijgt.</p> | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. De verwachting is dat de Verbinding A8-A9 gevolgen heeft voor aanwezige ecologische waarden. Zowel de lokale verandering van de hoeveelheid wegverkeer als de fysieke ingreep van nieuwe infrastructuur leidt mogelijk tot een verslechtering van de ecologische waarden. Op basis van bestaande bureau- en veldonderzoeken wordt een nieuw ecologisch onderzoek uitgevoerd. Daarbij worden zowel de effecten op het Natuurnetwerk Nederland Noorderveen, als de aanwezige ecologische verbindingzones, weidevogelleefgebied en aardkundige waarden nader onderzocht. Tevens worden de effecten van de alternatieven op het UNESCO Werelderfgoed Stelling van Amsterdam en de openheid van het landschap onderzocht en beoordeeld.</p> |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze  | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  |
|---------|-----------------------------------|--|---|
| 32      | 204                               | <p>Er dient zeer grondig onderzoek te worden verricht naar het oplossen van de vermeende verkeersproblematiek zonder een nieuwe weg aan te leggen. In het verkeersonderzoek dient tevens rekening te worden gehouden met het van huis uit werken/het nieuwe werken.</p> <p>Wij vertrouwen erop dat wij serieus genomen worden . Wij willen hiermee aangeven dat wij tegen het aanleggen van elke nieuwe verbindingsweg tussen de A8-A9 zijn uit ons oogpunt van bewoners en ondernemer.</p>  | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Alternatief 2 (nul-plusalternatief) wordt meegenomen in de planstudie. Dit alternatief beoogt de problematiek aan te pakken zonder dat een nieuwe weg wordt aangelegd. De voor- en nadelen van dit alternatief worden afgewogen tegen de voor- en nadelen van de overige alternatieven. Alternatief 1 (nulalternatief) wordt in de planstudie meegenomen om de overige alternatieven te kunnen vergelijken met de referentiesituatie. Zodoende kan nut en noodzaak van de alternatieven worden bepaald. Verwachte gedrags- en technologische ontwikkelingen zijn opgenomen in het verkeersmodel VENOM.</p> |
| 33      | 205                               | <p>Zij maakt zich zorgen over de wijze waarop bij de verdere uitwerking van een te kiezen variant rekening zal worden gehouden met de aardkundige waarden in het plangebied.</p>   | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. In de planstudie worden de op de aardkundige waarden nader onderzocht. Mochten er nadelige gevolgen optreden, wordt onderzocht of compenserende maatregelen benodigd zijn.</p>   |
| 33      | 206                               | <p>In tabel 2.5 wordt onder het hoofdje "Ecologie" m.b.t. aardkundig waardevol gebied opgemerkt: aantasting minimaliseren. Onder het hoofdje "Ruimtelijke kwaliteit" vinden we echter de aardkundige waarden niet terug. Dat terwijl in het onderhavige gebied juist aardkundige waarden volop aanwezig zijn. Voor de beleving van het land Bodem en Water wordt opgemerkt: "Het ambitieniveau voor dit thema wordt waarmogelijk in de vervolgfase verder uitgewerkt en geconcretiseerd. We nodigen u gaarne uit bij de verdere uitwerking en concretisering ook de aardkundige waarden binnen het gebied te betrekken en dan niet uitsluitend de als aardkundig monument aangemerkte gebieden. We vermelden in dit verband de in het plangebied vanuit het Oer-IJ gevormde kreekruggen en natuurlijk gevormde waterlopen.</p> | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Cultuurhistorie en landschap zijn toetsingscriteria in de planstudie. De aanwezige kleinschalige cultuur- en landschapselementen, zoals de kreekruggen, zijn niet met name genoemd in de NRD. Deze horen bij het begrip aanwezige cultuurhistorische waarden op pagina 46 van de NRD.</p>  |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze   | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  |
|---------|-----------------------------------|---|---|
| 33      | 207                               | Kreekruigen. Op blz. 29 komen de kreekruigen ter sprake, vooral in hun betekenis voor de archeologie. Er wordt gesteld dat de kreekruigen vooral zouden voorkomen "aan de noordwestkant van het (plan)gebied". Dit is onjuist. De rond 600 v. Chr. vanuit het Oer-IJ gevormde kreken met bijbehorende oeverwallen zijn in vrijwel het gehele plangebied aanwezig. Zie daarvoor bijgaande kaart (bijlage 1). Bij de alternatieven 3 t/m 7 zijn steeds kreekruigen in het geding. Grootste punt van zorg is in dit verband dat het punt van aansluiting van deze alternatieven juist gelegen is op de plaats waar een kreekruig nog het meest zichtbaar in het landschap aanwezig is. Onze werkgroep pleit er al jaren voor deze plek een zodanige inpassing in het landschap te geven dat voorbijgangers zich bewust kunnen zijn hoe het Oer-IJ zo ver van het mondingsgebied bij Castricum zijn invloed op het landschap heeft doen gelden. | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. De ligging van de kreekruigen in het plangebied zal in de planstudie beter in beeld gebracht worden. In het beoordelingskader(paragraaf 5.2 van de NRD) is archeologie een criterium bij de afweging van de te onderzoeken alternatieven, waaronder het Oer-IJ en de openheid van het Oer-IJ-landschap. |
| 33      | 208                               | Natuurlijk gevormde waterlopen. Op blz. 29 wordt onder het hoofdje "Landschap" voor de polder Uitgeester- en Heemskerkerbroek het volgende opgemerkt: "Kenmerkend zijn hier de onregelmatige blokverkaveling, slingerende sloten en kleine waterplassen". We hopen bij de verdere uitwerking en concretisering van plannen de aandacht voor genoemde landschapselementen nadrukkelijk terug te vinden.  | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. De waarden van het landschap in het gebied zijn onderdeel van het beoordelingskader (paragraaf 5.2 van de NRD) van de planstudie.   |
| 33      | 209                               | De werkgroep kan zich vinden in de laatste alinea van blz. 46 m.b.t. aanwezige cultuurhistorische waarden in samenhang met de aanwezige landschappelijke waarden en sleutelkenmerken. Zij zou echter in de daarop volgende opsomming naast patronen van waterlopen ook de aanwezige kreekruigen vermeld zien.   | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. De aanwezige kreekruigen zijn onderdeel van het landschap en zijn onderdeel van het beoordelingskader (paragraaf 5.2 van de NRD).   |
| 34      | 210                               | De indiener is geen voorstander van een Rijksweg of een provinciale weg. Moet er toch een weg komen dan is zij voorstander van een Rijksweg die ondergronds wordt aangelegd.  | Deze zienswijze wordt niet gedeeld. In de Uitvoeringsagenda Aanpak Noordkant Amsterdam is vastgelegd dat de Verbinding A8-A9 wordt uitgevoerd als een autoweg met twee rijstroken per richting. Een ondergrondse verbinding is niet realistisch vanwege de zeer hoge kosten.  |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze   | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  |
|---------|-----------------------------------|---|---|
| 34      | 211                               | Wij zien de voorgestelde varianten niet zitten om de volgende redenen: 1. De verbinding die voorgesteld wordt is een provinciale weg die tussen 2 rijkswegen wordt aangelegd, dit lijkt ons niet logisch.   | Deze zienswijze wordt niet gedeeld. In de Uitvoeringsagenda Aanpak Noordkant Amsterdam is vastgelegd dat de Verbinding A8-A9 wordt uitgevoerd als een autoweg met twee rijstroken per richting.   |
| 34      | 212                               | 2. De verbinding 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.  | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. In de planstudie wordt onderzocht of de alternatieven voldoende probleemoplossend zijn. Ook worden de verkeerskundige effecten op het bestaande wegennet in beeld gebracht. Indien nodig worden maatregelen voorgesteld om ongewenste effecten te voorkomen. Op basis van de verwachte verkeersstromen wordt de vormgeving van kruispunten verder uitgewerkt. |
| 34      | 213                               | 3. 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 de nieuwe wijk richting Forbo gaan, dit lijkt ons niet wenselijk. Tevens zal het verkeer op de doortrekking door het invoegende verkeer veel last ondervinden. | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. De keuze tussen de twee mogelijke aansluitingen op Saendelft (nieuwe aansluiting of bestaande aansluiting), maakt onderdeel uit van de planstudie. De voor- en nadelen van beide aansluitingen worden in beeld gebracht.  |
| 34      | 214                               | 4. 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 recreatiegebied!)   | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. De eventuele nieuwe verbinding zal gevolgen hebben op de door indiener genoemde milieuaspecten. Waar en in welke mate deze gevolgen optreden wordt onderzocht in de planstudie.   |
| 34      | 215                               | 5. Het lijkt ons niet zinvol om naast een provinciale weg een recreatiegebied aan te leggen.  | Deze zienswijze wordt niet gedeeld. De Verbinding A8-A9 is altijd een uitgangspunt geweest bij de ontwikkeling van de Omzoom. Bij de inpassing van het definitieve voorkeursalternatief zal rekening gehouden moeten worden met de diverse functies in het gebied, zoals de recreatieve functie van De Omzoom.  |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze  | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland   |
|---------|-----------------------------------|--|--|
| 34      | 216                               | 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.  | Deze zienswijze wordt niet gedeeld. Het is het doel van de provincie Noord-Holland om de kernkwaliteiten van het UNESCO Werelderfgoed Stelling van Amsterdam te behouden en waar mogelijk te versterken. Door middel van een Heritage Impact Assessment worden de gevolgen voor de Stelling van Amsterdam inzichtelijk gemaakt.  |
| 34      | 217                               | <p>Alternatieven:<br/> Aanpassingen huidige verbindingen:<br/> 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!</p> | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. De invulling van alternatief 2 (nul-plusalternatief) wordt in de NRD globaal omschreven en in de planstudie verder uitgewerkt. Daarbij kunnen de door indiener gesuggereerde optimalisaties van kruispunten ook aan de orde komen. Aangezien een van de doelen van het project Verbinding A8-A9 is de leefbaarheid in Krommenie en Assendelft te verbeteren, zal daar in de uitwerking van het nul-plusalternatief ook rekening mee worden gehouden. |
| 34      | 218                               | 2. De weg (N246) langs het Noordzeekanaal is verbreed en kan met de aanpassing van de Den Uijlbrug ook tot verbetering van het verkeer uit westelijke richting leiden. Deze weg kan ook nog worden aangepast tot rijksweg. Is dit onderzocht?  | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. De invulling van alternatief 2 (nul-plusalternatief) wordt in de NRD globaal omschreven en in de planstudie verder uitgewerkt. Daarbij wordt inderdaad gedacht aan het opwaarderen van de wegverbinding langs het Noordzeekanaal (N246). Een rijksweg is echter niet aan de orde. Indien nodig worden maatregelen voorgesteld om de doorstroming op omliggende wegen te garanderen, waaronder mogelijk de S150 over de Den Uylbrug door Zaandam.     |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze  | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  |
|---------|-----------------------------------|--|---|
| 34      | 219                               | 3.Is verbreding van de weg N246 richting Alkmaar (langs Marken Binnen) overwogen? Het verkeer vanaf Alkmaar en Heerhugowaard neemt veelal deze aansluiting richting Amsterdam. Ook kan de N244 richting Purmerend bij een verbreding een fors deel van het verkeer van Amsterdam naar Alkmaar opnemen!   | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. De invulling van alternatief 2 (nul-plusalternatief) wordt in de NRD globaal omschreven en in de planstudie verder uitgewerkt. Daarbij kunnen de door indiener gesuggereerde maatregelen ook aan de orde komen, al lijkt de verbreding van de genoemde wegen geen eenvoudige oplossing.   |
| 34      | 220                               | Ontwikkelingen: Het verkeer is door de crisis met afgenomen.<br>Misschien over 20 jaar meer openbaar vervoer richting Amsterdam?<br>Investeer in openbaar vervoer richting de stad en niet in extra asfalt!  | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. In het regionale verkeersmodel is VENOM worden toekomstige ontwikkelingen in woningbouw en werkgelegenheid vertaald naar mobiliteitseffecten. Ook verwachte gedrags- en technologische ontwikkelingen zijn opgenomen in VENOM. Uit onderzoek blijkt dat het openbaar vervoer ten noorden van Amsterdam goed ontwikkeld is met twee belangrijke spoorverbindingen (Zaanlijn en Hoornse Lijn) met relatief veel op- en uitstapmogelijkheden. De geplande maatregelen om de frequentie op de spoorverbinding Amsterdam - Alkmaar te verhogen, worden als uitgangspunt in de planstudie meegenomen. Alternatief 2 onderzoekt het oplossend vermogen van het verbeteren van het openbaar vervoersaanbod. |
| 34      | 221                               | Voorkeur indiener: verbinding rijksweg Heemskerk Assendelft/Krommenie via een tunnel:<br>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 prins en een prinses. Helaas wonen in Assendelft geen prinsen en prinsessen. 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. Deze tunnelbuis kan lopen van Forbo tot bijvoorbeeld Bus en Dam waar het verkeer weer boven de grond komt. | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. In alternatief 2 (nul-plusalternatief) wordt onderzocht of het mogelijk is om de geconstateerde problematiek op te lossen zonder een nieuwe weg aan te leggen. De invulling van alternatief 2 wordt in de NRD globaal omschreven en in de planstudie verder uitgewerkt. Daarbij kan de gesuggereerde tunnel ook aan de orde komen, maar de inschatting is dat dit niet realistisch is vanwege de zeer hoge kosten.  |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze   | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  |
|---------|-----------------------------------|---|---|
| 35      | 222                               | 1. Bij de te onderzoeken effecten op de woongebieden langs de A8 ontbreekt het gebied in Zaandam (tussen de Zaan en knooppunt Zaandam).   | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Het studiegebied is het gebied waarin effecten van de alternatieven kunnen optreden . De omvang van het studiegebied verschilt per te onderzoeken deelaspect. Figuur 3.2 op pagina 23 van de NRD presenteert een eerste afbakening van het studiegebied. In deze fase is het niet mogelijk om het studiegebied meer in detail af te bakenen, aangezien niet zeker is waar de effecten van de alternatieven zich precies zullen voordoen. Dat zal gedurende de planstudie verder gespecificeerd worden. De verkeerseffecten op de A8 tussen de Nauernasche Vaart en knooppunt Zaandam maken deel uit van het onderzoek.  |
| 35      | 223                               | 2. Voor de woongebieden langs de A8 is het van belang om direct al de effecten mee te nemen van de geplande verbreding van de A7 en A8 tussen Purmerend en Coentunnel, gesplitst in aanleg spitsstroken en verbreding van de weg.   | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. De planstudie brengt de milieueffecten langs de bestaande A8 in beeld om te komen tot een voorkeursalternatief. De effecten van de alternatieven worden afgezet tegen de referentiesituatie (alternatief 1). Dit is de situatie waarin de verbinding A8-A9 achterwege blijft en er zich alleen ontwikkelingen voordoen waarover al een besluit is genomen, zoals de spitsstrook A7-A8. De verdere verbreding van de A7-A8 is onderwerp van onderzoek in de MIRT-Verkenning corridor A7-A8 Amsterdam - Hoorn. De twee studies zullen goed op elkaar worden afgestemd. Indien nodig worden in samenspraak met het ministerie maatregelen voorgesteld om ongewenste effecten te voorkomen. |
| 35      | 224                               | 3. Het is inmiddels 40 jaar geleden dat de A8 in gebruik is genomen. De hoeveelheid verkeer op de a8 is veel meer toegenomen dan indertijd berekend is. Extra milieumaatregelen zijn echter niet genomen. Wij verzoeken u dit bij de berekeningen mee te nemen en apart te rapporteren. | Deze zienswijze wordt niet gedeeld. In de planstudie worden de effecten van de realisatie van de verbetermaatregelen Verbinding A8-A9 in beeld gebracht. De A8 en de eventuele overschrijding van milieunormen is geen onderdeel van de planstudie. De verantwoordelijkheid ligt bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu. De provincie voert nauw overleg met het ministerie over de gevolgen van een eventuele nieuwe verbinding.  |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze   | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  |
|---------|-----------------------------------|---|---|
| 35      | 225                               | 4. Bij de berekening van de geluidsbelasting op woningen dient rekening te worden gehouden met het feit dat het geluid van het verkeer op de brug in de A8 over de Zaan niet met de standaard reken methoden te berekenen is.     | De zienswijze wordt overgenomen in de aanpak voor de planstudie. Geluid ter hoogte van een brug kan inderdaad niet door middel van de standaard rekenmethoden worden berekend. Dit kan wel door middel van aanvullende berekeningen. Deze aanvullende berekeningen zullen in de milieueffectrapportage worden uitgevoerd om de geluidbelasting van de gehele weg goed in beeld te kunnen brengen.   |
| 36      | 226                               | 1. Bij de te onderzoeken effecten op de woongebieden langs de A8 ontbreekt het gebied in Zaandam (tussen de Zaan en knooppunt Zaandam).   | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Het studiegebied is het gebied waarin effecten kunnen optreden van de alternatieven die in de planstudie worden onderzocht. De omvang van het studiegebied verschilt per te onderzoeken deelaspect. Figuur 3.2 van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau presenteert een eerste afbakening van het studiegebied. In deze fase is het niet mogelijk om het studiegebied meer in detail af te bakenen, aangezien niet zeker is waar de effecten van de alternatieven zich precies zullen voordoen. Dat zal gedurende de planstudie verder gespecificeerd worden.  |
| 36      | 227                               | 2. Voor de woongebieden langs de A8 is het van belang om direct al de effecten mee te nemen van de geplande verbreding van de A7 en A8 tussen Purmerend en Coentunnel, gesplitst in aanleg spitsstroken en verbreding van de weg. | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. De planstudie brengt de effecten van de alternatieven in beeld, waaronder milieueffecten langs de bestaande A8. Doel is het leveren van informatie voor een bestuurlijke afweging om te komen tot een voorkeursalternatief. De effecten van de alternatieven worden afgezet tegen de referentiesituatie, dit is de situatie waarin de verbinding A8-A9 achterwege blijft en er zich alleen ontwikkelingen voordoen waarover al een besluit is genomen. De spitsstrook A7-A8 zit in de referentiesituatie. Verondersteld is dat deze in 2020 is gerealiseerd. De verdere verbreding van de A7/ A8 is onderwerp van onderzoek in de MIRT-Verkenning corridor A7-A8 Amsterdam - Hoorn. De twee studies zullen goed op elkaar worden afgestemd. Bij de beoordeling van de alternatieven in de Planstudie Verbinding A8/A9 wordt wel gekeken naar de verkeerskundige effecten op het bestaande wegennet, waaronder de A8. Indien nodig worden in samenspraak met het ministerie maatregelen voorgesteld om ongewenste effecten te voorkomen. |



| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze  | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland   |
|---------|-----------------------------------|--|--|
| 36      | 228                               | 3. Het is inmiddels 40 jaar geleden dat de A8 in gebruik is genomen. De hoeveelheid verkeer op de a8 is veel meer toegenomen dan indertijd berekend is. Extra milieumaatregelen zijn echter niet genomen. Wij verzoeken u dit bij de berekeningen mee te nemen en apart te rapporteren.  | Deze zienswijze wordt niet gedeeld. In de planstudie worden de effecten die ontstaan als gevolg van realisatie van de alternatieven in beeld gebracht. De A8 en de eventuele overschrijding van milieunormen is de verantwoordelijkheid van de Minister van Infrastructuur en Milieu. De Provincie Noord-Holland heeft geen zeggenschap over deze Rijksweg. Uiteraard zullen de Provincie Noord-Holland en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (als beheerder van de A8) nauw overleg voeren over de gevolgen van een eventuele nieuwe verbinding, zodat adequaat actie kan worden ondernomen. |
| 36      | 229                               | 4. Wij zouden graag in de gelegenheid worden gesteld zitting te nemen in de klankbordgroep en betrokken te worden bij verdere uitwerking van de plannen en de verwerking daarin van de voor Oud Koog van belang zijnde maatregelen.  | De zienswijze wordt overgenomen in de aanpak voor de planstudie. Met het wijkoverleg Oud Koog zal contact worden opgenomen over deelname in de klankbordgroep.   |
| 36      | 230                               | 5. Bij de berekening van de geluidsbelasting op woningen dient rekening te worden gehouden met het feit dat het geluid van het verkeer op de brug in de A8 over de Zaan niet met de standaard reken methoden te berekenen is.  | De zienswijze wordt overgenomen in de aanpak voor de planstudie. Indiener heeft een terecht punt aangezien het geluid ter hoogte van een brug niet door middel van de standaard rekenmethoden kan worden berekend. Dit kan wel door middel van aanvullende berekeningen. Deze aanvullende berekeningen zullen in het vervolg traject (milieueffectrapportage) worden uitgevoerd om zodoende de geluidbelasting van de gehele weg (inclusief brug) goed in beeld te kunnen brengen.   |
| 37      | 231                               | Bij deze een zienswijze op de Notitie Reikwijdte die goed leesbaar is en er netjes uitziet maar wel de nodige vragen en opmerkingen oproept. !<br>Allereerst ten aanzien van de probleemstelling. A1. Ik onderschrijf de kwetsbaarheid van het hoofdwegennet waar het de A9 betreft. Files worden heden ten dage hoofdzakelijk veroorzaakt door incidenten die zich van tijd tot tijd voordoen | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. In de planstudie zullen de te onderzoeken alternatieven naast andere verkeerskundige criteria ook beoordeeld gaan worden op hun bijdrage aan de robuustheid van het regionale wegennet.  |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze   | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  |
|---------|-----------------------------------|---|---|
| 37      | 232                               | A2. Wat niet erg helder is omschreven welke leefbaarheidsproblemen worden verholpen door de aanleg van de aansluiting van de A8-A9. U schrijft dat die zich voordoen op de N246. Maar welke problemen doelt u dan op en welke problemen worden daar minder en voor wie?   | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Doel van het project verbinding A8-A9 is de leefbaarheid langs de N203 en N246 in Krommenie, Assendelft en Wormerveer te verbeteren. De leefbaarheidsproblemen betreffen geluidsoverlast, luchtkwaliteit, verkeersveiligheid, barrièrewerking en sluijverkeer (Communicatieweg en Dorpsstraat) en concentreren zich langs de N203 in Krommenie en Assendelft. Modelberekeningen hebben aangetoond dat het verkeer op deze wegen in de toekomst verder zal toenemen. In de planstudie zullen de aard en locatie van deze problematiek worden uitgewerkt. |
| 37      | 233                               | A3. U schrijft op p11 over capaciteitsproblemen op de N203. En dat deze het verkeer niet aan kan. Echter de Reistijd Alkmaar-Amsterdam is in 2013 zelfs in de spits nauwelijks boven de streefwaarde (48 ipv 44 minuten). Hoe verhouden deze twee zaken zich tot elkaar? Op pagina 14 schrijft u dat er ook buiten de spits sprake is van veel vertraging. Waarom blijven de reistijden dan zo beperkt?                           | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. De streefwaarden liggen hoger dan de reistijd in de daluren. Er is in de streefwaarde dus al rekening gehouden met acceptabele vertraging. De overschrijdingen van de streefwaarden zoals vermeld in de NRD, worden daarom wel degelijk als ernstig beschouwd. De verwachte reistijd in 2030 betekent dat nog meer vertraging optreedt. In de planstudie vindt nadere probleemanalyse plaats.   |
| 37      | 234                               | A4. U schrijft terecht dat er nu veel sluijverkeer is op het onderliggend wegennet waaronder de Communicatieweg. Er is echter tot nu toe geen actie geweest tegen dit sluijverkeer. Waarom is dat als het wel als problematisch wordt ervaren? Goed daarom dat u ook kijkt wat er aan het bestaande wegennet is te doen.  | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Aangezien er ook veel bestemmingsverkeer gebruik maakt van de Communicatieweg en de Dorpsstraat, is het moeilijk om het probleem (met bijvoorbeeld een afsluiting) aan te pakken. Het doel van de Verbinding A8-A9 is om het doorgaand verkeer via de Communicatieweg en de Dorpsstraat een beter alternatief aan te bieden.  |
| 37      | 235                               | Dan ten aanzien van de toekomstverwachting. B. Op p14 is sprake van een groeiend autobezit. Dit doet zich vooral voor in het Global Economyscenario. Is dit nog hetzelfde scenario dat in 2009/2010 is gebruikt voor de metropoolontwikkeling? Of is het geactualiseerd? Zo niet, is dit voor dit gebied nog een realistisch scenario na de crisis en met een toekomstige terugloop van de bevolking in het gebied boven Alkmaar? | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. In de planstudie zullen alle alternatieven op basis van het verkeersmodel VENOM worden onderzocht op hun verkeerskundige effecten. Het regionale verkeersmodel is de voorgeschreven wijze om toekomstige ontwikkelingen in woningbouw en werkgelegenheid te vertalen naar mobiliteitseffecten. De input voor het verkeersmodel wordt regelmatig aangepast aan de nieuwste inzichten met betrekking tot de verschillende groeiscenario's.  |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze   | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland   |
|---------|-----------------------------------|---|--|
| 37      | 236                               | <p>Ten aanzien van de alternatieven.<br/>C1. U schrijft dat de alternatieven 6 en 7 een goed oplossend vermogen hebben. Dat wekt verbazing waar bij deze alternatieven de doorgetrokken A8 eerst de drukke spoorweg Amsterdam-Alkmaar ongelijkvloers moet kruisen om dan alsnog op het onderliggend wegennet, de N203, uit te komen. Tevens vermeldt u dat het terugbrengen van de N203 tot 2x 1-baansweg deel uitmaakt van het project. Deze combinatie van doelstellingen lijkt toch echt niet te realiseren. Waarom spreekt u dan toch van een goed oplossend vermogen?</p>  | <p>Deze zienswijze wordt niet gedeeld. De aansluiting van de nieuwe weg op de N203, kan in de alternatieven 6 en 7 waarschijnlijk zonder verkeerslichten worden vormgegeven. Daardoor wordt een goede doorstroming gegarandeerd. Het afwaarderen van de N203 is alleen van toepassing voor het deel van de weg in Krommenie.</p>   |
| 37      | 237                               | <p>C2. Vervolgens zal het verkeer alsnog van de N203 de A9 op moeten gaan waar nu reeds stagnatie plaatsvindt. Wederom de vraag: waarom spreekt u van een goed oplossend vermogen?</p>  | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Bij de beoordeling van alternatieven 6 en 7 worden de verkeerskundige effecten op het bestaande wegennet in beeld gebracht. Daarbij zal ook aan de orde komen of de aansluiting van de N203 op de A9 goed functioneert en of er aanvullende maatregelen mogelijk zijn. Dat zal worden meegenomen bij de beoordeling van de alternatieven.</p>   |
| 37      | 238                               | <p>Ten aanzien van het kwaliteitskader en de toetsingscriteria.<br/>D1. Er is wel veel aandacht voor de 19e eeuwse Stelling van Amsterdam maar niet voor de veel oudere (Middeleeuwse) dijken en sluisen. Weliswaar worden die genoemd (onder de beschrijving van de Stelling van Amsterdam in tabel 5.2) maar ze vormen m.i. een aparte cultuurhistorische kwaliteit. Zo bevond zich hier het zogeheten Cromme IJ waar Krommenie en Krommeniedijk hun naam aan hebben te danken. Waar de Stelling alleen in oorlogstijd een gesloten stelsel was (door de schootsvelden), lijkt me doorkruising daarvan niet zo'n groot probleem, zeker niet in de Heemskerkse variant waar die precies bij de cirkels van twee schootsvelden de Stelling doorkruist. Sterker nog, voor de Stelling zelf is ook een doorkruising, namelijk de Communicatieweg aangelegd. Voor de kleinschaliger cultuur- en landschapselementen als de middeleeuwse sluis, de oude Ijdijken, de voormalige kreek/nu kreekkruggen etc. ligt dat anders. Deze zullen door een nietzorgvuldige aanleg en inpassing van de verbinding snel hun kwaliteit</p> | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Het zeeleigebied wordt begrensd door oude IJ- en Zeedijken die het ontgonnen land beschermden tegen de kracht van het water. De dijken zijn beschermd als Provinciaal Monument. De beschermde IJ- en Zeedijken zijn grotendeels ook onderdeel van het UNESCO Werelderfgoed Stelling van Amsterdam. In hoofdstuk 3.6 zijn deze landschappelijke waarden opgenomen onder cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit. Het studiegebied heeft grote archeologische waarden door de aanwezigheid van het Oer-IJ. Het Oer-IJ is een van de 10 provinciale archeologisch waardevolle gebieden (Structuurvisie NH/Leidraad Landschap en Cultuurhistorie). De inpassing zal op een zorgvuldige wijze plaats dienen te vinden met respect voor (historische/archeologische) landschapselementen zoals kreekkruggen. Deze zijn als onderdeel van het Oer-IJ gebied opgenomen onder 3.6 (landschap en archeologie).</p> |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze   | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  |
|---------|-----------------------------------|---|---|
|         |                                   | verliezen of niet meer worden ervaren. De gemeente Zaanstad houdt in het bestemmingsplan Kreekrijk (let op de naam) wel rekening met deze elementen. Ik vraag daarom ook deze elementen apart te vermelden.   |   |
| 37      | 239                               | D2. Ten aanzien van de ruimtelijke kwaliteit wordt gewerkt met het provinciaal beleidskader. Op een andere plek wordt echter vermeld dat financieel wordt uitgegaan van de toegezegde financiële bijdragen. De bijdrage van Zaanstad gaat er van uit dat bij een volledige bijdrage sprake is van een goede landschappelijke inpassing. Hoe verhouden die twee zaken zich tot elkaar?   | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Met betrekking tot de inpassing van de alternatieven is ten behoeve van de vergelijkbaarheid van de alternatieven een voorlopige aannname gedaan. Een goede inpassing is een belangrijk element voor de gemeente Zaanstad. De helft van de financiële bijdrage van de gemeente is toegezegd onder de voorwaarde van een naar de mening van de Zaanse gemeenteraad juiste inpassing. Er is geen reden om aan te nemen dat dit conflicteert met het provinciaal beleidskader voor ruimtelijke kwaliteit. Pas bij de uitwerking van het voorkeursalternatief in de planuitwerkingsfase (vanaf 2016) kan gedetailleerd gekeken worden naar de inpassing en de kosten daarvan. |
| 37      | 240                               | Bereikbaarheid<br>E1. Als er wordt gesproken over bereikbaarheidsproblemen, lijkt het alleen over het autoverkeer te gaan. Zo staat er bijvoorbeeld in de beschrijving genoemd een opwaardering van de kruising N246- A8 ter hoogte van de brug over de Nauernasche Vaart. Er staat dat de A8 vanuit alle richtingen rechtstreeks bereikbaar moet zijn. Er is nu echter ook sprake van een fietsverbinding Assendelft/ Saendelft via Westzaan/Middel naar Zaanstad-Midden die de wegen daar ongelijkvloers kruist. Er zijn meer plekken waar dit speelt (zie bij Geluid). Het lijkt me van belang dat (in de toetsingscriteria) de voorwaarde wordt opgenomen dat door de verbetering van de autobereikbaarheid geen verslechtering voor het fietsverkeer optreedt. | De zienswijze wordt overgenomen in de aanpak voor de planstudie. Bij de beoordeling van de alternatieven zal rekening gehouden moeten worden met de effecten op het Onderliggend Wegennet. Daartoe behoren ook de bestaande fietsroutes en routes voor het landbouwverkeer.   |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze   | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland   |
|---------|-----------------------------------|---|--|
| 37      | 241                               | <p>Geluid en Luchtkwaliteit</p> <p>F1. Voor de geluidseffecten van de doortrekking moet m.i. worden gerekend met de situatie van ongeveer een jaar geleden toen op de A8 tussen Nauernasche Vaart en politiebureau Guisweg nog een snelheidsregiem van 70 km/uur gold. De ophoging van de snelheid naar 100 km/uur heeft neem ik aan te maken met de doortrekking en er is voor zover mij bekend tot nu toe geen procedure voor gevoerd. Dit is wel relevant daar u het op pagina 42 wel heeft over woonbebouwing naast de weg in Zandijk en Koog aan de Zaan maar ten onrechte niet over de bebouwing in Westzaan (de Middel).</p> | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Bij de berekening van (geluids)effecten wordt uitgegaan van de reguliere (vergunde) situatie. Over de verhoging van de maximumsnelheid van 70 km/uur naar 100 km/uur is een verkeersbesluit genomen. Daarom geldt deze situatie (100 km/uur) dan ook als uitgangspunt voor de verkeersberekeningen en aanverwante milieuonderzoeken. De leefbaarheidseffecten op de bebouwing in Westzaan worden in het onderzoek meegenomen</p>  |
| 37      | 242                               | <p>F2. Op pagina 35/36 lijkt u er ten aanzien van de kruising van de Dorpsstraat van Assendelft al van uit te gaan dat deze over een afstand van 100 m in een bak komt te liggen. Dit uitgangspunt leidt tot vrij steile hellingspercentages en daarmee tot meer geluidsproductie. Ik stel voor in de afwegingen rond inpassing van de weg ook van een minder steile hellingshoek uit te gaan. Dit heeft tot bijkomend voordeel dat burgers die vanuit Saendelft-West willen gaan sporten bij de Communicatieweg niet geheel moeten terugbuigen naar de Dorpsstraat maar langs het water van de Kaik kunnen blijven fietsen.</p>    | <p>De zienswijze is voor deze fase van het project niet relevant. Met betrekking tot de inpassing van de alternatieven is een aantal uitgangspunten in de NRD opgenomen. De weg zal bij de Dorpstraat in een onderdoorgang liggen. Uitgangspunt is dat de onderdoorgang een gesloten deel kent van 100 meter lang. Vooralnog is het uitgangspunt dat de rest van de weg op maaiveldhoogte komt te liggen. Daarbij is rekening gehouden met wetgeving, doelbereik en economische uitvoerbaarheid. Bovendien maakt dit een vergelijking tussen alternatieven mogelijk. Over de uiteindelijke inpassing van het voorkeursalternatief zal in de planuitwerkingsfase besloten worden.</p>   |
| 37      | 243                               | <p>F3. Er mist een onderbouwing waarom de winst op het aantal schadejaren (de DALY's) slechts 10-20% bedraagt, er van uitgaande dat door de aanleg van de verbinding het doorgaande snelverkeer uit de bebouwde kom verdwijnt. Is dit geen povere doelstelling?</p>   | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Ondanks dat de relevante beleidskaders geen kwantitatieve doelen met betrekking tot gezondheid bevatten, is er in het project Verbinding A8-A9 voor gekozen om wel een gekwantificeerde ambitie te hanteren. Aangezien er niet of nauwelijks referenties beschikbaar zijn, zullen de berekeningen in de planstudie moeten uitwijzen of de doelstelling realistisch en ambitieus is. Het gestelde doel van 10 tot 20% afname is gebaseerd op expert judgement. De inschatting is dat dit voldoende ambitieus is. Het percentage lijkt wellicht laag, maar er moet ook rekening mee gehouden worden dat er meer oorzaken zijn van gezondheidsproblemen dan het doorgaand verkeer.</p> |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze  | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  |
|---------|-----------------------------------|--|---|
| 37      | 244                               | <p>Bodem en Water<br/>G1. Bij de effecten van de verbinding op de elementen Bodem en Water wordt gesteld dat er „netto geen negatief effect mag zijn”. Wat wordt daar mee bedoeld? Het lijkt er op dat er aanzienlijke effecten zijn maar dat die gecompenseerd zullen worden. Is dat de goede interpretatie? Los van de compensatie zal er toch op iedere plek aan de wettelijke voorschriften moeten worden voldaan?</p> | <p>De zienswijze wordt gedeeld. Deze veronderstelling is juist. Eventuele lokale negatieve effecten mogen gecompenseerd en/of gemitigeerd worden, waarbij het totale effect op het systeem netto geen negatief effect mag zijn. Het klopt eveneens dat er op alle locaties aan de wettelijke voorschriften voldaan moet worden.</p> <p>De fysieke ligging van de verbinding A8-A9 heeft gevolgen voor de lokale bodemkwaliteit en heeft mogelijk bodemzetting tot gevolg. Daarnaast doorsnijdt een nieuwe verbinding mogelijk verschillende watersystemen. Ten behoeve van de planstudie wordt op basis van bestaande kwantitatieve informatie een bureauonderzoek uitgevoerd en een kwalitatieve beoordeling gemaakt. Voor de daadwerkelijke toets aan de voorschriften is echter gedetailleerder onderzoek nodig, welke tijdens de planuitwerkingsfase ten behoeve van het Provinciaal Inpassingsplan wordt uitgevoerd.</p> |
| 38      | 245                               | <p>Gezien de complexiteit van het onderwerp en de samenhang tussen de diverse onderdelen, willen wij het voorrecht behouden om tijdens de verdere planvorming te reageren op alle onderdelen van het plan Verbinding A8 - A9 en dus niet alleen op de in deze zienswijze genoemde onderdelen.</p>  | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. De samenwerkende partijen hebben ervoor gekozen om in het project zoveel mogelijk de relevante informatie te delen via de bewonersavonden en de maatschappelijke klankbrdgroep. Daarmee kunnen belanghebbenden tijdens alle stappen in het proces hun inbreng leveren. Eerstvolgende formele moment is de mogelijkheid een zienswijze in te dienen op de keuze voor een voorlopig voorkeursalternatief.</p>  |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze  | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland   |
|---------|-----------------------------------|--|--|
| 38      | 246                               | Mijn cliënten gaan er vanuit dat de voorgenomen nieuwe ontwikkeling, naast de basiskwaliteiten zoals bereikbaarheid, veiligheid en gezondheid, rekening houdt met kernkwaliteiten (rust en ruimte) van het gebied en specifiek met hun eigen woon- en leefkwaliteit waaronder de mogelijkheid van het hobbymatig houden van paarden. | Met deze zienswijze is in de NRD deels rekening gehouden. Een ander deel van de zienswijze is voor deze fase van het project niet relevant. De alternatieven zullen worden beoordeeld aan de hand van het beoordelingskader (paragraaf 5.2 van de NRD). De aspecten rust en ruimte vormen onderdeel van de toetsing van de criteria cultuurhistorie en de landschappelijke kwaliteit van het gebied. Het is de Stuurgroep die over de zwaarte van criteria adviseert aan het bevoegde gezag dat uiteindelijk het voorkeursalternatief voorstelt. Het uit die afweging voortkomende voorkeursalternatief zal vervolgens verder worden uitgewerkt in de planuitwerkingsfase. Dan zal ook gedetailleerd gekeken gaan worden naar de inpassing en eventuele gevolgen voor bewoners en bedrijven. |
| 38      | 247                               | Mijn cliënten gaan er vanuit dat de voorliggende notitie juist is en dat alle belangrijke informatie in deze notitie is opgenomen.   | De notitie reikwijdte en detailniveau vormt het begin van de m.e.r.-procedure behorende bij de planstudie Verbinding A8-A9. Wij hebben de groots mogelijke zorgvuldigheid betracht bij het opstellen van deze notitie. Verder merken wij op dat in en naar aanleiding van de m.e.r.-procedure uw cliënten de gelegenheid zullen krijgen tegen besluiten bezwaar te maken en daarbij alle mogelijke gronden naar voren te brengen.  |
| 38      | 248                               | Mijn cliënten zijn van mening dat 'rust en ruimte' de kernkwaliteiten zijn van het open (plan)gebied. Deze (schaarse) kernkwaliteiten voorzien in toenemende mate aan de behoefte van omliggende stedelijke gebieden en moeten om die reden een zeer belangrijk toetsingscriterium zijn bij het beoordelen van de alternatieven.     | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. De alternatieven zullen worden beoordeeld aan de hand van het beoordelingskader (paragraaf 5.2 van de NRD). De aspecten rust en ruimte vormen onderdeel van de toetsing van de effecten op de cultuurhistorie en de landschappelijke kwaliteit van het gebied. Het is de Stuurgroep die over de zwaarte van criteria adviseert aan het bevoegde gezag dat uiteindelijk het voorkeursalternatief voorstelt. Het uit die afweging voortkomende voorkeursalternatief zal vervolgens verder worden uitgewerkt in de planuitwerkingsfase. Dan zal ook gedetailleerd gekeken gaan worden naar de inpassing en eventuele gevolgen voor bewoners en bedrijven.   |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze  | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  |
|---------|-----------------------------------|--|---|
| 38      | 249                               | Mijn cliënten zijn van mening dat aannames voor het bepalen van het belang en de urgentie van de verbinding A8 - A9 niet zondermeer juist zijn. Zo stijgt het autobezit de laatste jaren nog maar nauwelijks en leidt een hogere welvaart niet automatisch tot meer autogebruik. Ook zijn de oplossingsrichtingen naar mening van mijn cliënten te veel gericht op verkeerskundige maatregelen. Voor de korte termijn is dat wellicht logisch, maar voor de lange termijn levert dit geen optimale situatie op | Deze zienswijze wordt niet gedeeld. In de planstudie zullen alle alternatieven op basis van het verkeersmodel VENOM worden onderzocht op hun verkeerskundige effecten. Het regionale verkeersmodel is de voorgeschreven wijze om toekomstige ontwikkelingen in woningbouw en werkgelegenheid te vertalen naar mobiliteitseffecten. Ook gedrags- en technologische ontwikkelingen die worden verwacht zijn opgenomen in VENOM. Op grond van de uitkomsten kunnen conclusies worden getrokken over nut en noodzaak en oplossend vermogen van alternatieven.   |
| 38      | 250                               | Mijn cliënten geven de voorkeur aan het Nulplus alternatief. Dit alternatief gaat niet uit van meer asfalt, maar richt zich op minder autogebruik en het slimmer plannen en inrichten van de beschikbare ruimte. Van de genoemde opties voor een nieuwe wegverbinding, gaat de voorkeur uit naar alternatief 7, ten westen van Krommenie of de wegverbinding 3, tussen Be verwijk en Heemskerk ('Golfbaan').   | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. De genoemde alternatieven worden meegenomen in de planstudie. De voor- en nadelen van deze alternatieven worden afgewogen tegen de voor- en nadelen van de overige alternatieven.   |
| 38      | 251                               | Mijn cliënten vinden het beoordelingskader voor de planstudie inhoudelijk vrij volledig. Alleen ontbreekt de toetsing op de concentratie fijn stof PM <sub>2,5</sub> . Mijn cliënten vinden verder dat door het ontbreken van een afwegingskader onvoldoende zekerheid wordt gegeven over hoe belangrijk een kwaliteit wordt gevonden. Wat betekent de kernkwaliteit 'relatief grote openheid' nu werkelijk?   | De zienswijze wordt deels overgenomen in de aanpak voor de planstudie. Een ander deel van de zienswijze wordt niet gedeeld. Vanaf 1 januari 2015 is het toetsen op de jaargemiddelde concentratie van fijnstof PM <sub>2,5</sub> verplicht. Aan het onderzoeksprogramma van de planstudie wordt naast het toetsen op fijnstof PM <sub>10</sub> het toetsen op PM <sub>2,5</sub> als jaargemiddeldeconcentratie toegevoegd. Stuurgroep en bevoegd gezag hebben er voor gekozen om vooraf geen weging tussen de verschillende criteria te maken. Op basis van de onderzoeksresultaten en aan de hand van de afgesproken doelen en randvoorwaarden zullen de stuurgroep en het bevoegd gezag een belangenafweging maken. De kernkwaliteit 'relatief grote openheid' is overgenomen uit het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). In bijlage 8 zijn de kernkwaliteiten van de erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde omschreven (art 2.13.3). |



| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze   | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland   |
|---------|-----------------------------------|---|--|
| 38      | 252                               | Mijn cliënten zijn van mening de financiële doelstellingen van het project duidelijk moeten zijn. Ook moet duidelijk zijn hoe de financiële inzet zich verhoudt tot het kwaliteitsbelang van de te kiezen oplossingsrichting. Deze kennis is nodig om te kunnen beoordelen of een alternatief als redelijkerwijs kan worden beoordeeld.   | Deze zienswijze wordt niet gedeeld. Onderdeel van de beoordeling van de alternatieven is een kostenraming en een Maatschappelijke Kosten Baten analyse. Binnen de MKBA wordt een vergelijking gemaakt van alle kosten en baten van alle alternatieven t.o.v. het nulalternatief. Tegelijk met de keuze van het voorkeursalternatief wordt in deze planstudiefase ook een dekkingsvoorstel gemaakt.   |
| 38      | 253                               | Mijn cliënten maken zich oprecht zorgen over de vanzelfsprekendheid van de gedane aannames, de gekozen oplossingsrichtingen voor meer wegen en de onduidelijkheid over de financiële inzet ofwel de zorg voor een goede inpassing de 'verbinding A8 - A9'. Mijn cliënten gaan er vanuit dat de voorgenomen nieuwe ontwikkeling, naast de basiskwaliteiten zoals bereikbaarheid, veiligheid en gezondheid, met nadruk rekening houdt met kernkwaliteiten van het gebied: rust en ruimte. Rust en ruimte behoren tot de intrinsieke kwaliteiten van het gebied en zijn tegelijkertijd schaars en hebben een essentiële waarde voor het gebied en haar stedelijke omgeving. Het behoud van rust en ruimte sluit ook aan bij het huidige gebruik en plannen voor de toekomst. | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. De alternatieven zullen worden beoordeeld aan de hand van het beoordelingskader (paragraaf 5.2 van de NRD). Het uit die afweging voortkomende voorkeursalternatief zal vervolgens verder worden uitgewerkt in de planuitwerkingsfase. Dan zal ook gedetailleerd gekeken gaan worden naar de inpassing en eventuele gevolgen voor bewoners en bedrijven. De aspecten rust en ruimte vormen onderdeel van de toetsing van de effecten op de cultuurhistorie en de landschappelijke kwaliteit van het gebied. . |
| 39      | 254                               | Indiener is van mening dat met aanpassing aan de bestaande verbindingen (de nulplusvariant) ook een verbeterde doorstroming en bereikbaarheid kan worden bereikt.   | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Het voorgestelde alternatief wordt als alternatief 2 (nul-plusalternatief) meegenomen in de planstudie. De voor- en nadelen van dit alternatief worden afgewogen tegen de voor- en nadelen van de overige alternatieven.   |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze   | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  |
|---------|-----------------------------------|---|---|
| 39      | 255                               | <p>Het op voorhand uitspreken van een voorkeur voor de Heemskerk-variant staat een objectieve keuze in de weg. Wij verzoeken u een objectieve besluitvorming te borgen. Om een objectieve besluitvorming te borgen is naar onze mening als eerste van belang dat, op basis van een onafhankelijk verkeersmodel, de verkeersstromen in beeld worden gebracht om te bezien of een nieuwe weg wel gerechtvaardigd is.</p>  | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. In de planstudie zullen alle alternatieven op basis van het verkeersmodel VENOM worden onderzocht op hun verkeerskundige effecten. Het regionale verkeersmodel is de voorgeschreven wijze om toekomstige ontwikkelingen in woningbouw en werkgelegenheid te vertalen naar mobiliteitseffecten. Ook gedrags- en technologische ontwikkelingen die worden verwacht zijn opgenomen in VENOM. Op grond van de uitkomsten kunnen conclusies worden getrokken over het oplossend vermogen van de alternatieven. Het beoordelingskader (paragraaf 5.2 van de NRD) geeft aan op basis van welke criteria de afweging plaatsvindt. Uiteindelijk beslist het bevoegd gezag over de wijze waarop aan de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblematiek tegemoet gekomen moet worden.</p> |
| 39      | 256                               | <p>Voorts heeft indiener geconstateerd dat in de voorliggende planstudie het landbouwbelang volstrekt onderbelicht is. Ongeacht voor welke verbinding tussen de A8 en A9 wordt gekozen, duidelijk is dat het agrarisch productiegebied wordt doorsneden. Vanuit die optiek ligt het voor de hand liggen dat in deze planstudie ook nadrukkelijk gekeken zou worden in hoeverre een verbinding A8-A9 consequenties zou hebben op het (toekomstig) functioneren van de gevestigde agrarische bedrijven in het studiegebied. Tot onze teleurstelling heeft deze toetsing op het (toekomstig) functioneren/ontwikkelen van agrarische bedrijven niet plaatsgevonden. Er is niet gekeken naar de gevolgen van het aanleggen van een nieuwe verbinding voor onder meer de afsnijding van agrarische bedrijven van de gronden, het doorsnijden van agrarisch productiegebied en de doorstroming van het landbouwverkeer. Een grote omissie derhalve in de voorliggende planstudie.</p> | <p>De zienswijze wordt overgenomen in de aanpak voor de planstudie. Het agrarische productiegebied wordt bij de alternatieven 3 t/m 7 doorsneden. Dit heeft effect op het functioneren van de agrarische bedrijven in het gebied. Om te voorkomen dat dit effect in de planstudie onderbelicht blijft, wordt een landbouw effect rapportage toegevoegd aan het onderzoeksprogramma van de planstudie.</p>   |
| 39      | 257                               | <p>Nog meer negatieve gevolgen waar wij op willen wijzen: Aantasting Stelling van Amsterdam (UNESCO).</p>   | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Het is het doel van de provincie Noord-Holland om de kernkwaliteiten van het UNESCO Werelderfgoed Stelling van Amsterdam te behouden en waar mogelijk te versterken. Door middel van een Heritage Impact Assessment worden de gevolgen voor de Stelling van Amsterdam inzichtelijk gemaakt.</p>  |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze   | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  |
|---------|-----------------------------------|---|---|
| 39      | 258                               | Verstoring van weidevogelleefgebieden in de Veenpolder, de polder Assendelft en de Uitgeester Broekpolder.  | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Een nieuwe verbinding A8-A9 heeft gevolgen voor aanwezige ecologische waarden. Zowel de lokale toe- of afname van het wegverkeer als de fysieke ingreep van nieuwe infrastructuur leidt tot een verslechtering van de ecologische waarden. Op basis van bestaande bureauonderzoeken en veldonderzoeken wordt een ecologisch onderzoek uitgevoerd. Hierbij wordt ook onderzocht welk effect een alternatief heeft op de aanwezige Weidevogelgebieden.  |
| 39      | 259                               | Doorsnijden van de ecologische verbindingzone Noordzeekanaal-Uitgeestermeer.  | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Alle alternatieve oplossingen vormen mogelijk een nieuwe barrière in het landschap. Dit kan ertoe leiden dat populaties van beschermde soorten aan weerskanten van de weg worden doorsneden. Afhankelijk van het alternatief geldt dit ook voor de ecologische verbindingzone Noordzeekanaal-Uitgeestermeer. Ook kan het zijn dat ecologische verbindingen tussen natuurgebieden worden doorsneden. Per alternatief wordt in beeld gebracht in hoeverre het voornemen leidt tot versnippering van deze soorten en gebieden. |
| 39      | 260                               | Ecologische Hoofdstructuur (Habitatrichtlijngebied Noorderveen, onderdeel van Natura 2000-gebied Westzaan).   | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Binnen het studiegebied bevinden zich verschillende (beschermde) natuurwaarden. Het westelijke deel en enkele delen in het zuiden van het plangebied zijn aangewezen als onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN, de voormalige Ecologische Hoofdstructuur), waaronder Noorderveen. De gevolgen van de verbinding voor het Natuurnetwerk Nederland worden tijdens de planstudiefase nader onderzocht.  |
| 39      | 261                               | Nergens in de plannen wordt aangegeven hoe het belang van de grote groenstructuur voor de bewoners van Heemskerk, Zaanstad en Beverwijk voor de leefbaarheid wordt meegewogen in het onderzoek van de planstudie A8-A9. We verzoeken de commissie MER dan ook nadrukkelijk als voorwaarde te stellen dat dit belang wordt onderzocht. | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. In het beoordelingskader(paragraaf 5.2 van de NRD) is archeologie een criterium bij de afweging van de te onderzoeken alternatieven, waaronder begrepen het Oer IJ en de openheid van het Oer IJ landschap.   |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze   | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland   |
|---------|-----------------------------------|---|--|
| 39      | 262                               | Wij zijn van mening dat de procedure van trechters van alternatieven in de planstudie (pag. 33) moet worden aangepast. Zoals uit deze zienswijze blijkt zijn wij van mening dat de planstudie zich onterecht op voorhand focust op de aanleg van de verbinding A8-A9. Dat brengt het ongewenste risico met zich mee dat het nul-plus alternatief tijdens het trechteren wordt afgeserveerd. Wij pleiten dan ook voor een tussenstap om het trechteren onderdeel te maken van een zienswijze- en bezwaartraject. | Deze zienswijze wordt niet gedeeld. De alternatieven worden in twee stappen getrechterd naar het voorkeursalternatief. In stap 2 worden alleen de kansrijke alternatieven op effecten beoordeeld. Dit om de onderzoekslast beheersbaar te houden. De verantwoording van het trechteren van de alternatieven zal deel uitmaken van de planstudie en zal als zodanig onderdeel uitmaken van van het zienswijzetraject op het voorlopig voorkeursalternatief en planstudie. |
| 39      | 263                               | Tevens vragen wij de planstudie uit te breiden met een agrarisch-economische paragraaf waarin de consequenties van een verbinding op het (toekomstig) functioneren van de agrarische bedrijven in het plangebied is uitgewerkt. Deze informatie moet beschikbaar zijn op het moment dat besluitvorming over een voorkeursvariant plaatsvindt.   | De zienswijze wordt overgenomen in de aanpak voor de planstudie. Het agrarische productiegebied wordt bij de alternatieven 3 t/m 7 doorsneden. Dit heeft effect op het functioneren van de agrarische bedrijven in het gebied. Om te voorkomen dat dit effect in de planstudie onderbelicht blijft, wordt een landbouw effect rapportage toegevoegd aan het onderzoeksprogramma van de planstudie.   |
| 40      | 264                               | Wij hechten grote waarde aan een goede oplossing voor de problemen op het gebied van verkeersveiligheid, verkeersdoorstroming en luchtkwaliteit binnen de gemeente en realiseren ons dat de verbinding A8-A9 een oplossing kan zijn voor bovengenoemde problemen in Zaanstad-Noord Voorts ziet de gemeente de verbinding A8-A9 als belangrijke schakel in het regionale- en landelijke hoofdwegenet.  | De zienswijze wordt gedeeld. Indiener onderschrijft de dubbele doelstelling op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid. en de aanpak van de planstudie.  |
| 40      | 265                               | Wij beschouwen het als waardevol dat in de NRD het probleem van de ontbrekende oost-westverbinding verder wordt toegelicht, de mogelijke oplossingsrichtingen worden benoemd en wordt aangegeven op welke wijze de beoordeling van alternatieven zal plaatsvinden. Ook goed is de duidelijkheid over de reikwijdte en het detailniveau van de planstudie in beeld te hebben.  | De zienswijze wordt gedeeld. Indiener onderschrijft de aanpak van de planstudie.   |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze   | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland   |
|---------|-----------------------------------|---|--|
| 40      | 266                               | <p>Het grootste deel van het voorziene tracé van de verbinding A8-A9 loopt over grondgebied van de Gemeente Zaanstad. Over dit deel van het tracé binnen de gemeentegrenzen hebben wij een aantal aandachtspunten. Wij realiseren dat de NRD niet het document is om in detail in te gaan op de vormgeving, toch willen we benadrukken dat deze vormgeving en landschappelijke inpassing voor de gemeente een belangrijk aspect is. In 2009 heeft de gemeenteraad besloten om een bedrag van 7 miljoen euro te reserveren als bijdrage in de aanlegkosten van de provinciale verbinding A8-A9. Voor een goede inpassing van de weg in het landschap heeft Zaanstad ook een toezegging gedaan en wel 5% van de totale inpassingkosten, dit met een maximum van 7 miljoen euro. In totaal gaat het dus om een toezegging als onderdeel van het regionale aanbod aan de minister van maximaal 14 miljoen, waarvan 7 miljoen euro onder de uitdrukkelijke voorwaarde van een optimale inpassing</p> | <p>De zienswijze is voor deze fase van het project niet relevant. De bijdrage van de gemeente Zaanstad van € 14 mln, onderdverdeeld naar een bijdrage van € 7 mln in de aanlegkosten en € 7 mln onder de voorwaarde van een optimale inpassing, is een financiële afspraak die is opgenomen in artikel 4 lid 3 van de Samenwerkingsovereenkomst Verbinding A8-A9 van januari 2014. Dit is een uitgangspunt in de planstudie.</p>   |
| 40      | 267                               | <p>In de NRD worden, naast het Heemskerk-alternatief, nog drie tracés en een nul+ alternatief onderzocht. We hebben zorgen over het opgenomen alternatief dat nabij Kreekrijk is gelegen (maatregel 'N' in NRD). Dit tracé staat op gespannen voet met de nieuwbouw van Kreekrijk (onherroepelijk bestemmingsplan) en de zeer grote ruimtelijk en landschappelijke impact van een mogelijke aansluiting nabij Busch en Dam.</p>   | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Alternatieven 6 en 7 worden meegenomen in de planstudie, aangezien deze alternatieven de aantasting van landschappelijke, archeologische en cultuurhistorische waarden in het gebied relatief beperken, terwijl wel een hoogwaardige nieuwe wegverbinding wordt aangeboden. De inpassing van de aansluiting bij Busch en Dam is een aandachtspunt. In de planstudie wordt een globaal beeld van de inpassing gegeven. Over de uiteindelijke vormgeving en inpassing van het voorkeursalternatief zal in de planuitwerkingsfase worden besloten.</p> |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze  | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland   |
|---------|-----------------------------------|--|--|
| 40      | 268                               | Graag brengen wij u onderstaande punten onder de aandacht voor het vervolgtraject:<br>een onderdoorgang onder de Dorpsstraat van Assendelft, waarbij op een respectvolle wijze wordt omgegaan met het dorpslint, | De zienswijze is voor deze fase van het project niet relevant. Met betrekking tot de inpassing van de alternatieven is een aantal uitgangspunten in de NRD opgenomen. De weg zal bij de Dorpsstraat in een onderdoorgang liggen. Uitgangspunt is dat de onderdoorgang een gesloten deel kent van 100 meter lang. Vooral nog is het uitgangspunt dat de rest van de weg op maaiveldhoogte komt te liggen. Daarbij is rekening gehouden met wetgeving, doelbereik en economische uitvoerbaarheid. Bovendien maakt dit een vergelijking tussen alternatieven mogelijk. Over de uiteindelijke inpassing van het voorkeursalternatief zal in de planuitwerkingsfase besloten worden.  |
| 40      | 269                               | een goed functionerende volledige aansluiting op Saendelft en het toekomstige Kreekrijk;   | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. In de planstudie worden twee mogelijke aansluitingen op Saendelft en Kreekrijk meegenomen (nieuwe aansluiting of bestaande aansluiting). De voor- en nadelen van beide aansluitingen worden in beeld gebracht.   |
| 40      | 270                               | een goede inpassing van de weg in het landschap ten zuiden van Saendelft,  | De zienswijze is voor deze fase van het project niet relevant. Met betrekking tot de inpassing van de alternatieven is een aantal uitgangspunten in de NRD opgenomen. De weg zal bij de Dorpsstraat in een onderdoorgang liggen, zodat de weg vanuit het lintdorp niet tot nauwelijks zichtbaar is en tot zo min mogelijk geluidsoverlast leidt. Uitgangspunt is dat de onderdoorgang een gesloten deel kent van 100 meter lang. Vooral nog is het uitgangspunt dat de rest van de weg op maaiveldhoogte komt te liggen. Dit is gedaan om de vergelijkbaarheid tussen alternatieven goed mogelijk te maken. Over de uiteindelijke inpassing van het voorkeursalternatief zal in de planuitwerkingsfase besloten worden daarbij rekeninghoudend met wetgeving, doelbereik en economische uitvoerbaarheid. |
| 40      | 271                               | aan de inpassing van de passage van de Stelling van Amsterdam (en de Kilzone) dient de hoogste aandacht gegeven te worden;   | De zienswijze is voor deze fase van het project niet relevant. Het UNESCO Werelderfgoed Stelling van Amsterdam en andere kernkwaliteiten maken onderdeel uit van het beoordelingskader (paragraaf 5.2 van de NRD) waaraan de verschillende alternatieven worden getoetst.  |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze  | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  |
|---------|-----------------------------------|--|---|
| 40      | 272                               | aandacht voor noord-zuid routes die de verbinding moeten kunnen kruisen (langzaam verkeer agrarisch verkeer en kanoroutes);  | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. De effecten op het landbouwverkeer worden meegenomen in de planstudie en staan vermeld in het beoordelingskader (paragraaf 5.2 van de NRD). Daarin wordt verder 'recreatief fietsverkeer' als criterium genoemd. Op basis van deze zienswijze wordt dat gewijzigd in 'recreatief verkeer', waardoor (onder andere) ook kanoroutes in de beoordeling kunnen worden meegenomen. <b>TOEZEGGING</b>   |
| 40      | 273                               | de nieuwe verbinding kan goed tot haar recht komen wanneer er in Zandijk een aansluiting op de A8 ontstaat in en vanuit de (noord)westelijke richting  | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Maatregelen op de bestaande A8 zijn geen onderdeel van dit project. De Provincie Noord-Holland heeft geen zeggenschap over deze Rijksweg. Uiteraard zullen de Provincie Noord-Holland en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (als beheerder van de A8) nauw overleg voeren over de gevolgen van een eventuele nieuwe verbinding, zodat adequaat actie kan worden ondernomen. De bestaande A8 is onderdeel van de scope van de MIRT Verkenning corridor Hoorn-Amsterdam. |
| 40      | 274                               | Afsluitend willen we graag benadrukken dat we ook, voor wat betreft de afstemming tussen de verbinding A8-A9 en de (gemeentelijke) ruimtelijke ontwikkelingen in Zaanstad-Noord (t.w. sportpark De Omzoom woningbouw van De Overhoeken, etc), in dialoog moeten blijven om zo de verschillende ruimtelijke ontwikkelingen in samenhang te kunnen blijven zien. | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. In de planfase worden de voor de alternatieven relevante ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied betrokken. Het sportpark De Omzoom en De Overhoeken zijn met name genoemd in de NRD (pag. 24)   |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze   | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  |
|---------|-----------------------------------|---|---|
| 41      | 275                               | <p>Procedure In de inleiding (4.1) wordt aangegeven dat een belangrijk kenmerk van de planstudie is dat het een formele procedure betreft, waarin door het bevoegd gezag duidelijk moet worden beargumenteerd waarom het definitieve voorkeursalternatief de optimale oplossing is en waarom andere oplossingen niet verder worden onderzocht. Dit betekent dat naast het bestuurlijke voorkeursalternatief ook andere realistische alternatieven worden onderzocht en getoetst aan het doelbereik. Cliënten vragen zich af hoe dit zich verhoudt tot de focus die toch duidelijk wordt gelegd op het verbinden van de A8 met de A9. Onvoldoende duidelijk wordt welke onderzoeken zijn verricht naar alternatieve oplossingen voor onderhavige verkeersproblematiek, waarbij geen verbinding A8 – A9 centraal staat.</p> | <p>Deze zienswijze wordt niet gedeeld. In de NRD is aangegeven dat op basis van de beoordeling van de mogelijke maatregelen een nul-plusalternatief (alternatief 2) in de plansudie wordt meegenomen. In dit alternatief wordt geen nieuwe wegverbinding voorgesteld. De invulling van het nul-plusalternatief wordt in de NRD globaal omschreven en in de plastudie verder uitgewerkt.</p> |
| 41      | 276                               | <p>Onder punt 4.2 (inventarisatie mogelijke maatregelen) wordt een overzicht (A t/m N) gegeven van diverse soorten maatregelen, waarbij rekening is gehouden met de 'Mobiliteitsladder van Verdaas'. Het principe van deze 'ladder' is dat eerst wordt nagegaan of het mogelijk is om het probleem op te lossen zonder nieuwe infrastructuur aan te leggen (maatregelen A t/m E). Bij het selecteren van zeven alternatieven voor de planstudie (4.3) wordt aangegeven dat niet alle maatregelen in de planstudie kunnen worden onderzocht en dat de beoordeling van de maatregelen gedetailleerd beschreven zijn in de bijlage (behorende bij de notitie). Op basis van die beoordeling zouden zes realistische en onderscheidende alternatieven zijn geselecteerd en het nultarief (als referentie).</p>                | <p>Punt 4.2 (pag. 31-32) van de NRD is op een correcte wijze verwoord.</p>  |



| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze   | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland   |
|---------|-----------------------------------|---|--|
| 41      | 277                               | <p>In het nul alternatief (4.3 sub 1) wordt een weergave gegeven wat de effecten zijn als er helemaal geen maatregelen worden getroffen. Dit alternatief wordt gebruikt om nut en noodzaak van de te nemen maatregelen aan te tonen. Het ligt in de rede dat alvorens maatregelen te onderzoeken waarbij de aanleg van nieuwe wegen centraal staat (maatregelen F t/m N), eerst grondig wordt gemonitord wat de effecten zijn van recentelijk voltooide maatregelen en nog te realiseren aanpassingen aan het wegennetwerk. Gezien de impact van het project is het op zijn plaats om nut en noodzaak van de aanleg van nieuwe wegen nadrukkelijk te onderzoeken op basis van actuele data. Een helder vergelijk met maatregelen waarbij de aanleg van nieuwe wegen niet centraal staat (maatregelen A t/m E), zou volgens cliënten de basis moeten vormen voor het selecteren van voorkeursalternatieven. Het bevreemd cliënten dat het nul-plus alternatief (4.3 sub 2) als te overwegen voorkeursalternatief wordt weergegeven, terwijl de uitkomsten van dit alternatief juist de onderbouwing zou moeten zijn waarom maatregelen F t/m N moeten worden overwogen. Hierbij dient tevens het financiële aspect worden meegenomen. Het is thans volstrekt onduidelijk welk kostenplaatje bij maatregelen A t/m E hoort.</p> | <p>Deze zienswijze wordt niet gedeeld. Het nulalternatief dient als referentie alternatief, zodat de alternatieven kunnen worden vergeleken met de situatie waarbij geen maatregelen worden genomen. Bij de start van de planstudie wordt bepaald welke ruimtelijke economische ontwikkelingen wel en niet worden meegenomen in het te hanteren verkeersmodel en hoe wordt omgegaan met toekomstige mobiliteitsontwikkelingen. Met alle recente en geplande infrastructurele aanpassingen in het gebied is rekening gehouden. Bij de alternatieven 2 t/m 7 gaat het om aanpassingen in het mobiliteitssysteem, die doorgerekend kunnen worden op hun oplossend vermogen. Met het beoordelingskader (paragraaf 5.2 van de NRD) worden deze alternatieven vervolgens met elkaar vergeleken. Onderdeel van die vergelijking is ook het kostenaspect. Dat betekent dat de kosten van de kansrijke alternatieven in beeld zullen worden gebracht.</p> |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze  | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland   |
|---------|-----------------------------------|--|--|
| 41      | 278                               | <p>Afwaarderen N203</p> <p>In de probleemstelling (2.1.1) wordt aangegeven dat een hoog verkeersaanbod op de N203 en de N246, leidt tot grote 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. Er wordt ook de verwachting uitgesproken van een toenemende intensiteit van het wegverkeer. Cliënten vragen zich af wat de regionale effecten zijn van het afwaarderen van de N203 door Krommenie en Assendelft in verhouding met de positieve lokale effecten van te nemen maatregelen. Dit zou veel beter in kaart moeten worden gebracht om überhaupt te kunnen beoordelen of en welke maatregelen mogelijkwijs lokaal en regionaal positieve effecten kunnen hebben.</p> | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. In de planstudie wordt een dubbele doelstelling gehanteerd. Zowel de bereikbaarheid in de regio dient verbeterd te worden, als de leefbaarheid. Afwaardering van de N203, zonder alternatieven aan te bieden, zal het leefbaarheidsprobleem in Krommenie doen afnemen, maar ook leiden tot een verslechtering van de bereikbaarheid. Deze mogelijkheid zal in de planstudie niet worden onderzocht. Het afwaarderen van de N203 wordt gecombineerd met maatregelen om de bereikbaarheid te verbeteren. Deze zijn opgenomen in de alternatieven 2 t/m 7. De voor- en nadelen van deze alternatieven worden met elkaar en met het nulalternatief vergeleken om een voorkeursalternatief te kunnen kiezen.</p> |
| 41      | 279                               | <p>Voorkeursalternatieven gelegen in de nabijheid van Bus en Dam te Assendelft</p> <p>Cliënten zijn allen woonachtig op de locatie Bus en Dam te Assendelft en maken zich grote zorgen over de mogelijk nadelige gevolgen, bij de komst van een verbinding tussen de A8 en A9. Zaken als: geluidshinder, luchtkwaliteit, externe veiligheid en ruimtelijke kwaliteit, spelen hierbij een belangrijke onzekere factor. Cliënten vrezen voor aanzienlijke waardevermindering van hun gronden en opstallen. Cliënten spreken zich derhalve uit tegen de komst van een verbindingsweg in het algemeen, en specifiek tegen de komst van een verbindingsweg in de nabijheid van Bus en Dam te Assendelft.</p>  | <p>De zienswijze is voor deze fase van het project niet relevant. Er is nog geen keuze gemaakt met betrekking tot de wijze waarop de verbeterde verbinding tussen de A8 en A9 zal plaatsvinden. Op voorhand zijn geen uitspraken te doen over de mate van verbetering of verslechtering van de leefkwaliteit. Dit is mede afhankelijk van het alternatief dat uiteindelijk gekozen wordt. Tijdens de planstudiefase worden de (milieu)effecten nader onderzocht.</p> <p>Bij schade of nadeel van het voorkeursalternatief kan, na vaststelling van het Provinciaal Inpassingsplan, een aanvraag om nadeelcompensatie bij de provincie worden ingediend.</p>  |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze   | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  |
|---------|-----------------------------------|---|---|
| 42      | 280                               | <p>Op 13 november 2014 hebben ondergetekenden met een aantal buurtbewoners uit de Broekpolder te Heemskerk, in Heemskerk de voorlichtingsavond over de verbinding A8-A9 bijgewoond. Daar hebben wij met u gesproken en onze zorgen geuit over met name twee varianten voor de verbinding A8-A9. Twee van de gekozen varianten, te weten de Golfbaanvariant en de Walhoutvariant, hebben buitengewoon nadelige gevolgen voor de leefbaarheid in De Broekpolder. In deze brief willen wij daar, voordat nadere studie naar deze varianten start, de aandacht voor vragen.</p> | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Er is nog geen keuze gemaakt met betrekking tot de wijze waarop de verbeterde verbinding tussen de A8 en A9 zal plaatsvinden. Op voorhand zijn geen uitspraken te doen over de mate van verbetering of verslechtering van de leefkwaliteit in Broekpolder; dit is mede afhankelijk van het alternatief dat uiteindelijk gekozen wordt. Tijdens de planstudiefase worden de (milieu)effecten nader onderzocht.</p>  |
| 42      | 281                               | <p>Als bijlage doen wij u hierbij toekomen de brief van 28 januari 2011 van de buurtbewoners van De Broekpolder, gericht aan zowel de minister van Infrastructuur en Milieu als de gedeputeerde van de provincie Noord-Holland, mevrouw E. Post. De bezwaren die in deze brief worden geuit t.a.v. de Golfbaanvariant zijn tot op heden onverminderd van toepassing (overigens ook op de zgn. Walhoutvariant).</p>  | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. In de NRD is aangegeven op welke basis alternatief 3 en alternatief 4 worden meegenomen in de planstudie. Deze alternatieven zijn met name onderscheidend wat betreft de verbetering van de bereikbaarheid. De voor- en nadelen van deze alternatieven worden in de planstudie afgewogen tegen de voor- en nadelen van de overige alternatieven. Daarvoor worden de leefbaarheidseffecten in beeld gebracht, zoals de door de indiener genoemde aspecten landschap, ecologie, recreatie, het UNESCO Werelderfgoed Stelling van Amsterdam en kosten). De effecten op Broekpolder worden in de afweging meegenomen. In alle gevallen zal aan de wettelijk eisen voor de aanleg van een nieuwe weg worden voldaan. Aan de betrokkenheid van bewoners en belanghebbenden uit Zaanstad en de IJmond (Heemskerk, Uitgeest, Beverwijk en Velsen) is de afgelopen tijd vanuit het project veel aandacht besteed.</p> |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze   | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland   |
|---------|-----------------------------------|---|--|
| 42      | 282                               | <p>Daarnaast willen wij graag uw aandacht vragen voor de volgende punten en wij formuleren in het onderstaande ook een aantal concrete verzoeken:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· De uiteindelijke keuze voor een variant zal worden gemaakt uit een selectie van zeven opties, waarbij maar liefst drie van de te kiezen opties in grote mate negatieve invloed zullen hebben op de leefbaarheid van de Broekpolder (te weten de Golfbaanvariant, de Walhoutvariant en in iets mindere mate de Heemskerkvariant). Dit maakt de kans groot dat uiteindelijk wordt gekozen voor een variant die nadelig is voor de Broekpolder. Dit verbaast en verontrust ons. Hoe is dit mogelijk? De Broekpolder is immers aangewezen als 'gevoelige bestemming' op de thema's geluidshinder en luchtkwaliteit. Hoe is het dan mogelijk dat men serieus overweegt om de belasting op die factoren ter plaatse te verergeren door maar liefst drie varianten te selecteren voor nader onderzoek die langs deze wijk lopen?</li> </ul> | <p>Deze zienswijze wordt niet gedeeld. Er is nog geen keuze gemaakt met betrekking tot de wijze waarop de verbeterde verbinding tussen de A8 en A9 zal worden ingevuld. Op voorhand zijn geen uitspraken te doen over de mate van verbetering of verslechtering van de leefkwaliteit in Broekpolder; dit is mede afhankelijk van het alternatief dat uiteindelijk gekozen wordt.</p> <p>Overigens geldt voor alle woningen (en bijvoorbeeld zieken- en verzorgingshuizen, scholen en kinderdagverblijven) dat deze gelden als 'gevoelige bestemming'. Voor zowel de toetsing op de (wettelijke) criteria voor geluidhinder als luchtkwaliteit wordt hiermee rekening mee gehouden.</p> |
| 42      | 283                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>· Dat de belasting op geluidhinder in de Broekpolder al in de actuele situatie al aan haar plafond zit blijkt bijvoorbeeld ook uit het feit dat in 2007 in eerste instantie geen bouwvergunning is afgegeven voor een aantal woningen in de Broekpolder, omdat de grens voor de maximale geluidsbelasting bij die woningen zou worden overschreden. Vervolgens is gebruik gemaakt van een correctie en is wel een bouwvergunning afgegeven. Dit is echter alleen toegelaten indien redelijkerwijs geen sprake is van toename van de geluidsbelasting in de nabije toekomst. Hoe is het dan mogelijk dat men serieus plannen maakt om die belasting nog verder op te hogen?</li> </ul>  | <p>Deze zienswijze wordt niet gedeeld. Tijdens de planstudiefase wordt inzichtelijk gemaakt wat de geluidseffecten per alternatief zijn voor de verschillende (woon)locaties binnen het studiegebied. Mede op basis van deze informatie wordt er een voorkeursalternatief gekozen. De effecten van het voorkeursalternatief worden tijdens de planuitwerkingsfase gedetailleerder onderzocht. Dan worden zeer nauwkeurig de geluidbelasting op de aanwezige woningen berekend en bepaald of het toepassen van geluidsreducerende maatregelen nodig en mogelijk zijn. Hierbij wordt getoetst aan de wettelijke grenswaarden die gelden voor geluidbelasting.</p>                        |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze   | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland   |
|---------|-----------------------------------|---|--|
| 42      | 284                               | <p>· Op bladzijde 18 van de bedoelde notitie staan in tabel 2.4 ( Projectdoel Bereikbaarheid) de doelen voor een aantal indicatoren vermeld voor het deelgebied Krommenie en Assendelft. De ambitie is om voor de bebouwde kom van Krommenie en de wijk Saendelft het aantal DALY's minstens 10 tot 20% te verbeteren op zowel geluidshinder als luchtkwaliteit. Een nobele ambitie. Maar waarom worden in diezelfde tabel geen doelen geformuleerd op deze criteria t.a.v. het deelgebied Broekpolder? Een duidelijke kwantitatieve doelstelling (bijvoorbeeld als in "toename aantal Daly's met maximaal 2%" ) met inachtneming van de wettelijke kaders t.a.v. de Broekpolder zou zeker op zijn plaats zijn nu drie varianten worden onderzocht die pal langs deze De Broekpolder lopen. Wij verzoeken u uitdrukkelijk om deze of dergelijke doelstellingen voor de Broekpolder alsnog toe te voegen aan de notitie.</p> | <p>Deze zienswijze wordt niet gedeeld. Het doel om de leefbaarheid in de woongebieden (waaronder Broekpolder) langs de Verbinding A8-A9 zo min mogelijk aan te tasten, is opgenomen in het beoordelingskader (paragraaf 5.2 van de NRD). Omdat het verbeteren van de leefbaarheid in Broekpolder geen apart doel is, worden daarvoor ook geen aparte kwantitatieve doelen voor geformuleerd. Indien de leefbaarheid ten gevolge van een nieuwe weg zou verslechteren, is Gedeputeerde Staten wettelijk verplicht een onderzoek te starten naar de mogelijkheden om de effecten te beperken. In de onderzoeksresultaten zal duidelijk worden gemaakt wat de verwachte effecten voor de verschillende deelgebieden zijn, ook wat betreft Daly's.</p> |
| 42      | 285                               | <p>· Verder zijn bij eerdere studies naar de effecten van de Golfbaanvariant (opgesteld rond 2010/2011) nooit goede berekeningen zijn gemaakt van de gevolgen voor de leefbaarheid in de Broekpolder. Hierbij denken wij met name aan de effecten van geluidshinder en de effecten op de luchtkwaliteit (stikstofdioxide en fijnstof). Wij verwijzen u hiervoor naar de paragrafen 3.1 tot en met 3.5 in de bijlage van de brief van 28 januari 2011 en verzoeken u deze brief met de bijlage aandachtig door te nemen.</p>   | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. In de planstudie worden zeven alternatieven meegenomen, waaronder alternatief 3 (golfbaan) en alternatief 4 (om de golfbaan heen). De voor- en nadelen van deze alternatieven worden afgewogen tegen de voor- en nadelen van de overige alternatieven. Op basis van het beoordelingskader (paragraaf 5.2 van de NRD) worden de leefbaarheidseffecten in het studiegebied gedetailleerd in beeld gebracht. In alle gevallen zal aan de wettelijk eisen voor de aanleg van een nieuwe weg worden voldaan. Het effect op de leefbaarheid in Broekpolder wordt dus nadrukkelijk onderzocht tijdens de planstudiefase. Van de inhoud van de door indiener genoemde brief is kennis genomen.</p>    |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze   | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland   |
|---------|-----------------------------------|---|--|
| 42      | 286                               | <p>Wij lezen in de Planstudie Verbinding A8-A9, notitie Reikwijdte en Detailniveau van 11 november 2014 dat de reden van de verbinding mede gelegen is in het feit dat de leefbaarheid in Krommenie en Assendelft onder druk staat als gevolg van verkeersoverlast, waarbij geluidshinder en slechte luchtkwaliteit aan de orde zijn. Op bladzijde 15 en 16 van deze notitie worden de nadelen van de huidige situatie opgesomd. Hierin staat ook de geluidsbelasting op de woningen langs de N203 en de geluidsbelasting in 2011. Wij zien hier dat 80 woningen aan de Provinciale weg in Krommenie een geluidsbelasting heeft van meer dan 63 dB. Ons inziens zou een mogelijke oplossing zijn gelegen in het uitkopen van de eigenaren van de woningen ter plaatse en daarbij de nul-optie aan te houden. Dit zou eenvoudiger en goedkoper zijn dan andere varianten en daarmee worden tegelijkertijd de bewoners van de Broekpolder ontzien. Waarom wordt een dergelijke optie niet meegenomen in de verkennende studies?</p>   | <p>Deze zienswijze wordt niet gedeeld. De door indiener voorgestelde sloop van woningen langs de N203 zal geen bijdrage leveren aan de bereikbaarheidsdoelstelling en wordt daarom niet meegenomen in de planstudie.</p>   |
| 42      | 287                               | <p>Nergens in de notitie lezen wij over de gevolgen van de diverse varianten op geluidsoverlast en luchtkwaliteit voor De Broekpolder. Bij realisatie van de twee genoemde varianten worden de problemen die nu optreden bij de 80 woningen in Krommenie rechtstreeks verplaatst naar De Broekpolder. De realisatie van de Golfbaan- of de Walhoutvariant op de verbinding A8-A9 heeft invloed in de Broekpolder op een veelvoud van de 80 woningen in Krommenie waar men nu een oplossing voor zoekt! Als uitgangspunt bij de verkennende studies dient daarom als doelstelling te worden opgenomen dat problemen in Krommenie en Assendelft op verkeershinder, geluidshinder en luchtkwaliteit naar aanvaardbare proporties worden teruggebracht, waarbij geen sprake mag zijn van verslechtering op deze gebieden op plaatsen elders in het studiegebied waaronder de Broekpolder. Alleen dan komen de belangen van alle bewoners in het studiegebied in balans. Nu is er te veel de nadruk op alleen de belangen van bewoners in het deelgebied Krommenie en Assendelft specifiek en de ontwikkelingen binnen</p> | <p>Deze zienswijze wordt niet gedeeld. Alle alternatieven worden onderzocht op de aspecten geluidsoverlast en luchtkwaliteit. Bij de uiteindelijke afweging van de alternatieven vormen deze beide criteria belangrijke toetsingselementen. Voor geluid en luchtkwaliteit bestaat dwingende wet- en regelgeving. Hoe groot de verbetering of verslechtering van de verschillende milieuaspecten op Broekpolder zal zijn, wordt onderzocht tijdens de planstudie. Deze informatie wordt tijdens de besluitvormingsprocedure betrokken bij het nemen van een voorkeursbesluit.</p> |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze   | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland   |
|---------|-----------------------------------|---|--|
|         |                                   | Zaanstad in het algemeen. De notitie zou veel evenwichtiger worden als niet alleen de situatie van Zaanstad maar ook die van de andere direct betrokken gemeentes en hun bewoners in het studiegebied duidelijk omschreven wordt.   |  |
| 42      | 288                               | <p>In hoofdstuk 3.2 van de bedoelde notitie (ruimtelijke ordening )wordt geschreven over de woonkernen en de (aan te leggen) natuur, groen en sportgebieden. Er wordt opnieuw geschreven over de gebieden in Zaanstad. Wat in deze notitie niet wordt belicht niet is dat het waarin Golfbaan- en Walhoutvariant zouden worden aangelegd nu fungeren als recreatiegebied voor de bewoners van Beverwijk en Heemskerk en dan met name De Broekpolder. Daartoe is recent ook een fietsbrug aangelegd over de A9. Met de aanleg van deze varianten (Golfbaan- en Walhoutvariant) wordt de bewoners van de Broekpolder tegelijkertijd een mooi recreatiegebied afgenomen. Wij willen graag toegevoegd hebben aan de paragraaf 3.2. van de notitie dat de te kiezen variant niet ten koste mag gaan van recreatiemogelijkheden van de bewoners elders in het plangebied.</p> | Deze zienswijze wordt niet gedeeld. Er kan op dit moment niet worden uitgesloten dat het te kiezen voorkeursalternatief negatieve gevolgen heeft voor de recreatiemogelijkheden in het plangebied. Alle effecten in het plangebied worden voor de alternatieven in beeld gebracht. De door de indiener genoemde criteria maken onderdeel uit van het beoordelingskader (paragraaf 5.2 van de NRD) en er wordt voor het gehele studiegebied een effectanalyse uitgevoerd. Duidelijk is dat de alternatieven 3 (golfbaan) en 4 (om de golfbaan heen) gevolgen zullen hebben voor de gebruikswaarde van de golfbaan en het omliggende gebied. Deze effecten zullen in beeld worden gebracht en vormen samen met alle andere criteria de basis om te komen tot een voorkeursalternatief. |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze   | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland   |
|---------|-----------------------------------|---|--|
| 42      | 289                               | <p>Tijdens de voorlichtingen hebben wij ook gesproken over de geluidswal die langs de Broekpolder ligt. De viaducten worden bij de optie van de Walhoutvariant en de Golfbaanvariant (onwaarschijnlijk) dicht tegen deze wal aangebouwd. Deze huidige geluidswal, (die overigens ook al aan het verzakken is) is niet hoog genoeg en ook niet effectief genoeg om het geluid van de aan te leggen viaducten te keren. Er staat ook een basisschool, te weten De Bareel, niet ver van de wal af. Het is niet wenselijk dat schoolkinderen nog meer last krijgen van de uitstoot van de fijnstof van de snelweg. Daarnaast worden de aan te leggen viaducten zichtbaar vanuit de Broekpolder, waardoor sprake zal zijn van horizonvervuiling. Ook daar wordt in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau met geen woord over gerept.</p> | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. De liggingen van de tracés zoals aangegeven in de NRD zijn indicatief. Inpassing en detaillering van het voorkeursalternatief vindt plaats tijdens de planuitwerkingsfase ten behoeve van het Provinciaal Inpassingsplan. Pas in dit stadium wordt nader onderzocht of er aanvullende geluidwerende maatregelen nodig zijn om eventuele negatieve effecten te compenseren.</p>  |
| 42      | 290                               | <p>In de bedoelde notitie zien wij dat met name de gemeente Zaanstad een groot probleem heeft. Dat probleem moet worden opgelost en dat begrijpen wij. De oplossingen worden echter vooral gezocht op het grondgebied van de gemeente Heemskerk en Uitgeest en dan met name pal naast de Broekpolder. Het mag niet de bedoeling zijn dat het probleem van Zaanstad wordt afgewenteld op de gemeenten Heemskerk en Beverwijk, en dan met name op de bewoners van De Broekpolder. Op dit moment vrezen wij dat dit is waar het traject dat wij nu ingaan uiteindelijk in zal resulteren.</p>  | <p>Deze zienswijze wordt niet gedeeld. Een van de doelen van het project is het verbeteren van de leefbaarheid langs de N203 in Krommenie en Assendelft. Een ander doel is het per saldo verbeteren van de leefbaarheid in het gehele studiegebied. Op voorhand kan niet worden uitgesloten dat er in het studiegebied locaties zijn waar de leefbaarheid verslechtert ten gevolge van de verbeterde Verbinding A8-A9. De leefbaarheidseffecten zullen voor het gehele studiegebied op basis van actuele gegevens in beeld worden gebracht. Zo kan een weloverwogen keuze voor een voorkeursalternatief worden gemaakt. In alle gevallen zal aan de wettelijk eisen voor de aanleg van een nieuwe weg worden voldaan</p> |
| 42      | 291                               | <p>Wij betreuren dat de Notitie Reikwijdte en Detailniveau vooral vanuit het perspectief van de gemeente Zaanstad is geschreven. Wij vragen ons af hoe het kan dat de notitie op het punt van de belangen van de bewoners in de diverse gemeenten in het studiegebied zo uit balans is. Zijn de gemeenten Heemskerk en Beverwijk wel voldoende betrokken zijn geweest bij de totstandkoming van deze notitie? Is er met hun inbreng voldoende rekening gehouden?</p>  | <p>Deze zienswijze wordt niet gedeeld. Aan de aanpak van de Verbinding A8-A9 ligt de Samenwerkingsovereenkomst Planstudie Fase 1 ten grondslag. Bij de totstandkoming van de NRD en de Planmer werken de partijen die de overeenkomst hebben ondertekend, waaronder de gemeenten Heemskerk en Beverwijk, nauw samen. De samenwerkende partijen vormen tezamen de Stuurgroep Verbinding A8-A9, die het project aanstuurt en Gedeputeerde Staten als het bevoegd gezag adviseert.</p>  |



| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze  | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  |
|---------|-----------------------------------|--|---|
| 42      | 292                               | <p>Wij verzoeken u om de Milieudienst IJmond zo snel mogelijk een onafhankelijke nulmeting te laten uitvoeren: dit wil zeggen een meting waarin t.a.v. geluidhinder en luchtkwaliteit alle relevante waarden worden bepaald voor de Broekpolder in de huidige situatie op een wijze zoals dat ook in Zaanstad is gedaan. Dit zal een goed beeld geven van de aanzienlijke belasting van de Broekpolder in de actualiteit en dient te worden meegenomen meewegen in te nemen besluiten.</p>   | <p>Deze zienswijze wordt niet gedeeld. Geluidhinder en luchtkwaliteit maken deel uit van het beoordelingskader (paragraaf 5.2 van de NRD). Berekningen worden uitgevoerd op basis van een milieu- en verkeersmodel. De belasting van de verschillende alternatieven voor Broekpolder zal in de loop van de planstudiefase worden onderzocht. Wie dit onderzoek uitvoert zal op een passend moment besloten worden.</p>                    |
| 42      | 293                               | <p>Inmiddels wonen wij zes jaar in De Broekpolder, tot op heden met veel plezier. Echter, wij vrezen dat dit project zal uitmonden in een keuze voor de Golfbaan- dan wel Houtwalvariant en daarmee voor verslechtering van de luchtkwaliteit en geluidsoverlast en dientengevolge een drastische waardedaling in de prijzen van de huizen . Ten tijde van de verkoop van de van de huizen in De Broekpolder is hierover geen door de GEM geen enkele informatie verstrekt.</p>  | <p>De zienswijze is voor deze fase van het project niet relevant. Bij veronderstelde waardedaling van onroerend goed als gevolg van planologische wijziging is afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening en de Verordening planschade Noord-Holland 2010 van toepassing. Een verzoek om tegemoetkoming in schade kan worden in gediend nadat het inpassingsplan onherroepelijk is geworden. Naar verwachting zal dit in 2017 zijn.</p> |
| 42      | 294                               | <p>Mocht dit traject toch tot een nadelige keuze voor de Broekpolder komen, verzoeken wij u om hier rekening mee te houden, onder meer door middel van volledige financiële compensatie van de aangerichte schade, door boven omschreven factoren. Wij vertrouwen echter op uw gezonde oordeelsvermogen en dat het daardoor niet tot een dergelijke situatie hoeft te komen. Tenslotte zijn wij van harte bereid om u te laten zien hoe de huidige situatie in de Broekpolder is en hoe dicht de beide aansluitingen naast onze woonwijk zouden komen te liggen.</p> | <p>De zienswijze is voor deze fase van het project niet relevant. Bij veronderstelde waardedaling van onroerend goed als gevolg van planologische wijziging is afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening en de Verordening planschade Noord-Holland 2010 van toepassing. Een verzoek om tegemoetkoming in schade kan worden in gediend nadat het inpassingsplan onherroepelijk is geworden. Naar verwachting zal dit in 2017 zijn.</p> |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze  | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  |
|---------|-----------------------------------|--|---|
| 43      | 295                               | <p>Als belanghebbende ben ik tegen het aanleggen van elke nieuwe verbindingsweg tussen de A8-A9, zoals beschreven in de notitie. Ik kan mij wel vinden in de nul-variant en de nul-plus-variant zoals beschreven op bladzijde 32. Door de aanleg van een nieuwe verbinding tussen de A8-A9 wordt ik financieel en in mijn woongenot benadeeld. Als toelichting op mijn zienswijze wil ik graag de volgende punten onder uw aandacht brengen, omdat die m.i. niet of onvoldoende zijn onderzocht.</p> | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Alternatief 1 (nulalternatief) en 2 (nul-plusalternatief) worden meegenomen in de planstudie. De voor- en nadelen van deze alternatieven worden afgewogen tegen de voor- en nadelen van de overige alternatieven. Bij veronderstelde waardedaling van onroerend goed als gevolg van planologische wijziging is afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening en de Verordening planschade Noord-Holland 2010 van toepassing. Een verzoek om tegemoetkoming in schade kan worden in gediend nadat het inpassingsplan onherroepelijk is geworden. Naar verwachting zal dit in 2017 zijn.</p>  |
| 43      | 296                               | <p>De noodzaak per heden van de verbinding A8-A9. Daarbij in acht nemend:<br/> Het nieuwe werken (vanuit huis of met flex-plekken) geeft betere doorstroming op bestaande wegen.<br/> Ook verbeterde ov geeft meer ruimte!<br/> Verbeterpunten in de doorstroming in Noord-Holland west die gerealiseerd zijn sinds 2010 / of op termijn gerealiseerd worden</p>   | <p>Deze zienswijze wordt niet gedeeld. Het nulalternatief dient als referentie alternatief, zodat de alternatieven kunnen worden vergeleken met de situatie waarbij geen maatregelen worden genomen. Bij de start van de planstudie wordt bepaald welke ruimtelijke economische ontwikkelingen wel en niet worden meegenomen in het te hanteren verkeersmodel en hoe wordt omgegaan met toekomstige mobiliteitsontwikkelingen. Met alle recente en geplande infrastructurele aanpassingen in het gebied is rekening gehouden. Deze zijn onderdeel van de situatie zonder extra ingrepen. Bij de alternatieven 2 t/m 7 gaat het om aanpassingen in het mobiliteitssysteem, die doorgerekend kunnen worden op hun oplossend vermogen. Met het beoordelingskader (paragraaf 5.2 van de NRD) worden deze alternatieven vervolgens met elkaar vergeleken. Onderdeel van die vergelijking is ook het kostenaspect. Dat betekent dat de kosten van de kansrijke alternatieven in beeld zullen worden gebracht.</p> |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze  | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  |
|---------|-----------------------------------|--|---|
| 43      | 297                               | <p>Aanpassingen die in aanmerking zouden kunnen komen voor de nul-plusvariant:<br/>N203 ter hoogte van Krommenie-Assendelft.<br/>Verbreding van de weg of gebruik maken door middel van rijstroken van 3 heen/1 terug en visa versa.<br/>Dit is m.i. te realiseren met stoplichten/rijrichtingen op de linkerrijstroken.</p> <p>Verkeersdoorstroming via N246 - S150 - N516 naar knooppunt Coenplein.<br/>Deze route kenmerkt zich door geen verkeersdoorstroming. En de aanleg van het industrieterrein in Beverwijk en Zaanstad (S150) trekt voor haar ontwikkeling logischer wijze veel verkeer aan. (Zie ook de reactie op de IKEA vestiging bij de S150, NHD 16-12-2014.)<br/>Ook deze route moet nader worden onderzocht op mogelijkheden van aanpassing en de bijdrage daaraan voor de doorstroming van A9 naar A10. Dit betreft ook een uitgesproken regionaal belang in zake de economische ontwikkelingsmogelijkheden van de gemeenten Beverwijk en Zaanstad</p> | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. De invulling van alternatief 2 (nul-plusalternatief) wordt in de NRD globaal omschreven en in de planstudie verder uitgewerkt. Daarbij kan de door indiener gesuggereerde optimalisatie van het gebruik van de N203 ook aan de orde komen. Aangezien een van de doelen is om de leefbaarheid in Krommenie en Assendelft te verbeteren, zal daar in de uitwerking van alternatief 2 ook rekening mee worden gehouden. Daarnaast wordt bij de invulling van alternatief 2 (nul-plusalternatief) gedacht aan het opwaarderen van de wegverbinding langs het Noordzeekanaal (N246). Indien nodig worden maatregelen voorgesteld om de doorstroming op omliggende wegen te garanderen, waaronder mogelijk de S150 door Zaanadam.</p>  |
| 43      | 298                               | <p>Bovendien wil ik hierbij ook nog eens de negatieve gevolgen van het doortrekken van de A8-A9 benadrukken:<br/>Verstoring weidevogelgebied</p>   | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. De verwachting is dat de Verbinding A8-A9 gevolgen heeft voor aanwezige ecologische waarden. Zowel de lokale verandering van de hoeveelheid wegverkeer als de fysieke ingreep van nieuwe infrastructuur leidt mogelijk tot een verslechtering van de ecologische waarden. Op basis van bestaande bureau- en veldonderzoeken wordt een nieuw ecologisch onderzoek uitgevoerd. Hierbij wordt ook onderzocht welke effecten de alternatieven hebben op de aanwezige weidevogelgebieden. Alle alternatieven vormen mogelijk een nieuwe barrière in het landschap. Dit kan ertoe leiden dat populaties van beschermde soorten aan weerskanten van de weg worden doorsneden. Ook kan het zijn dat ecologische verbindingen tussen natuurgebieden worden doorsneden. Per alternatief wordt in beeld gebracht in hoeverre dit leidt tot versnippering van soorten en gebieden.</p> |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze   | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland   |
|---------|-----------------------------------|---|--|
| 43      | 299                               | Versnippering agrarische bedrijfsstructuur.   | De zienswijze wordt overgenomen in de aanpak voor de planstudie. Het agrarische productiegebied wordt bij de alternatieven 3 t/m 7 doorsneden. Dit heeft effect op het functioneren van de agrarische bedrijven in het gebied. Om te voorkomen dat dit effect in de planstudie onderbelicht blijft wordt een landbouw effect rapportage toegevoegd aan de planstudie.  |
| 43      | 300                               | Doorsnijding (opnieuw!!) Stelling van Amsterdam   | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Het is het doel van de provincie Noord-Holland om de kernkwaliteiten van het UNESCO Werelderfgoed Stelling van Amsterdam te behouden en waar mogelijk te versterken. Door middel van een Heritage Impact Assessment worden de gevolgen voor de Stelling van Amsterdam inzichtelijk gemaakt.  |
| 43      | 301                               | Doorsnijding EHS  | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Binnen het studiegebied bevinden zich verschillende beschermde natuurwaarden. Het westelijke deel en enkele delen in het zuiden van het plangebied zijn aangewezen als onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN, de voormalige Ecologische Hoofdstructuur). De gevolgen van de verbinding tussen de A8-A9 voor het Natuurnetwerk Nederland worden tijdens de planstudiefase nader onderzocht.                        |
| 44      | 302                               | Als bewoner van een aan de Oostzijde naast de A8 gelegen woning heb ik bezwaar tegen de toename van het wegverkeer als gevolg van de verbinding A8 - A9. De hinder van verkeersgeluid neemt op 4 punten toe. Ook neemt de overlast van fijnstof op 2 punten toe   | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. In de planstudie worden de effecten van de realisatie van de van de verbetermaatregelen Verbinding A8-A9 in beeld gebracht. De A8 en de eventuele overschrijding van milieunormen is geen onderdeel van de planstudie. De verantwoordelijkheid ligt bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu. De provincie Noord-Holland voert nauw overleg met het ministerie over de gevolgen van een eventuele nieuwe verbinding |
| 44      | 303                               | Ik vind dat tegelijk met de aanleg van de verbinding A8 - A9 ook maatregelen moeten worden getroffen om de geluidhinder en fijnstof toename te niet te doen, en om op alle punten aan de huidige normen te gaan voldoen. Dit betekent dat wij geen toename van het wegverkeer accepteren als de A8 ter hoogte van de Oostzijde qua geluid en fijnstof niet aan de huidige normen voldoet. | Deze zienswijze wordt niet gedeeld. In de planstudie worden de effecten van de realisatie van de verbetermaatregelen Verbinding A8-A9 in beeld gebracht. De A8 en de eventuele overschrijding van milieunormen is geen onderdeel van de planstudie. De verantwoordelijkheid ligt bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu. De provincie voert nauw overleg met het ministerie over de gevolgen van een eventuele nieuwe verbinding.                                   |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze   | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  |
|---------|-----------------------------------|---|---|
| 44      | 304                               | <p>Punt 1 Geluid neemt toe. Terwijl normen al overschreden zijn.</p> <p>De geluidschermen ter hoogte van de Oostzijde dempen onvoldoende en door toename verkeer verslechtert deze situatie nog meer.</p> <p>De schermen moeten op 2 punten verbeterd worden:</p> <p>1) ze moeten hoger</p> <p>2) ze moeten dikker.</p> <p>Ad 1: De hoogte is onvoldoende om verwaaiend geluid tegen te houden</p> <p>Ad 2. De stalen platen zijn te dun, en laten geluid van de eigen frequentie door. Tevens dempen/weerkaatsen ze andere frequenties onvoldoende</p> | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. In hoeverre de geluidbelasting toe zal nemen als gevolg van de verbeterde verbinding wordt gedetailleerder onderzocht tijdens de planuitwerkingsfase. Dan wordt een akoestisch onderzoek uitgevoerd conform het wettelijke meet- en rekenvoorschrift geluidhinder 2012. In dit voorschrift is aangegeven op welke wijze de door indiener genoemde wegkenmerken meegenomen moeten worden.</p> |
| 44      | 305                               | <p>Punt 2 Geluid neemt toe. Door de open kier tussen de rijrichtingen. Tussen de Rijrichtingen is een open kier van 1 meter breedte. Door die kier gaat geluid. Dit is nu al onacceptabel en boven iedere norm. Via reflectie op het beton en de bestrating komt dit geluid ongeremd in onze woonbuurt in. Tegen de gevel van onze woning. Deze situatie mag niet verslechteren door de toename van het wegverkeer.</p>   | <p>Deze zienswijze wordt niet gedeeld. In hoeverre de geluidbelasting toe zal nemen als gevolg van de verbeterde verbinding wordt gedetailleerder onderzocht tijdens de planuitwerkingsfase. Dan wordt een akoestisch onderzoek uitgevoerd conform het wettelijke meet- en rekenvoorschrift geluidhinder 2012. In dit voorschrift is aangegeven op welke wijze de door indiener genoemde wegkenmerken meegenomen moeten worden.</p>               |
| 44      | 306                               | <p>Punt 3 Geluid neemt toe. Doordat er meer wielen over de dilataties rijden. De wegbrugdelen zijn gescheiden door dwarsliggende dilatatie-voegen. Ook ter hoogte van onze woning en tuin. Omdat hier de autobanden met hoge snelheid overheen rijden, en omdat de dilataties verschoven cq. niet goed aangelegd zijn, geeft iedere band een klap van 5x het geluidnivo van een normaal passerende auto. Deze situatie mag niet verslechteren. Voldoet al niet aan de norm.</p>   | <p>In hoeverre de geluidbelasting toe zal nemen als gevolg van de verbeterde verbinding wordt gedetailleerder onderzocht tijdens de planuitwerkingsfase. Dan wordt een akoestisch onderzoek uitgevoerd conform het wettelijke meet- en rekenvoorschrift geluidhinder 2012. In dit voorschrift is aangegeven op welke wijze de door indiener genoemde wegkenmerken meegenomen moeten worden.</p>   |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze   | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  |
|---------|-----------------------------------|---|---|
| 44      | 307                               | <p>Punt 4 Geluid neemt toe. Doordat het bewegende brugdek (over de Zaan) bij passerende vrachtwagens een harde bonk geeft.</p> <p>Omdat er meer verkeer, dus meer vrachtauto's zullen passeren, zal het aantal keren dat het bewegende brugdek op de oplegging bonkt toenemen. Dit is onacceptabel omdat het geluid van deze bonken al de norm overschrijdt. De oplossing kan zijn een goede afstelling en demping van de brugklep op de wegoplegging. Het gaat hier om de bewegende brugklep van de brug A8 over de Zaan (Coenbrug).</p> | <p>In hoeverre de geluidbelasting toe zal nemen als gevolg van de verbeterde verbinding wordt gedetailleerder onderzocht tijdens de planuitwerkingsfase. Dan wordt een akoestisch onderzoek uitgevoerd conform het wettelijke meet- en rekenvoorschrift geluidhinder 2012. In dit voorschrift is aangegeven op welke wijze de door indiener genoemde wegkenmerken meegenomen moeten worden.</p>   |
| 44      | 308                               | <p>Punt 1 Fijnstof neemt toe door te lage schermen langs de weg.</p> <p>Als gevolg van te lage geluidschermen, komt er meer fijnstof onze wijk in. Dit is nu al boven de norm. Toename van verkeer verslechtert deze situatie nog verder. Ik wil dat ook met de toename van het verkeer voldaan wordt aan de huidige normen</p>   | <p>Deze zienswijze wordt niet gedeeld. In hoeverre er sprake is van een toename van fijn stof in het studiegebied wordt tijdens de planstudiefase nader onderzocht. De A8 en de eventuele overschrijding van milieunormen is geen onderdeel van de planstudie. De verantwoordelijkheid ligt bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu. De provincie voert nauw overleg met het ministerie over de gevolgen van een eventuele nieuwe verbinding.</p> |
| 44      | 309                               | <p>Punt 2 Fijnstof neemt toe door kieren tussen de wegdelen.</p> <p>Door de open kier tussen de Noord en Zuid rijbanen komt ongeremd fijnstof onder de weg terecht, dat vervolgens onze buurt in kan komen. Dit betekent dat wij geen toename van het wegverkeer accepteren als de A8 ter hoogte van de Oostzijde qua fijnstof niet aan de norm gaat voldoet.</p>   | <p>Deze zienswijze wordt niet gedeeld. In hoeverre er sprake is van een toename van fijn stof in het studiegebied wordt tijdens de planstudiefase nader onderzocht. De A8 en de eventuele overschrijding van milieunormen is geen onderdeel van de planstudie. De verantwoordelijkheid ligt bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu. De provincie voert nauw overleg met het ministerie over de gevolgen van een eventuele nieuwe verbinding.</p> |
| 45      | 310                               | <p>Indiener heeft een aantal opmerkingen en vragen. In dit gebied zijn er vastliggende gegevens, namelijk ecologie en historisch erfgoed. Met deze vastliggende gegevens moet altijd rekening worden gehouden. Een aantal varianten valt hierdoor bij voorbaat al af.</p>   | <p>Deze zienswijze wordt niet gedeeld. Er is nog geen keuze gemaakt over de wijze waarop de verbeterde verbinding tussen de A8 en A9 zal plaatsvinden. In de planstudie worden de (milieu)effecten van de alternatieven nader onderzocht. Ook de effecten op de door indiener genoemde aspecten worden onderzocht en beoordeeld. Mede op basis van deze informatie wordt er een voorkeursalternatief gekozen.</p>   |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze  | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland   |
|---------|-----------------------------------|--|--|
| 45      | 311                               | Het zogenaamde spoorboekloos rijden is niet meegenomen in de studie. Welk effect heeft het te ontwikkelen hoog frequent spoor op het autoverkeer?  | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. De geplande maatregelen om de frequentie op de spoorverbinding Amsterdam - Alkmaar te verhogen worden als uitgangspunt in de planstudie meegenomen (nulalternatief). Uit onderzoek is komen vast te staan dat het openbaar vervoer in het gebied ten noorden van Amsterdam goed ontwikkeld is met twee belangrijke spoorverbindingen (Zaanlijn en Hoornse Lijn) met relatief veel op- en uitstapmogelijkheden. Ook is toen gebleken dat het oplossend vermogen van extra openbaar- vervoersmaatregelen beperkt is.   |
| 45      | 312                               | Gedeputeerde Talsma heeft toegewerkt naar een ov-knooppuntenbeleid. Dit nieuwe beleid is ook niet meegenomen in de studie. Ook de verbreding van de A8 en A9 zal de nodige effecten hebben. Krommenie is een bottleneck. Hoe wordt dit opgelost? | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. De invulling van alternatief 2 (nul-plusalternatief) wordt in de NRD globaal omschreven en in de planstudie verder uitgewerkt. Daarbij kan het door de indiener gesuggereerde knooppuntenbeleid worden meegenomen. De inschatting is dat het oplossend vermogen van deze maatregel beperkt is. In de planstudie wordt een dubbele doelstelling gehanteerd. Zowel de bereikbaarheid in de regio dient verbeterd te worden, als de leefbaarheid. De N203 bij Krommenie is een belangrijk aandachtspunt in de planstudie. Er zijn zeven alternatieven geselecteerd, waarvan het oplossend vermogen vergeleken zal worden. |
| 45      | 313                               | Met inachtneming van alle bovenstaande zaken komt men uiteindelijk uit op twee varianten, namelijk de tunnel en de route langs het Noordzeekanaal. De overige varianten raken de vastliggende gegevens.  | Deze zienswijze wordt niet gedeeld. De invulling van alternatief 2 (nul-plusalternatief) wordt in de NRD globaal omschreven en in de planstudie verder uitgewerkt. Daarbij kunnen de door de indiener gesuggereerde maatregelen worden meegenomen. De inschatting is dat de kosteneffectiviteit van ondergrondse oplossingen beperkt zal zijn.   |
| 45      | 314                               | Indiener vertelt dat het Rijk verantwoordelijk is voor de hoofdverbindingssassen. De provincie is verantwoordelijk voor regionale en lokale infrastructuur. Het verbinden van twee snelwegen is geen provinciale taak.                           | Deze zienswijze wordt niet gedeeld. In de Uitvoeringsagenda Aanpak Bereikbaarheid Noordkant Amsterdam uit oktober 2013 is door rijk en regio gezamenlijk geconstateerd dat de aanpak van de Verbinding A8-A9 in de eerste plaats de verantwoordelijkheid van de regio is.  |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze  | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  |
|---------|-----------------------------------|--|---|
| 45      | 315                               | <p>Het klopt dat er problemen zijn ten aanzien van de volksgezondheid. Met verkeersmaatregelen, zoals een milieuzone op de N203, zou dit probleem snel kunnen worden opgelost. Vervuilende auto's kunnen worden geweerd. Dit levert direct resultaat op. Het is een goedkope oplossing. Is de gedeputeerde bereid om een milieuzone mee te nemen als volwaardig alternatief?</p> | <p>Deze zienswijze wordt niet gedeeld. Instellen van milieuzones op doorgaande provinciale wegen is niet conform het provinciaal beleid. Milieuzones zijn bedoeld om de luchtkwaliteit te verbeteren, maar weren slechts een beperkt aantal auto's. Het verlagen van de verkeersintensiteit is daarom een betere maatregel.</p>   |
| 45      | 316                               | <p>Een andere reden voor het plan is dat men sneller van A naar B kan reizen. Op 9 januari jl. vroeg de indiener of het rapport 'Maak plaats' was meegenomen in het MIRT-onderzoek. Is het rapport meegenomen in dit onderzoek? Zo nee, waarom niet?<br/>Alle asfaltvarianten gaan door ecologische verbindingen en tasten de Ecologische Hoofdstructuur aan.</p>                | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Uit het MIRT-onderzoek Noordkant Amsterdam van 2013 is gebleken dat een verhoging van de frequentie op het spoor geen oplossing zou bieden. Verder bleek uit het onderzoek dat de bereikbaarheid over de weg ten noorden van Amsterdam al in 2020 een groot probleem is. Het verbeteren van de Verbinding A8-A9 gaat bovendien niet alleen om bereikbaarheid, maar ook om leefbaarheid in dorpskernen. Het in het MIRT-onderzoek gebruikte verkeersmodel NRM 2013 bevatte de nieuwste inzichten wat betreft ontwikkeling van inwoners en arbeidsplaatsen. In de planstudie Verbinding A8-A9 zal opnieuw worden bepaald welke ruimtelijk-economische ontwikkelingen wel en niet meegenomen worden in het te hanteren verkeersmodel. Er wordt bekeken hoe moet worden omgegaan met toekomstige mobiliteitsontwikkelingen, waarbij gewerkt zal worden met verschillende scenario's.</p> |
| 45      | 317                               | <p>Indiener is er van overtuigd dat het probleem eenvoudig kan worden opgelost door de aanpassing van bestaande infrastructuur. De fractie ziet de noodzaak niet van een extra en nieuwe verbinding. Indiener hoopt dat de gedeputeerde serieus kijkt naar alternatieven om de verkeers- en volksgezondheidproblematiek op lokaal niveau op te lossen.</p>                       | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. De voorgestelde maatregelen worden als alternatief 2 (nul-plusalternatief) meegenomen in de planstudie. De voor- en nadelen van dit alternatief worden afgewogen tegen de voor- en nadelen van de overige alternatieven.</p>   |



| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze  | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland   |
|---------|-----------------------------------|--|--|
| 45      | 318                               | <p>Indiener is voorstander van een goede verbinding. De nodige alternatieven worden genoemd, maar er ontbreken nog zaken.</p> <p>Toen het plan destijds werd gepresenteerd wees een verkeerskundige op de gevolgen in Zaanstad zelf. Met sluipverkeer vanuit Zaanstad is geen rekening gehouden. Stel dat er een verbinding komt door het open gebied, wat zijn de gevolgen voor de omgeving? De verkeersdruk op de A9 nabij Heemskerk zal toenemen.</p> | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Bij het kiezen van een voorkeursalternatief is het van belang om te weten hoe het verkeerssysteem in het studiegebied zich in de toekomst kan gaan ontwikkelen. Op basis van de onderzoeksresultaten uit de planstudie kan een robuust, toekomstvast besluit genomen worden. Daarvoor wordt een gedegen, uitgebreid onderzoek uitgevoerd naar de verkeerskundige effecten.</p> <p>Door de verbeterde verbinding tussen de A8 en A9 wijzigen de verkeersstromen. Welke verkeerskundige gevolgen optreden wordt tijdens de planstudie nader onderzocht.</p>   |
| 45      | 319                               | <p>Er moet beter worden gekeken naar het open karakter van het landschap. Dit open karakter mag niet worden aangetast. Een tunnelvariant is niet haalbaar, maar wellicht behoort een verdiepte ligging tot de mogelijkheden. Het gebied OER-IJ en de stelling van Amsterdam verdienen de nodige aandacht.</p>  | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Met betrekking tot de inpassing van de alternatieven is een aantal uitgangspunten in de NRD opgenomen. Dit is gedaan om de vergelijkbaarheid tussen alternatieven goed mogelijk te maken. De weg zal bij de Dorpsstraat Assendelft in een onderdoorgang liggen. Vooralsnog is het uitgangspunt dat de rest van de weg op maaiveldhoogte komt te liggen. In de planstudie wordt bekeken of er redenen zijn om hier vanaf te wijken, bijvoorbeeld in verband met de inpassing rondom het UNESCO Werelderfgoed Stelling van Amsterdam. Over de uiteindelijke inpassing van het voorkeursalternatief zal in de planuitwerkingsfase besloten worden.</p> |
| 45      | 320                               | <p>Indiener staat achter het idee om de verbinding aan te leggen. De fractie erkent de noodzaak, uit het oogpunt van bereikbaarheid en leefbaarheid, maar ondersteunt ook het pleidooi om nog eens nader te kijken naar een verdiepte aanleg.</p>  | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Met betrekking tot de inpassing van de alternatieven is een aantal uitgangspunten in de NRD opgenomen. Dit is gedaan om de vergelijkbaarheid tussen alternatieven goed mogelijk te maken. De weg zal bij de Dorpsstraat Assendelft in een onderdoorgang liggen. Vooralsnog is het uitgangspunt dat de rest van de weg op maaiveldhoogte komt te liggen. In de planstudie wordt bekeken of er redenen zijn om hier vanaf te wijken, bijvoorbeeld in verband met de inpassing rondom het UNESCO Werelderfgoed Stelling van Amsterdam. Over de uiteindelijke inpassing van het voorkeursalternatief zal in de planuitwerkingsfase besloten worden.</p> |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze  | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  |
|---------|-----------------------------------|--|---|
| 45      | 321                               | Indiener mist de betekenis voor de reeds gevestigde bedrijven. Hoe wordt de doorstroming van het landbouwverkeer geregeld? Worden gesprekken gevoerd met Heerhugowaard en Alkmaar.   | De zienswijze wordt overgenomen in de aanpak voor de planstudie. Het agrarische productiegebied wordt bij de alternatieven 3 t/m 7 doorsneden. Dit heeft effect op het functioneren van de agrarische bedrijven in het gebied. Om te voorkomen dat dit effect in de planstudie onderbelicht blijft wordt een landbouw effect rapportage toegevoegd aan de planstudie. Met partijen uit de regio Alkmaar wordt gesproken over het belang van deze regio bij de verbinding A8-A9. |
| 45      | 322                               | Indiener vertelt dat zijn fractie altijd kritisch is geweest op dit onderwerp. De vorige spreker heeft het prachtig verwoord. Verdiept aanleggen is een pleister op de wond, maar er is nog steeds een wond. Het is belangrijk om nader te kijken naar alternatieven. Indiener zal onderzoeken niet tegenhouden, maar dat betekent niet dat hij het ermee eens is. | De zienswijze wordt gedeeld. Deze reactie ondersteunt de gekozen aanpak voor de planstudie van het project Verbinding A8-A9, zoals die in de NRD is omschreven.   |
| 45      | 323                               | Indiener vraagt de gedeputeerde of, gezien de randvoorwaarden ecologie en cultuur, alle varianten moeten worden onderzocht. Het kan juist verstandig zijn om veel scenario's naast elkaar te leggen. Indiener is blij dat er ook een nulscenario is toegevoegd.  | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. In de planstudie worden zeven alternatieven meegenomen. Alternatief 1 (nulalternatief) wordt in de planstudie meegenomen om de overige alternatieven te kunnen vergelijken met de referentiesituatie. Alternatief 2 (nul-plusalternatief) heeft als voordeel dat daarmee de aantasting van een aantal gebiedswaarden beperkt zou kunnen worden. Alternatieven 3 t/m 7 betreffen verschillende tracé's.                        |
| 45      | 324                               | Vanwege de enorme overlast in Krommenie is het wel belangrijk om het project snelheid te geven en daarbij tevens te voldoen aan alle procedures.   | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Met de gekozen onderzoeks aanpak wordt voldaan aan de wensen van de samenwerkingspartners en de onafhankelijke commissie voor de milieueffectrapportage. Een goede onderzoeks aanpak is de beste waarborg om tot vaststelling van een voorkeursalternatief te kunnen komen. Realisatie van het voorkeursalternatief is voorzien vanaf 2018.   |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze  | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  |
|---------|-----------------------------------|--|---|
| 45      | 325                               | De vraag van de indiener over de effecten op omliggende wegen is zeer relevant. Er wordt wel gesproken over externe veiligheid, maar de aansluiting op andere wegen moet ook worden meegenomen.  | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Bij het kiezen van een voorkeursalternatief is het van belang om te weten hoe het verkeerssysteem in het studiegebied zich in de toekomst kan gaan ontwikkelen. Op basis van de onderzoeksresultaten uit de kan een robuust, toekomstvast besluit genomen worden. Daarvoor wordt een gedegen, uitgebreid onderzoek uitgevoerd naar de verkeerskundige effecten. Door de verbeterde verbinding tussen de A8 en A9 wijzigen de verkeersstromen. Welke verkeerskundige gevolgen optreden wordt tijdens de planstudie nader onderzocht. |
| 45      | 326                               | De voordracht spreekt van een robuuste en meest leefbare weg. Welke weg wordt bedoeld?   | In de NRD staat aangegeven dat uitgegaan wordt van de duurzaamheidsambities leefbare weg, robuuste weg en energieweg. In deze fase van de planstudie zullen deze ontwerpaspecten nog niet aan de orde komen. Pas als een voorkeursalternatief is vastgesteld en gedetailleerd ontworpen wordt, zal vorm en inhoud worden gegeven aan de genoemde ambities.  |
| 45      | 327                               | Indiener veronderstelt dat de voorkeursvariant vanzelf uit het onderzoek naar voren komt. Het voorliggende stuk is prettig leesbaar. Betrokkenen herkennen zich erin. Zij willen dat de verbinding zo snel mogelijk gerealiseerd wordt. Krommenie is een heikel punt. Kunnen uit de in te dienen zienswijzen nog andere varianten naar voren komen?<br>Wat de indiener betreft moet dit project snel, met voortvarendheid en secuur worden opgepakt. | De zienswijze wordt gedeeld. Indiener onderschrijft de aanpak van de planstudie.  |
| 45      | 328                               | Bij interruptie merkt indiener op dat hij meerdere keren per week het betreffende knelpunt passeert. Hij ondervindt niet veel verkeersproblemen. Hij onderschrijft wel het probleem van de volksgezondheid.  | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Uit de probleemverkenning blijkt dat 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 en Purmerend, de IJmond en Amsterdam. In planstudie vindt nadere uitwerking plaats.   |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze  | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  |
|---------|-----------------------------------|--|---|
| 45      | 329                               | Bij interruptie zegt indiener dat alleen om het feit van volksgezondheid een oplossing moet worden geboden. Het is verschrikkelijk om aan de weg te moeten wonen.  | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. In de planstudie wordt onderzocht hoe het leefbaarheidsprobleem in Krommenie, Assendelft en Wormerveer kan worden aangepakt. Dit kan niet los gezien worden van de bereikbaarheidsproblemen in het gebied.  |
| 45      | 330                               | Bij interruptie benadrukt de indiener dat volksgezondheid een issue is. Iedereen is het erover eens dat er iets moet gebeuren in het kader van de volksgezondheid.   | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. In de planstudie wordt onderzocht hoe het leefbaarheidsprobleem in Krommenie, Assendelft en Wormerveer kan worden aangepakt. Dit kan niet los gezien worden van de bereikbaarheidsproblemen in het gebied.  |
| 45      | 331                               | Bij interruptie zegt indiener te verwachten dat een plaatselijke aanpassing onmogelijk is. De weg loopt dicht langs de bebouwing. Er is geen fysiek geen ruimte. Er zal moeten worden gekeken naar een andere variant. | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Het nul-plusalternatief (alternatief 2) wordt meegenomen in de planstudie. De voor- en nadelen van dit alternatief worden afgewogen tegen de voor- en nadelen van de overige alternatieven. De invulling van alternatief 2 (nul-plusalternatief) wordt in de NRD globaal omschreven en in de planstudie verder uitgewerkt.  |
| 45      | 332                               | Bij interruptie wijst indiener erop dat reeds bedragen zijn gekoppeld aan de varianten. Een gelijkvloerse weg zal een ander bedrag met zich meebrengen dan een verdiept aangelegde weg.                                | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. In de bijlage van de NRD is voor de alternatieven een inschatting gemaakt van de investeringskosten. De kosten zullen hoger zijn naarmate een groter deel van de verbinding niet op maaiveldniveau wordt aangelegd.   |
| 45      | 333                               | Bij interruptie wijst indiener erop dat 'Maak plaats' ook duidelijk heeft gemaakt dat er een ander verkeersbeeld gaat komen. Jongeren kiezen minder vaak voor de auto. Openbaar vervoer wordt steeds belangrijker.     | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. In de planstudie zullen alle alternatieven op basis van het verkeersmodel VENOM worden onderzocht op hun verkeerskundige effecten voor de jaren 2020 en 2030. Het regionale verkeersmodel is de voorgeschreven wijze om toekomstige ontwikkelingen in woningbouw- en werkgelegenheid te vertalen naar mobiliteitseffecten. Door middel van aannames is in het model rekening gehouden met ontwikkelingen in mobiliteitsgedrag en (voertuig)technologie. |
| 45      | 334                               | Indiener verzoekt de milieuzone als alternatief toe te voegen. Als dat niet kan dan verzoekt de fractie de milieuzone in ieder geval mee te nemen in het nulplus-alternatief.  | Deze zienswijze wordt niet gedeeld. Instellen van milieuzones op doorgaande provinciale wegen is niet conform het provinciaal beleid. Milieuzones zijn bedoeld om de luchtkwaliteit te verbeteren, maar weren slechts een beperkt aantal auto's. Het verlagen van de verkeersintensiteit is daarom een betere maatregel.  |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze   | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  |
|---------|-----------------------------------|---|---|
| 45      | 335                               | Bij interruptie merkt indiener er op dat het geen Rijksprobleem is maar een regionaal probleem.   | De zienswijze wordt gedeeld. In de Uitvoeringsagenda Aanpak Bereikbaarheid Noordkant Amsterdam uit oktober 2013 is door rijk en regio gezamenlijk geconstateerd dat de aanpak van de Verbinding A8-A9 in de eerste plaats de verantwoordelijkheid van de regio is.  |
| 45      | 336                               | Bij interruptie zegt indiener dat er een probleem is voor alle inwoners van de provincie. Dat probleem moet worden opgelost.  | Indiener onderschrijft de aanpak van de planstudie.   |
| 24      | 337                               | <p>Bij alle varianten komt bij indiener – en vele anderen - de vraag op: 'hoe groot is de verkeer aantrekkende werking' bij het verbeteren van de "ontbrekende schakel" A8-A9? Wij verwachten bij de varianten 3, 4, 5 6 en 7 (pagina 32) een toename van vervoersbewegingen die zal leiden tot een forse opstopping bij de Coenbrug in de A8 over de Zaan bij Koog aan de Zaan. Hier spelen dan niet alleen verkeerstechnische problemen maar door het langzaam rijdend en stilstaande verkeer ook nog een grote toename van de milieuoverlast (geluid, stof, stank en veiligheid) in de directe omgeving.</p> <p>Op dit moment geldt op de Ring A10 west een snelheid beperkende maatregel vanwege de concentratie fijnstof. Het kan natuurlijk niet zo zijn dat de leefsituaties in Amsterdam-west en Koog aan de Zaan verslechteren door een toename in het verkeer dat straks de route kiest over de doorgetrokken A8 in plaats van de voor dit doel ontwikkelde A9.</p> | Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. Nut en noodzaak worden in de planstudie opnieuw bekeken vanuit de dubbele doelstelling op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid. Het nulalternatief dient als referentie alternatief, zodat de alternatieven kunnen worden vergeleken met de situatie waarbij geen maatregelen worden genomen. Daarnaast zal voor 2020 en 2030 onderzocht worden welke mobiliteitseffecten kunnen worden verwacht. Verkeersaantrekkende werking en verandering van routekeuze zullen in de beoordeling worden meegenomen en spelen een rol in de keuze voor een voorkeursalternatief. |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze   | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  |
|---------|-----------------------------------|---|---|
| 24      | 338                               | <p>Vlak bij de brug over de Zaan zijn een drietal scholen gelegen. Hemelsbreed is dat nog geen 70 meter van de A8. Het Astmafonds adviseert een minimale afstand van 300 meter tussen scholen en snelwegen. Een toename van het verkeer veroorzaakt waarschijnlijk ook een toename van de concentratie fijnstof op deze gevoelige objecten. In het onderzoek tracébesluit dient de fijnstofbelasting te worden onderzocht.</p> <p>Met een toename van het verkeer over de A8 kan de omgeving ook rekenen op een grotere uitstoot van fijnstof, stikstofdioxide en geluid. Ook de veiligheid kan in het geding zijn.</p> <p>Wij hebben onvoldoende zicht op de exacte adressering van deze vraagstukken. Wél zien wij de samenhang. In het Amsterdamse regio overleg, bij het Rijk en bij de doortrekking A8-A9 dient de uitkomst van het onderzoek naar fijnstof in de bredere regio zeker meegewogen te worden in het onderzoek tracébesluit.</p>  | <p>Met de zienswijze is in de NRD rekening gehouden. In de planstudie zullen alle alternatieven worden beoordeeld op hun effecten voor het gehele studiegebied. Een verbetering van de verbinding tussen de A8 en de A9 zal leiden tot veranderingen in verkeersstromen. De effecten op de bestaande A8 vormen onderdeel van de planstudie. Voor zowel de toetsing op de (wettelijke) criteria voor geluidhinder als luchtkwaliteit wordt rekening gehouden met 'gevoelige bestemmingen', zoals scholen.</p>  |
| 24      | 339                               | <p>De varianten 3, 4, 5, 6 en 7 (pagina 32) geven een grote verstoring van de open ruimte en doorsnijden het landschap en het UNESCO werelderfgoed Stelling van Amsterdam. Tevens wordt de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur, die langs de liniedijk van Fort Zuidwijkermeer tot aan het Alkmaardermeer loopt, enorm geweld aangedaan. Met zulke ingrepen blijft er voor plant en dier geen millimeter over! Maar het betekent ook een bedreiging voor de recreatieve fietsverbindingen van en naar Bus en Dam. Deze varianten geven een hoge verkeersdruk op de aansluiting met de A8 en A10. Om de verstoring van de Ecologische hoofdstructuur, het UNESCO werelderfgoed Stelling van Amsterdam en het recreatieve landschap te ontzien, zal een doorsnijding moeten worden ingepast. Afhankelijk van de (on)zichtbaarheid en ecologische impact zal een inpassing een groter of kleiner budget vereisen.</p> <p>Door de inpassing te zien als sluitstuk van de begroting bestaat het gevaar dat er altijd gekozen wordt voor een minimale inpassingsvariant.</p> | <p>Deze zienswijze wordt niet gedeeld. In de NRD is beschreven op welke criteria de alternatieven worden beoordeeld. De planstudie brengt de effecten van de alternatieven op deze criteria in beeld. Naast criteria die het doelbereik betreffen (bereikbaarheid en leefbaarheid), gaat het om criteria met betrekking tot wetgeving en beleid: geluidhinder, luchtkwaliteit, externe veiligheid, ecologie, bodem en water, ruimtelijke kwaliteit (cultuurhistorie en landschap, archeologie, sociale aspecten) en doorstroming bestaand wegennet. Tenslotte is zijn ook financiële criteria onderdeel van het beoordelingskader (paragraaf 5.2 van de NRD). Met betrekking tot de inpassing van de alternatieven is een aantal uitgangspunten in de NRD opgenomen. Daarbij is rekening gehouden met wetgeving, doelbereik en economische uitvoerbaarheid. Bovendien maakt dit een vergelijking tussen alternatieven mogelijk. Over de uiteindelijke inpassing van het voorkeursalternatief zal in de planuitwerkingsfase besloten worden.</p> |

| Volgnr. | Vraag/<br>Opmerking/<br>Suggestie | Letterlijke reactie indiener zienswijze   | Antwoord Gedeputeerde Staten van Noord-Holland   |
|---------|-----------------------------------|---|--|
| 24      | 340                               | Wij pleiten ervoor om de inpassing serieus te nemen en op te voeren als ondertunneling van het gebied en deze kosten in de begroting en afweging op te nemen. | Deze zienswijze wordt niet gedeeld. Met betrekking tot de inpassing van de alternatieven is een aantal uitgangspunten in de NRD opgenomen. Dit is gedaan om de vergelijkbaarheid tussen alternatieven goed mogelijk te maken. De inschatting is dat een ondergrondse aanleg niet kosteneffectief zal zijn. Over de uiteindelijke inpassing van het voorkeursalternatief zal in de planuitwerkingsfase besloten worden. |

gemeente Zaanstad

**ZNSTD**

gemeente  **Heemskerk**

gemeente  
Uitgeest



gemeente  
beverwijk



**BELEID | VERKEER EN VERVOER**



GEMEENTE  
VELSEN

# Verbinding A8-A9

**Nota van Beantwoording  
zienswijzen Notitie Reikwijdte & Detailniveau**

## Colofon

### Uitgave

Provincie Noord-Holland  
Postbus 123 | 2000 MD Haarlem  
Tel.: 023 514 31 43 | Fax: 023 514 40 40  
[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)  
[post@noord-holland.nl](mailto:post@noord-holland.nl)

### Eindredactie

Provincie Noord-Holland  
Directie Beleid | Sector Verkeer en Vervoer

### Fotografie

Provincie Noord-Holland

### Grafische verzorging

Provincie Noord-Holland  
MediaProductie

Haarlem, maart 2015