

van A naar Beter



P 1286-35
(2e ex)

Richtlijnen voor het MER Spitsstrook A7

Oostbaan
knooppunt Zaandam
Purmerend-Zuid

i.h.k.v. de Speedwet wegverbreding



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Personenvervoer

**Richtlijnen voor het
MER
Spitsstrook A7
Oostbaan Zaandam-**

Richtlijnen voor het MER Spitsstrook A7 Oostbaan Zaandam- Purmerend-Zuid

Vastgesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat overeenkomstig het bepaalde in artikel 7.15 Wet milieubeheer

Den Haag, augustus 2003

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'K' followed by 'P' and 'eij', with a long horizontal line extending to the right.

Karla Peijs

Inhoudsopgave

1	INLEIDING	1
2	PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING	2
2.1	PROBLEEMSTELLING	2
2.2	DOEL	2
2.3	BESLUITVORMING	2
3	VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN.....	3
3.1	ALGEMEEN	3
3.2	ALTERNATIEVEN	3
4	BESTAANDE TOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN TE ONDERZOEKEN EFFECTEN	5
4.1	ALGEMEEN	5
4.2	VERKEER EN VERVOER	5
4.3	WOON EN LEEFOMGEVING	6
4.4	NATUURLIJKE OMGEVING	7
4.5	OVERIGE ASPECTEN	7
5	VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN.....	8
6	LEEMTEN IN INFORMATIE.....	9
7	EVALUATIEPROGRAMMA.....	10
8	VORM EN PRESENTATIE.....	11
9	SAMENVATTING VAN HET MER.....	12
	BIJLAGE.....	13

1 Inleiding

In de Bestuursovereenkomst Bereikbaarheid Noordelijke Randstad (BONR) heeft de minister van Verkeer en Waterstaat samen met de betreffende overheden in de regio afgesproken dat voor een aantal wegen of weggedeelten in de noordelijke Randstad op korte termijn maatregelen nodig zijn om de bereikbaarheid te verbeteren. De oostelijke rijbaan van de A7 tussen knooppunt Zaandam en Purmerend-Zuid is in het BONR opgenomen.

Voor deze m.e.r.-studie wordt de procedure conform de Spoedwet wegverbreding gevolgd. Ten behoeve van het wegaanpassingsbesluit wordt een milieu-effectrapport (MER) opgesteld. Doel van deze richtlijnen is om aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om het mogelijk te maken het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te nemen. Het bevoegd gezag is de minister van Verkeer en Waterstaat. De initiatiefnemer is de Hoofdingenieur-Directeur van Rijkswaterstaat Noord Holland.

De richtlijnen zijn gebaseerd op de Spoedwet, op de startnotitie, op de adviezen van de wettelijke adviseurs en de Commissie voor de m.e.r. en op de commentaren en opmerkingen die naar aanleiding van de startnotitie zijn ingebracht (zie inspraakreacties in de bijlage). De startnotitie heeft betrekking op het gedeelte Zaandam – Purmerend-Zuid en is reeds in het kader van de Tracéwet in procedure gegaan. Nu de Spoedwet wegverbreding in werking is getreden, wordt de procedure vervolgd conform de Spoedwet, in welk kader wordt uitgegaan van één oplossingsrichting, zijnde het benuttingsalternatief spitsstrook.

2 Probleemstelling, doel en besluitvorming

Artikel 7.10, lid 1 onder a van de Wet milieubeheer

Een MER bevat tenminste: "een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd".

Artikel 7.10, lid 1, onder c van de Wet milieubeheer

Een MER bevat tenminste: "een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieu-effectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van overheidsorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven".

2.1 Probleemstelling

Het probleem is dat de doorstroming op het traject A4 Schiphol, A10-west, A8, A7-Purmerend onvoldoende is. Naast de Coentunnel is een tweede belangrijke bottleneck de A7 in combinatie met het terugslageffect op de A8 en de A10-west. Om de probleemstelling nader te kunnen kwantificeren dient de Intensiteit/Capaciteit-verhouding en het aantal voertuigverliesuren voor het betreffende weggedeelte in beeld te worden gebracht.

Door de inwerkingtreding van de Spoorwet wegverbreding wordt dit traject versneld aangepakt. De A7 Zaandam – Purmerend-Zuid valt onder bijlage A bij de Spoorwet. De projecten onder bijlage A in de Spoorwet zijn van permanente aard.

2.2 Doel

Uit de probleemstelling moet een concrete en duidelijk omschrijving van de doelen worden afgeleid. De alternatieven moeten op basis van de beschrijving van de doelen getoetst kunnen worden op hun doeltreffendheid.

2.3 Besluitvorming

Het MER dient aan te geven dat het is opgesteld voor het wegaanpassingsbesluit door de Minister. Het MER dient vervolgens te beschrijven volgens welke procedure en welk tijdspad dit geschiedt en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel zijn betrokken. Tot slot moeten de besluiten worden aangegeven die in een later stadium nog moeten worden genomen om de voorgenomen activiteit te kunnen realiseren.

3 Voorgenomen activiteit en alternatieven

Artikel 7.10, lid 1, onder b van de Wet milieubeheer

Een MER bevat tenminste: " een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen en de motivering van de keuze voor de in beschouwing genomen alternatieven."

Artikel 7.10, lid 3 van de Wet milieubeheer

"Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt."

3.1 Algemeen

Het in de Spoorwet beschreven benuttingsalternatief wordt beschreven voor zover deze gevolgen heeft voor het milieu. Daarnaast wordt op grond van de Wet Milieubeheer de referentiesituatie en het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) beschreven.

Daar waar in het MER effecten worden beschreven, wordt bedoeld op die effecten die optreden bij realisatie van de voorgenomen activiteiten, waarbij een planhorizon wordt aangehouden van 2010.

Bij elk alternatief moet voor zover nodig worden aangegeven welke preventieve en mitigerende maatregelen worden getroffen (analoog aan de te verwachten milieu-effecten). Ook moet worden aangegeven welke mitigerende maatregelen tijdens de aanleg kunnen worden getroffen om hinder en verkeersonveilige situaties te beperken of te voorkomen. Indien compensatie aan de orde is, dan dienen de compenserende maatregelen te worden uitgewerkt en beschreven volgens de daarvoor geldende regels.

3.2 Alternatieven

In de Spoorwet wegverbreding is aangegeven dat gekozen is voor het benuttingsalternatief spitsstrook en niet meer voor het benuttingsalternatief plusstrook welke in de Startnotitie is genoemd.

Uitgewerkt dienen te worden:

- Referentiesituatie (autonome ontwikkeling)
- Voorgenomen Activiteit: spitsstrook
- Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA)

Voor het benuttingsalternatief spitsstrook moet, ten behoeve van een beter begrip van de beoogde toekomstige situatie en de milieuaspecten daarvan in het MER worden aangegeven wat er fysiek zal wijzigen ten opzichte van de referentiesituatie (zoals de breedte van de weg, de verlichting en de portalen, aanpassing/nieuwbouw viaducten). Hierbij moet in het bijzonder aandacht besteed worden aan de situatie bij de op- en afritten en viaducten.

Bijzonder voor dit MER is, dat de nieuwe Spoedwet wegverbreding al de concrete oplossing, zijnde de voorgenomen activiteit, benoemt voor dit wegaanpassingsproject. Daarom zal in dit geval het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) worden ontwikkeld door de voorgenomen activiteit te optimaliseren voor natuur en/of leefmilieu. Het MMA moet immers een realistisch alternatief zijn en dient de in de probleemstelling gesignaleerde problemen op te lossen.

Het MMA zal tijdens de effectenanalyse worden ontwikkeld en bij de effectenbeschrijving worden meegenomen. Bij het uitwerken van een MMA voor het MER gaat meer aandacht uit naar het voorkomen en beperken van de meer lokale milieueffecten. Hierbij kan gedacht worden aan het voorkomen, beperken en/of compenseren van:

- aantasting van het woon- en leefmilieu (geluidhinder, luchtverontreiniging, externe veiligheid);
- aantasting van natuurwaarden (biotopenverlies en versnippering);
- aantasting van landelijk gebied (aantasting van landschap en stiltegebieden);
- aantasting van het fysieke milieu (lucht, bodem, water);

Bij de ontwikkeling van het MMA wordt nagegaan welke maatregelen kunnen worden genomen om de te verwachten milieueffecten, die ontstaan ten gevolge van de voorgenomen activiteit tegen te gaan, te verminderen of te compenseren.

Indien zich situaties voordoen waarbij bestaande leefbaarheidsknelpunten kunnen worden verbeterd, kunnen dergelijke maatregelen onderdeel uitmaken van het MMA. Dit geldt ook ingeval van nieuwe knelpunten, waarvoor op grond van de bestaande wet- en regelgeving, dan wel het beleid, geen maatregelen nodig zijn.

4 Bestaande toestand, autonome ontwikkeling en te onderzoeken effecten

Artikel 7.10, lid 1, onder d van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien de activiteit noch de alternatieven worden ondernomen."

Artikel 7.10, lid 1, onder e van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven."

4.1 Algemeen

Beschrijving studiegebied

Het studiegebied moet op kaart worden aangegeven en omvat het tracé en zijn omgeving, voor zover daar effecten van de alternatieven kunnen gaan optreden. Per milieuaspect (lucht, bodem, water, enz.) kan de omvang van het studiegebied verschillen.

Bestaande toestand en autonome ontwikkeling

Voor de beschrijving van de huidige situatie dient het jaar 2000 of later te worden gebruikt. Voor de autonome ontwikkeling en de effectvergelijking dient uitgegaan te worden van het jaar 2010. Daar waar dit beleidsmatig of wettelijk is vereist worden effecten vergeleken met doelstellingen voor andere jaren.

De bestaande toestand van het milieu in het studiegebied en de autonome ontwikkeling hiervan, moet worden beschreven als referentie voor de te verwachten milieu-effecten. Daarbij wordt onder de autonome ontwikkeling verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat één van de alternatieven wordt gerealiseerd. Bij deze beschrijving moet het MER uitgaan van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van reeds genomen besluiten over nieuwe activiteiten.

Conform het gestelde in paragraaf 3.1 dient aangegeven te worden welke preventieve, mitigerende en compenserende maatregelen getroffen worden.

4.2 Verkeer en vervoer

Het MER dient de huidige situatie van het wegverkeer en de autonome ontwikkeling hiervan te beschrijven, alsmede het effect van de alternatieven op de intensiteiten, doorstroming en verkeersveiligheid. Hiervoor kan de aanzet zoals gegeven in de startnotitie verder worden uitgewerkt, waarbij ook aan bod komen:

- een prognose voor de jaren 2010 (verkeerskundig) en 2016 (aspect geluid) op basis van de actuele situatie en gebaseerd op realistische uitgangspunten van het mobiliteitsbeleid voor het betreffende wegvak en

-
- de aansluitende wegvakken. Er zal daarbij ingegaan worden op de intensiteit/capaciteitverhouding en de voertuigverliesuren;
 - de variatie in verkeersintensiteit over de dag heen. Inzicht in deze variatie is van belang om na te gaan of er geen knelpunten optreden wanneer de spitsstrook gesloten zijn, en daarmee ook om na te gaan wanneer deze geopend zouden moeten zijn voor een goed probleemoplossend vermogen;
 - de effecten op gebied van de verkeersveiligheid kwantitatief, daarbij ook lettend op het aantal kop-staartbotsingen en op de bereikbaarheid van het weggedeelte voor hulpdiensten bij afwezigheid van de vluchtstrook;
 - de aansluiting van en doorstroming op het onderliggende wegennet;

4.3 Woon en leefomgeving

Geluid

Voor het aspect geluid wordt een akoestisch onderzoek uitgevoerd zoals voorgeschreven in de Wet geluidhinder. Onderzocht zal worden of er sprake is van achterstallige geluidssanering en afgegeven hogere waarden zullen geïnventariseerd worden. Er moet worden aangegeven voor hoeveel woningen en andere geluidgevoelige objecten de grenswaarde wordt overschreden. Gekeken dient te worden of er een toename van 2 dB(A) optreedt (reconstructietoets).

Het akoestisch ruimtebeslag (geluidscontouren) en het aantal geluidsgevoelige objecten per geluidsklasse, van 50 tot > 70 dB(A) in stappen van 5 dB(A), worden bepaald. Indien er sprake is van een specifieke status, zoals stiltegebieden en gebieden aangewezen als Ecologische Hoofdstructuur (EHS), dienen de contouren vanaf 40 dB(A) te worden weergegeven.

In het MER dient te worden onderzocht in welke mate er sprake is van geluidstoename of -afname op de aansluitende weg- en baanvakken van de trajecten in studie.

Tevens dient een indicatie gegeven worden van de te treffen maatregelen (aard en omvang).

Lucht

De doelstelling van het onderzoek naar lokale luchtkwaliteit is tweeledig:

- het geven van inzicht in de gevolgen van de verschillende alternatieven voor het aantal woningen en personen binnen zones waar de concentraties van luchtverontreinigende stoffen hoger zijn dan de wettelijke grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit ('vaststellen knelpunten').
- indien uit de luchtanalyse blijkt dat een of meer alternatieven kunnen leiden tot knelpunten, dient voor elk van deze alternatieven inzicht te worden gegeven in de mogelijke maatregelen om de knelpunten op te lossen, en de financiële consequenties van deze maatregelen.

De volgende aspecten dienen per alternatief in beeld te worden gebracht:

- Het gebied waarbinnen de jaargemiddelde concentraties (immissies) van NO₂ en fijn stof (PM₁₀) de jaargemiddelde grenswaarde van 40 microgram/m³ overschrijden, waarbij ook de woningen binnen dit 'overschrijdingsgebied' worden aangegeven;
- Het gebied waarbinnen de jaargemiddelde concentratie (immissie) van fijn stof (PM₁₀) de jaargemiddelde grenswaarde van 30 microgram/m³ overschrijdt. Dit als indicator voor, en in plaats van de daggemiddelde PM₁₀-norm van 50 microgram/m³ die in 2005 niet meer dan 35 dagen/jaar overschreden mag worden;

-
- Voor de grenswaarden voor de uurgemiddelde concentratie van NO₂ en de concentraties van andere luchtverontreinigende stoffen (SO₂, CO, NO_x, Lood, Benzeen) die genoemd worden in het Besluit luchtkwaliteit, kan op grond van recente studies worden aangenomen dat deze grenswaarden langs snelwegen niet zullen worden overschreden.
 - De keuze van het zichtjaar is afhankelijk van de jaren waarin uiterlijk aan de vastgestelde grenswaarde dient te worden voldaan. In ieder geval dient 2010 als zichtjaar meegenomen te worden.

Bij de analyse van de lokale luchtkwaliteit dient gebruik te worden gemaakt van het TNO-verkeersmodel.

Externe Veiligheid

De externe veiligheidsrisico's, veroorzaakt door het transport van gevaarlijke stoffen over de A7, worden vastgesteld voor de huidige situatie en de situatie na ingebruikneming van de spitsstrook. Voor beide studies wordt het Plaatsgebonden Risico (PR) en het Groepsrisico (GR) in beeld gebracht. Voor het PR geldt een grenswaarde, voor het GR een oriënterende waarde waaraan moet worden getoetst.

4.4 Natuurlijke omgeving

Landschap

Voor de effectbepaling wordt het visueel ruimtelijke aspect bekeken. Het gaat hier met name om de aanwezigheid en hoogte van geluidsschermen. Eventuele maatregelen worden globaal kwalitatief beschreven. Daarbij wordt gebruik gemaakt van enkele visualisaties zoals kaarten, referentiebeelden of fotomontages.

Natuur

De relevante effecten voor het aspect flora, fauna en ecologie worden kwalitatief beschreven in het MER.

De effecten op versnippering en verstoring worden alleen beschreven voor beschermde gebieden waar effecten te verwachten zijn, met name Habitat- en Vogelrichtlijngebieden. Tevens dienen deze effecten beschreven te worden indien in het gebied beschermde soorten aanwezig zijn.

Zowel fysiek ruimtebeslag (bijvoorbeeld een extra rijbaan) als uitstralende verstoringen, zoals geluidshinder en verstoring, worden onderzocht. De mogelijkheden om effecten te voorkomen of te beperken en bestaande knelpunten op te lossen, worden onderzocht met het oog op eventueel te nemen mitigerende of compenserende maatregelen.

Bodem en Water

Er dient een watertoets te worden uitgevoerd. Met betrekking tot de infiltratiecapaciteit dient aangegeven te worden wat de gevolgen voor de waterbergingscapaciteit zijn en dient een indicatie te worden gegeven van de maatregelen hiervoor.

4.5 Overige aspecten

De overige aspecten zoals ruimtelijke ordening, archeologie, cultuurhistorie, sociale aspecten en duurzaam bouwen hoeven niet in beeld te worden gebracht. Dit dient kort te worden toegelicht in het MER.

5 Vergelijking van de alternatieven

Artikel 7.10, lid 1, onder f van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven."

De milieu-effecten van de alternatieven moeten onderling en met de referentie worden vergeleken. Doel van de vergelijking is om inzicht te geven in de mate waarin positieve en negatieve effecten van de alternatieven verschillen, mede tegen de achtergrond van de bestaande milieusituatie en autonome milieu-ontwikkeling.

Bij de vergelijking moeten de doelstellingen en de grens- en streefwaarden van het milieubeleid worden betrokken.

6 Leemten in informatie

Artikel 7.10, lid 1, onder g van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen [d.w.z. van de bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling daarvan, resp. van de milieu-effecten] ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens."

Het MER moet aangeven over welke milieuaspecten geen informatie kan worden opgenomen vanwege gebrek aan gegevens. Deze inventarisatie moet worden toegespitst op die milieuaspecten, die (vermoedelijk) in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen. Op die manier kan worden beoordeeld, wat de consequenties moeten zijn van het gebrek aan milieu-informatie.

Beschreven moet worden:

- welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is;
- in hoeverre op korte termijn zou kunnen worden voorzien in de leemten in informatie;
- in hoeverre de leemten en onzekerheden de kwaliteit van de besluitvorming beïnvloeden.

7 Evaluatieprogramma

Artikel 7.39 van de Wm:

"Het bevoegd gezag dat een besluit heeft genomen, bij de voorbereiding waarvan een milieu-effectrapport is gemaakt, onderzoekt de gevolgen van de betrokken activiteit voor het milieu, wanneer zij wordt ondernomen of nadat zij is ondernomen."

Bij het wegaanpassingsbesluit dient aangeven te worden op welke wijze en op welke termijn een evaluatieonderzoek verricht zal worden om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen.

Het MER dient reeds een aanzet tot zo'n evaluatieprogramma te bevatten, omdat er een sterke koppeling bestaat tussen de gebruikte voorspellingsmethoden, de leemten in kennis en het op te stellen evaluatieprogramma. Het verdient aanbeveling hierbij gebruik te maken van het rapport: "Werkwijzer evaluatie milieu-effecten hoofdwegenprojecten" van de DWW.

De te evalueren aspecten zien tenminste op geluid, lucht, externe veiligheid en mitigerende en compenserende maatregelen.

8 Vorm en presentatie

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. De onderlinge vergelijking dient bij voorkeur te worden gepresenteerd met behulp van tabellen, figuren en kaarten. Voor de presentatie wordt gevraagd om:

- het MER zo beknopt mogelijk te houden, onder andere door achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzen onderbouwen) niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst bij het MER op te nemen;
- bij gebruik van kaarten recent kaartmateriaal te gebruiken, alle in de tekst gebruikte topografische aanduidingen op kaart aan te geven, de namen goed leesbaar weer te geven en een duidelijke legenda te presenteren.

Het MER bestaat uit een samenvatting en een hoofdnota. Daarnaast zijn er onderzoeken waar de informatie uit de hoofdnota op is gebaseerd. Het is niet noodzakelijk deze onderzoeken om te werken in een deelnota alvorens deze wordt opgenomen in de hoofdnota

9 Samenvatting van het MER

Artikel 7. 10, lid 1, onder h van de Wet milieubeheer:

Een MER bevat ten minste: "een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieu-effectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven".

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers. Het verdient daarom bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig betoog leesbaar zijn en een goede afspiegeling vormen van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de hoofdpunten voor de besluitvorming;
- de belangrijkste informatie over het milieu in het studiegebied;
- de voorgenomen activiteit, de referentiesituatie en het MMA;
- de belangrijkste milieu-effecten van de referentiesituatie, de voorgenomen activiteit en het MMA (zo mogelijk in tabelvorm);
- eventuele cruciale leemten in kennis;
- de vergelijking van de alternatieven.

Bijlage

Antwoorden op adviezen van wettelijke adviseurs

1. College van Burgemeester en Wethouders van Wormerland
2. College van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland
3. Gemeenteraad van Landsmeer
4. Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur
5. Commissie voor de Milieu effect rapportage

Volgnummer:	1
Afzender:	Gemeente Wormerland Postbus 20 1530 AA Wormer
Kenmerk:	02.002817
Gedateerd:	oktober 2002
Kernpunt(en van de inspraak	Reactie van Bevoegd Gezag:
De inhoud van de Startnotitie heeft hun instemming	
De gemeente ziet graag dat in hoofdstuk 5 naast de rijks- en regionale beleidsinvalshoeken ook de gemeentelijk wordt opgenomen. Het gaat met name om het bestemmingsplan Landelijk Gebied	Het profiel voor de rijksweg A7 tussen knooppunt Zaandam en de afslag Purmerend-Zuid ligt vast in de vigerende bestemmingsplannen "Landelijk Gebied" uit 1974 en "de Kalverhoek" 1983 van de gemeente Wormerlanden en het bestemmingsplan "West" 1990 van de gemeente Purmerend. Het huidige profiel van de A7 past niet binnen deze bestemmingsplannen. De bestemmingsplannen zullen in overeenstemming moeten worden gebracht met de feitelijke situatie. In de m.e.r.-studie Benutting A7 zal de gemeentelijke invalshoek op de ruimtelijke ordening worden betrokken.

Volgnummer:	2
Afzender:	Gedeputeerde Staten van Noord-Holland Postbus 3007 2001 DA Haarlem
Kenmerk:	2002-37440
Gedateerd:	7 oktober 2002
Kernpunt(en) van de inspraak	Reactie van Bevoegd Gezag:
Gevraagd wordt om in de studie Benutting A7 ook het effect van de alternatieven op het onderliggend wegennet in beeld te brengen. Met het oog op de woningbouw in Weidevenne wordt met name aandacht gevraagd voor de verkeersdruk op de N235	Effecten op het onderliggend wegennet worden meegenomen.

Volgnummer:	3	
Afzender:	Gemeente Landsmeer Postbus 1 271120 AA Landsmeer	
Kenmerk:	griffie/reb	
Gedateerd:	25 september 2002	
Kernpunt(en van de inspraak		Reactie van Bevoegd Gezag:
Er wordt ingestemd met de Startnotitie en gekozen plan van aanpak. Verzocht wordt om een voortvarende aanpak van de studie. Met de aanpak van de fileproblematiek in de avondspits op de A7 wordt verwacht dat ook het sluipverkeer in de gemeente Landsmeer zal afnemen.		De opmerkingen worden onderschreven

Volgnummer:	4
Afzender:	Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (OVI) Kneuterdijk 6 2514 EN Den Haag
Kenmerk:	OVI 2002/45
Gedateerd:	22 oktober 2002
Kernpunt(en) van de inspraak	Reactie van Bevoegd Gezag:
Het OVI adviseert positief over de Startnotitie en roept op de voorbereiding voor het MER een daadkrachtig vervolg te geven en de realisatie van het project te bespoedigen en daarmee het knelpunt we te nemen.	De opmerkingen worden onderschreven.
Voorts wordt aandacht gevraagd voor de aan de alternatieven verbonden milieueffecten en het belang van de daarop te nemen maatregelen.	In het MER worden de effecten van de verschillende oplossingen beschreven. Wanneer deze effecten de gestelde normen voor de leefomgeving en het milieu overschrijden zullen adequate maatregelen worden voorzien.

Volgnummer:	5
Afzender:	Commissie voor de Milieu Effect Rapportage Postbus 2345 3500 GH Utrecht
Kenmerk:	1286-31/Bb-vB/ab
Gedateerd:	5 november 2002
Kernpunt(en van de inspraak	Reactie van Bevoegd Gezag:
De richtlijnen zijn grotendeels gebaseerd op het advies van de commissie m.e.r. De punten die niet op één of andere manier zijn overgenomen in de richtlijnen worden hieronder verwoord.	
Gesteld wordt bij de beschrijving van de autonome ontwikkelingen onder meer het verkeersaanbod voor 2010 en 2015 te prognosticeren.	Als prognosejaar wordt 2010 aangehouden.
Alternatieven: Verzocht wordt in het MER een toelichting te geven waarom het verbreden van de weg, het verbeteren van het openbaar vervoer en of andere benuttingsalternatieven geen reële opties zijn.	De Spoedwet wegverbreding gaat uit van één oplossingsrichting: de voorgenomen activiteit spitsstrook. Andere oplossingsrichtingen, m.u.v. het MMA worden in het MER niet onderzocht.

Antwoorden op inspraakreacties

1. W. de Wit
2. J.W. de Vries
3. anoniem
4. R. Rood
5. J. Wortel
6. O.S. Fazio
7. H.F. Biesbrouck
8. J.P. Engelhard
9. J.C. Kramer
10. A. Riecker
11. R. van Til
12. G.M. Bras
13. I. van der Vorst-Schoonhoven
14. Gastransport Services
15. Nederlands genootschap van insprekers
16. E. van der Molen
17. Milieufederatie Noord-Holland
18. J.C. van der Veen
19. M. Reijmerink
20. H. moen
21. R. Zeeman
22. Kamer van Koophandel
23. T. de Hilster
24. Het Natuurloket
25. V.H.M. Duijn

Inspraakreacties: per deelreactie gesorteerd op thema
Project: Rijksweg 7 Oostbaan knooppunt Zaandam - Purmerend-Zuid

Thema	Oplossingsrichtingen
Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van Bevoegd Gezag:
Afzender: Dhr. W. de Wit Sierra Madrestraat 1, 1448 TW PURMEREND Deelreactienummer: 1D1 Kan in de Trajectnota/MER onderzocht worden of de A7 in de richting van Amsterdam verbreed kan worden door de tegenovergestelde richting te versmallen? In de avondspits zou het omgekeerde moeten plaatsvinden.	Voorgesteld wordt een wisselstrookstelsel zoals dat reeds enige tijd op de A1 wordt toegepast. In principe zou de A7 geschikt zijn voor een dergelijk stelsel vanwege een duidelijke ochtendspits in zuidelijke richting en avondspits in noordelijke richting. Met de spitsstrook op de oostbaan A7 tussen knooppunt Zaandam - Purmerend-Zuid wordt extra capaciteit in de <i>avondspits</i> nagestreefd. In de ochtendspits is niet de A7 het grootste knelpunt, maar de file voor de Coentunnel die vervolgens terugslaat op de A7. Extra capaciteit op de A7 richting Amsterdam lost deze file niet op. Nadeel van de toepassing van een wisselstrookstelsel op de A7 is dat er geen gebruik wordt gemaakt van de reeds bij het groot onderhoud aangelegde extra ruimte wegcapaciteit. De aanleg van een wisselstrookstelsel kost veel ruimte, tijd en geld. Een belangrijke doelstelling is dat met een relatief eenvoudige maatregel, tegen relatief lage kosten in een relatief beperkte tijd een vergaande verlichting van de file problematiek in de avondspits wordt bereikt op de route Coentunnel / A10 Noord - Purmerend.
Afzender: Dhr. J.W. de Vries Schanstraat 20, 1531 CG WORMER Deelreactienummer: 2D1 Kan de maximumsnelheid op de A8 van het Coentunnelplein tot knooppunt Zaandam naar 80 km/u verlaagd worden, en op de A7 van knooppunt Zaandam tot Purmerend-Zuid naar 90 km/u? Zo verdwijnt het harmonica-effect.	Het verlagen van de maximum snelheid kan inderdaad helpen om files te voorkomen. De capaciteit van een wegvak op een autosnelweg is het hoogst bij een gemiddelde snelheid van rond de 70 km/h. Bij deze snelheid kunnen de meeste voertuigen per uur worden afgewikkeld. Voorgesteld wordt om de maximum snelheid op de A8 tussen de knooppunten Coenplein en Zaandam te verlagen naar 80 km/uur. Uit verkeerskundige analyses is echter gebleken dat de filevorming op dit punt het gevolg is van de file die vrijwel dagelijks ontstaat op de A7 tussen de aansluitingen Zaandijk en Wijdewormer. Dit voorstel is derhalve niet direct een oplossing voor het geconstateerde probleem.
Afzender: Naam en adres bekend bij inspraakpunt. Deelreactienummer: 3D1 Er is in beide richtingen een extra ten behoeve van de spits gecreëerde rijstrook nodig, waarbij de voorkeur uitgaat naar versmalde rijstroken met snelheidsbeperking wat de doorstroming significant verbetert.	Met een spitsstrook op de A7 wordt extra capaciteit in de avondspits nagestreefd. In de ochtendspits is niet de A7 het grootste knelpunt, maar de file voor de Coentunnel die vervolgens terugslaat tot op de A7. Extra capaciteit op de A7 lost deze file niet op.
Afzender: Dhr. J. Wortel	

Zuivelstraat 23, 1445 MH PURMEREND Deelreactienummer: 5D1 De rijbaan moet van twee naar minimaal drie rijstroken gebracht worden.	Met een spitsstrook op de A7 wordt extra capaciteit in de avondspits nagestreefd. De spitsstrook gaat uit van een uitbreiding van twee naar drie rijstroken tijdens de avondspits op de oostelijke rijbaan.
Afzender: Dhr. J.H.F. Biesbrouck Pieter Slootenweg 17, 1456 AB WYDEWORMER Deelreactienummer: 7D1 Is het mogelijk de brug over het Noordhollands Kanaal te verbreden? Daar gaat immers pas de stuw in werking.	Uit verkeerskundige analyses is gebleken dat de filevorming op het traject Coentunnel-Purmerend in de <i>avondspits</i> het gevolg is van de file die vrijwel dagelijks ontstaat op de A7 tussen de aansluitingen Zaandijk en Wijdewormer. Een verruiming van de capaciteit van oostbaan tot drie rijstroken in de avondspits zal een oplossing betekenen voor dit probleem. De verwachting is dat veel verkeer de A7 bij Purmerend-Zuid zal verlaten. Vooralsnog hoeft de wegcapaciteit van de A7 tussen Zuid en Centrum (en dus ook de brug over het Noordhollands Kanaal) niet te worden vergroot om de fileproblematiek tussen de aansluitingen Zaandijk en Wijdewormer op te lossen.
Afzender: Dhr. J.P. Engelhard Drontermeer 155, 1447 JP PURMEREND Deelreactienummer: 8D1 Een deel van de oplossing is om het sluipverkeer van de af- en toerit bij Zaandijk te elimineren.	Uit verkeerskundige analyses is gebleken dat de filevorming op het traject Coentunnel-Purmerend in de avondspits het gevolg is van de file die vrijwel dagelijks ontstaat op de A7 tussen de aansluitingen Zaandijk en Wijdewormer. Een verruiming van de capaciteit van de oostbaan tot drie rijstroken in de avondspits zal een oplossing betekenen voor dit probleem. Bij een situatie waarbij er sprake is van een file vrije verkeersafwikkeling is er geen reden meer om de sluipbeweging te maken zoals u deze omschrijft.
Afzender: Dhr. J.C. Cramer Koninginnekruid 10, 1474 RV OOSTHUIZEN Deelreactienummer: 9D1 De benutting van de vluchtstrook als extra rijstrook (spitsstrook) heeft de voorkeur als oplossing. Het alternatief, een plusstrook, leidt tot het versmallen van rijstroken, wat de veiligheid voor met name motorrijders niet ten goede komt.	Motorrijders kunnen langs auto's die in de file staan, rijden ,indien dit op een veilige manier kan. Het is juist dat bij versmalde rijstroken dit niet mogelijk is. In de Speedwet wegverbreding is gekozen voor het benuttingsalternatief spitsstrook.
Afzender: Dhr. A. Riecker Spaarbekkenkade 11, 1441 WT PURMEREND Deelreactienummer: 10D1 De voorgestelde maatregelen zullen de problemen in de ochtendspits niet oplossen en leiden dus tot het verspillen van geld. De enige oplossing is het bij elkaar brengen van wonen en werken. Voor de problemen in de avondspits zouden remmende maatregelen tussen Zaandijk en Purmerend of een algehele versmalling van de A 7 een oplossing kunnen bieden. Deze problemen ontstaan doordat het verkeer van Zaandijk snelheid kan maken die vervolgens bij de bocht bij Purmerend weer uitmoet.	De stelling dat de meerwaarde van een verruiming van de capaciteit op de westbaan beperkt zal zijn, is juist. In de ochtendspits is niet de A7 het grootste knelpunt, maar de file voor de Coentunnel die vervolgens terugslaat tot op de A7. Extra capaciteit op de A7 richting Amsterdam lost de file voor de Coentunnel niet op. Uit verkeerskundige analyses is gebleken dat de filevorming op het traject Coentunnel-Purmerend in de <i>avondspits</i> het gevolg is van de file die vrijwel dagelijks ontstaat op de A7 tussen de aansluitingen Zaandijk en Wijdewormer. Een verruiming van de capaciteit van de oostbaan tot drie rijstroken in de avondspitsperiode zal een oplossing betekenen voor dit probleem. Om deze reden richt de m.e.r.

	studie A7 Oostbaan knooppunt Zaandam - Purmerend-Zuid zich uitsluitend op de avondspits. Vervolgens wordt gesteld dat het beperken van de toestroom van verkeer wellicht een oplossing is voor het probleem. Dergelijke theorieën zijn niet nieuw en worden zelfs al in de praktijk toegepast onder de noemer Dynamisch Verkeers Management (DVM). Een dergelijke insteek is in het geval van de A7 echter zeer moeilijk te hanteren, vanwege het grote verkeersaanbod. Indien de capaciteit op een bepaald punt wordt 'geknepen', zal de doorstroming na deze flessenhals inderdaad goed zijn. Ervoor echter, zal een wachtrij ontstaan, die vanwege het zeer grote aanbod enorme proporties zal aannemen. De nadelige gevolgen hiervan zullen op de A8 en A10 merkbaar zijn. Een voorbeeld hiervan is de file die dagelijks ontstaat tussen Zaandijk en Wijdewormer. Dit wordt als een ongewenste situatie beschouwd. Een spitsstrook op de A7 tussen knooppunt Zaandam en de aansluiting Purmerend-Zuid lost naar verwachting het file-probleem tussen de aansluitingen Zaandijk en Wijdewormer grotendeels op. De wegcapaciteit van de A7 tussen Purmerend-Zuid en Centrum hoeft niet te worden vergroot om de file problematiek tussen de aansluitingen Zaandijk en Wijdewormer op te lossen. Verwacht wordt dat veel verkeer de A7 bij Purmerend-Zuid weer verlaat.
Afzender: Dhr. R. van Til Wogmeer 58, 1711 ST HENSBROEK Deelreactienummer: 11D1 Van het punt waar de wegen uit Zaandam en Amsterdam bij elkaar komen, zou één rijstrook bestemd moeten worden vrachtverkeer en verkeer dat de eerste afslag in Purmerend moet hebben. Deze rijstrook zou van de overige stroken gescheiden moeten worden door een dubbele ononderbroken witte streep.	Inderdaad kan verkeer met verschillende bestemmingen door middel van het aanpassen van de markering vroegtijdig van elkaar worden geschieden, waardoor de doorstroom kan verbeteren. Deze maatregelen hebben onvoldoende effect om het verkeer over de bestaande twee rijstroken in de spitsrichting filevrij af te kunnen wikkelen.
Afzender: Dhr. G.M. Bras Kamillestraat 1, 1441 NZ PURMEREND Deelreactienummer: 12D1 De fileproblemen zijn makkelijk op te lossen zonder aanleg van extra wegen of veranderingen van op- en afritten. In drukke tijden zou met behulp van matrixborden een snelheidslimiet van 70 km/u ingesteld moeten worden, die bovendien zeer streng gehandhaafd moet worden.	Het verlagen van de maximum snelheid kan inderdaad helpen om files te voorkomen. De capaciteit van een wegvak op een autosnelweg is het hoogst bij een gemiddelde snelheid van 70 km/h. Bij deze snelheid kunnen de meeste voertuigen per uur worden afgewikkeld. Echter, de capaciteitswinst die kan worden bereikt met het verlagen van de maximum snelheid is niet voldoende om het verkeer file vrij op twee rijstroken te kunnen afwikkelen.
Afzender: Dhr. J. Haije (Nederlands Genootschap van Insprekers) Henry Dunantlaan 71, 1111 ZH DIEMEN Deelreactienummer: 15D1 Een tweede Coentunnel is achterlijk; beter is een Afrikatunnel bij Buitenhuisen als uitgangspunt voor de A 7 als tweede ring om Amsterdam. Hierbij geldt dat teveel aan- en aftakkingen eerder verkeersproblemen creëren dan dat ze hierdoor opgelost worden. Misschien is een extra spoortunnelbuis voor goederenvervoer of een klokregime voor vrachtverkeer zinvol.	De m.e.r. studie A7 Oostbaan knooppunt Zaandam - Purmerend-Zuid beperkt zich tot het oplossen van de file problematiek tussen de aansluitingen Zaandijk en Wijdewormer. Een belangrijke doelstelling is dat met een relatief eenvoudige maatregel, tegen relatief lage kosten in een relatief beperkte tijd een aanzienlijke impuls kan worden gegeven aan de bereikbaarheid. Een tunnel past niet binnen deze doelstelling.

klokregime voor vrachtverkeer zinvol.	
Afzender: E. v.d. Molen Westervenne 222, 1444 WK PURMEREND Deelreactienummer: 16D1 Is het mogelijk om iemand van Rijkswaterstaat vast bij de de Coentunnel te stationeren, zodat meteen maatregelen genomen kunnen worden als een te hoge vrachtwagen is gesignaleerd? Of kan in zo'n geval de linkerbaan sneller doorstromen, omdat de vrachtwagens altijd aan de rechterkant van de weg staan. Kan in de spits op de signaleringsborden in de tunnel 70 km/u in plaats van 50 km/u worden aangegeven, zodat de doorstroming vlugger gaat? Kan er een doseerlicht geplaatst worden voor het verkeer uit Zaandam vanaf het Bernardplein naar Purmerend?	Met een spitsstrook op de A7 wordt extra capaciteit in de avondspits nagestreefd waarmee de file die vrijwel dagelijks ontstaat op de A7 tussen de aansluitingen Zaandijk en Wijdewormer wordt opgelost. De genoemde maatregelen om de doorstroming door de Coentunnel te verbeteren, vallen buiten het kader van de m.e.r. studie A7 Oostbaan knooppunt Zaandam - Purmerend-Zuid. Uit verkeerskundige analyses is gebleken dat de filevorming op het traject Coentunnel-Purmerend in de avondspits het gevolg is van de file die vrijwel dagelijks ontstaat op de A7 tussen de aansluitingen Zaandijk en Wijdewormer. Vervolgens is de belangrijkste oorzaak van de filevorming op de A8 met verdere terugslag tot aan de Coentunnel / A10 Noord is dus duidelijk gelegen op de A7, net voorbij de aansluiting Zaandijk. Een verruiming van de capaciteit gedurende de avondspitsperiode tussen knooppunt Zaandam en de aansluiting Purmerend-Zuid tot drie rijstroken zal een oplossing betekenen voor dit probleem. De oorzaak van het geconstateerde probleem op de A7 ligt dus elders en uw voorstel biedt daar geen oplossing voor. Tevens is de verkeersstroom van het verkeer uit Zaandam vanaf het Bernardplein naar Purmerend veruit de kleinste, waardoor de te behalen rijtijdwinst eveneens wordt beperkt. Vervolgens resulteert een dergelijke installatie in het ontstaan van een wachtrij waardoor ook de beide andere richtingen (A8 richting noord én zuid) worden geblokkeerd. Dit is ook de reden waarom doorgaans wordt afgezien van het plaatsen van doseerinstallaties op hoofdrijbanen van autosnelwegen.
Afzender: M.H. Berkelaar (Milieufederatie Noord-Holland) Stationsstraat 38, 1506 DH ZAANDAM Deelreactienummer: 17D4 Waarom ontbreken combinaties van maatregelen, bijvoorbeeld benutting en openbaar vervoer, in de Startnotitie. Onder meer in het MMA zouden combinatieoplossingen een goede optie kunnen zijn en misschien milieuvriendelijker dan het thans aangegeven MMA. Waarom wordt geen onderzoek gedaan naar meer en/of ander openbaar vervoer (bijvoorbeeld HOV en verfijning van het netwerk), terwijl dit een goede maatregel tegen files, geluidsbelasting en luchtverontreiniging kan zijn.	Naast benuttingsmaatregelen zijn er ook oplossingen in combinatie met openbaar vervoer denkbaar. Zoals in de Startnotitie A7 gesteld, zijn deze oplossingen te duur of lossen ze het fileprobleem niet op. De bestaande openbaar vervoer verbindingen tussen Amsterdam en Purmerend zijn reeds van een goede kwaliteit. Naast de spoorverbinding is er de tidal flow busbaan langs de N235. Het aandeel reizigers dat gebruik maakt van het openbaar vervoer geeft een goede indicatie voor het kwaliteitsniveau van het openbaar vervoer. Dit aandeel bedraagt, ter illustratie, tussen Amsterdam Centrum en Purmerend 60% in het voordeel van het openbaar vervoer. Daarnaast staan veel openbaar vervoer-verbeteringen voor de komende jaren op het programma en deze worden als input meegenomen bij het maken van verkeersprognoses.

Een tidal flow-strook binnen het bestaande dwarsprofiel zou een oplossing kunnen zijn voor de problemen in de ochtendspits en de avondspits. Het gecontroleerd verlagen van trajectsnelheid kan de doorstroming verbeteren, maar wordt niet als alternatief genoemd. Maatregelen om weefbewegingen makkelijker te maken, zoals het plaatselijk verlagen van de maximum snelheid of het verkeerstechnisch aanpassen van het weefvak, worden niet genoemd in de Startnotitie. Toch wordt daarin ook gesteld dat die weefbewegingen een belangrijke oorzaak van files vormen. Gedragssturende maatregelen, zoals DRIP, TDI, matrixborden en een wegkrant, kunnen bijdragen aan het voorkomen van verkeersongevallen en dus het verhogen van de verkeersveiligheid. Toch worden deze maatregelen niet onderzocht.	Hierbij kan gedacht worden aan frequentieverhoging op de spoorverbinding Amsterdam-Hoorn-Enkhuizen, het in gebruik nemen van de Hemboog en de aanleg van de Noord/Zuid metrolijn in Amsterdam. De verkeersprognoses tonen echter aan dat het effect van deze maatregelen op het aanbod van verkeer op de A7 niet voldoende is om in de toekomst te kunnen volstaan met twee rijstroken. Een verruiming van de wegcapaciteit op de oostbaan tijdens de avondspitsperiode tot drie rijstroken zal een oplossing betekenen voor het genoemde file probleem. In principe zou de A7 tussen knooppunt Zaandam en Purmerend-Zuid geschikt zijn voor een wisselstrooksysteem vanwege een duidelijke ochtendspits in zuidelijke richting en avondspits in noordelijke richting. Met een spitsstrook op de A7 wordt echter slechts extra capaciteit in de avondspits nagestreefd. In de ochtendspits is namelijk niet de A7 het grootste knelpunt, maar de file voor de Coentunnel die vervolgens terugslaat tot op de A7. Extra capaciteit op de A7 richting Amsterdam lost deze file niet op. Bovendien kan de extra rijstrook op de oostbaan op de bestaande asfalt breedte worden gerealiseerd. Het verlagen van de maximum snelheid kan inderdaad helpen om files te voorkomen. De capaciteit van een wegvak op een autosnelweg is het hoogst bij een gemiddelde snelheid van 70 km/h. Bij deze snelheid kunnen de meeste voertuigen per uur worden afgewikkeld. Echter, de capaciteitswinst die kan worden bereikt met het verlagen van de maximum snelheid is niet voldoende om het verkeer file vrij op twee rijstroken te kunnen afwikkelen. De capaciteit van het wegvak Zaandijk - Wijdewormer wordt in de huidige situatie overschreden door het invoegend verkeer vanuit Zaandijk. Er is dus meer vraag (motorvoertuigen) dan aanbod (rijstrookcapaciteit). Het gevolg hiervan is congestie. Deze congestie wordt vervolgens versterkt door de weefbewegingen van het invoegend verkeer vanuit Zaandijk en het uitvoegend verkeer naar Wijdewormer. De verwachting is dat in de nabije toekomst de totale hoeveelheid verkeer nog verder toe zal nemen, waardoor de congestieproblemen zullen verergeren. Extra capaciteit is dan noodzakelijk om het congestieprobleem te voorkomen. Maatregelen zoals het verlagen van de maximumsnelheid en het aanpassen van de invoeg- cq uitvoegstrook zullen niet afdoende zijn om het congestieprobleem in de toekomst te voorkomen, aangezien het totale verkeer veel meer toe zal nemen dan dat er door het implementeren van genoemde maatregelen extra verwerkt zou kunnen worden. De groei van het verkeersaanbod in de afgelopen jaren en de daarmee gepaard gaande problemen met de afwikkeling van het verkeer in combinatie met het geprognosticeerde aanbod voor 2010, heeft tot de conclusie geleid dat met gedragssturende maatregelen zonder een fysieke capaciteitsuitbreiding het probleem niet kan worden opgelost. De gedragssturende maatregelen hebben onvoldoende effect om het verkeer over twee rijstroken in de spitsrichting file vrij af te kunnen wikkelen.
---	---

Afzender: Dhr. J.C. van der Veen Barnsteen 33, 1625 RD HOORN NH Deelreactienummer: 18D1 Een spitsstrook is een betere oplossing dan een plusstrook, omdat smalle stroken te gevaarlijk zijn. Maar eigenlijk zijn drie echte rijstroken gewoon noodzakelijk.	In de Speedwet wegverbreding is de keuze gemaakt voor een spitsstrook. Een belangrijke doelstelling is dat tegen relatief weinig kosten, in een relatief beperkte tijd een vergaande verlichting van de file problematiek worden bereikt op de route Coentunnel/A10 Noord – Purmerend in de avondspits. Een verbredingsalternatief past niet binnen deze doelstelling.
Afzender: Dhr. M. Reijmerink Moessonstraat 6, 1448 CM PURMEREND Deelreactienummer: 19D1 Een spitsstrook is de beste oplossing voor het probleem, hoewel er op de lange termijn toch een extra rijbaan bij zal moeten komen.	In de Speedwet wegverbreding is de keuze gemaakt voor een spitsstrook. Een belangrijke doelstelling is dat tegen relatief weinig kosten, in een relatief beperkte tijd een vergaande verlichting van de file problematiek worden bereikt op de route Coentunnel/A10 Noord – Purmerend in de avondspits. Een verbredingsalternatief past niet binnen deze doelstelling.
Afzender: Mw. L. de Vries (Kamer van Koophandel Amsterdam) Westzijde 318, 1506 GJ ZAANDAM Deelreactienummer: 22D2 De inspreker heeft op voorhand geen voorkeur voor een van de twee voorgestelde benuttingsmaatregelen. Wel is van groot belang dat weefbewegingen van het verkeer, die voor het grootste deel de oorzaak zijn van filevorming, zoveel mogelijk voorkomen worden.	Uit verkeerskundige analyses is gebleken dat de filevorming op het traject Coentunnel-Purmerend in de avondspits vrijwel uitsluitend het gevolg is van de file die dagelijks ontstaat op de A7 tussen de aansluitingen Zaandijk en Wijdewormer. De oorzaak van de file is een overschrijding van de maximale capaciteit doordat het aanbod op de hoofdrijbaan van de A7 uit Zaandam wordt vermeerderd met extra aanbod uit Zaandijk. Ondanks dat er uit Zaandijk niet veel verkeer bij komt, verstoort dit invogende verkeer de doorstroming. Deze verstoring wordt versterkt door het uitvoegende verkeer voor Wijdewormer. De weefbewegingen die tussen de beide aansluitingen plaatsvinden worden gezien als de oorzaak van de file vorming.
Afzender: Mw. T. de Hilster (PvdA Purmerend) Sportlaan 142, 1442 EG PURMEREND Deelreactienummer: 23D1 Verbeteringen aan het openbaar vervoer, bijvoorbeeld verdubbeling van het spoor tussen Amsterdam, Hoorn en Enkhuizen, de Hemboog en extra spitstreinen tussen Purmerend, moeten meegenomen worden in de alternatieven.	Naast benuttingsmaatregelen zijn ook andere oplossingen in combinatie met openbaar vervoer denkbaar. Zoals in de Startnotitie gesteld, zijn deze oplossingen te duur of lossen ze het file probleem niet op. De bestaande openbaar vervoer verbindingen tussen Amsterdam en Purmerend zijn reeds van een goede kwaliteit. Naast de spoorverbinding is er de tidal flow busbaan langs de N235. Het aandeel reizigers dat gebruik maakt van het openbaar vervoer geeft een goede indicatie voor het kwaliteitsniveau van het openbaar vervoer. Dit aandeel bedraagt, ter illustratie, tussen Amsterdam Centrum en Purmerend 60% in het voordeel van het openbaar vervoer. Daarnaast staan veel openbaar vervoer-verbeteringen voor de komende jaren op het programma en deze worden als input meegenomen bij het maken van verkeersprognoses. Hierbij kan gedacht worden aan frequentieverhoging op de spoorverbinding Amsterdam-Hoorn-Enkhuizen, het in gebruik nemen van de Hemboog en de aanleg van de Noord/Zuid metrolijn in Amsterdam. De verkeersprognoses tonen echter aan dat het effect van deze

	maatregelen op het aanbod van verkeer op de A7 niet voldoende is om in de toekomst te kunnen volstaan met twee rijstroken. Een verruiming van de wegcapaciteit op de oostbaan tijdens de avondspitsperiode tot drie rijstroken zal een oplossing betekenen voor het genoemde file probleem. Gesteld wordt dat ook een openbaar vervoer-alternatief mee zou moeten worden genomen, en wel in de vorm van een verdubbeling van de bestaande spoorverbinding. Deze mening wordt niet gedeeld omdat vooralsnog op geen enkele wijze wordt voorzien in een mogelijke spoorverdubbeling. Het toevoegen van een dergelijk alternatief zou de studie bovendien aanzienlijk kunnen vertragen wat gezien de ernst van de problematiek niet wenselijk is.
Afzender: Dhr. V.J.M. Duijn Hallerweg 47, 1456 AT WYDEWORMER Deelreactienummer: 25D3 Op de korte termijn zou de aanwezigheid van afleiders op de weg zoveel mogelijk beperkt moeten worden ter voorkoming van een "spookfile" (door remgolf als gevolg van onvoldoende overzicht op de weg). De herinrichting van de afslag/oprit Zaandijk moet leiden tot het voorkomen van afsnijden van de file. Op de lange termijn moet een derde rijstrook gecreëerd worden vanaf de oprit Zaandijk tot de afslag Weidevenne.	De oorzaak van de file is een overschrijding van de maximale capaciteit doordat het aanbod op de hoofdrijbaan van de A7 uit Zaandam wordt vermeerderd met extra aanbod uit Zaandijk. Het is juist dat uit Zaandijk er niet veel verkeer bij komt. Niet dit kwantitatieve aanbod is de oorzaak van file vorming, maar de verstoring die door het invoegende verkeer wordt veroorzaakt. Deze verstoring wordt versterkt door het uitvoegende verkeer voor Wijde wormer. De weefbewegingen die tussen de beide aansluitingen plaatsvinden worden gezien als de oorzaak van de file vorming. De mening dat afleiding hieraan bijdraagt wordt niet gedeeld. Door het openstellen van een derde rijstrook tussen knooppunt Zaandam en Purmerend-Zuid in de spitsperiode vervalt de behoefte omtrent sluipbewegingen via aansluitingen.

Inspraakreacties: per deelreactie gesorteerd op thema
Project: Rijksweg 7 Knooppunt Zaandam Purmerend-Zuid

Thema Probleem- en doelstelling	
Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van Bevoegd Gezag:
Afzender: Dhr. O.S. Fazio Sjees 12, 1625 GV HOORN NH Deelreactienummer: 6D2 Het probleem is dat er vanaf de Wormer tot en met de ring van Amsterdam vaak file staat. Dankzij de supergroei van Purmerend nemen de file's alleen maar toe.	Het belangrijkste probleem op de oostbaan van de A7 is te vinden tussen de aansluitingen Zaandijk en Wijdewormer. Een spitsstrook op de A7 tussen het knooppunt Zaandam en de aansluiting Purmerend-Zuid zal naar verwachting het probleem grotendeels oplossen. De aanleiding voor de Startnotitie A7 is om op korte termijn de bereikbaarheid van Purmerend in de avondspits te verbeteren. De ruimtelijke ontwikkelingen van Purmerend zijn input voor de verkeersprognoses.
Afzender: M.H. Berkelaar (Milieufederatie Noord-Holland) Stationsstraat 38, 1506 DH ZAANDAM Deelreactienummer: 17D2 De verkeersonveiligheid van het onderhavige wegvak wordt nadrukkelijk als onderdeel van het probleem omschreven. Het gebruik van de vluchtstrook als rijstrook is een verkeersonveilige maatregel en lost dit probleem dus niet op.	Uit eerdere spitsstrookprojecten is naar voren gekomen dat de verkeersveiligheid wel degelijk kan verbeteren als de vluchtstrook als tijdelijke rijstrook wordt gebruikt. Deze verbetering is terug te voeren op de betere doorstroming en het wegnemen van oorzaken waardoor files ontstaan. In de m.e.r. studie A7 Oostbaan knooppunt Zaandam - Purmerend-Zuid zal aandacht geschonken worden aan verkeersveiligheid en de gevolgen die de afwezigheid van een vluchtstrook heeft voor de bereikbaarheid van hulpdiensten zoals de ambulance.
Afzender: Dhr. V.J.M. Duijn Hallerweg 47, 1456 AT WYDEWORMER Deelreactienummer: 25D1 De oorzaak van de fileproblemen ligt niet zozeer in het feit dat het verkeersaanbod hoger is dan de capaciteit van de weg ter plaatse, maar eerder in het "spoeffect": doordat na de bocht bij het Kalf een lang recht stuk volgt is het hier aanzienlijk moeilijker om enkele auto's vooruit te kijken; dit leidt tot een remgolf en daardoor filevorming. Automobilisten die bij de afslag/oprit Zaandijk de file "afsnijden" versterken dit effect.	De weefbewegingen tussen de aansluitingen Zaandijk en Wijdewormer worden gezien als de oorzaak van de file vorming. De maximale capaciteit wordt overschreden door het aanbod op de hoofdrijbaan van de A7 vermeerderd met het extra aanbod uit Zaandijk. Door het openstellen van een derde rijstrook in de spits vervalt de behoefte om bij de afslag/oprit Zaandijk de file "af te snijden".

Inspraakreacties: per deelreactie gesorteerd op thema
Project: Rijksweg 7 Knooppunt Zaandam Purmerend-Zuid

Thema	Procedure en planning
Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van Bevoegd Gezag:
Afzender: Naam en adres bij inspraakpunt bekend. Deelreactienummer: 3D2 Bij de herinrichting van de A 7 vorig jaar had men rekening moeten houden met een derde rijbaan, zowel in noordelijke als in zuidelijke richting.	De werkzaamheden op de A7 vorig jaar zijn uitgevoerd in het kader van groot onderhoud. Met het groot onderhoud is het wegvak aangepast aan de Richtlijnen Ontwerp Autosnelwegen. Hierdoor is het in de toekomst relatief eenvoudig om op de oostbaan een spitsstrook te realiseren. Overigens wordt met een spitsstrook op de A7 slechts extra capaciteit in de <i>avondspits</i> nagestreefd. In de ochtendspits is niet de A7 het grootste knelpunt, maar de file voor de Coentunnel die vervolgens terugslaat op de A7. Extra capaciteit op de A7 richting Amsterdam lost deze file niet op.
Afzender: Dhr. R. Rood Veilingweg 55, 1633 GG AVENHORN Deelreactienummer: 4D1 In de startnotitie wordt ten onrechte uitgegaan van meetwaarden uit 2000. De plannen zouden al in 2004 afgerond moeten zijn en niet pas na 2006.	In de Startnotitie A7 is voor de groei van het verkeer op de oostbaan A7 Zaanstad – Purmerend gekeken naar de periode van 1997 – 2000. Deze verkeerscijfers zijn afdoende om een indicatie te geven van het probleem en mogelijke oplossingsrichtingen (alternatieven) hiervoor aan te dragen. Zodra recentere jaarcijfers in het vervolgtraject beschikbaar zijn, zullen deze worden toegepast. Volgens de planning kan medio 2005 een besluit worden genomen. Daarna kan gestart worden met de uitvoering van de benodigde werkzaamheden.
Afzender: Dhr. O.S. Fazio Sjees 12, 1625 GV HOORN NH Deelreactienummer: 6D1 Waarom zijn bij de uitvoering van het groot onderhoud, acht maanden geleden, niet de benuttingsmaatregelen uitgevoerd die nu worden voorgesteld?	De wettelijke procedures voor het verbreden van een weg op de vluchtstrook waren nog niet doorlopen op het moment dat het groot onderhoud aan dit wegvak plaatsvond. Met het groot onderhoud is het wegvak aangepast aan de Richtlijnen Ontwerp Autosnelwegen. Hierdoor is het in de toekomst relatief eenvoudig om op de oostbaan een spitsstrook te realiseren.
Afzender: Dhr. E.H. Boer (Gastransport Services) Postbus 19, 9700 MA GRONINGEN Deelreactienummer: 14D1 De inspreker wijst op de aanwezigheid van gastransportleidingen in de nabijheid van de A 7. Als exploitant van deze leidingen wil hij betrokken worden bij het project als zijn belangen daardoor in het geding zouden komen.	Bij elke uitbreiding of aanleg van infrastructuur wordt zorgvuldig omgegaan met de belangen van betrokkenen. De in de startnotitie beschreven procedure garandeert inspraak. Indien de gasleiding verlegd moet worden, wordt in de uitvoeringsfase met u hierover overleg gepleegd.
Afzender: E. v.d. Molen Westervenne 222, 1444 WK PURMEREND Deelreactienummer: 16D2 Waarom is indertijd niet gekozen voor 2 maal 3 banen op de A7? Als dat met de verbouwing meteen was gedaan dan waren veel problemen	In de Spoodwet wegverbreding is de keuze gemaakt voor een spitsstrook. Een belangrijke doelstelling is dat tegen relatief weinig kosten, in een relatief beperkte tijd een

opgelost.	vergaande verlichting van de file problematiek worden bereikt op de route Coentunnel/A10 Noord – Purmerend in de avondspits. Een verbredingsalternatief past niet binnen deze doelstelling.
Afzender: M.H. Berkelaar (Milieufederatie Noord-Holland) Stationsstraat 38, 1506 DH ZAANDAM Deelreactienummer: 17D1 Staat het project in het MIT? Het is niet duidelijk of men voor deze benuttingsmaatregelen extra rijbaanbreedte wil toevoegen. Waarom is een Tracéwetprocedure voor het project nodig? Volgens de jurist Hobma is het gebruik van de vluchstrook als rijstrook verboden volgens een VN-verdrag. In de startnotitie wordt ten onrechte geanticipeerd op het NVVP. Na de verwerping in de Tweede Kamer wordt inmiddels een nieuwe versie van dit NVVP opgesteld. Ondertussen is het oude SVV2	Het project A7 Oostbaan knooppunt Zaandam - Purmerend-Zuid is opgenomen in de planstudiefase van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 2003. Ingevolge de Tracéwet en het onlangs gewijzigde Besluit milieu-effectenrapportage 1994 dient voor een nieuwe aanleg van hoofdinfrastructuur te allen tijde een tracé/m.e.r.-procedure te worden doorlopen. Een wijziging is tracé/m.e.r.-plichtig als er sprake is van (art. 2 lid 2 sub a en b Tracéwet en bijlage C bij het Besluit m.e.r. onder 1.4): 1. hoofdinfrastructuur; 2. waarbij het gaat om een verbreding van een weg met één of meer rijstroken, (waarbij -volgens de toelichting bij het Besluit m.e.r.- sprake moet zijn van een daadwerkelijke toevoeging van extra wegverharding); 3. en het te verbreden weggedeelte twee knooppunten of aansluitingen met elkaar verbindt. In de toelichting bij het Besluit m.e.r. wordt opgemerkt dat bij de keuze om bovengenoemde ingrepen m.e.r.-plichtig te maken, het accent is gelegd op de fysieke aanleg van nieuwe rijstroken naast de reeds bestaande. De vluchstrook tussen knooppunt Zaandam en aansluiting Purmerend-Zuid (A7 oostbaan) wordt in de avondspits gebruikt als spitsstrook (van 2 naar 3 rijstroken). Een deel van de middenberm is vanwege benodigd onderhoud en ROA-richtlijnen verhard. Door het aanbrengen van deze verharding ontstaat de mogelijkheid een spitsstrook te creëren die twee aansluitingen met elkaar verbindt. Het aanbrengen van verharding in combinatie met het gebruik hiervan als spitsstrook zijn maatregelen die het project m.e.r.-plichtig maken. De extra wegverharding werd aangebracht met het oogmerk onderhoud te kunnen plegen. Echter omdat deze wegverharding op korte termijn -zij het door fasering- ook zal worden gebruikt als spitsstrook wordt door de fasering wél voldaan aan de vereisten uit de Tracéwet en het Besluit m.e.r. die een aanpassing tracé/m.e.r.-plichtig maken (hoofdinfrastructuur, fysieke verbreding met één of meer rijstroken, de extra verharding verbindt twee knooppunten/aansluitingen). Onlangs is de Spoedwet wegverbreding in werking getreden. Dit traject maakt onderdeel uit van bijlage A bij de wet. In het vervolg van deze studie zal de procedure niet meer volgens de Tracéwet maar volgens de Spoedwet gevolgd worden. De heer Hobma beroept zich op Europese regelgeving. Hij heeft deze regeling niet juist geïnterpreteerd. De Europese regelgeving bevat niet de verplichting voor het hebben van een vluchstrook. De mening van de heer Hobma wordt niet gedeeld. De Startnotitie is gebaseerd op het huidige geldende beleid – en dus de uitgangspunten- ten aanzien van zowel verkeer en vervoer, milieu en ruimtelijke ordening. Indien relevant is in

NVVP opgesteld. Ondertussen is het oude SVV2 nog vigerend. Daarom moet de startnotitie conform dit SVV2 worden opgesteld. Er wordt eveneens geanticipeerd op de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening. Om vergelijkbare redenen als voor het NVVP is dit niet terecht. Het ontwerpstreekplan Noord-Holland Zuid daarentegen staat dicht bij vaststelling en zou daarom wel als uitgangspunt gehanteerd moeten worden en niet het oude streekplan.	de startnotitie wel een doorkijk gegeven naar in ontwikkeling zijnde nieuwe plannen. Zo treft u op bladzijde 10 een verwijzing naar de nieuwe nota verkeer en vervoer, op bladzijde 11 een verwijzing naar de nieuwe nota ruimtelijke ordening en op bladzijde 21 naar het nieuwe streekplan Noord-Holland Zuid.
Afzender: Dhr. H. Moen Veenweidestraat 58, 1441 NH PURMEREND Deelreactienummer: 20D1 Na de renovatie van de A 7 is de dagelijkse file van Zaandam tot Wijde Wormer weer terug, terwijl er ruim voldoende asfalt is bijgekomen om een derde baan naar het noorden te creëren.	De wettelijke procedures voor het verbreden van een weg op de vluchtstrook waren nog niet doorlopen op het moment dat het groot onderhoud aan dit wegvak plaatsvond. Met het groot onderhoud is het wegvak aangepast aan de Richtlijnen Ontwerp Autosnelwegen. Hierdoor is het in de toekomst relatief eenvoudig om op de oostbaan een spitsstrook te realiseren. De maatregel omvat de aanleg van drie rijstroken voor de avondspitsperiode.
Afzender: Dhr. R. Zeeman Het Bon 66, 1687 TB WOGNUM Deelreactienummer: 21D1 De voorgestelde benuttingsmaatregelen zouden meteen uitgevoerd moeten worden. De noodzaak is al duidelijk. De A 7 van Purmerend naar Zaandam zou echter ook onmiddellijk aangepakt moeten worden met (smallere) rij(spits)stroken met verlaagde maximumsnelheid wat de doorstroming enorm bevordert.	De wettelijke procedures voor het verbreden van een weg op de vluchtstrook waren nog niet doorlopen op het moment dat het groot onderhoud aan dit wegvak plaatsvond. Met het groot onderhoud is het wegvak aangepast aan de Richtlijnen Ontwerp Autosnelwegen. Hierdoor is het in de toekomst relatief eenvoudig om op de oostbaan een spitsstrook te realiseren. Overigens wordt met benutting van de A7 slechts extra capaciteit in de <i>avondspits</i> nagestreefd. In de ochtendspits is niet de A7 het grootste knelpunt, maar de file voor de Coentunnel die vervolgens terugslaat op de A7. Extra capaciteit op de A7 richting Amsterdam lost deze file niet op.
Afzender: Mw. L. de Vries (Kamer van Koophandel Amsterdam) Westzijde 318, 1506 GJ ZAANDAM Deelreactienummer: 22D1 De keuze voor een Tracéwetprocedure ligt voor dit project niet voor de hand, omdat voor benuttingsmaatregelen ook een vereenvoudigde procedure mogelijk is middels een milieutoets conform de "Leidraad Milieueffecten van benuttingsmaatregelen".	Ingevolge het onlangs gewijzigde Besluit milieu-effectenrapportage 1994 dient voor een nieuwe aanleg van hoofdinfrastructuur te allen tijde een m.e.r.-procedure te worden doorlopen. Een wijziging is m.e.r.-plichtig als er sprake is van (art. 2 lid 2 sub a en b Tracéwet en bijlage C bij het Besluit m.e.r. onder 1.4): 1. hoofdinfrastructuur; 2. waarbij het gaat om een verbreding van een weg met één of meer rijstroken, (waarbij -volgens de toelichting bij het Besluit m.e.r.- sprake moet zijn van een daadwerkelijke toevoeging van extra wegverharding); 3. en het te verbreden weggedeelte twee knooppunten of aansluitingen met elkaar verbindt. In de toelichting bij het Besluit m.e.r. wordt opgemerkt dat bij de keuze om bovengenoemde ingrepen m.e.r.-plichtig te maken, het accent is gelegd op de fysieke aanleg van nieuwe rijstroken naast de reeds bestaande. De vluchtstrook tussen knooppunt Zaandam en aansluiting

Indien toch wordt vastgehouden aan de Tracéwetprocedure moet, zodra de zogenaamde spoedwet die nu in voorbereiding is in werking treedt, overgestapt worden op de hierin beschreven versnelde procedure.	Purmerend-Zuid (A7 oostbaan) wordt in de avondspits gebruikt als spitsstrook (van twee naar drie rijstroken). Een deel van de middenberm is vanwege benodigd onderhoud en ROA-richtlijnen verhard. Door het aanbrengen van deze verharding ontstaat de mogelijkheid een spitsstrook te creëren die twee aansluitingen met elkaar verbindt. Het aanbrengen van verharding in combinatie met het gebruik hiervan als spitsstrook zijn maatregelen die het project m.e.r.-plichtig maken. De extra wegverharding wordt aangebracht met het oogmerk onderhoud te kunnen plegen. Echter omdat deze wegverharding op korte termijn -zij het door fasering- ook zal worden gebruikt als spitsstrook wordt door de fasering wél voldaan aan de vereisten uit het Besluit m.e.r. die een aanpassing m.e.r.-plichtig maken (hoofdinfrastructuur, fysieke verbreding met één of meer rijstroken, de extra verharding verbindt twee knooppunten/aansluitingen). Onlangs is de Spoedwet wegverbreding in werking getreden. Dit traject maakt onderdeel uit van bijlage A bij de wet. In het vervolg van deze studie zal de procedure niet meer volgens de Tracéwet maar volgens de Spoedwet gevolgd worden
---	---

Inspraakreacties: per deelreactie gesorteerd op thema
Project: Rijksweg 7 Knooppunt Zaandam Purmerend-Zuid

Thema	Ruimtelijke ordening en milieu
Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van Bevoegd Gezag:
Afzender: M.H. Berkelaar (Milieufederatie Noord-Holland) Stationsstraat 38, 1506 DH ZAANDAM Deelreactienummer: 17D3 Er wordt niet geanticipeerd op normen voor de luchtverontreiniging die nog niet zijn vastgesteld, maar al wel in ontwikkeling zijn. Er wordt voorbijgegaan aan het feit dat het projectgebied deel uitmaakt van het Nationaal Landschap Noord-Hollands Midden. Het overschrijden van de norm van fijn stof in vrijwel het hele land mag geen reden zijn om de intensivering van het verkeer op de A7 goed te praten. De overschrijding van NO₂-norm die verwacht wordt, zou juist richting kunnen geven aan andere maatregelen dan benutting. Waar komt de al aanwezige concentratie vandaan? Hebben berekeningen die bij het akoestisch onderzoek worden voorgesteld wel zin als er geen aandacht aan de cumulatie van geluid en het aspect trillingen besteed zal worden?	In de startnotitie worden ontwikkelingen tot 2010 beschreven, en niet de ontwikkelingen na 2010. Voor de effectenstudie wordt uitgegaan van het huidige beleid en de huidige wetgeving m.b.t de normen voor luchtkwaliteit (zie pag. 28 en 31, SN). In 2003 zullen de huidige normen worden geëvalueerd. Deze evaluatie kan er toe leiden dat de normen wijzigen waaraan wordt getoetst. Op pagina 21 staat onder de kop nationaal beleid een verwijzing naar het nationaal landschap Noord-Holland Midden. Op pag. 23, laatste alinea, staat slechts de huidige situatie m.b.t de luchtkwaliteit beschreven. De effecten van de spitsstrook in deze A7 studie op de luchtkwaliteit worden in het MER onderzocht (zie pag. 28, SN). Bij overschrijding van de grenswaarden wordt aangegeven welke maatregelen uitgevoerd kunnen worden (b.v. snelheidsverlaging, schermen, amoveren woningen etc.). Een betere doorstroming van het verkeer (minder rijdynamiek) door het nemen van benuttingsmaatregelen is naar verwachting gunstiger voor de luchtkwaliteit dan de files en het langzaam rijdend verkeer in de huidige situatie. Op pag. 25 wordt over de achtergrondwaarde van NO₂ gesproken. De achtergrondwaarden van NO₂ worden bepaald door het RIVM en zijn opgebouwd uit alle bronnen (dus niet alleen verkeer) aanwezig in een bepaald gebied waarbij ook de invloed van buitenlandse bronnen meegenomen wordt. Of de concentraties vervuilende stoffen in de toekomstige situatie bij spitsstrook, wordt onderzocht in het MER (zie pag. 28, SN). De groei van het verkeer en het schoner worden van motoren wordt in het onderzoek meegenomen. Cumulatie van geluid is van belang indien er een andere geluidsbron aanwezig is in het studiegebied. Dit is alleen het geval ten noordoosten van het knooppunt Zaandam waar de spoorlijn de A7 kruist, maar hier is geen bebouwing aanwezig (pag. 28, SN). Het aspect trillingen wordt niet relevant geacht. Uit algemeen onderzoek blijkt dat op een afstand groter dan 50 meter vanaf de wegas geen sprake zal zijn van trillingshinder. Ook zonder deze twee aspecten heeft een akoestisch onderzoek wel degelijk zin en is gezien de Wet geluidhinder verplicht.
Afzender:	

Dhr. J.C. van der Veen Barnsteen 33, 1625 RD HOORN NH Deelreactienummer: 18D2 Wordt in de m.e.r. ook rekening gehouden met de bespaarde brandstof en minder uitstoot, doordat auto's en vrachtwagens niet steeds stationair hoeven te draaien, te remmen en op te trekken?	Ja, er wordt in het MER rekening gehouden met minder uitstoot van stoffen als er geen sprake is van congestie (filevorming). In het luchtkwaliteitonderzoek worden emissiefactoren als input gebruikt. Deze factoren zijn afhankelijk van rijsnelheden, type weg en soort voertuig. Indien er sprake is van congestie wordt er nog een correctiefactor gebruikt. Er wordt in het MER niet apart gekeken naar de hoeveelheid brandstof die automobilisten zich mogelijk besparen. Indirect zit dit verwerkt in de verschillende emissiefactoren.
Afzender: Mw. I. Silva (Het Natuurloket) Postbus 506, 6700 AM WAGENINGEN Deelreactienummer: 24D1 De inspreker heeft een rapportage bijgevoegd, waaruit blijkt dat in het studiegebied belangrijke natuurwaarden aanwezig zijn. Zij adviseert de gegevens over (beschermde) plant- en diersoorten serieus mee te nemen in de milieueffectrapportage en biedt hierbij haar diensten aan.	Gegevens over beschermde plant- en diersoorten zullen in het MER meegenomen worden. Om een eerste indruk van de aanwezigheid van beschermde soorten te krijgen, is het Natuurloket reeds voor het uitbrengen van de startnotitie geraadpleegd door Rijkswaterstaat.

Inspraakreacties: per deelreactie gesorteerd op thema
Project: Rijksweg 7 Knooppunt Zaandam Purmerend-Zuid

Thema	Verkeer en vervoer	
Kernpunt(en) van de inspraak :		Reactie van Bevoegd Gezag:
Afzender: Mw. I. van der Vorst-Schoonhagen Louis Armstrongstraat 54, 1544 KM ZAANDYK Deelreactienummer: 13D1 De filevorming op de opritten van de A10 west is een gevolg van de toeritdosering met stoplichten. Verder vormen "brutale" automobilisten die de file negeren en snel even links voordringen een hele grote ergernis. Hierop wordt ook nauwelijks gecontroleerd.	Met de spitsstrook op de A7 wordt extra capaciteit in de avondspits nagestreefd waarmee de file die vrijwel dagelijks ontstaat op de A7 tussen de aansluitingen Zaandijk en Wijdewormer wordt opgelost. De werking van de toeritdoseringsinstallatie op de opritten van de A10 valt buiten het kader van de m.e.r. studie A7 Oostbaan knooppunt Zaandam - Purmerend-Zuid.	
Afzender: Dhr. V.J.M. Duijn Hallerweg 47, 1456 AT WYDEWORMER Deelreactienummer: 25D2 De stelling in de Startnotitie dat het verkeersaanbod groter is dan de capaciteit van de weg ter plaatse wordt in twijfel getrokken. Er moet nader onderzoek gedaan worden naar aanbod en capaciteit van verkeer op de A10-noord, A 10-west, A8 en A7.	Uit verkeerskundige analyses is gebleken dat de filevorming op het traject Coentunnel-Purmerend in de avondspits het gevolg is van de file die vrijwel dagelijks ontstaat op de A7 tussen de aansluitingen Zaandijk en Wijdewormer. De belangrijkste oorzaak van de filevorming op de A8 met terugslag tot aan de Coentunnel / A10 noord is duidelijk gelegen op de A7, net voorbij de aansluiting Zaandijk. Een verruiming van de capaciteit tijdens de avondspitsperiode tussen knooppunt Zaandam en de aansluiting Purmerend-Zuid tot drie rijstroken zal een oplossing betekenen voor dit probleem. Omdat het belangrijkste knelpunt dus is gelegen op de A7 beperkt de Startnotitie zich tot deze rijksweg. Eventuele problemen als gevolg van en in de omgeving van de Coentunnel komen ter sprake bij de uitbreiding van de capaciteit van de tunnel.	