



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Tracébesluit Spitsstroken A7/A8

I BESLUIT

Tracébesluit Spitsstroken A7/A8

I BESLUIT

November 2014

Vastgesteld op:

De minister van Infrastructuur en Milieu, in overeenstemming met de
Staatssecretaris van Economische Zaken

Mw. Drs. M.H. Schultz van Haegen

Inhoud

- I Tracébesluit
- II Tracékaarten
- III Toelichting

Tracébesluit Spitsstroken A7/A8

Gelet op de Tracéwet stel ik, minister van Infrastructuur en Milieu, in overeenstemming met de Staatssecretaris van Economische Zaken het Tracébesluit vast voor de realisatie van spitsstroken op de A7 en A8, in zuidelijke richting van kilometer 13,0 op de A7 hoofdrijbaan links tot kilometer 2,5 op de A8 hoofdrijbaan links, en in noordelijke richting van kilometer 4,1 op de A8 hoofdrijbaan rechts tot kilometer 5,2 in knooppunt Zaandam.

Het Tracébesluit bestaat uit:

- Een besluittekst (I);
- De kaarten (II): 13 detailkaarten met dwarsprofielen (nummers 1 tot en met 13) en 1 overzichtskaart (nummer 14);
- Bijlage 1: Gewijzigde geluidproductieplafonds

Bij het Tracébesluit is gevoegd een Toelichting (III) met daarbij gevoegde bijlagen die van dit besluit geen onderdeel uitmaken.

Artikel 1 Wijzigingsmaatregelen

1. Het Tracébesluit voorziet in de realisatie van spitsstroken op de Rijkswegen A7 en A8 op de volgende wegvakken:

Spitsstrook van noord naar zuid

- A7 hoofdrijbaan links van km 13,0 tot knooppunt Zaandam;
- Verbindingsweg K van knooppunt Zaandam van A7 naar A8;
- A8 hoofdrijbaan links van knooppunt Zaandam tot km 2,5.

Spitsstrook van zuid naar noord

- A8 hoofdrijbaan rechts van km 4,1 tot km 4,8;
- Verbindingsweg R van knooppunt Zaandam van km 4,8 tot km 5,2.

Hierna worden in de leden 2 tot en met 7 van dit artikel de te treffen wijzigingsmaatregelen nader beschreven.

2. Maatregelen op A7 hoofdrijbaan links:

Van km 13,0 tot knooppunt Zaandam bestaat de rijbaan uit twee rijstroken en een vluchtstrook. Hier wordt de vluchtstrook geschikt gemaakt als spitsstrook. Hierbij gelden de rijstrookbreedtes die zijn weergegeven in tabel 1.

Tabel 1 Rijstrookbreedtes A7 hoofdrijbaan links

Linker rijstrook	3,50m
Rechter rijstrook	3,50m
Spitsstrook	3,50m

3. Maatregelen Knooppunt Zaandam, verbindingweg K:

Op verbindingweg K bestaat de rijbaan uit twee rijstroken en een vluchtstrook. Hier wordt de vluchtstrook geschikt gemaakt als spitsstrook.

4. Maatregelen A8 hoofdrijbaan links:

Van knooppunt Zaandam tot km 2,5 bestaat de rijbaan uit vier rijstroken en een vluchtstrook. Hier wordt de vluchtstrook geschikt gemaakt als spitsstrook. Hierbij gelden de rijstrookbreedtes die zijn weergegeven in tabel 2.

Tabel 2 Rijstrookbreedtes A8 hoofdrijbaan links

Linker rijstrook	3,60m
Tweede rijstrook	3,50m
Derde rijstrook	3,50m
Rechter rijstrook	3,50m
Spitsstrook	3,25m

5. Maatregelen A8 hoofdrijbaan rechts:

Van km 4,1 tot knooppunt Zaandam bestaat de rijbaan uit vier rijstroken en een vluchtstrook. Hier wordt de vluchtstrook geschikt gemaakt als spitsstrook. Hierbij gelden de rijstrookbreedtes die zijn weergegeven in tabel 3.

Tabel 3 Rijstrookbreedtes A8 hoofdrijbaan rechts

Linker rijstrook	3,40m
Tweede rijstrook	3,50m
Derde rijstrook	3,50m
Rechter rijstrook	3,40m
Spitsstrook	3,25m

6. Maatregelen Knooppunt Zaandam, verbindingweg R:

Op verbindingweg R tot km 5,2 bestaat de rijbaan uit twee rijstroken en een vluchtstrook. Hier wordt de vluchtstrook geschikt gemaakt als spitsstrook.

7. Verbreden bestaande vluchtstroken:

Op bepaalde locaties langs de hoofdrijbaan links van de A7 en in het knooppunt Zaandam worden de bestaande vluchtstroken verbreed.

8. De aanpassing en het daarbij behorende ruimtebeslag vindt plaats overeenkomstig de kaarten (II) en de daarop aangegeven dwarsprofielen.

Artikel 2 Openstelling spitsstrook

De spitsstroken worden opengesteld voor verkeer zodra de verkeersintensiteit op elke rijstrook van betreffende linker of rechter hoofdrijbaan meer dan 1.350 motorvoertuigen per uur bedraagt.

Artikel 3 Geluidmaatregelen

Als geluidbeperkende maatregel wordt geluidreducerend asfalt gerealiseerd op de locaties en van een asfalttype, zoals aangegeven in tabel 4. Realisatie van een ander asfalttype is toegestaan indien het ten minste dezelfde geluidreducerende eigenschappen heeft als het in tabel 4 aangegeven asfalttype.

Tabel 4 Overzicht geluidreducerend asfalt

Maatregel	Locatie	Zijde	Lengte	breedte
Tweelaags ZOAB	km 12,8 – 6,9	A7 hoofdrijbaan links	5.900 m	gehele rijbaan
Tweelaags ZOAB fijn	km 6,9 - 5,0	A7 hoofdrijbaan links	1.900 m	gehele rijbaan
Tweelaags ZOAB	km 5,3 – 4,95 K	Verbindingsweg K	350 m	gehele rijbaan
Tweelaags ZOAB fijn	km 5,0 - 6.9	A7 hoofdrijbaan rechts	1.900 m	gehele rijbaan
Tweelaags ZOAB fijn	Km 5,4 R – 5,1	Verbindingsweg R	125 m	gehele rijbaan
Tweelaags ZOAB fijn	km 2.98 - 4,33	A8 hoofdrijbaan rechts	1.350 m	gehele rijbaan

Artikel 4 Gewijzigde geluidproductieplafonds

Langs de rijksweg A7 en A8, waarop dit Tracébesluit betrekking heeft, dienen de in bijlage 1 opgenomen gewijzigde geluidproductieplafonds in acht te worden genomen.

Artikel 5 Mitigerende en compenserende maatregelen natuur

Om de negatieve effecten op de natuur te verminderen worden de volgende mitigerende en compenserende maatregelen genomen.

Tabel 5 Maatregelen natuur

Maatregel	Locatie	wettelijk kader
Ontzien danwel verplaatsen rietorchis naar biotoop in directe omgeving	Klaverblad knooppunt Zaandam, ter plaatse van watercompensatie	Flora- en fauna-wet
	Verbindingsweg R knooppunt Zaandam, ten noorden van locatie nieuwe pechhaven	Flora- en fauna-wet
Verwijderen vegetatie buiten broedseizoen voor vogels	Locaties waar bomen en begroeiing wordt verwijderd	Flora- en fauna-wet
Gebruik ecologisch werkprotocol	Locaties waar werkzaamheden plaatsvinden	Flora- en fauna-wet
Herplant beplanting	1070 m ² ter plaatse van het talud ten behoeve van de nieuwe pechhaven A7 km 7.1	Boswet
	250 m ² ter plaatse van nieuwe pechhaven n knooppunt Zaandam km 4,6	-

Artikel 6 Compensatie APV

Ter compensatie van verloren houtopstanden nabij knooppunt Zaandam worden op grond van de APV van de gemeente Zaandam 25 bomen geplant binnen het op de detailkaarten aangeduide 'Maatregelvlak Bomencompensatie'.

Artikel 7 Watercompensatie

Ten behoeve van de compensatie van verhard oppervlak worden de in tabel 6 opgenomen maatregelen genomen.

Tabel 6 Maatregelen water

Maatregel	Locatie
Aanleg 283 m ² open water	Klaverblad knooppunt Zaandam
Aanleg 44 m ² open water	Aansluiting Wijdewormer

De locaties voor watercompensatie zijn opgenomen op de detailkaarten als 'Maatregelvlak Watercompensatie'.

Artikel 8 Verkeers(veiligheids)maatregelen

1. Gedurende de periode dat de spitsstroken geopend zijn, wordt de maximumsnelheid op de A7 verlaagd van 120 km/u naar 100 km/u. De maximumsnelheid op de A8 bedraagt zowel bij open als bij gesloten spitsstrook 100 km/u.
2. Gedurende de openstelling van de spitsstroken geldt voor de betreffende rijbaan een inhaalverbod voor vrachtwagens.

3. Ten behoeve van de zichtbaarheid voor de weggebruiker wordt de dynamische bebording waarop opening en sluiting van de spitsstrook zijn aangegeven hoog geplaatst op masten of portalen.
4. Ten behoeve van de visuele inspectie en bewaking van de spitsstrook wordt het wegvak voorzien van camera's.
5. Naast de rijbaan worden twee bestaande pechhavens verbreed en worden in totaal acht extra pechhavens gerealiseerd.
6. Het huidige detectiesysteem wordt uitgebreid ter plaatse van de spitsstroken en de pechhavens, zodat incidenten snel kunnen worden gedetecteerd.
7. In de zijberm van de A7 zal een geleiderail worden geplaatst op locaties waar bomen staan binnen de obstakelvrije zone van 10 meter. Ook ter plaatse van drie nieuwe portalen zal geleiderail worden aangebracht.
8. Ten behoeve van een eenduidig wegbeeld wordt zorggedragen voor uniformiteit in bebording, bewegwijzering, signalering, markering etc. en voor uniformiteit bij het begin- en eindpunt van de spitsstrook.

Artikel 9 Opleveringstoets

1. De minister van Infrastructuur en Milieu zal, conform artikel 23 van de Tracéwet, de gevolgen van de ingebruikname van de gewijzigde weg onderzoeken. Het onderzoek richt zich op de milieuaspecten geluidhinder en natuur.
2. Indien uit het onderzoek blijkt dat er sprake is van een overschrijding van normen die gelden voor de in het eerste lid genoemde milieuaspecten, dan wordt via de daarvoor geldende wettelijke beschermingsregimes, zo nodig planmatig, in maatregelen voorzien.
3. Het onderzoek zal aanvangen 1 jaar na ingebruikname van de conform dit Tracébesluit gerealiseerde spitsstroken en bijbehorende voorzieningen en uiterlijk binnen 1 jaar worden afgerond.

Artikel 10 Evaluatieprogramma

1. De minister van Infrastructuur en Milieu zal, conform artikel 7.39 van de Wet milieubeheer, een evaluatie uitvoeren naar de feitelijke milieugevolgen. De evaluatie beperkt zich tot de in het MER Spitsstroken A7/A8 voorspelde milieugevolgen. Het evaluatieonderzoek zal zijn gericht op het meten/berekenen/waarnemen van de werkelijk optredende effecten en mogelijk aanvullende maatregelen. In de evaluatie wordt ook nagegaan of aan de verplichting tot boscompensatie is voldaan.
2. De termijn waarover de evaluatie zich uitstrekt vangt aan vanaf het moment dat met de werkzaamheden wordt gestart tot drie jaar na ingebruikname van de weg met bijbehorende voorzieningen. Voordat de werkzaamheden aanvangen, zal voor de meeste milieuaspecten een nulmeting worden uitgevoerd, die als referentiekader zal fungeren voor de evaluatie, voor zover deze referentie niet is beschreven in het MER.

Artikel 11 Uitmeet- en flexibiliteitsbepaling

1. Van de situering van het ontwerp en de maatregelen, zoals vastgesteld in artikel 1 van dit Tracébesluit, kan met de volgende marges worden afgeweken: 1 meter omhoog of omlaag en 2 meter naar weerszijden.
2. De volgens het eerste lid toegestane afwijkingen zijn slechts toelaatbaar, indien aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:
 - a. Het ontwerp en de maatregelen worden uitgevoerd binnen de op de detailkaarten aangegeven begrenzing van dit Tracébesluit en, voor zover dit het geval is, binnen de daarvoor specifiek op de detailkaarten aangegeven maatregelvlakken;
 - b. De afwijkingen niet leiden tot overschrijding van de geluidproductieplafonds, zoals opgenomen in het geluidregister als bedoeld in artikel 11.25 van de Wet milieubeheer;
 - c. Uit de afwijkingen geen negatieve gevolgen voortvloeien voor de omgeving;
 - d. Door de afwijkingen geen onevenredig afbreuk wordt gedaan aan de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden en bouwwerken.

Artikel 12 Schadevergoeding

1. Indien een belanghebbende ten gevolge van dit Tracébesluit schade lijdt of zal lijden, kent de Minister van Infrastructuur en Milieu, op grond van artikel 22, eerste lid, van de Tracéwet, op zijn aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd.
2. Voor de indiening en afhandeling van de in het eerste lid bedoelde aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van overeenkomstige toepassing.
3. Voor kabels en leidingen is de 'Nadeelcompensatieregeling verleggen kabels en leidingen in en buiten rijkswaterstaatwerken en spoorwerken 1999' dan wel hoofdstuk 5 van de Telecommunicatiewet en de Overeenkomst inzake verleggingen van kabels en leidingen buiten beheersgebied tussen de Minister van Infrastructuur en Milieu en Energiened, VELIN en VEWIN van toepassing.
4. Een verzoek om schadevergoeding kan worden ingediend vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. De Minister zal een beslissing op een verzoek om schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden.

Artikel 13 Toepasbaarheid Crisis- en herstelwet

Op dit tracébesluit is de Crisis- en herstelwet van toepassing.

Indienen beroep

Tegen dit Tracébesluit hebben belanghebbenden de mogelijkheid om in beroep te gaan. Ingevolge artikel 6:13 van de Algemene wet bestuursrecht kunnen alleen belanghebbenden die op het Ontwerp-Tracébesluit zienswijzen hebben ingediend, of belanghebbenden aan wie redelijkerwijs niet kan worden verweten dat zij daarop geen zienswijze naar voren hebben gebracht, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. De termijn voor het indienen van een beroepschrift bedraagt zes weken, vanaf de dag na die waarop het Tracébesluit bekend is gemaakt. De locaties van de terinzagelegging en de beroepstermijn worden bekend gemaakt via advertenties in de digitale Staatscourant en in enkele dagbladen en huis-aan-huisbladen.

Het Tracébesluit ligt gedurende zes weken ter inzage op de volgende locaties tijdens reguliere openingstijden:

- Het provinciehuis van de provincie Noord-Holland, Houtplein 33 te Haarlem;
- Het gemeentehuis van Zaanstad, Stadhuisplein 100 te Zaandam;
- Het gemeentehuis van Oostzaan, Kerkbuurt 4 te Oostzaan;
- Het gemeentehuis van Wormerland, Koetserstraat 3 te Wormer;
- Het gemeentehuis van Purmerend, Purmersteenweg 42 te Purmerend;
- Rijkswaterstaat West-Nederland Noord, Toekanweg 7 te Haarlem;
- Het ministerie van Infrastructuur en Milieu, Plesmanweg 1–6 te Den Haag.

Het Tracébesluit en de achterliggende documenten zijn gedurende de inzagetermijn te raadplegen via het Platform Participatie en op www.platformparticipatie.nl.

Een beroepschrift moet worden ingediend bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA Den Haag. Het is ook mogelijk om digitaal beroep in te stellen, via het digitaal Loket van de Afdeling Bestuursrechtspraak. U vindt het digitaal loket via <https://digitaaloket.raadvanstate.nl/>. Digitaal beroep instellen is uitsluitend mogelijk voor burgers. Advocaten, bedrijven en organisaties kunnen hier geen gebruik van maken. Om digitaal beroep in te stellen moet u beschikken over een DigiD.

Het beroepschrift dient ten minste de volgende onderdelen te bevatten:

- a. naam en adres van de indiener;
- b. de dagtekening;
- c. vermelding van de datum en het nummer of het kenmerk van het besluit waartegen het beroepschrift zich richt;
- d. de redenen (gronden) waarom u beroep instelt;
- e. uw handtekening. U moet het beroepschrift ondertekenen;
- f. zo mogelijk dient tevens een kopie te worden toegevoegd van het besluit waarop het geschil betrekking heeft.

Op dit besluit is hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet van toepassing. Dit betekent dat de belanghebbende in het beroepschrift gemotiveerd moet aangeven welke zijn beroepsgronden zijn. Indien niet binnen de beroepstermijn van zes weken beroepsgronden worden ingediend, wordt het beroepschrift niet ontvankelijk verklaard. Na afloop van de termijn van zes weken kunnen beroepsgronden niet meer worden aangevuld. Vermeld in het beroepschrift dat de Crisis- en herstelwet van toepassing is.

Ook is de mogelijkheid voor decentrale overheden om beroep in te stellen beperkt. Bovendien heeft de Crisis- en herstelwet consequenties voor de termijn waarbinnen de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State uitspraak doet. De bestuursrechter doet uitspraak binnen zes maanden na afloop van de beroepstermijn.

Voorlopige voorziening

Indien een beroepschrift is ingediend, is het mogelijk om daarnaast een verzoek tot het treffen van een voorlopige voorziening in te dienen. Een dergelijk verzoek dient te worden gericht aan de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Het verzoek dient te zijn ondertekend en ten minste het volgende te bevatten:

- a. naam en adres van de indiener;
- b. de dagtekening;
- c. vermelding van de datum en het nummer of het kenmerk van het besluit waartegen het beroepschrift zich richt;
- d. de redenen (gronden) waarom u beroep instelt;
- e. uw handtekening. U moet het verzoek ondertekenen;
- f. zo mogelijk dient tevens een kopie te worden toegevoegd van het besluit waarop het geschil betrekking heeft;
- g. Een afschrift van het beroepschrift.

Naar aanleiding van het verzoek kan de Voorzitter een voorlopige voorziening treffen indien onverwijlde spoed, gelet op de betrokken belangen, dat vereist.

Voor de behandeling van het beroep, en voor het verzoek om een voorlopige voorziening bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, is griffiegeld verschuldigd. Indien het beroep- of verzoekschrift in een vreemde taal is gesteld, en een vertaling voor een goede behandeling van het verzoek noodzakelijk is, dient de indiener van het beroep- of verzoekschrift zorg te dragen voor een vertaling.

Bijlage 1 Gewijzigde geluidproductieplafonds

In de onderstaande tabel zijn de referentiepunten aangegeven waarop het geluidproductieplafond moet worden gewijzigd. Ter plaatse van de overige referentiepunten worden de geluidproductieplafonds niet overschreden.

De locaties van de geluidproductieplafonds zijn te vinden in het geluidregister (<http://www.rws.nl/geotool/geluidsregister>) en in de rapportage 'akoestisch onderzoek op referentiepunten' dat een bijlage is bij het akoestisch onderzoek.

Tabel B.1: Gewijzigde geluidproductieplafonds

Referentiepunt	X Coördinaat	Y Coördinaat	Nieuwe waarde geluidproductieplafond (GPP) [dB]
29147	123478,52	501898,33	70,1
29148	123379,80	501883,70	70,8
29149	123282,08	501862,63	69,7
29150	123188,00	501828,72	69,1
29151	123097,47	501786,91	68,8
29152	123009,74	501738,90	68,3
29153	122923,76	501687,89	67,9
29154	122838,93	501634,92	67,7
29155	122754,10	501581,95	67,7
29156	122669,27	501528,98	67,8
29157	122584,44	501476,01	67,7
29158	122499,61	501423,04	67,7
29159	122414,78	501370,07	68,2
29160	122329,95	501317,10	68,4
29161	122245,12	501264,13	68,5
29162	122160,29	501211,16	68,6
29163	122075,46	501158,19	68,7
29164	121990,63	501105,22	68,8
29165	121905,80	501052,25	68,9
29166	121815,11	501010,21	67,3
29167	121725,99	500967,27	66,5
29168	121659,84	501036,07	62,2
29169	121644,80	501126,13	59,9
29170	121634,86	501216,68	57,8
29171	121552,32	501197,93	57,4
29172	121519,69	501104,29	59,0
29173	121554,11	501012,12	61,3
29174	121606,00	500926,62	65,2
29175	121568,25	500844,65	69,1
29176	121484,71	500789,94	69,3
29177	121399,91	500736,91	69,4
29178	121315,12	500683,88	69,3
29179	121230,33	500630,85	69,1
29180	121145,54	500577,82	69,4
29181	121060,74	500524,79	69,3

29182	120975,95	500471,76	69,3
29183	120891,16	500418,73	69,4
29184	120806,36	500365,70	69,2
29185	120721,57	500312,67	69,3
29186	120636,78	500259,64	69,3
29187	120551,99	500206,61	69,3
29188	120467,19	500153,58	69,2
29189	120382,40	500100,55	69,0
29190	120297,61	500047,52	67,6
29191	120212,82	499994,49	65,1
29192	120128,02	499941,46	68,7
29193	120043,23	499888,42	68,8
29194	119958,44	499835,40	68,8
29195	119873,65	499782,36	68,7
29196	119788,85	499729,33	68,7
29197	119704,06	499676,30	68,7
29198	119619,27	499623,27	68,7
29199	119534,48	499570,24	68,6
29200	119449,68	499517,21	68,6
29201	119364,89	499464,18	68,5
29202	119280,10	499411,15	68,7
29203	119195,30	499358,12	68,7
29204	119112,33	499302,34	69,1
29205	119030,36	499245,05	69,2
34989	118930,40	498857,15	66,8
34990	118972,41	498947,88	67,4
34991	119018,23	499036,65	68,6
34992	119080,11	499115,22	69,6
34995	119322,51	499289,90	69,2
34997	119491,97	499396,16	69,1
34998	119576,77	499449,17	69,0
35000	119746,39	499555,18	69,0
35002	119916,01	499661,19	69,2
35004	120085,62	499767,20	69,2
35007	120340,05	499926,21	69,3
35012	120764,09	500191,24	69,6
35018	121272,94	500509,27	69,7
35021	121527,37	500668,28	70,0
35025	121879,16	500837,95	65,1
35026	121933,02	500754,45	61,3
35028	121997,63	500640,10	57,9
35029	122049,59	500721,09	58,9
35030	122018,92	500813,89	61,3
35031	121969,20	500900,31	65,8
35032	122023,60	500977,78	69,3
35033	122108,44	501030,73	69,1
35034	122193,36	501083,55	69,0
35035	122278,29	501136,36	69,0
35036	122363,22	501189,18	68,8
35037	122448,15	501241,99	68,3
35038	122533,07	501294,80	68,0
35039	122618,00	501347,62	67,8

35040	122702,93	501400,43	67,9
35041	122787,86	501453,25	67,9
35042	122872,78	501506,06	67,8
35043	122957,71	501558,88	67,8
35044	123042,64	501611,69	67,8
35045	123127,57	501664,50	68,5
35046	123216,84	501709,26	69,1
35047	123310,40	501744,40	69,8
35048	123406,86	501770,63	70,7
35049	123505,95	501783,80	70,9
35050	123605,86	501782,98	71,3



Tracébesluit Spitsstroken A7/A8

III TOELICHTING

Colofon

Uitgegeven door	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Informatie	www.platformparticipatie.nl
Telefoon	0800 8002
Fax	
Uitgevoerd door	
Opmaak	
Datum	november 2014
Status	definitief
Versienummer	

Inhoud

Samenvatting en leeswijzer—8

1	Inleiding—11
1.1	Aanleiding—11
1.2	Wettelijk kader—12
1.3	Relatie met andere projecten—13
1.4	Wijzigingen tussen Ontwerp-Tracébesluit en Tracébesluit—15
2	Verantwoording keuze—16
2.1	Nut en noodzaak—16
2.2	Het MER en de alternatieven—17
2.3	Advies van de commissie voor de milieueffectrapportage—17
3	Uitgangspunten en beschrijving maatregelen—20
3.1	Huidige situatie—20
3.2	Aanpassingsmaatregelen—20
3.3	Openstelling—21
3.4	Overige infrastructurele voorzieningen en overige maatregelen—21
3.5	Kabels en leidingen—21
3.6	Tijdelijke maatregelen—23
3.6.1	Hinder voor omwonenden—23
3.6.2	Hinder voor weggebruikers—23
3.6.3	Werkterreinen—23
3.7	Duurzaam bouwen—23
4	Verkeer en verkeersveiligheid—24
4.1	Inleiding—24
4.2	Wettelijk kader en beleid—24
4.3	Korte termijneffecten op de doorstroming—24
4.4	Verkeersprognoses 2030 voor het bepalen van milieu effecten—25
4.5	Verkeersveiligheidseffecten—26
4.6	Verkeersveiligheidsmaatregelen—27
4.7	Incidentmanagement—28
5	Geluidhinder, luchtkwaliteit en externe veiligheid—29
5.1	Geluidhinder—29
5.1.1	Wettelijk kader—29
5.1.2	Akoestisch onderzoek—31
5.1.3	Maatregelen—32
5.2	Luchtkwaliteit—32
5.2.1	Wettelijk kader—32
5.2.2	Het project in het NSL—33
5.2.3	Conclusie—33
5.3	Vervoer van gevaarlijke stoffen (externe veiligheid)—33
5.3.1	Wettelijk kader en beleid—33
5.3.2	Effecten van het project—34
5.3.3	Maatregelen—34
6	Natuur en landschap, archeologie en cultuurhistorie—35
6.1	Natuur—35

- 6.1.1 Wettelijk kader en beleid—35
- 6.1.2 Effecten—36
- 6.1.3 Maatregelen—42
- 6.2 Landschap, archeologie en cultuurhistorie—43
- 6.2.1 Wettelijk kader en beleid—43
- 6.2.2 Effecten—43
- 6.2.3 Landschappelijke inpassing—44

7 Bodem en water—46

- 7.1 Bodem—46
- 7.1.1 Wettelijk kader en beleid—46
- 7.1.2 Effecten—46
- 7.1.3 Maatregelen—46
- 7.2 Water—46
- 7.2.1 Wettelijk kader en beleid—46
- 7.2.2 Effecten—47
- 7.2.3 Maatregelen—47

8 Relevante zaken na vaststelling van het Tracébesluit—49

- 8.1 Tracéwetprocedure—49
- 8.2 Bestemmingsplan en vergunningverlening—49
- 8.3 Grondverwerving—50
- 8.4 Uitmeet- en flexibiliteitsbepaling—50
- 8.5 Schadevergoeding—50
- 8.6 Opleveringstoets—51
- 8.7 Evaluatie Milieueffectrapportage—51
- 8.8 Vervolgplanning—52

9 Begrippenlijst—53

Samenvatting en leeswijzer

Probleemstelling

Vrijwel elke ochtend staat er een file tussen Purmerend en knooppunt Coenplein. Om het doorstromingsprobleem in de ochtendspits te verminderen, wordt het project Spitsstroken A7/A8 uitgevoerd. In dit project wordt een spitsstrook aangelegd aan de linker rijbaan van de A7 vanaf aansluiting Purmerend-Zuid. Deze spitsstrook zal doorlopen tot aansluiting Zaanstad-Zuid op de A8. De bestaande spitsstrook langs de rechter rijbaan van de A7 zal worden verlengd zodat deze al op de A8 begint.

Aanpassingen

De fysieke aanpassingen aan de weg betreffen:

- Het verbreden van de bestaande vluchtstrook op enkele locaties, onder meer in de verbindingsweg K in het knooppunt Zaandam;
- Het aanleggen van acht nieuwe pechhavens, het vergroten van twee pechhavens en het opheffen van één pechhaven;
- Het verplaatsen van het bestaande geluidsscherm ten behoeve van een nieuwe pechhaven;
- Het op verschillende locaties (ver)plaatsen van geleiderail;
- Het aanpassen van het talud op vijf locaties;
- De aanleg van drie nieuwe portalen over de A7;
- De aanleg van compenserend wateroppervlak op twee locaties;
- Het verwijderen van beplanting en bomen en het realiseren van compenserende beplanting.

Alle aanpassingen vinden plaats tussen de bestaande bermsloten.

Procedure

De planuitwerking doorloopt een Verkorte Tracéwetprocedure zoals is omschreven in de Tracéwet (2012). In het kader van deze procedure is een Tracébesluit TB opgesteld. Ten behoeve van de besluitvorming hierover is de procedure van de milieueffectrapportage doorlopen en is een Milieueffectrapport (MER) opgesteld.

Milieuonderzoek

In het kader van het Tracébesluit is getoetst of de milieueffecten passen binnen de vastgestelde wettelijke kaders.

Geluidmaatregelen en GPP-punten

Uit het akoestisch onderzoek bij het Tracébesluit is gebleken dat er geluidsarm asfalt moet worden aangelegd op de A7 en de A8. Het gaat in totaal om 6,25 km tweelaags ZOAB en 5,275 km tweelaags ZOAB fijn. Daarmee wordt een groot deel van de overschrijding van de zogenoemde geluidproductieplafonds voorkomen. Langs de A7 blijven er aan de oostzijde nog overschrijdingen over. De betreffende GPP-punten zullen worden aangepast.

Luchtkwaliteit

Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het Tracébesluit kan daarom, voor wat betreft het onderdeel luchtkwaliteit, worden vastgesteld.

Externe veiligheid

Als gevolg van het project worden de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico en de oriënterende waarde voor het groepsrisico niet overschreden. Het groepsrisico neem niet toe als gevolg van het project. Daarom is geen verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk. Er hoeven in het kader van het Tracébesluit geen maatregelen te worden genomen.

Natuur en bomen

Het project spitsstroken A7/A8 leidt niet tot (significant) negatieve effecten op Natura 2000-gebieden of op andere beschermde natuurgebieden.

Ten behoeve van de aanleg van watercompensatie in het knooppunt Zaandam zullen enkele rietorchissen worden verplaatst. De nabij het knooppunt Zaandam te verwijderen bomen (2 solitaire bomen en 1.000 m² struweel) zullen worden gecompenseerd. In het Tracébesluit is een locatie opgenomen voor de bomencompensatie. Tevens zal herplant plaatsvinden van te verwijderen beplanting ten behoeve van nieuwe pechhavens in het knooppunt Zaandam (km 4,6) en nabij aansluiting Zaan-dijk (km 7,1).

Landschapsplan

De ontwerpkeuzen in dit project zijn beperkt. Het betreft met name de aanleg van watercompensatie en bomencompensatie. Het grootste deel van de watercompensatie en de bomencompensatie wordt gerealiseerd in het knooppunt Zaandam. De vormgeving is zodanig dat het contrast tussen de openheid van het veenweidegebied ten oosten van het knooppunt en de geslotenheid van het bebouwde gebied ten westen ervan in stand blijft.

Bodem

Er vindt in het kader van het project aanleg van extra asfalt en/of grondverzet plaats op locaties waar mogelijk bodemverontreiniging aanwezig is en locaties waar (mogelijk) asbest aanwezig is. Het gaat in totaal om potentieel ongeveer 90 m². Op deze locaties zal voorafgaand aan de werkzaamheden een aanvullend verkennend bodemonderzoek worden uitgevoerd. Hieruit zal de daadwerkelijke aard en omvang van de verontreinigingen blijken.

Watercompensatie

Er wordt ongeveer 3.300 m² extra verhard oppervlak aangelegd. Op basis van het overleg met het HHNK is de omvang en ligging van compenserend wateroppervlak vastgesteld. Dit is opgenomen in het Tracébesluit.

Leeswijzer

De Toelichting op het Tracébesluit is een toelichting bij de Besluittekst en de kaarten. Deze Toelichting beschrijft de aanleiding en het wettelijk kader van het project (hoofdstuk 1), geeft de onderbouwing voor nut en noodzaak van het project (hoofdstuk 2) en beschrijft de maatregelen (hoofdstuk 3). De daaropvolgende hoofdstukken 4 tot en met 7 gaan in op de effecten op verkeer, geluid, lucht, veiligheid, natuur, landschap, bodem en water. Deze Toelichting sluit af met een beschrijving van de (verdere) procedure.

Naast het Tracébesluit is ook een MER opgesteld.

Bij deze Toelichting en bij het MER hoort een aantal Achtergrondrapporten. Een overzicht hiervan is opgenomen in de onderstaande tabel.

document	hoort bij:
TB Besluittekst (inclusief 1 bijlage)	
TB Kaarten	
TB Toelichting	
Milieueffectrapport hoofdrapport	
Projectspecifieke Afweging Verkeersveiligheid	TB
Calamiteitenplan op maat	TB
Akoestisch onderzoek Hoofdrapport	TB
Akoestisch onderzoek Deelrapport Algemeen	TB
Akoestisch onderzoek op referentiepunten	TB
Verkeersveiligheidseffectbeoordeling	TB en MER
Achtergrondrapport Externe Veiligheid	TB en MER
Achtergrondrapport Landschap, archeologie en cultuurhistorie (inclusief bureauonderzoek)	TB en MER
Achtergrondrapport Natuur en Ecologie, inclusief memo Aanvullende gegevens bomenkap	TB en MER
Passende Beoordeling	TB en MER
Achtergrondrapport Water	TB en MER
Achtergrondrapport Bodem	TB en MER
Achtergrondrapport Geluid	MER
Achtergrondrapport Luchtkwaliteit	MER

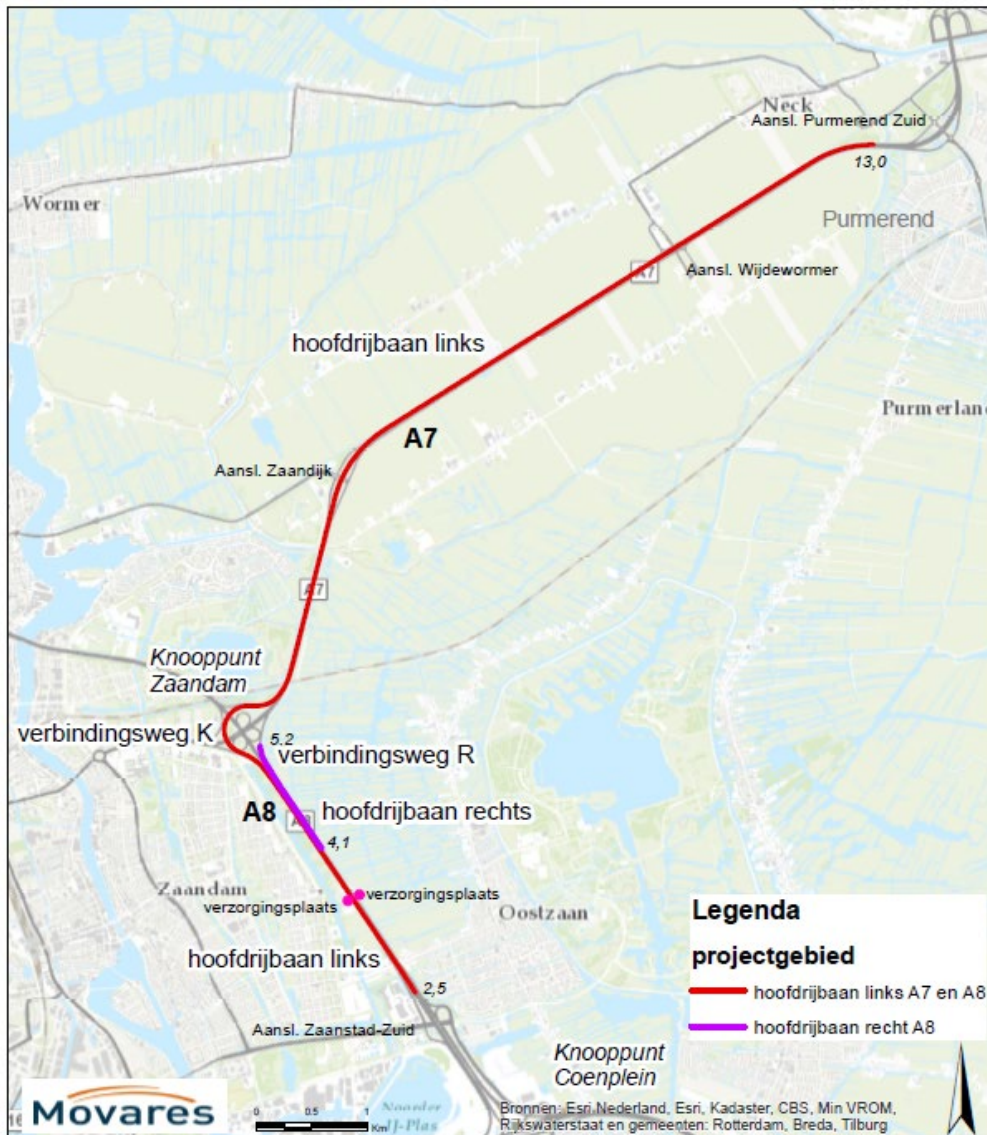
1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Vrijwel elke ochtend staat er een file op de A7 tussen Purmerend en knooppunt Zaandam en op de A8 tussen knooppunt Zaandam en knooppunt Coenplein. Deze files staan al jaren in de File Top 50. Enkele jaren geleden is er een spitsstrook aangelegd langs de rechter rijbaan van de A7. Hierdoor is doorstroming in de avondspits tussen knooppunt Zaandam en Purmerend inmiddels sterk verbeterd.

Om het doorstromingsprobleem in de ochtendspits te verminderen, wordt het project Spitsstroken A7/A8 uitgevoerd. In dit project wordt nu ook een spitsstrook aangelegd langs de linker rijbaan van de A7. Deze spitsstrook zal doorlopen tot aansluiting Zaanstad-Zuid op de A8. De bestaande spitsstrook langs de rechter rijbaan van de A7 zal worden verlengd zodat deze al direct na de verzorgingsplaats op de A8 begint.

De doelstelling van het project is het verbeteren van de doorstroming van het verkeer.



Figuur 1.1 Projectgebied spitsstroken A7/A8

De aanleg van de spitsstroken A7/A8 is onderdeel van het programma Beter Benutten. Met dit programma wil de minister op een innovatieve manier samen met de regionale overheden en het bedrijfsleven de infrastructuur zo goed mogelijk benutten.

1.2 Wettelijk kader

De procedure die wordt gevolgd bij de planuitwerking van het project is vastgelegd in de Tracéwet en de Wet milieubeheer.

De Tracéwet is op 1 januari 2012 gewijzigd. De nieuwe regels die volgens deze wijziging gelden als het gaat om de fase van verkenning, die aan de terinzagelegging van een ontwerp-tracébesluit voorafgaat, zijn op dit project niet van toepassing.

sing. De reden hiervan is dat voor het project de verkenningsfase reeds voor de wijziging van de Tracéwet was afgerond¹.

De planuitwerking doorloopt volgens de huidige Tracéwet de zogeheten Verkorte Tracéwetprocedure. In het kader van deze procedure is dit Ontwerp-tracébesluit opgesteld. Met de publicatie en de ter visie legging van dit Ontwerp-tracébesluit wordt de mogelijkheid geboden aan betrokken bestuursorganen, omwonenden en anderen om hun zienswijzen in te dienen. Hierna wordt het Tracébesluit vastgesteld. De minister van Infrastructuur en Milieu is ten aanzien van dit project het bevoegd gezag.

In de tekst van deze toelichting wordt de term tracébesluit gebruikt, tenzij specifiek wordt bedoeld op de stap Ontwerp-tracébesluit in de procedure van de Tracéwet.

Het Tracébesluit Spitsstroken A7/A8 bestaat uit de besluittekst (hierna: het Besluit), de detailkaarten met dwarsprofielen (genummerd kaartblad 1 tot en met kaartblad 13) en de overzichtskaart (kaartblad 14). Bij het Tracébesluit Spitsstroken A7/A8 behoort deze Toelichting, een Milieueffectrapport en een aantal Achtergrondrapporten (en andere bijlagen) bij de Toelichting en het MER. Deze maken geen deel uit van het besluit.

Op het Tracébesluit is de Crisis- en herstelwet (Chw) van toepassing. Dit heeft vooral bepaalde consequenties voor de fase van beroep die (mogelijk) na de vaststelling van het Tracébesluit volgt. Zo dienen belanghebbenden in hun beroepschrift aan te geven welke bezwaren zij tegen het Tracébesluit hebben. Het beroep wordt door de bestuursrechter niet-ontvankelijk verklaard als de beroepsgronden niet binnen de beroepstermijn van zes weken zijn ingediend. Tevens is het zo dat na afloop van de beroepstermijn beroepsgronden niet meer kunnen worden aangevuld.

De Chw brengt verder met zich mee dat decentrale overheden tegen het Tracébesluit geen beroep kunnen instellen en dat de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State binnen zes maanden, na afloop van de beroepstermijn, uitspraak moet doen op tegen het Tracébesluit ingediende beroepschriften.

Ten behoeve van de besluitvorming is de procedure van de milieueffectrapportage doorlopen. Hierop wordt ingegaan in paragraaf 2.2. van deze toelichting.

1.3 Relatie met andere projecten

De volgende projecten hebben raakvlakken met het project spitsstroken A7/A8.

Tweede Coentunnel Westrandweg

De Coentunnel is al jarenlang een knelpunt voor het autoverkeer in de noordelijke Randstad. Rijkswaterstaat heeft daarom naast de bestaande Coentunnel een tweede tunnel gebouwd. De twee tunnels hebben samen acht rijstroken, waarvan er twee inzetbaar zijn als wisselstrook. Om te voorkomen dat het knelpunt zich verplaatst naar de A10 West is de Westrandweg aangelegd. De Tweede Coentunnel is in het voorjaar van 2013 opengesteld.

MIRT-onderzoek Noordkant Amsterdam

Voor de periode **tot** 2020 wil het Rijk inzetten op het beter benutten van bestaande rijkswegen. Daarvoor is het project Spitsstroken A7/A8 bedoeld.

¹ Zie het Besluit aanwijzing projecten ex artikel III, tweede lid, van de wet van 1 december 2011 tot wijziging van de Tracéwet met het oog op versnelling en verbetering besluitvorming infrastructurele projecten (Staatscourant 17 december 2012, nr. 25926).

Voor de periode **na** 2020 is het MIRT-onderzoek Noordkant Amsterdam uitgevoerd.

Het verbeteren van de bereikbaarheid ten noorden van Amsterdam is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2011) genoemd als opgave van nationaal belang. In de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (2011) zijn de reistijden op de A7 en de A9 als knelpunt benoemd. In het BO MIRT van najaar 2011 is daarom besloten dat Rijk en regio gezamenlijk een MIRT-onderzoek uitvoeren om meer zicht te krijgen op de knelpunten en mogelijke oplossingen op de noordcorridor (A7/A8/A10) en op de A9 Uitgeest – knooppunt Raasdorp, voor de periode na 2020.

De uitkomsten uit het MIRT-onderzoek Noordkant Amsterdam zijn als volgt. Het MIRT-onderzoek bevestigt de aanzienlijke knelpunten op de trajecten A7/A8 (Coentunnel-Hoorn) en de A9 (Badhoevedorp- Alkmaar). De problematiek op de A7/A8 is groter dan op de A9. In het onderzoek is een aantal oplossingsrichtingen uitgewerkt, waaronder de doortrekking van de A8.

Naar aanleiding van het MIRT-onderzoek Noordkant Amsterdam heeft de minister besloten om een verkenning te starten op het traject A7/A8 Coentunnel-Purmerend noord en een MIRT-onderzoek te starten op het traject A9 Alkmaar-Raasdorp. De regio heeft besloten om eerst een samenwerkingsovereenkomst op te stellen en daarna te starten met een provinciale planstudie voor de doortrekking van de A8.

IenM is medio 2014 gestart met een MIRT-verkenning voor het traject Coentunnel – Purmerend noord. De MIRT-verkenning is vooral gericht op capaciteitsuitbreiding van de corridor A7/A8/A10.

De scope van de MIRT-verkenning bestaat uit:

- Opbouw van 2x2 rijstroken bij Purmerend Noord naar 2x4 rijstroken bij Purmerend Zuid (afbouw in de tegengestelde richting);
- 2x4 rijstroken tussen Purmerend Zuid en knooppunt Zaandam;
- Ombouw van knooppunt Zaandam waarbij de as Purmerend –Coenplein als hoofdrijrichting wordt vormgegeven en de A8 knooppunt Zaandam - Assendelft hierop aansluit;
- 2x6 rijstroken tussen knooppunt Zaandam en knooppunt Coenplein;
- Aanpassingen in het knooppunt Coenplein gericht op het optimaal afwikkelen van verkeer richting Coentunnel en A10-Noord;
- Volledige benutting van de verkeerskundige capaciteit van de Coentunnels;
- (Zonodig) kleine aanpassingen in het bestaande ontwerp van de aansluiting A5/A10 zodat de doorstroming tussen knooppunt Coenplein en genoemde aansluiting optimaal wordt geborgd;

In de MIRT-verkenning wordt in elk geval onderzocht:

- in hoeverre de capaciteitsuitbreidingen op de A7/A8-corridor de functionaliteit van de aansluitingen OVN/HWN en de doorstroming op het OVN beïnvloeden en welke maatregelen daarbij mogelijk zijn om eventuele negatieve effecten te mitigeren;
- of eventuele negatieve bereikbaarheidseffecten van investeringsmaatregelen op de A7/A8 via de nieuwe bereikbaarheidsaanpak gemitigeerd kunnen worden;
- of en tegen welke kosten een oplossing mogelijk is van het avondspitsknelpunt in knooppunt Zaandam;
- de impact van maatregelen op de ring A10;

In de verkenning worden varianten ontwikkeld die aansluiten bij het budget van €300 mln. door te zoeken naar versobering binnen de scope, het beperken van de scope dan wel door fasering van maatregelen in de tijd.

De maatregelen die uit de MIRT-verkenning voortvloeien moeten een oplossing bieden in de periode na 2020.

Het project Spitsstroken A7/A8 is bedoeld voor de periode daarvoor.

1.4

Wijzigingen tussen Ontwerp-Tracébesluit en Tracébesluit

Ten opzichte van het Ontwerp-Tracébesluit is in het onderhavige Tracébesluit een aantal (inhoudelijke) wijzigingen aangebracht. Hieronder worden de wijzigingen benoemd.

Algemene en redactionele wijzigingen

Actualisering van het Tracébesluit aan de huidige stand van zaken en de nieuwe procedure fase:

- Vervangen Ontwerp-Tracébesluit door Tracébesluit, tenzij expliciet het Ontwerp-Tracébesluit bedoeld wordt;
- Vervangen deel II Indienen zienswijze door deel II Indienen beroep;
- Toevoegen deel VI Nota van Antwoord;
- Enkele kleine redactionele verbeteringen.

Inhoudelijke wijzigingen en aanvullingen

Wijzigingen in het Tracébesluit (I):

- Er zullen geen praatpalen worden aangelegd bij de nieuwe pechhavens die in het kader van het project worden gerealiseerd. Dit vloeit voort uit nieuw beleid van het ministerie.
- In Artikel 5 van het Tracébesluit is de herplant van beplanting in knooppunt Zaandam en nabij aansluiting Zaandijk toegevoegd.

Aanvullingen bij de Toelichting

- In het ontwerp van de spitsstroken is er voor gekozen om geen pechhavens te realiseren in de directe nabijheid van de verzorgingsplaats langs de A8. Deze keuze is nader onderbouwd in een memo bij de Projectspecifieke afweging (PSA).
- In de zomer van 2014 is aanvullend veldwerk uitgevoerd naar het aantal te kappen bomen ter plaatse van nieuwe pechhavens. De resultaten zijn gerapporteerd in de memo 'Bomenkap ten behoeve van spitsstrook A7/A8'. Deze memo is toegevoegd aan het Achtergrondrapport Natuur en ecologie. Ook is aanvullend veldonderzoek uitgevoerd naar de aanwezigheid van rietorchis in het knooppunt Zaandam. Hieruit is gebleken dat vier rietorchissen aanwezig zijn op de locatie waar compenserend wateroppervlak zal worden aangelegd. Er blijken geen beschermde vissen aanwezig te zijn in de watergangen die worden uitgebreid ten behoeve van watercompensatie. Deze informatie is in de Toelichting opgenomen.
- De informatie over de bomenkap is ook van belang voor het Achtergrondrapport LACH. Hieraan is een kort memo toegevoegd.
- De informatie over de opname van het project in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is geactualiseerd. De actuele tekst is opgenomen in de Toelichting en in een memo bij het Achtergrondrapport Lucht. De uitkomsten van het luchtonderzoek zijn nader onderbouwd in deze memo.

2 Verantwoording keuze

2.1 Nut en noodzaak

Probleemstelling

Vrijwel elke ochtend staat er een file op de A7 tussen Purmerend en knooppunt Zaandam en op de A8 tussen knooppunt Zaandam en knooppunt Coenplein. Deze files staan al jaren in de File Top 50.

In 2012 bedroeg het aantal voertuigverliesuren voor dit traject op etmaalniveau gemiddeld ongeveer 4.800 uur.

De A7 tussen de aansluiting Purmerend-Zuid en het knooppunt Zaandam is samen met de A8 de belangrijkste wegverbinding van oostelijk Noord-Holland met Amsterdam en de noordelijke Randstad. Tevens is de A7 een belangrijke verbinding met de kop van Noord-Holland, Friesland, Groningen en het noorden van Duitsland.

Het knelpunt in noordelijke richting is grotendeels al opgelost met de aanleg van een spitsstrook langs de rechter rijbaan van de A7 in het kader van de Spoedwet wegverbreding. Hiertoe is in 2006 een Wegaanpassingsbesluit genomen. De spitsstrook is in 2007 opengesteld.

Doelstelling

De aanleg van de spitsstroken A7/A8 is onderdeel van het programma Beter Benutten. Met dit programma wil de minister op een innovatieve manier samen met de regionale overheden en het bedrijfsleven de infrastructuur zo goed mogelijk benutten.

Het programma Beter Benutten omvat diverse infrastructurele en mobiliteitsmaatregelen die de doorstroming op het (hoofd-)wegennet moeten verbeteren. De kern van het programma Beter Benutten richt zich op de regio's waar zich de grootste spitsdruk voordoet: de regio's Amsterdam, Rotterdam, Haaglanden, Utrecht en Brabant. Het accent in de regio Amsterdam ligt op de zakelijke en logistieke verbindingen Haarlemmermeer-Schiphol-Almere-Lelystad en IJmond-Westelijk Havengebied-Schiphol/Aalsmeer. Op de weg ligt de focus op het oplossen van knelpunten op het hoofdwegennet (de file top-50) en de aansluitingen tussen het hoofd- en onderliggend wegennet.

Het programma Beter Benutten heeft een korte termijn doelstelling: de doelstelling van Beter Benutten is om in 2014 de files op de drukste punten met 20 procent te verminderen. Doelstelling van het project spitsstroken A7/A8 is daarom om met de aanleg van spitsstroken de filedruk op de A7 en A8 op korte termijn sterk te verminderen.

Omdat de spitsstroken A7/A8 in 2015 zullen worden opengesteld, wordt in hoofdstuk 4 beschreven of deze doelstelling wordt gehaald direct na openstelling van de spitsstroken.

De aanleg van spitsstroken is een tijdelijke oplossing: het verbeteren van de doorstroming op dit traject wordt structureel aangepakt in het MIRT project Purmerend Noord – Coentunnel, de verkenning van dit project start in 2014.

Oplossingsrichting

In het kader van het project spitsstroken A7/A8 wordt nu ook een spitsstrook aangelegd langs de linker rijbaan van de A7. Deze spitsstrook zal doorlopen tot aansluiting Zaanstad-Zuid op de A8. De bestaande spitsstrook langs de rechter rijbaan van de A7 zal worden verlengd zodat deze al direct na de verzorgingsplaats op de A8 begint.

In hoofdstuk 3 wordt de oplossingsrichting nader toegelicht.

2.2 Het MER en de alternatieven

Voor het project spitsstroken A7/A8 wordt de procedure van de milieueffectrapportage doorlopen. Ten behoeve van de besluitvorming is een Milieueffectrapport (MER) opgesteld. Het MER vormt een bijlage bij de Toelichting op dit Tracébesluit.

Het voornemen tot het doorlopen van de m.e.r.-procedure voor het project spitsstroken A7/A8 heeft van 15 oktober tot en met 11 november 2013 ter inzage gelegen. De betrokken bestuursorganen zijn van 21 oktober tot en met 17 november geraadpleegd over de gewenste reikwijdte en detailniveau van het MER.

In het MER zijn de effecten van de voorgenomen activiteit beschreven. Deze effecten zijn vergeleken met de referentiesituatie; de situatie die ontstaat als het project niet doorgaat.

Voor het project spitsstroken A7/A8 zijn geen alternatieven onderzocht. De fysieke aanpassingen die nodig zijn om de vluchtstrook geschikt te maken als spitsstrook zijn zeer beperkt. Het betreft met name een beperkte uitbreiding van de wegverharding en het aantal pechhavens. Voor deze ingrepen zijn geen redelijke alternatieven beschikbaar.

Uit de effecten die in het MER (en de daaraan ten grondslag liggende achtergrondrapporten) zijn beschreven, kan worden geconcludeerd dat er geen belemmeringen zijn om voor dit project een Tracébesluit vast te stellen.

2.3 Advies van de commissie voor de milieueffectrapportage

Op 7 november 2014 heeft de commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: de commissie) over het MER advies uitgebracht. De commissie is van oordeel dat het opgestelde MER de effecten juist in beeld brengt. In haar advies noemt de commissie wel nog een aantal aandachtspunten en signaleert zij een tekortkoming. Het advies is na te lezen op de website van de commissie:

<http://www.commissiemer.nl/advisering/afgerondeadviezen/2899>

De gesignaleerde tekortkoming heeft betrekking op de gevolgen van stikstofdepositie voor omliggende Natura 2000-gebieden en voor een gebied behorende tot de ecologische hoofdstructuur (EHS).

Tekortkoming

De commissie heeft in haar advies aangegeven dat de projectbijdrage aan de stikstofdepositie en de ecologische gevolgen daarvan in het MER correct in beeld zijn gebracht, maar dat de getrokken conclusie niet door haar kan worden onderschreven. De commissie meent dat, gelet op de overbelaste situatie, elke toename van de stikstofdepositie – hoe gering ook – het halen van de instandhoudingsdoelstellingen (waaronder uitbreidingsdoelstellingen) verder buiten bereik brengt. De autonome afname door schoner verkeer is volgens de Commissie een prognose omkleed met onzekerheden.

Hierover kan het volgende worden opgemerkt. Ten behoeve van het MER en het Tracébesluit Spitsstroken A7/A8 is een passende beoordeling opgesteld waarin mo-

gelijke significante effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van de betreffende habitattypen en soorten zijn onderzocht. In deze passende beoordeling is geconcludeerd dat er geen sprake is significante gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen. In de beoordeling is zowel de projectbijdrage betrokken als de autonome daling van stikstofdepositie.

Het doel van de passende beoordeling is om te onderzoeken of met zekerheid kan worden uitgesloten dat het project de natuurlijke kenmerken van een Natura 2000-gebied aantast. Het gaat daarbij om de effecten in de toekomst, wanneer het project gerealiseerd is. Voor de berekening van de stikstofdepositie in de toekomstjaren, wordt voor de achtergronddepositie gebruik gemaakt van de Grootchalige Depositiekaarten Nederland (GDN). Deze worden specifiek met dit doel opgesteld door het RIVM. Het op termijn schoner worden van de motoren is verwerkt in de berekening van de toekomstige achtergronddeposities in de GDN. Het schoner worden van motoren is een trend die duidelijk zichtbaar is en ook in de toekomst door de overheid zal worden gestimuleerd.

Hiermee is de passende beoordeling en daarmee de conclusie dat er geen sprake is van aantasting van de natuurlijke kenmerken, gebaseerd op de beste wetenschappelijke inzichten omtrent de ontwikkelingen van de stikstofemissie door het wegverkeer.

In het Achtergrondrapport Natuur en Ecologie wordt geconcludeerd dat er geen sprake is van significant negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS-gebieden als gevolg van het project. Over dit rapport is door de commissie een vergelijkbaar advies gegeven als over de passende beoordeling. Daarnaast gaat de Commissie in op de Noordse Woelmuis en de mogelijke effecten als gevolg van veruiging. Voor deze soort geldt dat uit de PAS herstelstrategieën blijkt dat het leefgebied niet stikstofgevoelig is. Bovendien is de soort niet gevoelig voor veruiging. Tevens geldt hiervoor dat de bovenstaande onderbouwing ook hier van toepassing is. Het achtergrondrapport Natuur en Ecologie en daarmee de conclusie dat er geen sprake is van aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden, is gebaseerd op de beste wetenschappelijke inzichten omtrent de ontwikkelingen van de stikstofemissie door het wegverkeer.

Overige aandachtspunten

De commissie adviseert bij de besluitvorming in te gaan op de regionale samenhang van het project met de omgeving en met de maatregelen die in het kader van Beter Benutten worden getroffen. Hierover wordt opgemerkt dat bij het nemen van dit Tracébesluit met deze samenhang rekening is gehouden en dat het besluit goed past binnen de doelstelling van Beter Benutten om de doorstroming van het verkeer bij bestaande fileknelpunten op korte termijn te verbeteren.

De commissie beveelt aan om ook de verkeersintensiteiten bij een lager groeiscenario te berekenen en aan te geven wat de consequenties hiervan zijn voor de probleemanalyse en de keuze voor oplossingsrichtingen en de milieueffecten. Daarbij wordt verzocht om ook aan te geven of ook bij een lager groeiscenario de noodzaak tot de uitvoering van het project aanwezig is.

Bij aanvang van het project zijn verkeersberekeningen met verschillende scenario's doorgerekend. De spitsstroken zullen volgens de verkeerscijfers ook in het lage groeiscenario de doorstroming bevorderen. Zoals de commissie zelf ook aangeeft is er op dit moment sprake van een knelpunt. De informatie over het verkeerskundig effect bij een lager groei scenario (RC) is beschikbaar maar niet in de rapporten opgenomen.

Voor wat betreft de in het MER gegeven beoordeling over geluid merkt de commissie terecht op dat daarbij geen rekening is gehouden met maatregelen die tijdig getroffen moeten worden om te voorkomen dat in de toekomst - als gevolg van de autonome groei van het autogebruik - geluidproductieplafonds overschreden gaan worden. De beoordeling in het MER van het projecteffect ten opzichte van de autonome situatie had, zo geeft de commissie aan, niet 0/+ maar 0/- moeten zijn.

Ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit adviseert de Commissie de uitkomsten van de luchtconcentratie berekeningen en de gepresenteerde kaarten met concentratieverschillen nader toe te lichten in het MER. Daarnaast adviseert de commissie om indien hier fouten zijn gemaakt in de berekening of presentatie dit dan aan te passen en deze informatie te betrekken bij de besluitvorming. De resultaten zijn nogmaals gecontroleerd en verklaarbaar. Bij het Achtergrondrapport Lucht is een toelichting opgenomen.

3 Uitgangspunten en beschrijving maatregelen

3.1 Huidige situatie

In de huidige situatie is de vormgeving van de A7/A8 in zuidelijke richting tussen aansluiting Purmerend-Zuid en aansluiting Oostzaan als volgt:

- De A7 van Purmerend-Zuid tot knooppunt Zaandam heeft 2 rijstroken en een vluchtstrook;
- Naast deze vluchtstrook is grotendeels een obstakelvrije berm aanwezig (van 10 meter breed) met daarin acht vluchthavens; op enkele plekken is een geluidsscherm geplaatst in de berm;
- Boven de rijbaan is signalering aanwezig.
- In het knooppunt Zaandam voegt de A7 samen met de A8. De verbindingsweg K naar de A8 bestaat uit twee rijstroken met een vluchtstrook. In deze verbindingsweg zitten ook de uitvoeger naar de A8 in noordelijke richting en de invoeger van de A7 uit de richting Zaandam.
- Na de samenvoeging met de A7 heeft de A8 vier rijstroken met een vluchtstrook, zonder obstakelvrije berm. Hier staat over een grote lengte een geluidsscherm met geleiderail. Boven deze rijbaan is signalering aanwezig;
- De maximumsnelheid bedraagt zowel in de spits als buiten de spits op de A7 120 kilometer per uur en op de A8 100 kilometer per uur;
- De A7 is grotendeels voorzien van ZOAB², Een deel van de A7 in de nabijheid van het knooppunt zal conform het Tracébesluit Coentunnel worden voorzien van tweelaags ZOAB. De verbindingsweg tussen A7 en A8 is voorzien van DAB³.

De A8 in noordelijke richting bestaat uit vijf rijstroken met een vluchtstrook. Ter hoogte van verzorgingsplaats Zaandam wordt de linker rijstrook afgekruid zodat er vier rijstroken resteren. Na de verzorgingsplaats Zaandam voegen twee rijstroken uit als verbindingsweg (verbindingsweg R) naar de A7. Direct na de verbindingsweg start de bestaande spitsstrook op de hoofdrijbaan rechts van de A7. Dit deel van de A8 is voorzien van tweelaags ZOAB. De maximumsnelheid bedraagt 100 kilometer per uur.

3.2 Aanpassingsmaatregelen

De aanpassingen aan de weg en de directe omgeving daarvan die nodig zijn voor het gebruik van de spitsstroken zijn opgenomen in het wegontwerp. De aanpassingen zijn beperkt van omvang. Het betreft in hoofdzaak het aanbrengen van extra verhardingen. De aanpassingen vinden plaats aan de volgende wegvakken:

Spitsstrook van noord naar zuid

- A7 hoofdrijbaan links van km 13,0 tot knooppunt Zaandam;
- Verbindingsweg K van knooppunt Zaandam van A7 naar A8;
- A8 hoofdrijbaan links van knooppunt Zaandam tot km 2,5.

Spitsstrook van zuid naar noord

- A8 hoofdrijbaan rechts van km 4,1 tot km 4,8;
- Verbindingsweg R van knooppunt Zaandam van km 4,8 tot km 5,2.

² Zeer Open Asphalt Beton

³ Dicht Asphalt Beton

De fysieke aanpassingen aan de weg betreffen:

- Het verbreden van de bestaande vluchtstrook op enkele locaties, onder meer in de verbindingsweg K in het knooppunt Zaandam;
- Het aanleggen van acht nieuwe pechhavens, het vergroten van twee pechhavens en het opheffen van één pechhaven;
- Het verplaatsen van het bestaande geluidsschermbaan ten behoeve van een nieuwe pechhaven;
- Het op verschillende locaties (ver)plaatsen van geleiderail;
- Het aanpassen van het talud op vijf locaties;
- De aanleg van drie nieuwe portalen over de A7;
- De aanleg van compenserend wateroppervlak op twee locaties;
- Het verwijderen van beplanting en bomen en het realiseren van compenserende beplanting.

Alle aanpassingen vinden plaats tussen de bestaande bermsloten. De aanpassingen aan deze wegvakken zijn in meer detail beschreven in de onderstaande tabel en schematisch weergegeven in figuur 3.1.

3.3 Openstelling

De spitsstroken worden opengesteld voor verkeer zodra de verkeersintensiteit op elke rijstrook van betreffende linker of rechter hoofdrijbaan meer dan 1.350 motorvoertuigen per uur bedraagt.

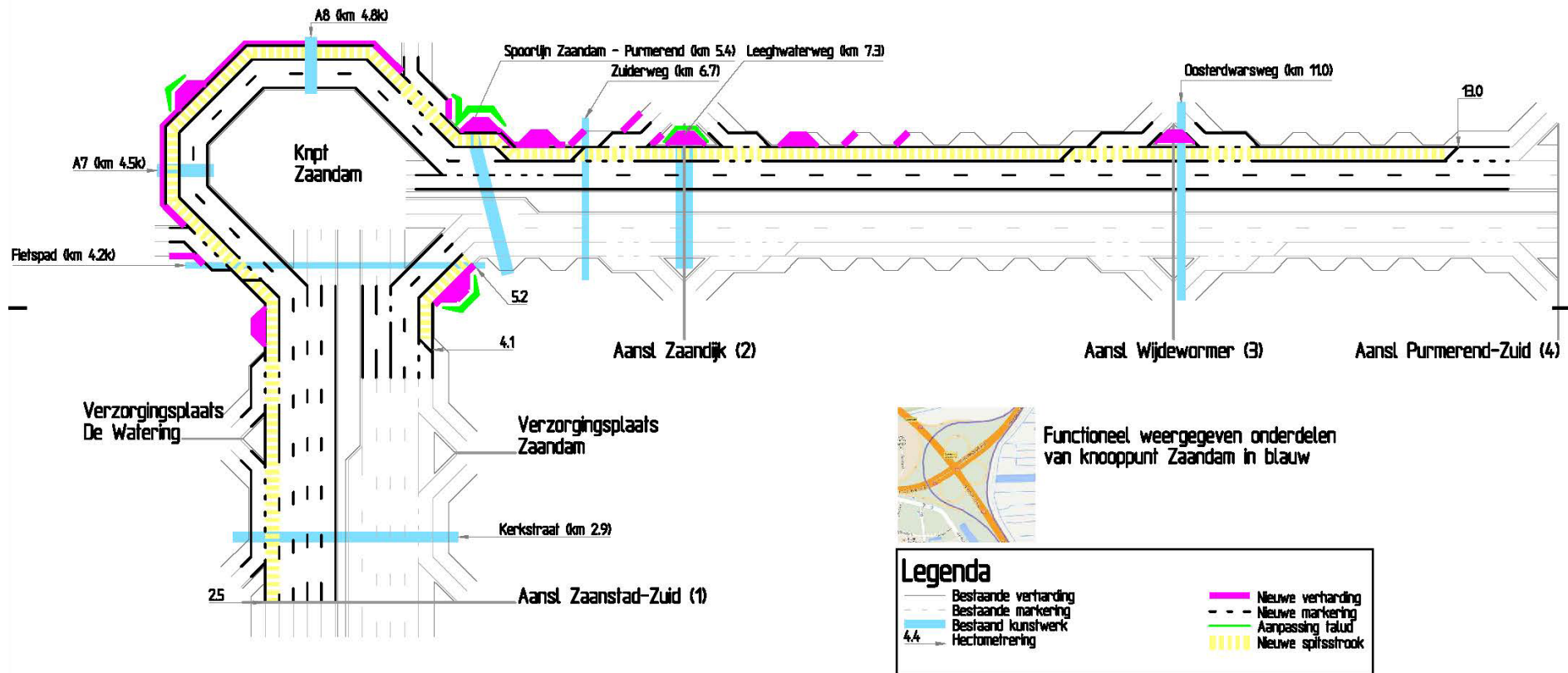
De spitsstrook in noordelijke richting wordt opengesteld als de aansluitende spitsstrook op de A7 in noordelijke richting wordt opengesteld.

3.4 Overige infrastructurele voorzieningen en overige maatregelen

Ten behoeve van de realisatie van de spitsstroken worden geen andere infrastructurele voorzieningen gerealiseerd of andere maatregelen getroffen.

3.5 Kabels en leidingen

Uit een inventarisatie is gebleken dat er een raakvlak is met de leidingen van de Nederlandse Gasunie en PWN. Beide leidingen hoeven niet verlegd te worden. Wel zullen er op een aantal plekken beschermende maatregelen getroffen moeten worden. De benodigde aanpassingen worden in overleg met de kabel- en leidingbeheerders uitgewerkt en vastgesteld. Ten behoeve van de signaalgevers (de borden op de portalen) zullen extra kabels moeten worden aangelegd.



Figuur 3.1 functioneel overzicht aanpassingen ten behoeve van het project spitsstroken A7/A8

3.6 Tijdelijke maatregelen

3.6.1 Hinder voor omwonenden

De aard en omvang van de aanlegwerkzaamheden zijn beperkt. De hiermee gepaard gaande hinder voor omwonenden zal dan ook eveneens beperkt zijn.

3.6.2 Hinder voor weggebruikers

Om de hinder tijdens de uitvoering voor de weggebruiker te beperken kunnen de rijstroken tijdens de uitvoering van de realisatie worden versmald. Het uitvoeren van incidentmanagement wordt tijdens de uitvoering gewaarborgd. Voor korte periodes zal, indien noodzakelijk, in de verkeersluwe uren ('s nachts) slechts één rijstrook per richting voor de weggebruiker beschikbaar zijn. Daarnaast is het mogelijk dat voor korte perioden op- en afritten worden afgesloten.

3.6.3 Werkterreinen

Naast de ruimte die wordt ingenomen door de realisatie van de spitsstroken is wellicht tijdelijk ruimte voor een werkterrein nodig tijdens de bouw. De noodzaak en locatie hiervan staat nog niet vast. De opdrachtnemer die de werkzaamheden gaat uitvoeren, is vrij de locatie hiervoor te kiezen.

3.7 Duurzaam bouwen

De realisatie van de spitsstroken zal volgens de principes van Duurzaam Bouwen plaatsvinden. Bij Duurzaam Bouwen gaat het er om bewuste keuzes te maken: tijdens het ontwerp is gekeken of onderdelen van het project op een milieubewuste manier kunnen worden gerealiseerd. Het gaat o.a. om maatregelen die leiden tot:

- het bevorderen van hergebruik en beperken van materiaalgebruik;
- het beperken van emissies;
- het zuinig omgaan met ruimte en energie;
- het bevorderen van de leefkwaliteit van de omgeving
- een goede inpassing in de omgeving;
- de beperking van hinder, voor zover dat mogelijk is (geluid, trillingen, externe veiligheid)

4 Verkeer en verkeersveiligheid

4.1 Inleiding

De doelstelling van het project is het verbeteren van de doorstroming van het verkeer op korte termijn. Door middel van modelonderzoek is bepaald of deze doelstelling zal worden behaald. De verkeersveiligheid is daarbij een belangrijke randvoorwaarde. Ook daarop wordt in dit hoofdstuk ingegaan.

4.2 Wettelijk kader en beleid

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) staan de plannen voor ruimte en mobiliteit. Zo beschrijft het kabinet in de Structuurvisie in welke infrastructuurprojecten het de komende jaren wil investeren. De rijksoverheid richt zich op nationale belangen, zoals verbetering van de bereikbaarheid.

De SVIR vervangt verschillende nota's, zoals de Nota Ruimte, de Nota Mobiliteit en de Structuurvisie voor de Snelwgomgeving.

In het programma 'Beter Benutten' werken Rijkswaterstaat, het ministerie van Infrastructuur en Milieu, regionale overheden en het bedrijfsleven samen aan een beter gebruik van de bestaande infrastructuur. Binnen dit programma wordt nagedacht hoe bestaande (vaar)wegen beter kunnen worden benut. Voor wegverkeer heeft dit programma als doel in de drukste regio's het aantal files met 20% te reduceren. Het project Spitsstroken A7/A8 maakt deel uit van dit programma.

4.3 Korte termijneffecten op de doorstroming

Vanwege de korte termijndoelstelling van het programma Beter Benutten (zie ook hoofdstuk 2) is in beeld gebracht wat de effecten van de spitsstroken op korte termijn zijn. Hiervoor is een analyse gemaakt van het effect op de voertuigverliesuren.

Voor het in beeld brengen van de voertuigverliesuren in de huidige situatie is gebruik gemaakt van meetgegevens van het jaargemiddelde 2012. Vervolgens is met behulp van het NRM verkeersmodel en de trendprognose van het KIM (ontwikkeling wegverkeer voor de periode tot 2017) berekend wat de afname van het aantal voertuigverliesuren is als gevolg van de aanleg van spitsstroken direct na openstelling.

Onderzoeksresultaten

In tabel 4.1 is te zien dat na de aanleg de spitsstroken op dit traject voor een afname met ongeveer 4.200 verliesuren naar 600 voertuigverliesuren op etmaalniveau (zie tabel 4.1). Na openstelling zijn de knelpunten op het traject ter hoogte van aansluiting Purmerend zuid, knooppunt Zaandam en voor het Coenplein verdwenen.

Tabel 4.1: Voertuigverliesuren op traject A7/A8 in de huidige situatie (2012) en na openstelling in 2015 4

	Ochtend (7u-9u)	VVU	
		Avond (16u-18u)	Etmaal
Voor openstelling (2012)	2.400	300	4.800
Na openstelling (2015)	100	50	600
Reductie (absoluut)	2.300	250	4.200
Reductie (procentueel)	94%	86%	89%

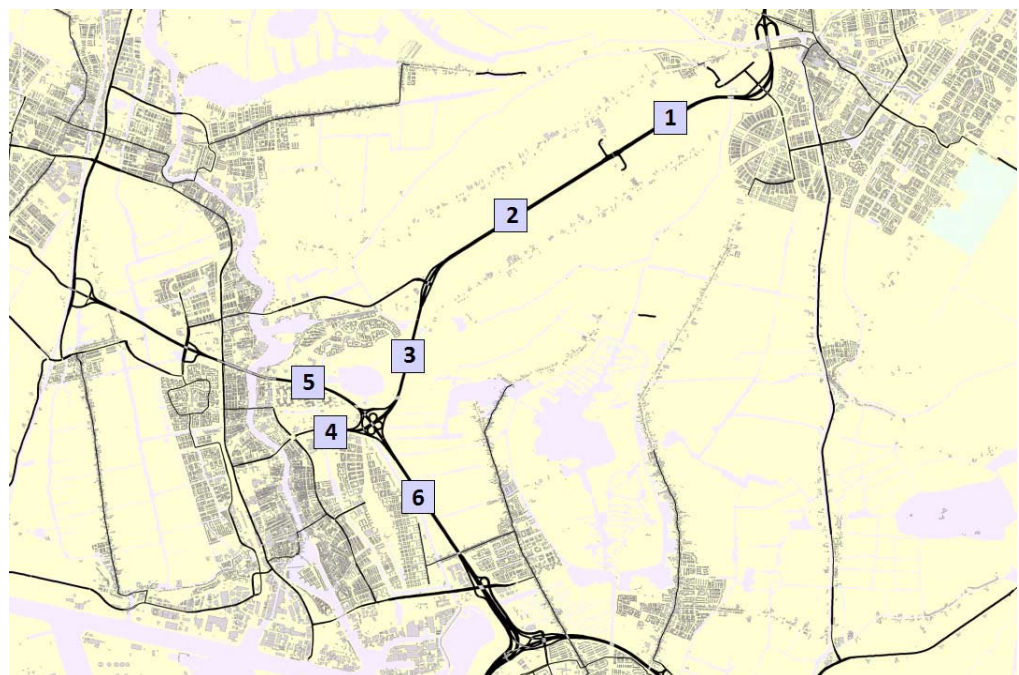
De grote afname van het aantal voertuigverliesuren geeft aan dat de doorstroming direct na openstelling van het project sterk zal verbeteren. Hiermee draagt het project substantieel bij aan het behalen van de doelstelling van het programma Beter Benutten, om de files op de drukste knelpunten op korte termijn met 20% te verminderen (zie hoofdstuk 2).

4.4 Verkeersprognoses 2030 voor het bepalen van milieu effecten

Naast de korte termijneffecten direct na openstelling is er ook gekeken naar de verkeerseffecten op de lange termijn (2030). Deze effecten zijn in kaart gebracht om ook een goed beeld te krijgen van de milieueffecten op langere termijn. Met het NRM zijn verschillende indicatoren in beeld gebracht. Hieronder zijn de indicatoren die relevant zijn voor milieuaspecten in beeld gebracht. Dit zijn gegevens over intensiteiten en doorstroming (rijksnelheden).

Verkeersintensiteiten

Met het verkeersmodel NRM is de verkeersintensiteit in de situatie zonder project (de referentiesituatie) en met project (projectalternatief) berekend. De meest relevante wegvakken zijn weergegeven in de onderstaande figuur.



Figuur 4.1 Relevante wegvakken in het verkeersonderzoek

⁴ Bij de berekening van de voertuigverliesuren na openstelling is uitgegaan van een openstelling van de spitsstroken van 6 tot 11 uur tijdens de ochtendspits en van 15 tot 19 uur in de avondspits.

De in de referentiesituatie en het projectalternatief optredende verkeersintensiteiten zijn weergegeven in de onderstaande tabel.

Tabel 4.2: Verkeersintensiteiten in twee richtingen samen, per etmaal, in de huidige situatie en in 2030⁵ zonder en met project

nr.	weg	wegvak	huidige situatie	referentiesituatie	projectalternatief	verschil project - referentie
1	A7	Purmerend-zuid - Wijdewormer	80.000	115.000	122.000	+6,1%
2	A7	Wijdewormer - Zaandijk	81.000	114.000	119.000	+4,4%
3	A7	Zaandijk - Kn. Zaandam	81.000	111.000	117.000	+5,4%
4	A7	Kn. Zaandam - Zaandam	38.000	47.000	49.000	+4,3%
5	A8	Kn. Zaandam - Zaandijk	69.000	99.000	98.000	-1,0%
6	A8	Kn. Zaandam - Zaanstad-Zuid	120.000	183.000	185.000	+1,1%

De verkeersintensiteiten zullen dus in de referentiesituatie (ook zonder project) duidelijk hoger liggen dan in de huidige situatie. In de situatie met project liggen de intensiteiten over het algemeen nog wat hoger dan in de referentiesituatie.

Rijsnelheid

De rijsnelheid geeft een indicatie van de ernst van de congestie voor de individuele weggebruiker in de ochtend- en avondspits. Onder de 50 km/u is sprake van een slechte rijsnelheid (veel congestie), tussen 50 en 75 km/u is de rijsnelheid redelijk, en daarboven kan het verkeer vlot doorstromen (een goede afwikkelingsnelheid).

In de referentiesituatie is de afwikkelingsnelheid op het traject in de ochtendspits op de A7 slecht. In de projectsituatie is de doorstroming op de A7 beter dan in de referentiesituatie en is dan redelijk tot vlot. Wel zien we dat op de A8 de doorstroming op de lange termijn slecht wordt.

In de avondspits is de rijsnelheid op de locatie waar de spitsstrook wordt aangelegd van verbeterd; in de referentiesituatie is de doorstroming slecht, in de projectsituatie ter plekke van de spitsstrook vlot. Wel blijft de slechte doorstroming op het eerste stuk van de A8 bestaan.

In de modelresultaten voor verkeer zien we dat er richting 2030 weer files ontstaan. Voor de oplossing hiervan wordt in 2014 de MIRT verkenning Coentunnel - Purmerend noord gestart.

Effecten op onderliggend wegennet

Het aantal voertuigkilometers op het onderliggend wegennet neemt in de projectsituatie met 1% af in vergelijking met de referentiesituatie. De aanleg van spitsstroken zorgt voor een aantrekkende werking, waardoor er minder verkeer rijdt op het onderliggend wegennet.

4.5 Verkeersveiligheidseffecten

Voor het project is een verkeersveiligheidseffectbeoordeling uitgevoerd. Deze is bijgevoegd als bijlage. Het onderstaande vormt hiervan een samenvatting.

⁵ Het verkeersmodel levert de verkeersgegevens voor het jaar 2030. Voor de input voor de geluid- en lucht-berekeningen zijn deze gegevens omgerekend naar 2025

De verkeersveiligheid is in de periode 2005 – 2009 nauwelijks verbeterd. Dit kan worden geconcludeerd uit de ontwikkeling van het aantal ernstige ongevallen (ongevallen waarbij ziekenhuisgewonden en doden vielen) in het invloedsgebied. De reden is dat de capaciteit van het hoofdwegennet in het invloedsgebied al een aantal jaren nagenoeg volledig wordt benut. Van de gegevens over het aantal ongevallen is per wegtype een risicocijfer afgeleid.

Tot 2030 zal de verkeersprestatie⁶ in het invloedsgebied verder toenemen. Deze toename geldt voor zowel het onderliggend als voor het hoofdwegennet. Dit zal leiden⁷ tot een toename van het aantal ernstige ongevallen op zowel het onderliggend wegennet als op het hoofdwegennet.

Als gevolg van het project zal een verschuiving optreden van het relatief onveilige onderliggende wegennet (OWN) naar het relatief veilige hoofdwegennet (HWN). Dit zorgt per saldo voor een kleine afname van het aantal ernstige slachtofferongevallen. Op het OWN zorgt het project voor een beperkte afname van het aantal voertuigkilometers, er ontstaat echter op het OWN ook een verschuiving naar onveiligere wegtypes. Dit zorgt voor een zeer beperkte toename van het aantal ernstige slachtofferongevallen op het OWN. Per saldo blijft het aantal ernstige slachtofferongevallen in het invloedsgebied nagenoeg gelijk.

Het traject heeft in de huidige situatie een aantal aandachtspunten vanuit verkeersveiligheid. Het gaat dan om:

- filegevoeligheid van de corridor A7/A8;
- de krappe vormgeving van aansluiting Wijdewormer;
- afbuigende hoofdstroom in knooppunt Zaandam;
- de krappe vormgeving van de afrit van de verzorgingsplaats aan de A8.

De verwachting is dat de aanleg van spitsstroken door het treffen van een aantal verkeersveiligheidsmaatregelen (zie hieronder) op deze punten voldoende verkeersveilig zal zijn. Het aspect verkeersveiligheid wordt vanwege het treffen van deze maatregelen daarom als neutraal beoordeeld.

4.6 Verkeersveiligheidsmaatregelen

Het traject kent in de huidige situatie een aantal aandachtspunten vanuit verkeersveiligheid. Het gaat dan om de hoge mate van congestiegevoeligheid, de krappe vormgeving van de aansluiting Wijdewormer en de afrit naar de verzorgingsplaats en de overwegende stroom op knooppunt Purmerend-Zuid. In het ontwerp is extra aandacht besteed aan het verbeteren van de veiligheid op deze aandachtspunten.

Op het ontwerp van de spitsstroken is een verkeersveiligheidsaudit uitgevoerd. De uitkomsten hiervan hebben geleid tot enkele verbeteringen van het ontwerp. Zo is een aantal extra pechhavens toegevoegd.

Met de realisatie van de spitsstrook wordt op een aantal punten afgeweken van de Europese Overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen. De afwijkingen van de Overeenkomst betreffen:

- breedte van de rijstroken;
- onvoldoende bermbreedte;
- afwezigheid van een vluchtstrook tijdens opengestelde spitsstroken.

⁶ Het aantal gereden kilometers per tijdseenheid

⁷ Deze prognose is gebaseerd op de methode uit het Kader Verkeersveiligheidseffectbeoordeling van het Ministerie van IenM. De hierin gebruikte methode heeft met name tot doel om alternatieven met elkaar te vergelijken.

Het is de verwachting dat deze afwijkingen geen onacceptabele nadelige gevolgen voor de verkeersveiligheid zullen hebben. Deze verwachting is gebaseerd op de geplande veiligheidsmaatregelen bij de spitsstroken, de ervaringen met eerder gerealiseerde spitsstroken en de huidige verkeersveiligheidseigenschappen. De geplande veiligheidsmaatregelen worden gerealiseerd conform de richtlijn Ontwerp en Inrichting Spitsstroken, Plusstroken en Bufferstroken. Concreet worden de volgende veiligheidsmaatregelen genomen:

- verlaging van de maximumsnelheid tijdens openstelling;
- signalering en bebording;
- pechhavens;
- detectie;
- bewaking vanuit de verkeerscentrale;
- aangepast incidentmanagement.

Daarnaast wordt inhaalverbod voor vrachtwagens tijdens de openstelling ingesteld. Voor meer informatie over dit onderwerp wordt verwezen naar het rapport Project-specifieke Afweging Verkeersveiligheid, dat als bijlage is bijgevoegd.

De minister heeft aan de Tweede Kamer laten weten dat er in aanlegprojecten geen praatpalen worden geplaatst. Dankzij nieuwe technologie, mobiele telefoon en e- en b-call worden meldingen aan de alarmcentrale op een andere wijze doorgegeven. Het gebruik van deze nieuwe technologie is sneller en veiliger omdat weggebruikers niet meer langs de weg hoeven te lopen. Er zal voorlichting worden gegeven door ANWB en Rijkswaterstaat zodat de weggebruiker goed wordt voorbereid op de nieuwe situatie.

4.7 Incidentmanagement

Ten behoeven van het project is een Calamiteitenplan opgesteld. Dit is als bijlage toegevoegd.

Het doel van het calamiteitenplan is om de negatieve gevolgen van incidenten voor de doorstroming van het verkeer zo veel mogelijk te beperken. Het stelt de hulpdiensten in staat om op een zo veilig en adequaat mogelijke wijze hun taken uit te voeren.

Het Calamiteitenplan beschrijft het Incidentmanagement tijdens openstelling van de spitsstroken. Hiervoor is in overleg met de hulpdiensten een aantal fysieke, organisatorische en communicatiemaatregelen ingesteld.

5 Geluidhinder, luchtkwaliteit en externe veiligheid

5.1 Geluidhinder

5.1.1 *Wettelijk kader*

Wettelijk kader in vogelvlucht

Voor geluidgevoelige objecten zijn de volgende regelingen van toepassing:

- Wet milieubeheer, hoofdstuk 11
- Besluit geluid milieubeheer en Regeling geluid milieubeheer (onder meer het doelmatigheids criterium)
- Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (rekenregels voor het akoestisch onderzoek)

Daarnaast is sprake van jurisprudentie (rechterlijke uitspraken) waarmee rekening gehouden moet worden bij de uitvoering van een akoestisch onderzoek.

Geluidproductieplafonds

In de Wet milieubeheer is vastgelegd dat het geluid van rijkswegen met geluidproductieplafonds beheerst wordt. Het geluidproductieplafond (GPP) is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten op ca. 100m afstand van elkaar, en op circa 50 meter afstand van de buitenste rijstrook van de weg. Aan beide zijden van de weg liggen referentiepunten. De hoogte is 4 meter boven lokaal maaiveld. Hun posities liggen vast in het zogenaamde geluidregister, net als de waarde van het geluidproductieplafond in elk referentiepunt.

Jaarlijks controleert ('monitort') de beheerder (Rijkswaterstaat voor de rijkswegen) of de geluidproductie niet hoger is geweest dan het geldende geluidproductieplafond. Bij (dreigende) overschrijding moet een maatregelonderzoek worden ingesteld.

Zo lang de geluidproductie niet boven het plafond uitstijgt, neemt ook de geluidsbelasting op geluidgevoelige objecten langs de weg (zoals woningen) niet toe tot boven de streefwaarden voor die objecten. De verkeersintensiteit op de weg kan zich blijven ontwikkelen zolang onder het plafond wordt gebleven. Door het (tijdig) treffen van maatregelen kan de beheerder zorgen dat hij aan het plafond blijft voldoen.

Bij de wijziging van bestaand hoofdwegennet wordt gekeken of als gevolg van het project de geldende geluidproductieplafonds worden overschreden en of de geluidsbelasting op geluidsgevoelige objecten toeneemt tot boven de waarde die zou heersen wanneer het (geldend) geluidproductieplafond geheel zou worden benut (Lden-gpp). Wanneer dit het geval is, moet voor die locaties een akoestisch onderzoek worden uitgevoerd. Daarin wordt gekeken welke maatregelen nodig én doelmatig zijn om de geluidbelasting terug te brengen tot de waarde die hoort bij het geluidplafond (Lden-gpp). Voor het project Spitsstroken A7/A8 is dit onderzoek uitgevoerd.

Geluidgevoelige objecten

De normen voor geluidsbelastingen in de wet gelden voor geluidgevoelige objecten. Geluidgevoelige objecten zijn in het Besluit geluid milieubeheer gedefinieerd. Het

zijn woningen en andere geluidgevoelige gebouwen (bijvoorbeeld scholen) en – terreinen (bijvoorbeeld woonwagenstandplaatsen).

Saneringsobjecten zijn een bijzondere categorie van geluidgevoelige objecten. Het zijn hoofdzakelijk woningen waarvan de geluidsbelasting bij volledige benutting van het geldende geluidproductieplafond (zie volgende paragraaf) boven de maximumwaarde van 65 dB uitkomt⁸.

De wet schrijft voor dat voor deze objecten eenmalig (vandaar de term 'sanering') onderzocht moet worden of de toekomstige geluidsbelasting op deze objecten met doelmatige maatregelen kan worden verminderd⁹.

Deze saneringsdoelstelling moet worden meegenomen in een project voor wijziging van de weg wanneer als gevolg van dat project een of meer geluidproductieplafonds moeten worden gewijzigd¹⁰.

Wanneer een woning of ander geluidgevoelig object in de buurt ligt van meer dan één rijksweg moet de gecumuleerde (bij elkaar opgetelde) geluidsbelasting van alle rijkswegen samen aan de normen worden getoetst.

Maatregelonderzoek en doelmatigheid

Geluidmaatregelen hoeven niet tot elke prijs te worden getroffen. Dat zou de uitvoering van het geluidbeleid onbetaalbaar maken. In de wetgeving is hiervoor een doelmatigheidscriterium opgenomen.

Als grenswaarden worden overschreden kan met het doelmatigheidscriterium worden bepaald of de voorgenomen maatregelvarianten financieel doelmatig zijn. Aanvullend hierop geeft het doelmatigheidscriterium de mogelijkheid maatregelen te beoordelen op landschappelijke, stedenbouwkundige, verkeerskundige en technische aanvaardbaarheid. Op deze gronden kan van de financieel doelmatige maatregelen worden afgeweken.

Voor het hoofdwegennet is het doelmatigheidscriterium beschreven in het Besluit geluid milieubeheer en de Regeling geluid wet milieubeheer.

In de bijlage Akoestisch onderzoek Spitsstroken A7/A8 is de werking van het doelmatigheidscriterium verder uitgewerkt.

Rekening houden met geluid van andere bronnen

Bij de afweging van maatregelen wordt rekening gehouden met cumulatie van het geluid, indien de woning of ander geluidgevoelig object ook een relevante geluidsbelasting ondervindt van andere bronnen dan de rijksweg. In dat geval kan in samenspraak met de beheerder van de andere bron worden besloten om maatregelen aan de andere bron te treffen in plaats van aan de rijksweg, als dat tot een beter geluidsresultaat leidt tegen dezelfde of minder 'maatregelpunten'¹¹.

Vaststelling geluidproductieplafonds in het Tracébesluit

Wanneer een rijksweg wordt gewijzigd, hoeven niet altijd nieuwe waarden voor het geluidproductieplafond in het Tracébesluit te worden vastgesteld. Wanneer de geldende plafonds met uitsluitend bronmaatregelen kunnen worden nageleefd, hoeven deze niet opnieuw te worden vastgesteld.

⁸ Er zijn ook andere categorieën van saneringsobjecten, maar die zijn in het kader van dit project niet relevant.

⁹ Er moet dan naar worden gestreefd de toekomstige geluidsbelasting op saneringsobjecten te beperken tot maximaal 60 dB. In sommige gevallen kan een lagere doelstelling gelden. De doelmatigheid van maatregelen blijft randvoorwaarde voor het bereiken van de doelstelling.

¹⁰ Hiermee wordt ook bedoeld het opnieuw moeten vaststellen van het GPP op dezelfde waarde. Dat kan aan de orde zijn wanneer een afscherpende maatregel wordt getroffen.

¹¹ Genormeerde eenheidsprijzen die worden gebruikt in de berekening van de doelmatigheid van maatregelen

Voor nadere informatie over het wettelijk kader wordt verwezen naar de bijlage Akoestisch onderzoek Spitsstroken A7/A8.

5.1.2 *Akoestisch onderzoek*

Opzet van het akoestisch onderzoek

Het akoestisch onderzoek is verricht conform de systematiek van de Wet milieubeheer (hoofdstuk 11), het Reken en meetvoorschrift geluid 2012 en de Wet geluidhinder. Het akoestisch onderzoek is gebaseerd op de infrastructurele maatregelen zoals in dit Tracébesluit beschreven. Uitgangspunt voor het akoestisch onderzoek zijn de gegevens uit het geluidregister (www.rws.nl/geluidregister). Voor het akoestisch onderzoek is tevens gebruik gemaakt van verkeersprognoses.

Bij het onderzoek is een stapsgewijze aanpak gevolgd:

1. Eerst is bezien of zonder geluidmaatregelen aan de **geluidproductieplafonds** wordt voldaan;
2. Vervolgens is vastgesteld of met **bronmaatregelen** (bijvoorbeeld het toepassen van stiller wegdek) aan de geluidproductieplafonds kan worden voldaan. Als dat zo is en ook is besloten om deze te treffen is nader onderzoek niet nodig.
3. Omdat het zonder maatregelen (stap 1) of met (doelmatige) bronmaatregelen (stap 2) niet mogelijk is om aan de geldende geluidproductieplafonds te voldoen, is als laatste stap (stap 3) een nader akoestisch onderzoek uitgevoerd om te bepalen met welke andere (doelmatige) maatregelen het mogelijk is de geluidbelasting op **geluidgevoelige objecten** langs de weg zoveel mogelijk terug te dringen tot het Lden, gpp of indien van toepassing de saneringsdoelstelling voor deze objecten.
4. Naar aanleiding hiervan worden de GPP's gewijzigd (zie bijlage 1 bij het Tracébesluit).

Resultaten van het akoestisch onderzoek

Stap 1 Overschrijding GPP's

Uit het voornoemde onderzoek blijkt dat de GPP's langs de A7 en A8 op diverse locaties worden overschreden.

De toename op de referentiepunten langs de A7 is maximaal 1,0 dB. Op de A7 ligt al ZOAB. Een mogelijke geluidsarmere bronmaatregel is 2LZOAB of 2LZOAB fijn.

De toename op de referentiepunten langs de A8 is maximaal 1,1 dB langs de oostelijke rijbaan. Op de A8 ligt al tweelaags ZOAB (2LZOAB). Een mogelijke geluidsarmere bronmaatregel is 2LZOABfijn.

Stap 2 Bronmaatregelen

In de huidige situatie bestaat de wegdekverharding op de A8 uit tweelaags ZOAB en op de A7 uit enkellaags ZOAB. Door de verharding op enkele weggedelen te vervangen door de maatregelen in de onderstaande tabel wordt een belangrijk deel van de overschrijdingen weggenomen.

Tabel 5.1 De gekozen bronmaatregelen

Maatregel	Locatie	Zijde	Lengte	breedte
Tweelaags ZOAB	km 12,8 – 6,9	A7 hoofdrijbaan links	5.900 m	gehele rijbaan
Tweelaags ZOAB fijn	km 6,9 - 5,0	A7 hoofdrijbaan links	1.900 m	gehele rijbaan
Tweelaags ZOAB	km 5,3 – 4,95 K	Verbindingsweg K	350 m	gehele rijbaan
Tweelaags ZOAB fijn	km 5,0 – 6,9	A7 hoofdrijbaan rechts	1.900 m	gehele rijbaan
Tweelaags ZOAB fijn	Km 5,4 R – 5,1	Verbindingsweg R	125 m	gehele rijbaan
Tweelaags ZOAB fijn	km 2.98 - 4,33	A8 hoofdrijbaan rechts	1.350 m	gehele rijbaan

In het Akoestisch onderzoek is de doelmatigheidsafweging opgenomen. Bij de afweging van doelmatige maatregelen met het doelmatigheids criterium is het geluid van alle rijkswegen tezamen bekeken. Hiernaar heeft dan ook geen apart onderzoek plaatsgevonden.

Na de bronmaatregelen die zijn opgenomen in tabel 5.1 is een groot deel van de overschrijdingen langs de A8 voorkomen. Langs de A7 blijven er nog enkele overschrijdingen over.

Akoestisch onderzoek op geluidgevoelige objecten

Omdat niet alle overschrijdingen langs de A7 met stap 2 worden weggenomen is er tevens een 'stap 3'-onderzoek uitgevoerd. Hiervoor is een gedetailleerd geluidsmodel opgesteld. Bij de berekeningen wordt uitgegaan van Standaard Rekenmethode II van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, Bijlage III. De geluidsbelasting is bepaald op alle relevante objecten langs de te wijzigen weg.

Uit deze geluidberekeningen blijkt dat voor alle geluidgevoelige objecten de toekomstige geluidbelasting met het project gelijk of minder is dan het Lden,GPP. Er behoeven voor deze objecten geen aanvullende maatregelen te worden afgewogen om de geluidbelasting bij de geluidgevoelige objecten terug te dringen. Wel dienen met het landelijke geluidmodel, conform bijlage V van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, de te wijzigen waarden van de geluidproductie ter plaatse van de referentiepunten te worden bepaald, die in het Tracébesluit moeten worden opgenomen. Deze zijn opgenomen in Bijlage 1 bij het Tracébesluit.

Saneringsobjecten

Er is geen locatie waar sprake is van een overschrijding van het GPP én waar een saneringsobject is gelegen. Er is dus geen sprake van gekoppelde sanering¹².

5.1.3 Maatregelen

Naast de in tabel 5.1 opgenomen bronmaatregelen worden geen andere geluidmaatregelen getroffen.

5.2 Luchtkwaliteit

5.2.1 Wettelijk kader

Op grond van art. 5.16 eerste lid, onder d, juncto tweede lid, onder d, van de Wet milieubeheer kan een tracébesluit, dat gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, worden vastgesteld indien dat tracébesluit betrekking heeft op een project dat is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of in elk geval niet in strijd is met een op grond van art. 5.12, eerste lid, of art. 5.13 eerste lid, vastgesteld program-

¹² Een geluidsanering van een object op een locatie waar het geluidproductieplafond wordt aangepast.

ma. Dit programma betreft het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Met het besluit van 3 juni 2014 is het NSL verlengd tot 31 december 2016.

Voor de regio waarbinnen dit project valt, heeft de Europese Commissie op basis van het ontwerp-NSL op 7 april 2009 aan Nederland derogatie verleend voor stikstofdioxide (NO₂) tot 1 januari 2015, vastgelegd in voorschrift 2.1, bijlage 2, Wm. De derogatie voor fijn stof was verleend tot 11 juni 2011, vastgelegd in voorschrift 4.2, bijlage 2, Wm. Vanaf dat tijdstip zijn voor fijn stof de grenswaarden conform voorschrift 4.1, bijlage 2, Wm van toepassing.

5.2.2 *Het project in het NSL*

Het project 'Spitsstroken A7/A8' is opgenomen in de 6e NSL wijzigingmelding Infrastructuur en Milieu d.d. 22 april 2014 met kenmerk IENM/BSK-2014/97481, waarmee de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu conform de wijzigingsprocedure NSL op 15 mei 2014 (kenmerk JEN M/BSK-20 14/112333) heeft ingestemd. Na het afgeven van deze beschikking staat het project met de volgende kenmerken in het NSL opgenomen:

- A7 km 13.0 tot A8: km 2,5
- Vluchtstrook A7 HRL km 4,0k -13,0 (lengte ca 9,0 km) en A8 HRL km 2.5 – 5.0 (lengte ca 2,0 km) inrichten als spitsstrook
- Aanpassing KNP Zaandam in de richting van Purmerend; Vluchtstrook vanaf A8 HRR km 4,1 (afrit tankstation) tot km 5,2 start huidige spitsstrook A8 inrichten als spitsstrook (lengte ca 1,0 km)

Maximumsnelheid:

- A7: 120 km/u; bij open spitsstrook: 100 km/u
- A8: 100km/u
- Coentunnel: 100km/u

- datum toonaangevend besluit: tracébesluit 2014;
- datum realisatie: 2015;
- geraamd effect: geen knelpunten (NIBM).

Overigens is in het NSL de verplichting opgenomen om jaarlijks te controleren of grenswaarden niet worden overschreden. Deze monitoring, die van groot gewicht is, biedt daarmee een extra waarborg dat tijdig aan de grenswaarden voor PM₁₀ en NO₂ wordt voldaan. Indien uit de monitoring blijkt dat niet tijdig aan de grenswaarden zal worden voldaan, zullen in het kader van het NSL aanvullende maatregelen worden genomen.

5.2.3 *Conclusie*

Het project past binnen het NSL. Het Tracébesluit kan daarom, voor wat betreft het onderdeel luchtkwaliteit, worden vastgesteld met toepassing van artikel 5.16, eerste lid, onder d, juncto artikel 5.16, tweede lid, onder d, van de Wet milieubeheer.

5.3 **Vervoer van gevaarlijke stoffen (externe veiligheid)**

5.3.1 *Wettelijk kader en beleid*

Externe veiligheid is de veiligheid in de omgeving van een activiteit of bedrijf dat gevaar oplevert voor mensen in de omgeving. Het transport van gevaarlijke stoffen is zo'n activiteit.

Voor het transport van gevaarlijke stoffen via weg, water en spoor heeft het Rijk normen vastgesteld in de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (Rnvg). Voor onderhavige studie is de circulaire Rnvg het toetskader.

Het toetsen aan de normen vindt plaats aan de hand van de volgende twee risicomaten:

- Het plaatsgebonden risico: de kans op overlijden op een bepaalde locatie als direct gevolg van een incident met gevaarlijke stoffen.
- Het groepsrisico: de kans op overlijden van een groep personen met een bepaalde omvang

Deze risico's worden bepaald door de omgeving, de aard van de stoffen en de transportroute.

Een plaatsgebonden risico van 10^{-6} /jaar geldt als grenswaarde voor nieuw te bouwen kwetsbare objecten. Dit zijn gebouwen waar zich gemiddeld en continu veel personen bevinden, zoals woningen en scholen. Voor minder kwetsbare objecten geldt de genoemde PR waarde als richtwaarde.

Het groepsrisico drukt uit wat de kans is op overlijden van een groep personen van een bepaalde omvang. De oriëntatiewaarde is een aantal van minimaal 10 slachtoffers bij een maximale cumulatieve frequentie van optreden van 10^{-4} /jaar en een aantal van minimaal 100 slachtoffers bij een maximale cumulatieve frequentie van optreden van 10^{-6} /jaar. Wanneer overschrijding van deze oriëntatiewaarde plaatsvindt ten gevolge van een wijziging in de uitgangspunten kan dit alleen worden toegelaten op basis van een verantwoording groepsrisico.

De normen in de cRNVGS zullen een wettelijke status krijgen door middel van de wet Basisnet. Naar verwachting eind 2014 treedt de Wet Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen in werking. De hiervoor genoemde circulaire Rvngs blijft echter vanwege een daarvoor geldende overgangstermijn op dit Tracébesluit van toepassing.

5.3.2 *Effecten van het project*

De effecten van de aanleg van de spitsstroken op de Externe Veiligheid zijn bepaald door het plaatsgebonden risico en groepsrisico te berekenen met het softwarepakket RBMII (versie 2.2.0). In de berekeningen is onder meer rekening gehouden met de hoeveelheid transporten van gevaarlijke stoffen over het tracé, de kenmerken van de weg en de bevolkingsdichtheid langs het tracé.

Uit de berekeningen blijkt dat noch in de referentiesituatie noch in het projectalternatief de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico en de oriënterende waarde voor het groepsrisico wordt overschreden. Het groepsrisico neemt ook niet toe als gevolg van het project. Daarom is geen verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk.

5.3.3 *Maatregelen*

Als gevolg van het project worden de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico en de oriënterende waarde voor het groepsrisico niet overschreden. Het groepsrisico neemt niet toe als gevolg van het project. Daarom is geen verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk. Er hoeven in het kader van het Tracébesluit geen maatregelen te worden genomen.

6 Natuur en landschap, archeologie en cultuurhistorie

6.1 Natuur

6.1.1 *Wettelijk kader en beleid*

Flora- en faunawet

De Flora- en faunawet beschermt een groot aantal in Nederland voorkomende planten en dieren. Voor de beschermde soorten geldt een aantal verbodsbepalingen, zoals het verbod om beschermde planten te plukken en nesten, hollen of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van beschermde dieren te beschadigen, te vernielen, uit te halen, weg te nemen of te verstoren. Naast de verbodsbepalingen voor de in de wet genoemde beschermde soorten geldt voor alle in het wild voorkomende planten en dieren in Nederland de zorgplicht. Bij de Flora- en faunawet kan onder voorwaarden van het verbod op schadelijke handelingen worden afgeweken met een ontheffing of vrijstelling. De beschermde soorten zijn verdeeld in drie categorieën (tabellen) waarvoor verschillende toetsingscriteria gelden voor het verkrijgen van een ontheffing. Bovendien geldt voor alle in het wild voorkomende dieren een zorgplicht.

Natuurbeschermingswet

Doel van de Natuurbeschermingswet 1998 is het geven van wettelijke bescherming aan terreinen en wateren met bijzondere natuur- en landschapswaarden. Sinds 2005 zijn de verplichtingen uit de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn, voor zover die gaan over gebiedsbescherming, hierin opgenomen. Onder de Natuurbeschermingswet worden de Vogel- en Habitatrichtlijngebieden aangewezen en beschermd. Deze worden gezamenlijk Natura 2000-gebieden genoemd. Daarnaast worden Beschermde Natuurmonumenten en Wetlands aangewezen en beschermd. Bij plannen in, of in de nabijheid (externe werking) van, een Natura 2000-gebied moeten de initiatiefnemers in een oriënterende fase (voortoets) onderzoeken of het plan een significant negatief effect op de instandhoudingsdoelstellingen van het betreffende Natura 2000-gebied kan hebben. Indien na dit onderzoek niet kan worden uitgesloten dat de activiteit een significant negatief effect heeft, moet de initiatiefnemer een meer gedetailleerde passende beoordeling uitvoeren.

Boswet

Het doel van de Boswet is de instandhouding van bosareaal en houtopstanden. Voor het kappen van bos of bomen die onder de Boswet vallen, moet een melding gedaan worden bij Rijksdienst voor Ondernemend Nederland van het ministerie van EZ. Wanneer er geen bezwaar is om bos te kappen verplicht de Boswet om bos te herplanten of bij bepaalde omstandigheden elders te compenseren.

De ministeries LNV (nu EZ) en VenW (nu IenM) hebben een samenwerkingsovereenkomst gesloten over de uitvoering van de Boswet. Rijkswaterstaat heeft een ontheffing voor de wijze van melden, onder voorwaarde dat een velling ten minste zes weken voor de velling wordt gemeld. Tevens is ontheffing verleend voor het herplanten op dezelfde locatie. Rijkswaterstaat moet de gekapte 'houtachtige vegetatie' op terreinen in beheer en eigendom van Rijkswaterstaat compenseren.

Algemene Plaatselijke Verordening gemeente

Een omgevingsvergunning (voorheen kapvergunning) is nodig voor het kappen van bomen die liggen binnen de gemeentelijke bebouwde kom. Hiervoor hebben gemeenten in hun algemene plaatselijke verordening (APV) bepalingen opgenomen.

Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en ecologische verbindingzones (EVZ)

Het nationaal beleid met betrekking tot de gebiedsbescherming van de ecologische hoofdstructuur (EHS) en ecologische verbindingzones (EVZ) is vastgelegd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). De juridische borging van de nationale ruimtelijke belangen die in de SVIR zijn aangewezen vindt plaats via het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Hierbij is vastgelegd dat er bij EHS geen sprake is van zogenoemde 'externe werking'.

De provincies zijn bevoegd om de gebieden netto te begrenzen. De EHS en de ecologische verbindingzones zijn planologisch beschermd in de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) van de provincie Noord Holland.

Voor EHS-gebied en EVZ geldt het 'nee, tenzij'-principe: nieuwe plannen of projecten zijn niet toegestaan als ze de wezenlijke (potentiële)waarden en kenmerken van het EHS-gebied significant aantasten, tenzij er sprake is van redenen van groot openbaar belang en er geen reële alternatieven zijn. De schade dient in dat geval door mitigerende maatregelen zoveel mogelijk beperkt te worden. De restschade dient te worden gecompenseerd. De manier waarop de compensatie dient plaats te vinden is door de provincie Noord-Holland vastgelegd in de Beleidsregel natuurcompensatie. Deze moeten gevolgd worden als er oppervlakte verloren gaat waardoor de wezenlijke kenmerken en waarden significant worden aangetast. Bij externe werking is geen sprake van noodzaak tot natuurcompensatie.

Weidevogelgebieden

De bescherming van weidevogelgebieden is net als EHS gebied en EVZ planologisch vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie. Ook voor weidevogelgebieden geldt dat ingrepen die de wezenlijke kenmerken en waarden aantasten niet zijn toegestaan. De provinciale Beleidsregel voor natuurcompensatie (zie hierboven) is ook voor weidevogelgebieden van toepassing.

Ten aanzien van weidevogelgebieden heeft de provincie Noord-Holland een koerswijziging van het weidevogelbeleid aangekondigd. De provincie wil met kerngebieden gaan werken: meer doen in minder gebieden en alleen nog investeren in kansrijke gebieden. Bij dit MER A7/A8 is nog geen rekening met de kerngebieden gehouden.

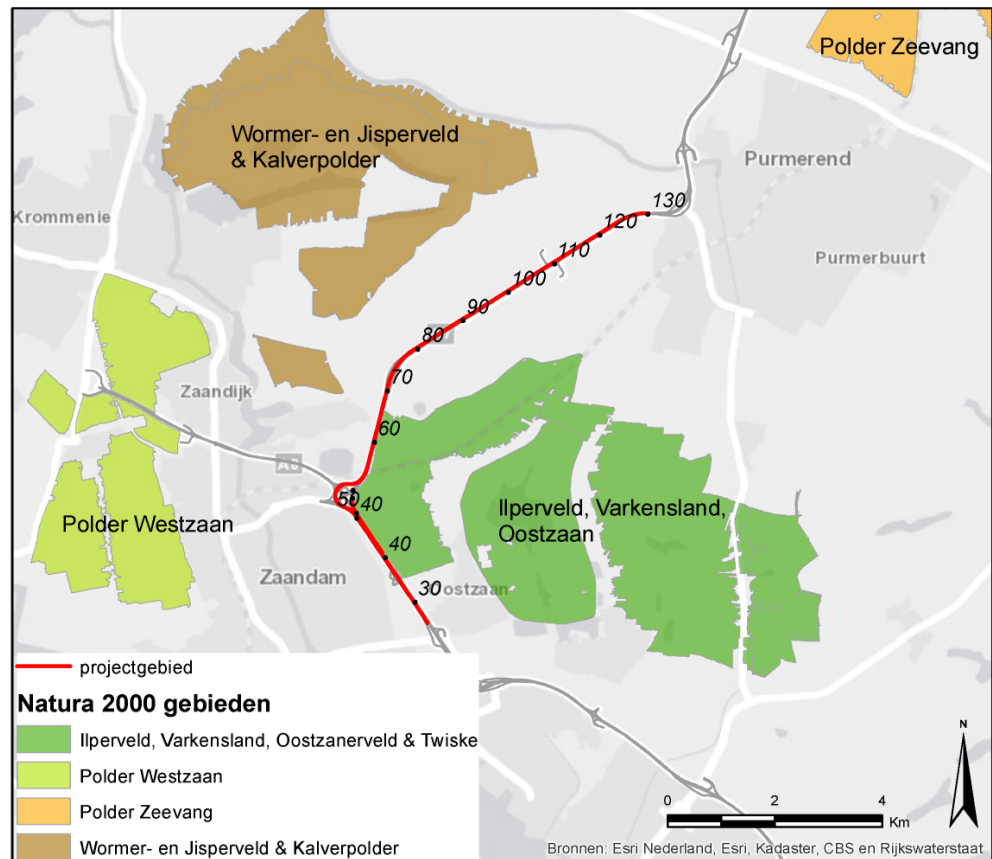
6.1.2 *Effecten*

Natura 2000 gebieden

In de directe omgeving van het plangebied liggen vier Natura 2000-gebieden waar mogelijk door de voorgenomen werkzaamheden negatieve effecten kunnen optreden:

- Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske (kortweg: Ilperveld);
- Polder Westzaan;
- Wormer- en Jisperveld & Kalverpolder (kortweg Wormerveld);
- Polder Zeevang.

De effecten van het projectalternatief zijn uitgebreid beschreven in een zogenoemde Passende Beoordeling. Deze vormt, samen met het Achtergrondrapport Natuur en Ecologie, een bijlage bij het MER en het Tracébesluit.



Figuur 6.1: Overzicht ligging Natura 2000-gebieden ter hoogte van het projectgebied.

Fysiek ruimtebeslag

Als gevolg van het project vinden geen werkzaamheden plaats in een Natura 2000 gebied. Alle aanpassingen vinden plaats tussen de huidige berm sloten.

Geluidbelasting

Uit de geluidberekeningen blijkt dat de 42- en 47-dB(A)-contour van het projectalternatief over de hele lijn dicht bij de weg liggen dan in de referentiesituatie (2025). In het Natura 2000 gebied IVOT liggen deze contouren ook dicht bij de weg dan in de huidige situatie. Dit houdt in dat de geluidbelasting in de Natura 2000 gebieden in het projectalternatief lager is dan in de referentiesituatie respectievelijk de huidige situatie. Dit komt door de toepassing van geluidsarm asfalt. Er zal daarom geen negatief effect op de Natura 2000 gebieden optreden.

Stikstofdepositie

Er is berekend hoeveel depositie de relevante wegen veroorzaken in de Natura 2000 gebieden in de referentiesituatie en bij het projectalternatief. Het verschil tussen beide situaties is de bijdrage van het project. Er zijn berekeningen uitgevoerd van de gemiddelde bijdrage per Natura 2000 gebied, gemiddelde bijdragen in het studiegebied en de maximale bijdragen. In de onderstaande tabel is de gemiddelde bijdrage per Natura 2000 gebied weergegeven.

Tabel 6.1: Overzicht gemiddelde toe- of afname van de wegbijdrage aan stikstofdepositie ten opzichte van de referentiesituatie (autonome ontwikkeling) binnen stikstofgevoelige habitattypen binnen het gehele Natura 2000-gebied (mol N/ha/jr).

Nr.	Habitattype	2016			2025		
		IVO&T	Polder Westzaan	WJ&K	IVO&T	Polder Westzaan	WJ&K
H3140	Kranswierwateren	0	n.v.t.	n.v.t.	0.3	n.v.t.	n.v.t.
H4010	Vochtige heide (B)	-0.1	0.2	0	0	0.2	0
H7140	Overgangs- en trilvenen (B)	-0.1	0.1	0	0	0.1	0.1
H91D0	Hoogveenbossen	0	0.1	n.v.t.	0	0.1	n.v.t.

Op een aantal locaties blijkt in 2016 de wegbijdrage aan de stikstofdepositie op Natura 2000-gebied bij het projectalternatief lager te liggen dan in de referentiesituatie. Dit komt door de verbeterde doorstroming in het projectalternatief ten opzichte van de referentiesituatie. In 2025 ligt de wegbijdrage aan de depositie in het projectalternatief over het algemeen juist wat hoger dan in de referentiesituatie. In alle gevallen is echter wel sprake van een afname van de totale depositie ten opzichte van de huidige situatie. Dit komt doordat het verkeer schoner wordt, onder meer door schonere motoren. Er is dus geen sprake van een toename van de depositie bij uitvoering van het project, maar van een 'verminderde afname' als gevolg van het project.

In de Passende Beoordeling is een uitgebreide analyse uitgevoerd van de ecologische betekenis van de verminderde afname in relatie tot de instandhoudingsdoelen voor de stikstofgevoelige habitattypen en soorten. Deze beoordeling spitst zich toe op de gevoelige habitattypen waarvan bovendien de kritische depositiewaarde wordt overschreden. Hieruit komt het volgende naar voren.

De meest gevoelige habitattypen zijn de habitattypen Vochtige heide (laagveengebied) en Overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden). Dit zijn de enige habitattypen waarvan de kritische depositiewaarde in 2025 nog wordt overschreden. De achtergronddepositie zal echter in 2025 minimaal 100 mol/ha/jr lager liggen dan in 2014. Ook de bijdrage van de weg aan de achtergronddepositie zal verminderen.

Het habitattype Vochtige heide (laagveengebied) ondervindt een zeer geringe verminderde afname van gemiddeld (en maximaal) 0,2 mol/ha jr. De lokale trend van Vochtige heide in het Natura 2000 gebied Polder Westzaan is stabiel. Het habitattype is in het gebied van goede kwaliteit. De zeer geringe verminderde afname van 0,2 mol/ha jr is verwaarloosbaar ten opzichte van de KDW en deze zal hier geen waarneembaar ecologisch effect op hebben.

Het habitattype Overgangs- en trilvenen gaat van nature over in een ander habitattype. Daarom is voor het behoud van dit habitattype altijd beheer nodig.

In 2016 is er in het gebied IVOT gemiddeld over het habitattype een afname van de wegbijdrage aan stikstofdepositie als gevolg van het project. In Polder Westzaan is er in 2016 een zeer klein projecteffect (verminderde afname).

In 2025 is er gemiddeld over het habitattype een projecteffect van 0 (Natura 2000-gebied IVOT) tot van 0,1 mol/ha/jr gemiddeld over het habitattype (Polder Westzaan en WJK).

Omdat:

- de achtergronddepositie en de bijdrage daaraan door de weg de komende jaren sterk zullen dalen;
- de verminderde afname van de depositie als gevolg van het project minimaal is;
- met name het waterbeheer maatgevend is voor de kwaliteit van het habitattype;
- voor het behalen van de doelstellingen voor dit habitattype in alle gevallen beheermaatregelen noodzakelijk zijn;
- dit beheer plaatsvindt cq in gang is gezet;

heeft de verminderde afname van de depositie geen (significant) negatief effect op het behalen van de instandhoudingsdoelen van dit habitattype (behoud van kwaliteit en uitbreiding van oppervlakte). Dit geldt voor alle drie de Natura 2000 gebieden.

Er is geen sprake van toename van stikstofdepositie op het beschermd natuurmonument Waterland Varkensland. Er is daarom geen sprake van negatieve effecten als gevolg van stikstofdepositie.

Verdroging

Veel natuurgebieden in Noord-Holland hebben last van verdroging. De provincies en het Rijk hebben met elkaar afgesproken dat in de betreffende Natura 2000 gebieden de verdroging voor 2013 hersteld moeten zijn.

Ten behoeve van de spitsstroken langs de A7/A8 worden geen grote kunstwerken aangelegd of verlengd, die een negatief effect kunnen hebben op de grondwaterstromen. De toename aan verhard oppervlak wordt gecompenseerd (compensatie vindt plaats buiten het Natura 2000 gebied). Negatieve effecten door verdroging als gevolg van het project worden uitgesloten.

Conclusie Natura 2000

Als gevolg van het project Spitsstroken A7/A8 zullen geen (significante) ecologische effecten optreden in de Natura 2000-gebieden.

Ecologische Hoofdstructuur (EHS)

In de directe omgeving van het plangebied liggen verschillende EHS gebieden waar door het project negatieve effecten kunnen optreden. Een groot deel van deze gebieden valt samen met de Natura 2000-gebieden in het studiegebied. Een aantal EHS gebieden valt buiten deze Natura 2000-gebieden. De grootste hiervan zijn Jagersveld, ten noorden van Zaandam, Wijde wormer, ten noorden van Jagersveld en Weideveld, ten oosten van Purmerend.

Als gevolg van het project vinden geen werkzaamheden plaats in een EHS-gebied. Er is geen noodzaak tot compensatie van EHS-gebied.

Ecologische Verbindingszones (EVZ)

Het plangebied wordt doorsneden door EVZ Weideveld, ten zuidwesten van Purmerend. Dit gebied is tevens onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Weideveld is een ecologische verbindingzone tussen de natuurgebieden IJperveld en Oostzanerveld in het zuiden en Wormer- en Jisperveld in het noorden. De A7 passeert de watergang en dijk(je) met behulp van een brug met doorlopende oevers. Daarnaast is er in de directe omgeving van het plangebied een EVZ. Dit betreft Kalverpolder boven knooppunt Zaandam. De EVZ Kalverpolder gaat niet onder de A7 door.

In het kader van dit project zal de brug over de ecologische verbindingzone Weideveld niet worden aangepast. Negatieve effecten op de ecologische verbindingzone door barrièrewerking worden dan ook niet verwacht.

Effecten op weidevogelgebieden

In de directe omgeving van het plangebied liggen verschillende weidevogelgebieden. Deze zijn opgenomen in de provinciale structuurvisie. Een deel van de weidevogelgebieden ligt binnen de Natura 2000-gebieden Ilperveld, polder Westzaan en Wormerveld. Daarnaast liggen ook direct ten noordwesten en zuidoosten van de A7 weidevogelgebieden.

Op drie locaties waar uitbreiding van asfalt plaatsvindt ten behoeve van het project, ligt de begrenzing van de weidevogelgebieden in de wegberm. Het gaat om twee locaties langs de A7 en de locatie van de nieuwe vluchthaven ten zuiden van knooppunt Zaandam. Deze locaties worden echter niet geschikt geacht als weidevogelgebied. De provincie Noord-Holland heeft bevestigd dat het geen ingreep in het weidevogelleefgebied betreft. Daarom is geconstateerd dat er geen effecten op weidevogelgebied optreedt. Er is dus ook geen noodzaak tot compensatie van weidevogelgebied.

Beschermd soorten Flora- en faunawet

In het studiegebied van de A7/A8 liggen geschikte biotopen voor beschermde soorten. Met behulp van een bureauonderzoek en drie veldbezoeken is gekeken welke soorten er binnen het studiegebied (kunnen) voorkomen.

Uit aanvullend veldonderzoek, dat is uitgevoerd in de zomer van 2014, is gebleken dat er vier rietorchissen staan op de locatie in het knooppunt Zaandam waar compenserend wateroppervlak wordt aangelegd. Deze rietorchissen zullen worden verplaatst; hiervoor zal een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet worden aangevraagd.



Figuur 6.2: Rietorchis bij A8, ten noorden van de locatie vluchthaven.

Bij dit aanvullende veldonderzoek is ook onderzoek gedaan naar de aanwezigheid van beschermde vissen in de watergangen die worden verbreed ten behoeve van de watercompensatie. Beschermde vissen zijn hierbij niet aangetroffen.

Aan de noordkant van het knooppunt zal het talud naar het noorden worden opgeschoven. De vegetatie hier is ruig en hier worden geen beschermde plantensoorten verwacht. Ook in de voedselrijke bermen van de A7 zijn geen beschermde soorten waargenomen; deze worden ook niet verwacht.

In de bomen langs de A7 en de bomen en struiken ter hoogte van het knooppunt Zaandam zijn geen jaarrond beschermde nesten aanwezig. In de bomen in de wegberm zijn twee horsten (roofvogelnesten) aangetroffen. Deze bomen blijven staan.

Langs de A7 en de A8 zijn brede watergangen aanwezig die kunnen dienen als vliegroute voor vleermuizen. Direct langs de A7 en de A8 zijn, ter plaatse van de fysieke maatregelen, geen bomen met holten aanwezig die als verblijfplaats door vleermuizen gebruikt kunnen worden.

Ter hoogte van de locaties waar bij het projectalternatief ruimtebeslag in de berm plaatsvindt komen geen beschermde soorten voor. Ook de verstoring door geluidbelasting neemt niet toe als gevolg van het projectalternatief.

Negatieve effecten op beschermde soorten worden door de voorgenomen werkzaamheden dan ook niet verwacht.

Algemene Plaatselijke Verordening gemeente Zaandam en Wormerland

Op een aantal plaatsen zullen in het kader van het project bomen worden verwijderd. Hieronder de afweging of de Algemene Plaatselijke Verordening van toepassing is:

Knooppunt Zaandam, pechhaven km 4.6

De te kappen zaailingen die ten behoeve van de pechhaven ter hoogte van km 4.6 dienen te worden gekapt hebben een diameter kleiner dan 10 centimeter en zijn niet aangeplant. Voor het kappen van deze bomen is een omgevingsvergunning voor de activiteit kap daarom niet noodzakelijk, evenmin als compensatie in het kader van de kapvergunning. Na herprofilering zal het talud herplant worden.

Knooppunt Zaandam, verbindingsboog k

De bomen die ten behoeve van de te verbreden vluchtstrook verwijderd dienen te worden zijn kapvergunningsplichtig. Met de gemeente Zaanstad is overeen gekomen dat de beplanting die ten behoeve van het project spitsstroken A7/A8 wordt verwijderd, namelijk 2 solitaire bomen en 1000 m² wilgenstruweel, wordt gecompenseerd middels aanplant van 25 niet pluizende populieren in het knooppunt Zaandam.

Aansluiting Zaandijk (km 7,1).

De te verwijderen solitaire bomen ter hoogte van de geplande pechhaven bij afrit Zaandijk hebben een diameter groter dan 30 cm. Een omgevingsvergunning voor de activiteit kap dient bij de gemeente Wormerland te worden aangevraagd. Na een locatiebezoek zal worden bepaald of compensatie noodzakelijk is. Er vindt herplant plaats in het kader van de hieronder genoemde samenwerkingsovereenkomst.

Boswet

Op een aantal plaatsen zullen er in het kader van het project bomen verwijderd worden. Hieronder de afweging of de Boswet en de Samenwerkingsovereenkomst Boswet tussen LNV (nu EZ) en VenW (nu IenM) van toepassing is:

Knooppunt Zaandam, pechhaven km 4.6

De te verwijderen beplanting valt binnen de door de gemeente vastgestelde grens bebouwde kom Boswet. Dit betekent dat de Boswet niet van toepassing is. De Samenwerkingsovereenkomst Boswet is hierdoor evenmin van toepassing.

Knooppunt Zaandam, verbindingsboog k

De te kappen bomen vallen binnen de bebouwde kom Boswet. Dit betekent dat de Boswet niet van toepassing is. De Samenwerkingsovereenkomst Boswet is hierdoor evenmin van toepassing.

Aansluiting Zaandijk (km 7,1).

Ten behoeve van de te verwijderen beplanting ter hoogte van de pechhaven bij afrit Zaandijk is een boswetmelding noodzakelijk. Volgens de samenwerkingsovereenkomst Boswet is in dit geval herplant van toepassing en geen boscompensatie, omdat de herplant plaatsvindt op de locatie waar de beplanting is verwijderd. Volgens de regels van het samenwerkingsovereenkomst is hierbij een verschuiving van 5 meter in zowel het dwarsprofiel als in de lengterichting acceptabel.

6.1.3

Maatregelen

Natuurbeschermingswet

De wegaanpassingen van het project spitsstroken A7/A8 leiden niet tot (significant) negatieve effecten op Natura 2000-gebieden. Omdat de Passende Beoordeling met betrekking tot de doelstelling van Natura 2000-gebieden in het kader van het tracébesluit is uitgevoerd, is een eventuele vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 niet nodig. Het tracébesluit wordt genomen in overeenstemming met de minister van Economische Zaken.

Flora- en faunawet

Ten behoeve van de verplaatsing van vier rietorchissen in het knooppunt Zaandam die nodig is voor de aanleg van watercompensatie zal een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet worden aangevraagd. Daarnaast zijn er de volgende aandachtspunten:

- Bij de uitvoering van de werkzaamheden moet bij het verwijderen van vegetatie rekening worden gehouden met het broedseizoen van vogels;
- Bij de uitvoering van de werkzaamheden moet rekening worden gehouden met groeiplaatsen elders van de rietorchis. Er moet voorkomen worden dat groeiplaatsen van de rietorchis als werkterrein worden gebruikt;
- Ten behoeve van de uitvoering van de werkzaamheden wordt gebruik gemaakt van een ecologisch werkprotocol. Hierin worden onder meer maatregelen opgenomen ter beperking van verstoring door verlichting;
- Het projectgebied is geschikt voor algemeen beschermde soorten. Voor deze soorten geldt een vrijstelling bij ruimtelijke projecten. Wel dient rekening te worden gehouden met de zorgplicht.

Algemene Plaatselijke Verordening gemeente Zaandam

Voor de kap van 2 bomen en 1.000 m² wilgenstruweel nabij het knooppunt Zaandam die nodig is voor de realisatie van de spitsstroken dient een omgevingsvergunning voor de activiteit kappen (kapvergunning) bij de gemeente Zaandam te worden aangevraagd. Hierbij moet worden voldaan aan de vereisten uit de APV. Alle te kappen bomen dienen in het kader van de kapvergunning te worden gecompenseerd binnen het project. Met de gemeente Zaanstad is overeengekomen dat deze compensatie plaatsvindt middels aanplant van 25 niet-pluizende populieren, of bomen van vergelijkbare kwaliteit, in het knooppunt Zaandam.

Boswet

Voor de kap en herplant van het beplantingsvak ter hoogte van aansluiting Zaandijk zal een melding worden gedaan in het kader van de Boswet. De kap van beplanting ten behoeve van de realisatie van een pechhaven in knooppunt Zaandam is niet meldingsplichtig. Er zal wel herplant plaatsvinden.

Structuurvisie provincie Noord-Holland

Er is geen sprake van ruimtebeslag op EHS gebied, EVZ of weidevogelgebieden. Er is derhalve geen noodzaak tot natuurcompensatie.

6.2 Landschap, archeologie en cultuurhistorie

6.2.1 Wettelijk kader en beleid

Wet op de Archeologische Monumentenzorg

De Wet op de Archeologische Monumentenzorg is de Nederlandse uitwerking van het Verdrag van Malta (la Valetta). De wet is een raamwet, die regelt hoe rijk, provincie en gemeente bij hun ruimtelijke plannen rekening moeten houden met het erfgoed in de bodem.

SVIR / VER

In de Nota Ruimte had het Rijk twintig Nationale Landschappen benoemd, waaronder Nationaal Landschap Laag Holland, waarin het plangebied gelegen is. In de opvolger van de Nota Ruimte, de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) laat het Rijk het beleid ten aanzien van landschap op land over aan provincies en wil het Rijk provincies meer ruimte geven bij de afweging tussen verstedelijking en landschap, om zo meer ruimte te laten voor regionaal maatwerk. In Kiezen voor karakter, Visie erfgoed en ruimte (VER), schetst het kabinet zijn visie op het borgen van onroerend cultureel erfgoed in de ruimtelijke ordening. In deze visie wordt de rol van de ruimtelijke ordening bij de modernisering van de monumentenzorg toegelicht. De visie is complementair aan de SVIR, waarin het kabinet de unieke cultuurhistorische waarden van nationaal belang planologisch borgt.

Landschapsplan A7-A8

Voor de A7 en A8, van knooppunt Coenplein tot Den Oever, is in 2003 door Dienst Landelijk Gebied¹³ en Rijkswaterstaat een Landschapsplan gemaakt. In het plan worden inrichtingsvoorstellen beschreven die betrekking hebben op de gronden die binnen het beheergebied van Rijkswaterstaat zijn gelegen. Dit Landschapsplan moet worden gezien als een visie of streefbeeld. Het Landschapsplan wordt niet zelfstandig uitgevoerd; het is de bedoeling dat de plannen die daarin zijn opgenomen worden meegenomen bij projecten die aan de A7 en A8 worden uitgevoerd.

Kijk op de ruimtelijke kwaliteit van snelwegen

De handreiking Kijk op de ruimtelijke kwaliteit van snelwegen geeft een kader voor ruimtelijke opgaven die bij wegprojecten spelen. De handreiking omvat ontwerpprincipes voor het gehele netwerk, ontwerpprincipes per route (snelweg) en ontwerpprincipes per traject. In de handreiking zijn alle A-routes nader uitgewerkt. Per route is vastgelegd wat de samenbindende identiteit of onderscheidende kwaliteit is.

6.2.2 Effecten

¹³ Van het voormalige ministerie van LNV

De aanpassingen aan de weg die in het kader van het project worden uitgevoerd zijn zeer beperkt van omvang. Het betreft het aanpassen van het talud op enkele locaties, het aanbrengen van extra pechhavens en randverhardingen, het (ver)plaatsen van geleiderail, het plaatsen van drie extra portalen en het beperkt aanpassen van watergangen ten behoeven van watercompensatie.

Voor het landschap is relevant dat er in het kader van het project geen extra geluidschermen worden geplaatst. Het aanzicht van de weg of het zicht vanaf de weg naar de omgeving verandert dus niet. Ook de (ver)plaatsing van de geleiderail beïnvloedt het landschap niet. De waterpartij die voor de compensatie van extra verhard oppervlak in het klaverblad wordt aangepast, past hier landschappelijk goed in.

Al het grondwerk en de aanleg van extra verhardingen vindt plaats binnen de taluds of wegbermen die zijn aangelegd bij de aanleg van de A7 en de A8 en het knooppunt. Er vinden geen bodemverstorende werkzaamheden plaats buiten het reeds in het verleden verstoorte studiegebied. Er liggen geen archeologische waarden in het projectgebied of in de gebieden waar de watercompensatie plaatsvindt. Een aantasting van de omgeving, de cultuurhistorische –en archeologische waarden is dan ook niet aan de orde.

6.2.3

Landschappelijke inpassing

Bij de realisatie van de spitsstroken zullen de volgende elementen aan de weg worden toegevoegd:

- Acht pechhavens
- Drie portalen
- Watercompensatie
- Compenserende beplanting

Hieronder wordt op de ontwerpkeuzen voor deze elementen ingegaan.

Pechhavens

De pechhavens voegen zich in het ritme van de bestaande pechhavens die langs de beide zijden van de weg gelegen zijn. De vormgeving van de nieuwe pechhavens wordt aangesloten bij die van de bestaande pechhavens. Er is gekozen voor ligging op taluds (en niet voor een damwandconstructies) om aan te sluiten bij het natuurlijke en niet technische karakter van de weg.

Portalen

Ten behoeve van de spitsstroken worden nieuwe portalen bijgeplaatst. Hiervoor worden vakwerkportalen toegepast met een vormgeving die vergelijkbaar is met die van de bestaande portalen. De nieuwe portalen passen in de portalenreeks op de A7.

Watercompensatie

De watercompensatie moet voor het grootste deel (283 m² van de 327 m²) plaatsvinden in het peilvak waarin knooppunt Zaandam is gelegen. Uitgangspunt voor de locatie is ligging in de nabijheid van de werkzaamheden en ligging op eigen grond. Bij de aanleg van het knooppunt is destijds gekozen voor een technische vormgeving. De oorspronkelijke verkaveling van het veenweidegebied is hierin niet meer zichtbaar. In het knooppunt bevinden zich sloten die de technische wegbogen volgen.

Voor de vormgeving van de watercompensatie wordt hierbij aangesloten. De watercompensatie wordt gerealiseerd door een bestaande ringsloot te verbreden. Er is gekozen voor de sloot in het oostelijke klaverblad. Dit klaverblad sluit het meest direct aan bij het open en waterrijke veenweidegebied. Dit is ook het klaverblad dat

het minst begroeid is. Zo wordt aangesloten bij het contrast tussen het gesloten stedelijke gebied en de waterrijkdom van het veenweidegebied.

Bomencompensatie

Het Landschapsplan uit 2003 gaat nog uit van verdichten van het knooppunt door het aanbrengen van beplanting in het gehele knooppunt. In Kijk op ruimtelijke kwaliteit wordt echter de beleefbaarheid van de overgang tussen stad en platteland en tussen geslotenheid en openheid als kernkwaliteit gemarkeerd. Daarom is er voor gekozen om de verdichting van het knooppunt in het kader van dit project beperkt te houden. Daarbij wordt niet meer beplanting aangebracht dan nodig is voor de compensatie van de te kappen bomen. Er wordt gekozen voor een geleidende laanbeplanting die de rijrichting begeleidt en het zicht naar de openheid van het veenweidegebied in stand houdt. Door aansluiting van de locatie bij het reeds verdichte en beplante deel van het knooppunt blijft de relatieve openheid van het oostelijke deel van het knooppunt in gang. Hierdoor blijft ter plaatse van het knooppunt de overgang tussen stad en veenweidegebied in beeld.

7 Bodem en water

7.1 Bodem

7.1.1 *Wettelijk kader en beleid*

De Wet bodembescherming (Wbb) geeft het beoordelingskader voor bodemverontreiniging, bodemsanering en het omgaan met schone en verontreinigde grond. De wet ziet ook toe op het voorkomen van bodemverontreiniging.

Voorafgaand aan het opstellen van een bestek of eisenspecificatie zal op de tracédelven waarvan nog onvoldoende actuele bodeminformatie bekend is een verkennend bodemonderzoek conform NEN5740 worden uitgevoerd, eventueel gevolgd door een nader onderzoek conform NTA 5755. Op basis daarvan wordt bepaald of er eventuele saneringsgevallen aanwezig zijn.

Het Besluit bodemkwaliteit (Bbk) omvat regels voor de toepassing van grond, baggerspecie en bouwstoffen en stelt kwaliteitseisen aan de uitvoering van grondverzet. Het Besluit bodemkwaliteit heeft tot doel de bodem nu en in de toekomst optimaal te kunnen gebruiken en te beschermen.

Voorwaarde voor grondverzet is dat er weinig of niets mag veranderen aan de milieubelasting ter plaatse en de bodem er niet in kwaliteit op achteruitgaat, het zogenoemde 'stand still-beginsel'. Daarnaast geldt altijd het zorgplichtartikel uit de Wet bodembescherming. Bij grondverzet moet de grond voldoen aan ter plekke geldende kwaliteitseisen, welke op basis van het Besluit bodemkwaliteit en bijbehorende Regeling is vastgesteld.

7.1.2 *Effecten*

Voor het bepalen van de milieuhygiënische bodemkwaliteit is, op basis van NEN 5725, een vooronderzoek uitgevoerd naar de aanwezigheid van bodemverontreinigingen in en rond het plangebied. Door de provincie Noord-Holland, Rijkswaterstaat, Milieudienst Waterland, Purmerend en Zaanstad is informatie aangeleverd over de bekende verontreinigingen in het studiegebied. Bij dit onderzoek zijn de bekende ernstige en niet-ernstige verontreinigingen meegenomen. Het resultaat van de inventarisatie is opgenomen in het Achtergrondrapport Bodem.

Er vindt in het kader van het project aanleg van extra asfalt en/of grondverzet plaats op locaties waar mogelijk bodemverontreiniging aanwezig is en locaties waar (mogelijk) asbest aanwezig is. Het gaat potentieel in totaal om ongeveer 90 m².

7.1.3 *Maatregelen*

Ten behoeve van de werkzaamheden zal op deze locaties voorafgaand aan de werkzaamheden een aanvullend verkennend bodemonderzoek worden uitgevoerd. Hieruit zal de daadwerkelijke aard en omvang van de verontreinigingen blijken. Daarbij zal ook de eventuele noodzaak tot sanering worden onderzocht.

7.2 Water

7.2.1 *Wettelijk kader en beleid*

Om water goed in te passen bij de inrichting van stad en land is de Watertoets in het leven geroepen. De Watertoets is verplicht voor ontwikkelingen waarvoor een ruimtelijke procedure gevoerd moet worden. Het uitvoeren van de Watertoets bete-

kent dat de initiatiefnemer en de waterbeheerder samenwerken bij de uitwerking van ruimtelijke plannen. Op deze manier kunnen negatieve effecten van ruimtelijke plannen op het watersysteem in het gebied (zoals wateroverlast, een achteruitgaande waterkwaliteit of verdroging) worden voorkomen en de mogelijke kansen voor het watersysteem worden benut. Het resultaat van de Watertoets is een goede verankering van wateraspecten in een ruimtelijk plan.

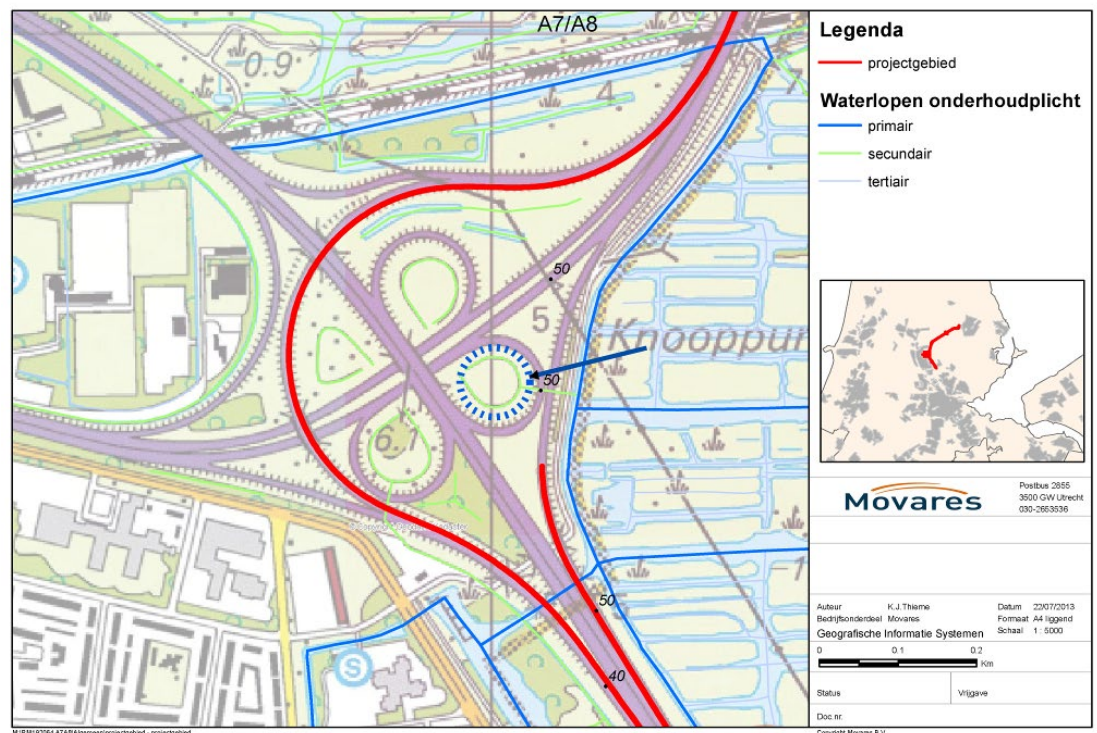
In het kader van de watertoets heeft in het voortraject van dit project afstemming met de waterbeheerder Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier plaatsgevonden. De aanleg van de spitsstroken heeft slechts geringe gevolgen voor het watersysteem. De toename van verhard oppervlak zorgt voor een versnelde afvoer van afstromend regenwater naar het watersysteem waar compenserende maatregelen benodigd voor zijn. Daarom worden op twee locaties waterlopen verbreed. De gevolgen voor het watersysteem zijn beschreven in het Achtergrondrapport Water dat is opgesteld in overleg met het hoogheemraadschap en dat ook de instemming van het hoogheemraadschap heeft. Voor de werkzaamheden aan de waterlopen is een watervergunning van het hoogheemraadschap noodzakelijk. De maatregelen worden in het kader van de watervergunning in het vervolgproces nader uitgewerkt.

7.2.2 Effecten

Er wordt ongeveer 3.300 m² verhard oppervlak aangelegd. Dit leidt (in zeer beperkte mate) tot versnelde afstroming van regenwater.

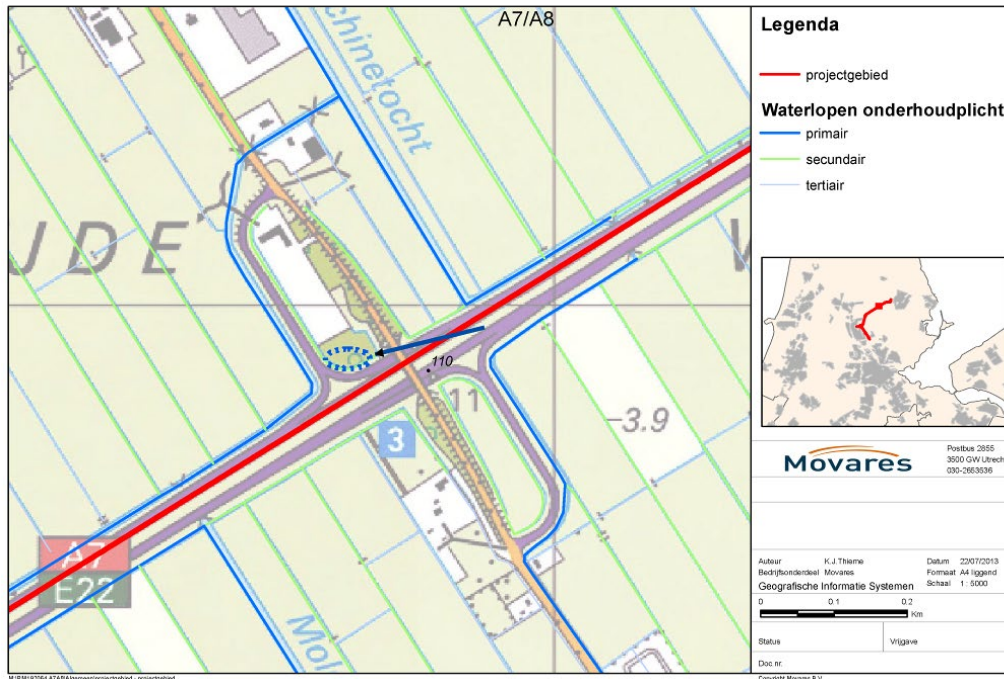
7.2.3 Maatregelen

Op basis van het overleg met het HHNK is de omvang en ligging van compenserend wateroppervlak vastgesteld. Het betreft in totaal 327 m², dat grotendeels (283 m²) in het zuidoostelijke klaverblad van knooppunt Zaandam wordt gerealiseerd door verbreden van de daar aanwezige sloot.



Figuur 7.1 Voorgestelde locatie watercompensatie knooppunt Zaandam

Bij een bermsloot in aansluiting Wijdewormer zal nog eens 44 m² watercompensatie worden gerealiseerd.



Figuur 7.1 Voorgestelde locatie watercompensatie aansluiting Wijdewormer

Het compenserend wateroppervlak is opgenomen op de tracékaarten die onderdeel uitmaken van het Tracébesluit.

8 Relevante zaken na vaststelling van het Tracébesluit

8.1 Tracéwetprocedure

Tracébesluit

Aan de hand van binnengekomen zienswijzen heeft de Minister van infrastructuur en Milieu in overeenstemming met de Staatssecretaris van Economische zaken het definitieve Tracébesluit vastgesteld en bekend gemaakt.

De beroepstermijn vangt aan na de bekendmaking van het Tracébesluit. Het Tracébesluit wordt toegezonden aan de provincies, gemeenten en waterschappen, waar het (onder meer) ter inzage wordt gelegd.

Beroep

De mogelijkheid bestaat voor belanghebbenden die hun zienswijze over het Ontwerp-Tracébesluit naar voren hebben gebracht, alsmede voor belanghebbenden aan wie redelijkerwijs niet kan worden verweten dat zij geen zienswijzen over het Ontwerp-Tracébesluit naar voren hebben gebracht om binnen zes weken na de bekendmaking van het Tracébesluit in onder andere de Staatscourant beroep aan te tekenen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Ten gevolge van de Crisis- en herstelwet kunnen decentrale overheden geen beroep instellen tegen het Tracébesluit en moeten belanghebbenden direct in hun beroepschrift aangeven welke bezwaren zij tegen het besluit hebben. Na afloop van de termijn van zes weken kunnen geen nieuwe bezwaren meer worden aangevoerd⁹. Belanghebbenden wordt geadviseerd in het beroepschrift te vermelden dat de Crisis- en herstelwet van toepassing is.

Tabel 8.1 geeft een overzicht van de reeds genomen en nog te nemen stappen in de Tracéwetprocedure. De data die liggen in de toekomst zijn indicatief.

Tabel 8.1 Tracéwetprocedure

Publicatie voornemen tot het opstellen van een milieueffectrapport	14 oktober 2013
Raadpleging betrokken bestuursorganen over de reikwijdte en detailniveau van het op te stellen milieueffectrapport	21 oktober 2013
Bekendmaking en ter inzagelegging Ontwerp-tracébesluit en Milieueffectrapport Toezending Ontwerp-tracébesluit en Milieueffectrapport aan betrokken bestuursorganen	juli 2014
Mogelijkheid tot geven van zienswijzen	juli 2014
Vaststelling Tracébesluit door Minister Toezending Tracébesluit aan betrokken bestuursorganen	november 2014
Beroepsmogelijkheid belanghebbenden bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State	januari 2015
Uitspraak Raad van State	zomer 2015

8.2 Bestemmingsplan en vergunningverlening

Het voorgenomen Tracébesluit geldt als een omgevingsvergunning waarbij ten behoeve van een project van nationaal belang met toepassing van artikel 2.12, eerste

lid onder 2, onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) van het bestemmingsplan of beheersverordening wordt afgeweken. Het Tracébesluit Spitsstroken A7/A8 werkt daardoor rechtstreeks door in het ruimtelijke beleid van de betrokken gemeenten. De gemeenteraad van de betrokken gemeenten is verplicht om binnen een jaar nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden, het bestemmingsplan in overeenstemming met het Tracébesluit vast te stellen of te herzien. Zolang het bestemmingsplan niet is aangepast aan het Tracébesluit, is het gemeentebestuur verplicht aan degenen die inzage verlangen in het bestemmingsplan, tevens inzage te verlenen in het vastgestelde Tracébesluit.

8.3 Grondverwerving

De A8 ligt op grond die in eigendom is van het Rijk. De A7 ligt op grond die op dit moment nog in eigendom is bij de provincie Noord Holland. Rijkswaterstaat en de provincie Noord-Holland zijn voornemens om te komen tot een grondruil, waarmee de grond waarop de A7 ligt in eigendom komt van het Rijk.

8.4 Uitmeet- en flexibiliteitsbepaling

Artikel 11 van de besluittekst bevat een flexibiliteits- en uitmeetbepaling. Van deze bepaling kan gebruik worden gemaakt indien het voor de uitvoering van het project gewenst is om in (geringe) mate van het wegontwerp en de maatregelen, zoals voorgeschreven in het Tracébesluit, af te wijken. De bepaling geeft, met andere woorden, een bepaalde mate van flexibiliteit aan de uitvoering van het Tracébesluit.

Het eerste lid van dit artikel betreft een uitmeetbepaling. Gelet op de nauwkeurigheid waarmee het ontwerp is uitgewerkt (de tracékaarten bij het Tracébesluit hebben een schaal van 1:2500) kan het voor of tijdens de uitvoering van de ombouw blijken dat de maatvoering zoals opgenomen in het Tracébesluit in de praktijk voor praktische problemen zorgt. In dat geval kan met een marge van 1,00 meter omhoog of omlaag en 2,00 meter naar weerszijden worden afgeweken, mits is voldaan aan de randvoorwaarden zoals opgenomen in het tweede lid.

Volgens het tweede lid kan alleen onder bepaalde (strikte) randvoorwaarden van de uitmeet- en flexibiliteitsbepaling gebruik worden gemaakt. Deze randvoorwaarden zorgen ervoor dat de rechtszekerheid voor belanghebbenden ten aanzien van het genomen besluit voldoende wordt gewaarborgd.

8.5 Schadevergoeding

Nadeelcompensatie

Uitgangspunt van het project is dat de ruimtelijke kwaliteit en de leefomgeving langs het tracé gehandhaafd blijven. In sommige gevallen kan echter sprake zijn van een verslechtering. Als deze verslechtering onevenredig groot is, kunnen bewoners in aanmerking komen voor een schadevergoeding.

Indien een belanghebbende ten gevolge van het Tracébesluit schade lijdt of zal lijden, die redelijkerwijs niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven en ten aanzien waarvan de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd, kent de minister van Infrastructuur en Milieu, op grond van artikel 22, eerste lid van de Tracéwet, op zijn verzoek een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toe. Ter invulling van het gestelde in artikel 22 eerste lid van de Tracéwet, is ter zake de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van toepassing, met uitzondering van artikel 2 eerste lid van voornoemde regeling. Voor kabels en leidingen is de 'Nadeelcompensatieregeling verleggen kabels en leidingen in en buiten rijkswaterstaatswerken en spoorwerken 1999' dan wel hoofdstuk 5 van de Tele-

communicatiewet, en de overeenkomst inzake verleggingen van kabels en leidingen buiten beheersgebied tussen de minister van Infrastructuur en Milieu en Energiened, VELIN en VEWIN, van toepassing.

Een verzoek om schadevergoeding wordt niet eerder in behandeling genomen dan nadat het Tracébesluit is vastgesteld. De minister zal een beslissing op een verzoek om schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden.

8.6 Opleveringstoets

De minister van Infrastructuur en Milieu geeft in het tracébesluit aan voor welke aspecten een opleveringstoets wordt uitgevoerd. De opleveringstoets dient ertoe aanvullend vertrouwen te geven dat ook (direct) na ingebruikneming van het de spitsstroken A7/A8 aan de normen wordt voldaan, die zijn gesteld aan de diverse milieuaspecten en die ten grondslag liggen aan de maatregelen die in het tracébesluit zijn genomen.

Een jaar na oplevering van het project onderzoekt de minister van Infrastructuur en Milieu de gevolgen van de ingebruikneming van de spitsstroken op de A7 en de A8 voor geluidhinder en natuur. Bij dit onderzoek zal worden bezien of de getroffen maatregelen voldoende zijn of dat aanvullende maatregelen nodig zijn om, zo nodig planmatig, aan de voor deze milieuaspecten geldende normen te voldoen. Gelijk met de eerstvolgende halfjaarlijkse voortgangsrapportage voor alle lopende projecten worden de onderzoeksresultaten van de opleveringstoets aan de Tweede Kamer gecommuniceerd.

8.7 Evaluatie Milieueffectrapportage

Op grond van de Wet milieubeheer (art. 7.39) bestaat binnen de m.e.r.-procedure een verplichting tot het opstellen en uitvoeren van een evaluatieprogramma. Een evaluatieprogramma wordt gelijktijdig met het m.e.r.-plichtige besluit, in dit geval het Tracébesluit spitsstroken A7/A8 vastgesteld. De evaluatie zelf vormt in feite de laatste fase van de m.e.r.-procedure.

Doel en opzet evaluatieprogramma

In het MER spitsstroken A7/A8 zijn de te verwachten milieueffecten van het project beschreven. Het evaluatieprogramma dient om de werkelijke gevolgen voor het milieu tijdens en na de uitvoering van het initiatief vast te leggen en wordt gelijktijdig met het m.e.r.-plichtige besluit vastgesteld. Daarnaast wordt ook onderzoek verricht naar de in het MER geconstateerde leemten in kennis en wordt de effectiviteit van de voorgestelde mitigerende en compenserende maatregelen nagegaan. De resultaten van het evaluatieonderzoek kunnen, indien nodig, fungeren als sturingsinstrument voor eventuele nadere mitigerende of compenserende maatregelen.

In de onderstaande tabel is een voorstel opgenomen voor het evaluatieprogramma

Tabel 8.2 Voorstel voor evaluatieprogramma

Aspect	Evaluatie mogelijk effect	Evaluatiemethode
Verkeer	verkeersintensiteiten	tellen HWN en OWN op relevante wegvakken
Verkeersveiligheid	voorkomen van ongevallen	Analyse geregistreerde ongevallen in de eerste drie jaar van openstelling
Externe Veiligheid	vervoer van gevaarlijke stoffen	monitoren in het kader van basisnet, vijfjaarlijks
Geluid	geluidbelasting	monitoren in het kader van Wm, jaarlijks

Verantwoordelijkheden evaluatieprogramma

De evaluatie wordt uitgevoerd door of namens het bevoegd gezag dat het besluit heeft genomen waarvoor het MER is opgesteld, in dit geval de minister van Infrastructuur en Milieu.

8.8

Vervolgplanning

Volgens het huidige tijdschema zal het Tracébesluit in 2015 onherroepelijk zijn. De openstelling van spitsstroken zal naar verwachting plaatsvinden in 2015.

9 Begrippenlijst

Akoestisch onderzoek	Een onderzoek waarin wordt nagegaan of geluidproductieplafonds worden overschreden en zo ja welke doelmatige maatregelen kunnen worden genomen om overschrijding ter plaatse van woningen te voorkomen.
Commissie voor de m.e.r.	Een onafhankelijke commissie van deskundigen die advies uitbrengt over een nog op te stellen dan wel al opgesteld Milieueffectrapport.
concentratie	gehalte
Ecologische hoofdstructuur (EHS)	De ecologische hoofdstructuur is een samenhangend netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen natuurgebieden in Nederland.
Geluidproductieplafond	De maximaal toegestane waarde van de geluidproductie op een referentiepunt uitgedrukt in Lden.
Geluidregister	Landelijke gegevensbank waarin de ligging van alle referentiepunten is opgenomen, alsmede het geldende geluidproductieplafond in elk punt.
Groepsrisico (GR)	De mate van veiligheid voor een bepaalde groep. De kans per jaar dat een groep personen, van een bepaalde grootte, tegelijk slachtoffer wordt van een ongeval met gevaarlijke stoffen.
Habitattypen	Een habitatype is een type leefomgeving van planten of dieren met karakteristieke abiotische en biotische kenmerken.
HWN	Hoofdwegennet
Kunstwerken	Een kunstwerk in bouwkundige zin is een door mensenhanden gemaakt bouwwerk. Meestal is de term voorbehouden aan onderdelen van infrastructuur. Voorbeelden zijn viaducten, geluidschermen en -wallen, onderdoorgangen en tunnels.
Landschapsplan	Document waarin meer concreet de landschappelijke inpassing van de weg, de vormgeving van de kunstwerken en de toetsingscriteria voor de gemeenschappelijke Welstandscommissie is opgenomen.
Lden	De eenheid waarin het jaargemiddelde geluidsniveau wordt uitgedrukt.
Milieueffectrapportage (m.e.r.)	Het onderzoek naar de milieueffecten. Het inzichtelijk maken van de milieugevolgen van een besluit voordat het besluit wordt genomen. De onderzoeksresultaten worden gepubliceerd in het milieueffectrapport (MER).
Milieu Effect Rapport (MER)	Een Milieu Effect Rapport wordt opgesteld bij activiteiten en projecten die mogelijk belangrijk nadelige gevolgen voor het milieu hebben. Met behulp van de rapportage kan men het milieu volwaardig laten meewegen bij de te nemen projectbesluiten.
Mitigerende maatregelen	Letterlijk: 'verzachtende' maatregelen. Bij een wegproject zijn het maatregelen die de overlast voor mens en natuur beperken. Verkeersgeluid bijvoorbeeld valt te reduceren door geluidsarm asfalt te gebruiken of door geluidsschermen te plaatsen.
Natura 2000	Natura 2000 is de benaming voor een Europees netwerk van natuurgebieden waarin belangrijke flora en fauna voorkomen, gezien vanuit een Europees perspectief. Met Natura 2000 willen we deze flora en fauna duurzaam beschermen. In juridische zin komt Natura 2000 voort uit de Europese Vogel- en Habitatrichtlijnen; in Nederland vertaald in de Natuurbeschermingswet. www.natura2000.nl
Natuurcompensatieplan	Een plan waarin beschreven is wat te doen als er door wegaanpassing natuur verloren gaat en waar eventueel nieuwe natuur bij moeten komen. Zo worden de natuurlijke kwaliteiten gecompenseerd.
OTB	OTB staat voor: Ontwerp Tracé Besluit

OWN	Onderliggende wegennet
Plaatsgebonden risico (PR)	De mate van veiligheid van een locatie. Het plaatsgebonden risico wordt gedefinieerd als de kans per jaar dat een persoon, op een bepaalde plaats, overlijdt als direct gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen.
Referentiepunt	Denkbeeldig punt op ca. 50 meter afstand van de rijksweg en op 4 meter hoogte boven het plaatselijk maaiveld. Referentiepunten liggen aan beide zijden van de weg, op ca. 100 meter afstand van elkaar. De ligging van elk punt is opgenomen in het geluidregister.
Referentiesituatie	De situatie die zich zal ontwikkelen als het project niet door gaat, maar wel de autonome ontwikkeling plaatsvindt. De autonome ontwikkeling is de totale ontwikkeling die een gebied doormaakt door andere plannen en beleid.
Spitsstrook	Een extra rijstrook die wordt opengesteld bij druk verkeer. In dit geval wordt de vluchtstrook geschikt gemaakt als spitsstrook.
Stikstofdepositie	De neerslag van stikstof uit de lucht op de bodem. Dit kan leiden tot vermesting en verzuring van de bodem.
Studiegebied	Het gebied waarover de effecten zich kunnen uitspreiden en die daarom in het onderzoek beschouwd zijn.
Verkeersprestatie	Het aantal gereden kilometers per tijdseenheid.
Voertuigkilometers	Het aantal voertuigkilometers dat door al het verkeer samen is afgelegd.
Voorkeurstracé	Het wegtracé dat vanuit politiek/bestuurlijk standpunt gezien de voorkeur verdient. Hieraan vooraf gaat de weging van alle alternatieven en hun effecten op milieu, mens, economie en kosten.
zetting	inklinking of zakking van de bodem
Zichtjaar	Een jaar in de toekomst waarvoor de effecten van een project worden berekend.
Zienswijze	Het kenbaar maken van een opvatting aan het bevoegd gezag als reactie op een ontwerpbesluit.