



RWS INFORMATIE

**Notitie Reikwijdte en Detailniveau
milieueffectrapportage planuitwerking A7/A8
Amsterdam-Hoorn**

Datum oktober 2020
Versie 1.0
Status definitief

Colofon

Uitgegeven door
Rijkswaterstaat
Project A7/A8
Telefoon 0800 - 8002
E-mail A7A8@rws.nl

Datum	oktober 2020
Versie	1.0
Status	Definitief

Versiebeheer

Inhoud

1	Inleiding 4
1.1	Achtergrond project A7/A8 Amsterdam-Hoorn 4
1.2	Doel Notitie Reikwijdte en Detailniveau A7/A8 5
1.3	Doel van het milieueffectrapport 6
1.4	Leeswijzer 6
2	Terugblik MIRT-verkenning en doelstelling planuitwerking A7/A8 Amsterdam-Hoorn 7
2.1	MIRT-verkenning Corridorstudie Amsterdam-Hoorn 7
2.2	Gekozen voorkeursalternatief 8
2.3	Doelstelling planuitwerking A7/A8 9
3	Onderzoek relevante (milieu-)aspecten 10
3.1	Inleiding 10
3.2	Effecten 10
3.3	Beoordeling effecten 11
3.4	Mitigerende en compenserende maatregelen 13
3.5	Leemten in kennis 13
3.6	Monitoring 13
4	Te volgen procedure 14
4.1	Tracébesluit en m.e.r. 14
4.2	Te doorlopen procedurestappen 14

1 Inleiding

1.1 Achtergrond project A7/A8 Amsterdam-Hoorn

De bereikbaarheid in het gebied tussen Amsterdam en Hoorn staat onder druk. Om de bereikbaarheid te verbeteren is in 2015 gestart met een MIRT¹-verkenning naar de corridor Amsterdam-Hoorn. Ter afronding van deze MIRT-verkenning heeft de Minister van Infrastructuur en Waterstaat in december 2019 de 'Structuurvisie Corridor Amsterdam-Hoorn' vastgesteld. In het voor deze structuurvisie opgestelde milieueffectrapport (MER) zijn de effecten van de geselecteerde combipakketten als alternatieven onderzocht en beoordeeld. Op basis hiervan heeft de minister in afstemming met de regio in de structuurvisie een voorkeursalternatief gekozen.



Figuur 1: Voorkeursalternatief Corridor Amsterdam-Hoorn, maatregelen hoofdwegennet

¹ MIRT staat voor Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport.

Het voorkeursalternatief, waarover op 20 november 2019 tussen Rijk en regio overeenstemming is bereikt in de Bestuurlijke Overeenkomst MIRT-verkenning Corridor Amsterdam - Hoorn (d.d. 20 november 2019), betreft een breed pakket aan maatregelen om de bereikbaarheid in deze regio te verbeteren²:

- Op het rijkswegennet gaat het om infrastructurele maatregelen aan het traject A8 – A7, zoals extra rijstroken op de A8 en A7 bij Purmerend en Hoorn, het ombouwen van het knooppunt Zaandam en het openstellen van de beide reserverijstroken in de Coentunnel.³
- Daarnaast hebben Rijk en regio besloten tot een pakket aan maatregelen, dat de bereikbaarheid via andere vervoerwijzen verbetert, zoals met de fiets, per spoor, door extra carpoolplaatsen en een werkgeversaanpak.
- Ook zijn in de structuurvisie drie projecten benoemd, die onder de verantwoordelijkheid vallen van de lokale/regionale overheden:
 - project Hoorn, aanpassing van het onderliggend wegennet;
 - verkeersaanpak Thorbeckeweg, maatregelen bij de N516 Zaandam-Zuid en
 - project Guisweg, aanpassing onderliggend wegennet en spoorovergang inclusief aansluiting 2 en 3 van de A8 in Zaandijk.

In de structuurvisie is aangegeven dat voor de realisatie van de maatregelen aan het hoofdwegennet van de A7/A8 en bijkomende infrastructuur de Minister van Infrastructuur en Waterstaat bevoegd gezag is. Voor deze maatregelen wordt de verdere planuitwerking nu opgestart. De resultaten van de planuitwerking zullen juridisch worden vastgelegd in een op grond van de Tracéwet op te stellen (ontwerp)tracébesluit⁴.

Voor aanpassingen aan het onderliggende wegennet, die niet direct volgen uit de reconstructie van het hoofdwegennet, maar ook voor de volgens het voorkeursalternatief te treffen andere (multimodale) maatregelen, ligt de verantwoordelijkheid voor de uitvoering daarvan grotendeels bij andere bevoegde gezagen binnen de regio. In de hiervoor genoemde bestuursovereenkomst zijn hierover tussen Rijk en regio nadere afspraken gemaakt.

1.2 Doel Notitie Reikwijdte en Detailniveau A7/A8

Voor de maatregelen aan de A7 en A8 zal de Minister van Infrastructuur en Waterstaat als bevoegd gezag de planuitwerking en realisatie op zich nemen. In de fase Planuitwerking A7/A8 Amsterdam-Hoorn worden deze maatregelen, voortvloeiend uit het in de 'Structuurvisie Corridor Amsterdam-Hoorn' gekozen voorkeursalternatief, uitgewerkt naar het detailniveau van een Tracébesluit. Ter onderbouwing van dit besluit zal een Project-MER worden opgesteld conform artikel 7.22 en verder van de Wet milieubeheer. In het MER zullen de effecten van de

² <https://www.corridoramsterdamhoorn.nl>

³ In de bestuursovereenkomst is afgesproken dat IenW en de gemeente Amsterdam onderzoeken of deze doelen ook door middel van aanpassing van het openstellingregime gehaald kunnen worden en wat hiervan de technische en financiële consequenties zijn. Ook is afgesproken dat IenW en de gemeente Amsterdam in het kader van het Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid wordt gerapporteerd over de aanpassing van het snelheidsregime op de ring A10 en A8 ten aanzien van doorstroming, leefbaarheid en luchtkwaliteit.

⁴ Er wordt vanuit gegaan dat voor de planuitwerking een (ontwerp)tracébesluit kan worden opgesteld. De inwerkingtreding van de Omgevingswet kan met zich meebrengen dat, als vertraging in de planuitwerking optreedt, op grond van deze wet een (ontwerp)projectbesluit moet worden opgesteld.

nader uit te werken maatregelen aan de A7 en A8 op diverse (milieu-)effecten onderzocht en beoordeeld gaan worden.

Doel van de Notitie Reikwijdte en het Detailniveau (NRD) van het MER is om eenieder vooraf te informeren en te betrekken over de gewenste inhoud en diepgang van het op te stellen MER. De 'reikwijdte' geeft aan welke milieuaspecten worden onderzocht. Het 'detailniveau' betreft de diepgang en methode van het onderzoek, onder andere de beoordelingscriteria. Ook wordt aan het eind van dit document informatie gegeven over het verdere verloop van de procedure op grond van de Tracéwet- en de procedure van milieueffectrapportage (m.e.r.).

1.3 Doel van het milieueffectrapport

Voor de aanpassingen aan de A7/A8 Amsterdam-Hoorn wordt de procedure van milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen en wordt een milieueffectrapport (MER) opgesteld.⁵

In het Project-MER worden de (milieu)effecten van de voorgenomen ingreep beschreven en vergeleken met de autonome ontwikkeling (de situatie zonder uitbreiding van de snelweg). De Minister gebruikt de informatie bij het nemen van het Tracébesluit. Op deze manier krijgt het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming.

1.4 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk (hoofdstuk 2) treft u een korte terugblik van de MIRT-verkenning en een beschrijving van de doelstelling en de voorgenomen maatregelen aan de A7/A8. Hoofdstuk 3 geeft aan welke milieuonderzoeken zullen worden uitgevoerd en welk detailniveau dit zal hebben. In hoofdstuk 4 vindt u informatie over het verdere verloop van de procedure.

⁵ Meer informatie over de m.e.r.-procedure vindt u op de website van infomil.
<https://www.infomil.nl/onderwerpen/integrale/mer/>

2 Terugblik MIRT-verkenning en doelstelling planuitwerking A7/A8 Amsterdam-Hoorn

2.1 MIRT-verkenning Corridorstudie Amsterdam-Hoorn

De corridor Amsterdam – Hoorn ligt grotendeels in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Dit is volgens de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)⁶, één van de belangrijkste economische regio's van het land. Voor de internationale concurrentiepositie van dit gebied, zijn bereikbaarheid en doorstroming (op weg en spoor) essentieel. Dat is niet alleen een vestigingsvoorwaarde voor bedrijven, maar ook een bepalende conditie voor aantrekkelijk woon- en leefmilieus.

In januari 2015 heeft de toenmalige minister van Infrastructuur en Milieu besloten tot het opstarten van de MIRT-verkenning 'Corridorstudie Amsterdam – Hoorn'. In de verkenning zijn oplossingsrichtingen en maatregelen onderzocht die bijdragen aan het verbeteren van de bereikbaarheid in de corridor. Daarbij is gekozen voor een 'brede aanpak' waarbij niet alleen gekeken is naar de snelweg.

Brede aanpak

In de Startbeslissing (de formele start van de MIRT-verkenning) is gekozen voor een brede en integrale gezamenlijke aanpak van de bereikbaarheidsopgaven (vernieuwing MIRT/ Meer Bereiken). Cruciaal voor het realiseren van de doelstelling van de Corridorstudie Amsterdam – Hoorn is de samenwerking met de regio, in het bijzonder medeoverheden.

Aan de keuze voor een brede en integrale aanpak liggen de volgende redenen ten grondslag:

- Tot 2040 heeft de Metropoolregio Amsterdam (MRA) naar verwachting een woningbouwopgave van circa 250.000 woningen. Een deel van deze woningen wordt in de corridor Amsterdam-Hoorn gerealiseerd en is van invloed op de mobiliteitsvraag.
- De bereikbaarheidsknelpunten aan de noordkant van Amsterdam worden grotendeels veroorzaakt door forensenstromen van en naar de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Dit is het gevolg van een 'scheve woon-werkbalans', waarin mensen niet werken op de plek waar ze wonen.
- Er bestaat een nauw verband tussen het hoofdwegennet (HWN, rijkswegennet), het onderliggende wegennet (OWN, regionale en lokale wegen) en het openbaarvervoernetwerk. Een benadering waarin HWN, OWN en het openbaarvervoernetwerk in samenhang worden beschouwd is noodzakelijk.
- De corridor ligt in een gebied met unieke ruimtelijke en landschappelijke kwaliteiten: het UNESCO-werelderfgoed Stelling van Amsterdam, UNESCO werelderfgoed Droogmakerij De Beemster en de waardevolle veengebieden Laag-Holland. De zorg bestaat dat de aanpak van de bereikbaarheidsproblematiek deze kwaliteiten aantast. Ruimtelijke kwaliteit krijgt een prominente plek in de beoordeling van mogelijke oplossingsrichtingen.

De brede aanpak houdt in dat ontwikkelingen en opgaven die in de regio spelen op het gebied van woningbouw, economie, landschap, openbaar vervoer en mobiliteitsgedrag in beeld zijn gebracht. Bovendien zijn de mogelijkheden tot het

⁶ Het Kabinet heeft in september 2020 de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld. Daarmee is de SVIR komen te vervallen.

creëren van 'meekoppelkansen' verkend. Dit zijn plannen of ontwikkelingen in (de omgeving van) het plangebied die op een logische manier aan het project kunnen worden gekoppeld, waardoor meerwaarde kan ontstaan.

Doelstelling en ambities corridorstudie

Op basis van de brede aanpak luidt de hoofddoelstelling van de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn:

Verbeteren van de bereikbaarheid in de corridor Amsterdam – Hoorn om daarmee een bijdrage te leveren aan de ambities van rijk en regio, zoals het versterken van de economische concurrentiepositie en het zorgen voor een aantrekkelijke leefomgeving.

Deze hoofddoelstelling is aangevuld met drie ambities:

1. Er is nadrukkelijk aandacht voor maatregelen op het onderliggend wegennet, het fietsnetwerk en het openbaar vervoernetwerk (spoor en buslijnen);
2. Rekening houden met – en waar mogelijk versterken van – landschappelijke, en cultuurhistorische waarden;
3. Rekenschap geven van ruimtelijke ontwikkelingen en projecten in het zoeken naar oplossingen voor de bereikbaarheidsopgave.

2.2 Gekozen voorkeursalternatief

Tijdens de MIRT-verkenning zijn verschillende oplossingsrichtingen om de bereikbaarheid binnen de corridor A7/A8 te verbeteren onderzocht. Daarbij is vanuit een brede en integrale en regionale aanpak niet alleen gekeken naar maatregelen aan het hoofdwegennet waarvoor (thans) de Minister van Infrastructuur en Waterstaat verantwoordelijk is. Ook is gekeken naar mogelijke maatregelen waar andere overheden verantwoordelijk voor zijn, zoals maatregelen aan het onderliggend wegennet, het openbaar vervoer en de fietsinfrastructuur.

Na een proces van trechteren van mogelijke oplossingsrichtingen zijn tijdens de verkenning zogeheten 'combipakketten' geselecteerd. Dit zijn logische combinaties van maatregelen aan het hoofdwegennet en maatregelen aan onderliggend wegennet, openbaar vervoer en fietsinfrastructuur en gedragsbeïnvloeding (mobiliteitsmanagement).

Het voorkeursalternatief bestaat uit een breed pakket met maatregelen aan het hoofdwegennet, het onderliggende wegennet, openbaar vervoer en fiets en inpassingsmaatregelen. Partijen hebben een gezamenlijke bestuursovereenkomst over het voorkeursalternatief getekend met het definitief vaststellen van de structuurvisie.

Rijkswaterstaat is namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat verantwoordelijk voor de planuitwerking van de volgens het voorkeursalternatief te treffen maatregelen aan de A7 en A8. Andere overheden zoals de Provincie Noord-Holland, gemeenten en ProRail zorgen voor de realisatie van andere in het voorkeursalternatief afgesproken maatregelen. Vanzelfsprekend blijven we daarin samenwerken. Deze nota reikwijdte en detailniveau richt zich alleen op de uitwerking van de maatregelen aan het hoofdwegennet. Voor een beschrijving van de overige maatregelen wordt verwezen naar de structuurvisie.

Maatregelen aan het Hoofdwegennet

De volgende wegaanpassingen maken deel uit van het voorkeursalternatief en worden de komende tijd door Rijkswaterstaat verder uitgewerkt in de planuitwerking A7/A8⁷:

- De openstelling van de reserverijstroken in de Coentunnel;
- Verbreden van de A8 naar 2x5 rijstroken tussen knooppunt Coenplein en knooppunt Zaandam;
- De ombouw van het knooppunt Zaandam;
- Het vervangen van de spitsstrook tussen knooppunt Zaandam en aansluiting A7 naar Purmerend Zuid en vice versa door een volwaardige derde rijstrook;
- Het verbreden van de A7 naar 2x3 rijstroken tussen aansluiting 4 Purmerend Zuid en aansluiting 6 Purmerend Noord, rijksnelheid 100 km/uur en met nieuwe parallelstructuur op het onderliggend wegennet ten oosten van de A7;
- Het aanleggen van een spitsstrook tussen Hoorn Noord en Avenhorn in beide Richtingen.

2.3 Doelstelling planuitwerking A7/A8

Doelstelling van de planuitwerking A7/A8 Amsterdam-Hoorn is het wegnemen en/of verkleinen van de doorstromingsknelpunten op het traject A7-A8. Dit sluit aan bij de hoofddoelstelling van de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn, het verbeteren van de bereikbaarheid. Ook gelden voor de planuitwerking dezelfde ambities als bij de Corridorstudie.

De maatregelen aan het hoofdwegennet uit het voorkeuralternatief (zie 2.2) worden verder uitgewerkt tot het detailniveau van een Tracébesluit. De resultaten van de planuitwerking zullen juridisch worden vastgelegd in een op grond van de Tracéwet op te stellen (ontwerp)tracébesluit, onderbouwd met een project-MER.

Daarnaast valt het uitwerken van aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen (bijvoorbeeld voor langzaam verkeer/fietsverbindingen) en meekoppelkansen voor zover deze passen binnen planning en budget binnen de planuitwerking. Een meekoppelkans van de Provincie Noord-Holland, welke is opgenomen in de bestuursovereenkomst, is het realiseren van twee natuurverbindingen:

- a) Kalverpolder – Oostzanerveld (en Jagersveld, nabij Zaanstad);
- b) Jisperveld – Oostzanerveld (via ringvaart Wijdewormer, nabij Purmerend).

⁷ Het afwaarderen van de A7 naar stadsweg tussen het Prins Bernhardplein en knooppunt Zaandam is inhoudelijk en organisatorisch belegd bij de gemeente Zaanstad. Het maakt daarmee geen onderdeel uit van het project en deze NRD.

3 Onderzoek relevante (milieu-)aspecten

3.1 Inleiding

Het Plan-MER bij de structuurvisie bood inzicht in de effecten van verschillende alternatieven met als doel de verschillen in beeld te krijgen en de belangrijkste milieuknelpunten op te sporen. Bij de verdere planuitwerking van de volgens de voorkeursalternatief te treffen maatregelen aan het hoofdwegennet wordt het effectonderzoek verder gedetailleerd. Het onderzoek is niet 'rechtlijnig' maar cyclisch: het vormt ook input voor het optimaliseren van het ontwerp. Daarnaast biedt ook de landschappelijke inpassing mogelijkheden om effecten te voorkomen en te beperken (mitigeren). De volgens het voorkeursalternatief te treffen maatregelen aan het hoofdwegennet, hiervoor beschreven in paragraaf 2.2, wordt hierna ook aangeduid als 'alternatief A7/A8'.

3.2 Effecten

In het MER wordt een breed scala aan mogelijke (milieu-)effecten van het alternatief A7/A8 en eventuele varianten beschreven en beoordeeld. Het gaat zowel om effecten tijdens de aanleg als in de gebruiksfase.

In het MER worden de effecten daarvan in beeld gebracht en beoordeeld in vergelijking met de referentiesituatie. De referentiesituatie is de toekomstige situatie in 2040 die zou ontstaan als de voorgenomen aanpak van de A7/A8 niet zou plaatsvinden (de autonome ontwikkeling). Voor de autonome ontwikkeling wordt aangesloten bij de ontwikkelingen die in het verkeersmodel Nederlands Regionaal Model RP2021 (NRM) zijn opgenomen, waaronder de landelijke aanpassing van de maximumsnelheid overdag naar 100 km/u. Daarnaast wordt rekening gehouden met de ruimtelijke ontwikkelingen die voorzien zijn op het gebied van wonen en werken.

Naast de gevolgen van het project op verkeer, lucht, geluid, natuur, cultuurhistorie archeologie, water, bodem, landschap en veiligheid wordt in het MER ook gekeken naar de mogelijkheden voor een duurzame leefomgeving en gezondheid.

In dit project worden daaronder de effecten op energiegebruik en klimaat, (on)mogelijkheden voor duurzame gebiedsontwikkeling in de vorm van ruimtelijke kwaliteit en vormgeving verstaan.

Hierbij gaat het nadrukkelijk om de kansen die er zijn om tot een zo duurzaam mogelijke uitwerking te komen en niet alleen om de negatieve effecten te beperken. In de planuitwerkingsfase wordt gekeken naar onder andere klimaatmitigatie en klimaatadaptatie. Maatregelen voor klimaatmitigatie richten zich op reductie van CO₂ - of energiebesparing. Voor klimaatadaptatie kan gedacht worden aan: afvoer van het regenwater, de waterberging, het ontwerp van kunstwerken, waterkeringen en weglichaam (verharding, bovenbouw, onderbouw) rekening houdend met de klimaatscenario's en de onzekerheid die daarmee samenhangt.

Nieuwe infrastructuur wordt in samenhang met de omgeving ontworpen en aangelegd. Door nadrukkelijk aandacht te besteden aan het ruimtelijk ontwerp van een plan of project komen we tot beter passende oplossingen en kan de weg zo goed mogelijk worden ingepast in de omgeving en landschap, rekening houdend met de toekomstige ontwikkeling in de regio.

3.3 Beoordeling effecten

Voor elk van de milieuthema's is het beoordelingskader nader uitgewerkt met een beschrijving van de methodiek voor effectbepaling en -beoordeling (zie tabel 3.1). Het beoordelingskader geeft inzicht in enerzijds het doelbereik (thema's verkeer, verkeersveiligheid) en anderzijds de effecten van het alternatief op de verschillende milieuaspecten. Het kader is voornamelijk gebaseerd op wet- en regelgeving en vigerend beleid. Ook zal rekening worden gehouden met de inmiddels vastgestelde Nationale Omgevingsvisie (NOVI).

De referentiesituatie (bestaande situatie tezamen met autonome ontwikkeling), fungeert als referentie voor de beoordeling van de effecten. De effectbeschrijving zal waar mogelijk en zinvol kwantitatief onderbouwd worden. Indien het niet mogelijk is om de effecten te kwantificeren, worden de effecten kwalitatief beschreven.

Het plangebied is het gebied waar de projectactiviteiten zullen plaatsvinden, zie figuur 1. Het studiegebied is het gebied waar effecten van de projectactiviteiten te verwachten zijn. Het studiegebied zal per milieuaspect verschillend zijn, afhankelijk van de reikwijdte van de effecten.

Tabel 3.1: Beoordelingskader m.e.r.

Thema	Criterium	Wijze van beoordelen
Verkeer		
Mobiliteit	<ul style="list-style-type: none"> intensiteiten (etmaal en spitsuren) verkeersprestatie 	kwantitatief
Bereikbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> I/C-verhoudingen afname voertuigverliesuren deur-tot-deur reistijd afwikkeling kruispunten toe- en afritten 	kwantitatief
Betrouwbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> betrouwbaarheid reistijd robuustheid van het netwerk 	kwalitatief
Verkeersveiligheid		
Verkeersslachtoffers	<ul style="list-style-type: none"> aantal ernstige ongevallen op hoofdwegennet aantal ernstige ongevallen op onderliggend wegennet 	kwantitatief
Verkeersveiligheid van het ontwerp	<ul style="list-style-type: none"> kritische ontwerpelementen (aandachtspunten uitvoering wegontwerp en tijdelijke situatie) 	kwalitatief
Luchtkwaliteit		
Projecteffect (bijdrage concentraties NO ₂ , PM ₁₀ en PM _{2,5})	<ul style="list-style-type: none"> wijzigingen in jaargemiddelde NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5}-concentraties binnen het studiegebied 	kwantitatief
Blootstelling	<ul style="list-style-type: none"> aantal woningen en gevoelige bestemmingen in concentratieklassen binnen het studiegebied de jaargemiddelde concentratie NO₂ binnen het studiegebied de jaargemiddelde concentratie PM₁₀ binnen het studiegebied 	kwantitatief
Geluid		
Geluidbelaste woningen	<ul style="list-style-type: none"> verandering in het aantal geluidbelaste woningen (geluidgehinderden) als gevolg van het wegverkeer binnen het studiegebied (per geluidbelastingsklasse) 	kwantitatief
Geluidbelast oppervlak	<ul style="list-style-type: none"> toename van het akoestisch ruimtebeslag als gevolg van wegverkeerslawaai binnen het studiegebied 	kwantitatief

Thema	Criterium	Wijze van beoordelen
Geluidbelasting stiltegebieden	<ul style="list-style-type: none"> verandering in geluidbelasting stiltegebieden binnen studiegebied 	kwantitatief
Natuur		
Beschermde gebieden	<ul style="list-style-type: none"> Natura 2000 – invloed op instandhoudingsdoel (waaronder stikstofdepositie) Natuurnetwerk Nederland – invloed op wezenlijke kenmerken en waarden 	Kwantitatief, deels kwalitatief*
Soorten	<ul style="list-style-type: none"> beschermde dier- en plantensoorten – kans op overtreden verbodsbepalingen rode lijst soorten – invloed op rode lijst soorten 	kwantitatief kwalitatief
Houtopstanden	<ul style="list-style-type: none"> hoeveelheid te verwijderen houtopstanden 	kwantitatief
Bodem		
Bodemopbouw	<ul style="list-style-type: none"> beïnvloeding bodemopbouw 	kwalitatief
Kwaliteit landbodem	<ul style="list-style-type: none"> verandering gemiddelde kwaliteit (diffuse verontreinigingen) verandering van aanwezige verontreinigingen 	kwalitatief
Kwaliteit grondwater	<ul style="list-style-type: none"> verandering van aanwezige verontreinigingen (boven interventiewaarde) in grondwater 	kwalitatief
Kwaliteit waterbodem	<ul style="list-style-type: none"> verandering van aanwezige verontreinigingen 	kwalitatief
Water		
Waterhuishouding	<ul style="list-style-type: none"> invloed op waterhuishouding (aan- en afvoeroppervlaktewater, doorsnijding watersysteem en waterberging) 	deels kwantitatief, deels kwalitatief
Waterkwaliteit	<ul style="list-style-type: none"> invloed op kwaliteit grond- en oppervlaktewater (ecologisch, chemisch en fysisch) inclusief oevers, omgang met afstromend wegwater 	deels kwantitatief, deels kwalitatief
Waterveiligheid	<ul style="list-style-type: none"> invloed op de waterkeringen 	kwalitatief
Landschap		
Landschapstype en –structuur	<ul style="list-style-type: none"> verandering kwaliteiten landschapstype en – structuur 	kwalitatief
Ruimtelijk-visuele kenmerken	<ul style="list-style-type: none"> verandering kwaliteiten ruimtelijk visuele kenmerken 	kwalitatief
Barrièrewerking	<ul style="list-style-type: none"> verandering in barrièrewerking voor wandelaars en fietsers 	kwalitatief
Cultuurhistorie		
Aardkunde	<ul style="list-style-type: none"> verandering kwaliteiten aardkundige vormen en gebieden 	kwalitatief
Historische geografie	<ul style="list-style-type: none"> verandering kwaliteiten historische geografische patronen, elementen en ensembles (o.m. Unesco sites) 	kwalitatief
Historische (steden)bouwkunde	<ul style="list-style-type: none"> verandering kwaliteiten historisch-(steden)bouwkundige elementen 	kwalitatief
Archeologie		
Archeologie	<ul style="list-style-type: none"> effect op bekende archeologische waarden effect op verwachte archeologische waarden 	kwalitatief
Duurzaamheid en klimaat		
Circulaire economie	<ul style="list-style-type: none"> gebruik (schaarse) primaire grondstoffen 	kwantitatief
Klimaatadaptatie	<ul style="list-style-type: none"> mogelijkheden voor adaptatie in relatie tot klimaatscenario's gevoeligheid voor klimaatverandering 	deels kwantitatief, deels kwalitatief
Klimaatmitigatie en energie	<ul style="list-style-type: none"> CO2 impact energiegebruik bijdrage energietransitie 	kwantitatief, deels kwalitatief
Externe veiligheid		
Plaatsgebonden risico	<ul style="list-style-type: none"> PR 10-6 / jaar kwantitatief 	kwantitatief
Groepsrisico	<ul style="list-style-type: none"> oriëntatiewaarde toename groepsrisico 	kwantitatief

Thema	Criterium	Wijze van beoordelen
Plasbrandaandachtsgebied (PAG)	<ul style="list-style-type: none"> • objecten die door eventuele verschuiving hierbinnen komen te liggen 	deels kwantitatief, deels kwalitatief
Gezondheid		
Gezonde leefomgeving	<ul style="list-style-type: none"> • inzicht in knelpunten voor de gezondheid als gevolg van geluidsbelasting/trillingen en luchtverontreiniging • inzicht cumulatief effect van bovenstaande aspecten • effect op fietsgebruik • inzicht in barrièrewerking • inzicht kansen gezond leefomgeving i.s.m. omgeving 	kwalitatief

* Ten behoeve van de Wet natuurbescherming zal, indien nodig, een zogenoemde Passende beoordeling opgesteld worden.

3.4 Mitigerende en compenserende maatregelen

In het MER worden per milieuthema maatregelen beschreven die belangrijke nadelige gevolgen op het milieu van de activiteit dienen te voorkomen, te beperken of zoveel mogelijk teniet te doen. Wanneer dit niet lukt dan kunnen maatregelen getroffen worden om de nadelige gevolgen op het milieu te compenseren. De effectiviteit van deze maatregelen worden in het MER in beeld gebracht en/of beschreven. De 'winst' in het beperken van milieugevolgen wordt in het MER apart gepresenteerd. Hierdoor is het mogelijk om de milieugevolgen van het alternatief A7/A8 en eventuele varianten met en zonder toepassing van mitigerende maatregelen te vergelijken.

3.5 Leemten in kennis

In het MER wordt aangegeven welke belangrijke informatie niet beschikbaar is en welke gevolgen dit heeft voor de effectbepaling en –beoordeling en de besluitvorming. Waar mogelijk wordt aangegeven welke aanvullende onderzoeken deze leemten kunnen wegnemen.

3.6 Monitoring

Aan de hand van de uitkomsten van in het MER onderzochte milieueffecten wordt in het MER aangegeven of, en zo ja, welke milieueffecten gemonitord moeten worden. Het doel van de monitoring en evaluatie is na te gaan wat de daadwerkelijk optredende milieueffecten zijn. Eventueel kunnen op basis daarvan extra maatregelen getroffen worden om milieueffecten te verminderen

4 Te volgen procedure

4.1 Tracébesluit en m.e.r.

Op de besluitvorming over infrastructurele projecten is de Tracéwet van toepassing. Deze wet beoogt een zorgvuldig proces voor de besluitvorming over de aanleg of het wijzigen van hoofdinfrastructuur. Om het alternatief A7/A8 te realiseren, dient de procedure uit de Tracéwet doorlopen te worden. Gelijktijdig wordt de procedure voor de m.e.r. op grond van de Wet milieubeheer gevolgd. De minister van Infrastructuur en Waterstaat is bevoegd gezag en stelt het Tracébesluit vast.

Gevolgen inwerkingtreding Omgevingswet

Als naar huidige verwachting per 1 januari 2022 de Omgevingswet in werking treedt geldt de Tracéwet als ingetrokken. Volgens het overgangsrecht van de Omgevingswet moet voor dit project op basis van het huidige (straks oude) recht op basis van de Tracéwet nog een ontwerp-tracébesluit ter inzage worden gelegd. Hiervoor geldt volgens het overgangsrecht wel de eis dat de terinzagelegging van het ontwerp-tracébesluit uiterlijk binnen 1 jaar na inwerkingtreding van de Omgevingswet plaatsvindt.

Op dit moment wordt ervan uitgegaan dat voor dit project tijdig een ontwerp-tracébesluit ter inzage kan worden gelegd. Daarom wordt hierna bij de beschrijving van de procedurestappen nog over het (ontwerp-)tracébesluit gesproken.

Als dit laatste niet mocht lukken moet voor dit project op grond van de Omgevingswet een ontwerp-projectbesluit ter inzage worden gelegd. Hiervoor gelden vergelijkbare procedurestappen als hierna beschreven voor het (ontwerp-)tracébesluit.

4.2 Te doorlopen procedurestappen

Stap 1: Voornemen project-MER A7/A8

Het voornemen om het voorkeursalternatief A7/A8 nader uit te werken in een tracébesluit en hiervoor de m.e.r.-procedure te doorlopen wordt openbaar aangekondigd. Deze kennisgeving wordt gedaan door het bevoegd gezag. De kennisgeving vermeldt de inhoudelijke zaken van het voornemen, zoals informatie over de wijze waarop de procedure wordt doorlopen en wie daarbij wordt betrokken. Belanghebbenden worden in de gelegenheid gesteld een zienswijze te geven op het voornemen een MER op te stellen voor het project A7/A8.

Stap 2: Vaststelling reikwijdte & detailniveau van het project A7/A8

In deze stap wordt bepaald wat er in het kader van de planuitwerking nog in het MER onderzocht moet worden: de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Voor de A7/A8 worden de wettelijke adviseurs en de te betrekken bestuursorganen gevraagd om advies uit te brengen over de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen MER. Op basis van deze voorliggende Notitie Reikwijdte en Detailniveau en de adviezen van de betrokken bestuursorganen en wettelijke adviseurs wordt de definitieve reikwijdte en het detailniveau van het milieueffectrapport door de minister van Infrastructuur en Waterstaat bepaald.

Stap 3: Opstellen Project-MER en ontwerptracébesluit

Het Ministerie IenW bereidt in deze stap het MER en het ontwerptracébesluit voor. De eisen uit de Wet milieubeheer en de definitieve afbakening van het studiegebied bepalen de opzet van het MER. Het ontwerptracébesluit beschrijft de ligging van het gekozen tracé en de gevolgen voor onder meer het milieu, de veiligheid en de ruimtelijke ordening.

De belangrijkste onderdelen van het MER zijn:

- een beschrijving van de keuze voor het alternatief A7/A8;
- een analyse van de huidige situatie en referentiesituatie;
- een analyse van de effecten van het alternatief en eventuele varianten;
- een beschrijving van de mogelijke effect beperkende maatregelen en een analyse van de zogenoemde 'resteffecten'.

In het MER wordt het alternatief A7/A8 vergeleken met de referentiesituatie, zijnde de huidige situatie en autonome ontwikkeling (in 2040) waarin de aanpassingen aan de A7/A8 Amsterdam-Hoorn niet worden gerealiseerd.

Stap 4: Inspraak en advies op ontwerptracébesluit en MER

Na het afronden van het Project-MER en ontwerptracébesluit zal de minister van I&W de beide documenten gedurende zes weken ter inzage leggen. Een ieder wordt in de gelegenheid gesteld zienswijzen over beide documenten naar voren te brengen. Het indienen van een zienswijze biedt u de gelegenheid uw mening te geven over de door de minister gekozen oplossing en de wijze waarop de uitwerking van het voorkeursalternatief in de omgeving zal worden ingepast. U kunt aangeven wat, volgens u, aan de voorgestelde inpassing kan worden verbeterd. Ook wanneer u nog niet eerder gebruik heeft gemaakt van de mogelijkheid in te spreken, kunt u op het ontwerptracébesluit reageren. Ook de bestuursorganen van de betrokken overheden adviseren over het ontwerptracébesluit en het MER. De Commissie m.e.r. wordt gevraagd om een advies uit te brengen over de juistheid en volledigheid van het MER.

Stap 5: Vaststelling Tracébesluit

Na afweging van de ingekomen zienswijzen en adviezen op het ontwerptracébesluit en MER, stelt de minister van Infrastructuur en Waterstaat het Tracébesluit vast. Dit Tracébesluit is het definitieve besluit over de uitgewerkte oplossing en maakt duidelijk wat de gevolgen van het project zijn voor de omgeving. Vaststelling van het Tracébesluit is voorzien in 2025.

Stap 6: Beroep en uitspraak Raad van State

Het Tracébesluit wordt bekendgemaakt en ter inzage gelegd. Gedurende 6 weken na de dag van de terinzagelegging van het Tracébesluit kunnen belanghebbenden, die over het ontwerptracébesluit een zienswijze naar voren hebben gebracht, of belanghebbenden aan wie redelijkerwijs niet kan worden verweten dat zij geen zienswijze over het ontwerptracébesluit naar voren hebben gebracht, beroep instellen tegen het Tracébesluit bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Stap 7: Monitoring

De Minister beslist aan de hand van de uitkomsten van de m.e.r.-onderzoeken of, en zo ja, welke milieueffecten gemonitord moeten worden.

De monitoring wordt uitgevoerd binnen de termijn die daarvoor in het Tracébesluit wordt bepaald. Indien uit het onderzoek blijkt dat sprake is van een overschrijding van normen die gelden voor deze milieuaspecten, dan wordt via daarvoor geldende wettelijke beschermingsregimes, zo nodig planmatig, in maatregelen voorzien.