

# Participatieavond 4 december 2018:

Op 4 december hebben we in Zaanstad (Inntel Hotels) een stakeholdersbijeenkomst georganiseerd. Voor deze avond zijn alle georganiseerde stakeholders uitgenodigd (bewonersverenigingen, ANWB etc.)

De opkomst was goed. (55 personen)

Aanwezigen:

Amstel Shipping Amsterdam, Bedrijvenvereniging Beemster, Belang van Neckerstraat, Bewonersgroep Beemstergroen, Bewonersorganisatie Hart voor Stad, CDA raadslid Oostzaan, Contactcommissie Wijdewormer, D66 Oostzaan, Dorpsraad Zuid Oost Beemster, EVO, Fietsersbond, Fietsbond Zaanstreek, Gemeente Hoorn, Gemeente Purmerend, Gemeente Zaanstad, IBAF, Kanobond TKBN, Kontakt Milieubeheer Zaanstreek, LTO, Milieudefensie, Raadslid Groenlinks Oostzaan, Raadslid VVD Oostzaan, Stichting behoud Waterland, Stichting Platform Keelbos, Tate and Lyle, TLN, Vervoerregio Amsterdam, Vrienden van het Beusebos, Vrienden van Oostzanerveld, Westfriesse bedrijvengroep, Wijkoverleg Oud Koog, Zaans Ondernemers Netwerk (ZON)

Doel van deze avond was om onze stakeholders mee te nemen in de bestuurlijke besluiten, (14 nov. en het BO-MIRT 22 nov.) planning, proces en de resultaten van de milieueffecten.

Programma van deze avond begon plenair over terugkoppeling bestuurlijke besluiten, proces, planning, proces inpassingsvisie en het verschil tussen de milieueffecten in de verkenning versus de planuitwerking.

Vervolgens hebben we per deelgebied in deelsessies (Hoorn/West Friesland, Zaanstad en Purmerend) met elkaar doorgesproken over de milieueffecten.

Hieronder een terugkoppeling van opvallende vragen/opmerkingen tijdens de deelsessies:

**Hoorn/West Friesland:**

- **Opmerking:** Stichting Platform Keelbos concludeert dat de focus van de Verkenning ligt op het opheffen van verzorgingsplaats De Koggen en niet op de voordelen voor de gebruikers van de verzorgingsplaats. → **Reactie:** Onderdeel van het maatregelenpakket in de regio Hoorn is de verbreding van de A7. Voor deze verbreding is ruimte nodig. Bovendien moet de verbreding passen binnen de ontwerprichtlijnen van Rijkswaterstaat. Bij deze aanpassing is het niet mogelijk de huidige verzorgingsplaats te behouden. Als alternatief voor parkeren is onderzocht of twee bestaande parkeerplaatsen ten noorden (Broerdijk) en ten zuiden (Middelsloot) van De Koggen uitgebreid en nader ingepast kunnen worden. Manager planproducten Arjan Gerritsen heeft aan de hand van kaartbeelden de voorziene toekomstige situatie voor De Koggen direct na de deelsessie toegelicht aan de Stichting Platform Keelbos. De stichting kon zich er in het geheel niet in vinden, omdat er feitelijk niet wordt gecompenseerd (lees: Broerdijk en Middelsloot worden niet groter qua oppervlakte) maar verdicht.
- **Opmerking:** Verdubbeling hoeveelheid treinen tussen Purmerend en Hoorn ontbreekt in presentatie → **Reactie:** Het is een bestuurlijke keuze van (o.a.?) NS en Prorail geweest om het spoor niet te verdubbelen. Dit heeft o.a. te maken met de beperkte

capaciteit van de spoorbrug bij Zaandam. Verdubbeling van het spoor is daarom bij een eerder zeefmoment in de Verkenningfase afgevalen als maatregel.

- Vraag: bij verdubbeling frequentie, wat zijn de effecten op de (nu al) volle Zaanlijn? → Reactie: De reeds volle Zaanlijn zal nog verder gevuld raken. Mogelijk dat meer maatregelen nodig zijn op het spoortraject rond Zaandam.
- Opmerking: 'Maatregelen zijn peanuts in vergelijking met het grote plaatje'
- Opmerking: Waaruit bestaan de verkeerscijfers, hoe is de woningbouwopgave hierin meegenomen? → Reactie: de verkeerscijfers zijn berekend met een verkeersmodel (NRM, Nederlands Regionaal Model) dat wordt gevoed door sociaaleconomische cijfers van de provincie Noord-Holland (waarin ook woningbouw is meegenomen) en scenario's (WLO, een hoog en laag scenario) die zijn aangeleverd door het PBL/CPB.
- Vraag: Wat wordt verstaan onder de maatregelen fietsstimulering en multimodaal knooppunt? → Reactie: Deze maatregelen moeten nog uitgewerkt worden. Hier kunnen bijvoorbeeld maatregelen als deelfietsystemen en betere afstemming tussen trein en voor- en natransport (OV, fiets) in landen. Het opnemen van de maatregelen betekent dat deze maatregelen in de planstudiefase verder uitgewerkt kunnen worden en dat in het bestuurlijk besluit in Q1 wordt gevraagd om hier financiële middelen voor ter beschikking te stellen. Hetzelfde geldt voor het multimodaal knooppunt Hoorn. De gemeente heeft plannen voor de 'Poort van Hoorn', waarbij het station en het gebied er om heen beter worden benut. Enerzijds met diverse modaliteiten geconcentreerd (en beschikbaar). Anderzijds met ruimtelijke ontwikkelingen als kantoren en woningbouw.
- Opmerking: Fietstunnels zijn nog niet meegenomen, dit is een gemiste kans. → Reactie: dit klopt. In de verkenning is hier wel naar gekeken, zij het beperkt. Uiteindelijk is dit door de gemeenten en de provincie niet verder gebracht in het proces om te komen tot een voorkeursalternatief c.q. -pakket.

#### **Zaandam:**

- Veel vragen over waarom niet gekeken is naar verlaging van de maximum snelheid op de A8. Waarom is dit niet meegenomen? Is toch goed voor milieu en doorstroming, etc. De snelheidsverlaging is opgenomen in het programma "samen bouwen aan bereikbaarheid". De reden hiervan is omdat men de snelheidsverlaging breder wil bezien. Dus niet alleen knooppunt Zaandam maar de ring en netwerken er om heen ook.
- Opmerkingen over het magere spoorpakketje. Waarom komen er geen extra treindiensten? Waarom wel woningbouwontwikkelingen bij stations en geen exploitatiemaatregelen
- Waarom moet het lusje bij kp Zaandam eruit bij pakket 4? Beter uitleggen als we hiervoor gaan kiezen. Maar de meeste mensen lijken meer geïnteresseerd in pakket 5.
- De materie over geluid en luchtkwaliteit + gezondheid is te technisch en sluit niet aan bij de belevingswereld van "de gewone man". Project laat folder/brochure maken met informatie over hoe gemeten wordt.
  
- Fijnstof: aangegeven wat de EU normen zijn en dat daaraan overal in Zaandam wordt voldaan. Tevens aangegeven dat er verschillende bronnen zijn van luchtverontreiniging. Een toename van de intensiteit betekent niet direct een evenredige toename in de concentraties.

- Wij, RWS, passen de modellen en methoden toe of wettelijk voorgeschreven.-  
Discussiepunt: verschil tussen meten en berekenen, men trekt berekeningen in twijfel. Goed om nog eens neer te zetten dat deze 2 methoden voor de beoordeling van de luchtkwaliteit elkaar aanvullen. En dat de ontwikkelingen omtrent meten en rekenen niet stilstaan. De modellen worden geïjkt (op basis van metingen) en ook het meetnetwerk wordt steeds fijnmaziger/uitgebreider onder andere agv citizen science.
- Genoemd dat PNH is gestart met een groot monitoringonderzoek in samenwerking met RIVM, gemeenten en GGD.
- En ook aangegeven dat het uiteindelijk niet gaat over cijfers maar over de gezondheid van een ieder.
- Stas IenW heeft (in TK-brief) aangegeven dat ze inzet op een luchtkwaliteitsbeleid dat (nog) meer aansluit bij de vermindering van gezondheidsrisico's.

### **Purmerend:**

- Met name vragen en opmerkingen t.a.v. verkeer en vervoer (vragen over de modellen). Beleving van mensen (meer drukte op wegen) is anders dan de cijfers. Als voorbeeld wordt de Neckerstraat genoemd;
- Opmerking over dat er onvoldoende rekening is gehouden met de ambitieuze ruimtelijke ontwikkelingen etc.. Idem de milieumodellen (te rooskleurige voorstelling van zaken. Ook hier is de beleving anders).
- Teleurstelling over het aantal OV maatregelen. Had men meer gehoopt terug te zien in de pakketten;
- Vraag over hoe de woningbouwopgaven zijn meegenomen in de effecten. Hoe hard/zacht zijn de meegenomen plannen? Provincie levert de informatie aan over ruimtelijke plannen.
- Verzoek om ook goed te kijken naar het weerkaatsen van geluid. (bv Beusebos). Er staat aan een kant een geluidswal terwijl dit geluid door weerkaatsing een ander gebied treft;
- Hetzelfde geldt voor de windrichting. Op het moment dat je te maken hebt met zuidwestenwind is er ook meer geluidsoverlast;
- Het is en blijft lastig om iedereen te overtuigen dat er gedegen onderzoek wordt gedaan;
- In het plenaire deel goed stil gestaan waar in de verkenning naar gekeken wordt (milieueffecten) en hoe er straks in planuitwerking gemeten wordt. Stakeholders merkbaar meer op zoek naar concrete oplossingen. Dat is nu nog een fase te vroeg.