



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Structuurvisie Corridor Amsterdam – Hoorn

MI RT-Verkenning Corridorstudie Amsterdam – Hoorn

December 2019



Colofon

Datum	December 2019
Opdrachtgever	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Auteur	Projectorganisatie MIRT-Verkenning Corridorstudie Amsterdam – Hoorn i.s.m. Antea Group

Inhoud

COLOFON.....	2
INHOUD.....	3
1 INLEIDING.....	6
1.1 AANLEIDING EN DOEL.....	6
1.2 SAMENWERKING.....	8
1.3 WAAROM EEN STRUCTUURVISIE?.....	9
1.4 PLANGEBIED.....	9
1.5 PROCES.....	10
1.6 LEESWIJZER.....	13
1.7 OVERZICHT VAN DOCUMENTEN BIJ MIRT-VERKENNING CAH.....	13
2 PROBLEEMANALYSE.....	15
2.1 SCHEVE WOON-WERKBALANS.....	15
2.2 WONINGBOUWONTWIKKELING IN DE CORRIDOR.....	15
2.3 ECONOMISCHE ONTWIKKELINGEN.....	16
2.4 NATIONALE MARKT- EN CAPACITEITSANALYSE RIJKSWEGEN (2011 EN 2017).....	17
2.5 KNELPUNTEN WEGENNET.....	18
2.6 KNELPUNTEN OPENBAAR VERVOER.....	18
2.7 FIETSFRASTRUCTUUR.....	19
3 OPLOSSINGSRICHTINGEN.....	20
3.1 INLEIDING.....	20
3.2 TOTSTANDKOMINGSPROCES.....	22
3.2.1 STARTFASE: STARTBESLISSING (2015).....	22
3.2.2 ANALYSEFASE.....	22
3.2.2.1 NOTITIE KANSRIJKE OPLOSSINGSRICHTINGEN (NKO, 2016).....	22
3.2.2.2 SYNTHESEDOCUMENT APRIL 2017.....	24
3.2.3 BEOORDELINGSFASE.....	24
3.2.4 BEOORDELINGSFASE: COMBIPAKKETTEN ZEEF 1,5 (2018) EN 'PARAPLU'.....	26
3.2.5 BESLUITEN BIJ ZEEF 1,5 NAAST VASTSTELLING COMBIPAKKETTEN.....	28
3.3 TOELICHTING OP DE COMBIPAKKETTEN.....	29
4 EFFECTEN VAN DE COMBIPAKKETTEN.....	33
4.1 PLANMER.....	33
4.2 MKBA.....	39
4.3 CONCLUSIE RICHTING VOORKEURALTERNATIEF.....	39
5 VOORKEURALTERNATIEF.....	43
5.1 MAATREGELEN AAN HET HOOFDWEGENNET - DE VOORKEURSBESLISSING.....	43
5.2 OVERIGE MAATREGELEN UIT HET VOORKEURALTERNATIEF.....	45
5.2.1 MAATREGELENPAKKET QUICK-WINS EN MOBILITEITSMANAGEMENT.....	46
5.2.2 REGIONALE INPASSINGSMATREGELEN BIJ HET PAKKET HWN-MIDDEN A8-A7.....	47
5.3 BESTUURLIJKE (BEKOSTIGINGS)AFSPRAKEN VOORKEURALTERNATIEF.....	52
6 VERVOLG.....	54
6.1 INFRASTRUCTURELE MAATREGELEN PAKKET HWN-MIDDEN A8-A7 (MIRT- PLANUITWERKING).....	55
6.2 MAATREGELEN PAKKET QUICK-WINS EN MOBILITEITSMANAGEMENT.....	56
6.3 REGIONALE INPASSINGSMATREGELEN ROND HET PAKKET HWN-MIDDEN A8-A7.....	56
6.4 PROJECT AVANT.....	57

6.5	PLANSTUDIE GUISWEG.....	58
6.6	PROJECT HOORN.....	58
6.7	ANDERE RELEVANTE ONTWIKKELINGEN OP HET GEBIED VAN RUIMTE EN MOBILITEIT MET RAAKVLAKKEN MET CAH.....	58
7	PARTICIPATIE.....	60
7.1	PARTICIPATIE VOOR DE START VAN DE VERKENNING.....	61
7.2	PUBLIEKSPARTICIPATIE ANALYSEFASE.....	61
7.3	PUBLIEKSPARTICIPATIE BEOORDELINGSFASE.....	62
7.4	PUBLIEKSPARTICIPATIE BESLUITVORMINGSFASE.....	63



1 Inleiding

Dit is de structuurvisie voor de Corridor Amsterdam-Hoorn. Deze structuurvisie bevat de resultaten van de MIRT Verkenning Corridorstudie Amsterdam – Hoorn, het voorkeursalternatief, de voorkeursbeslissing voor het hoofdwegennet en de motivering daarvan. Naast de inhoud beschrijft de structuurvisie het gevolgde proces waaronder de participatie. De ontwerp structuurvisie is ter inzage gelegd, waarbij het voor iedereen mogelijk was een zienswijze in te dienen.

1.1 Aanleiding en doel

De doorstroming op de A8 en A7 tussen Amsterdam en Hoorn staat onder druk. Beide wegen op deze corridor zijn bekende knelpunten en filemeldingen zijn hier dagelijks aan de orde. Om de files aan te pakken zijn de afgelopen jaren maatregelen genomen. In 2013 zijn de tweede Coentunnel en A5 (Westrandweg tussen de A9 en de A10) geopend en sinds 2015 zorgen spitsstroken voor meer wegcapaciteit op de A7. Desondanks neemt het aantal files toe en krijgen de wegen na 2020 opnieuw te maken met bereikbaarheidsproblemen en overschrijdingen van de streefwaarden voor reistijd.

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) schetst het Rijk ambities van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid voor Nederland in 2040. Het Rijk heeft de ambitie Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te maken. De aanpak om dit te bereiken bestaat uit het creëren van een excellent internationaal vestigingsklimaat, het ruimte bieden voor regionaal maatwerk, het voorop zetten van de gebruiker, het scherp prioriteren van ruimtelijke ontwikkelingen en het met elkaar verbinden van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen.



Figuur 1: Corridor Amsterdam-Hoorn

De corridor Amsterdam – Hoorn (CAH) ligt grotendeels in de Metropoolregio Amsterdam (MRA), volgens de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR, 2009) één van de belangrijkste economische regio's van Nederland. Voor de internationale concurrentiepositie van dit gebied zijn bereikbaarheid en doorstroming (op weg en spoor) essentieel. Goede bereikbaarheid is een vestigingsvoorwaarde voor bedrijven en een bepalende conditie voor aantrekkelijke woon- en leefmilieus.

MIRT-Onderzoek Noordkant Amsterdam (MONA)

Vanwege de knelpunten en het belang van de MRA voor Nederland is in het najaar van 2011 besloten dat Rijk en regio gezamenlijk een MIRT-onderzoek gaan verrichten naar de verkeerskundige problemen en mogelijke oplossingen aan de noordkant van Amsterdam.

Het MIRT-Onderzoek Noordkant Amsterdam (MONA, 2013) bevestigde het beeld dat de wegen aan de noordkant van Amsterdam na 2020 te maken krijgen met een overschrijding van de streefwaarden voor reistijd die zijn vastgesteld in de SVIR. Volgens MONA is het bereikbaarheidsprobleem het grootst bij de A8 en de A7. Ook bleek dat alleen aanpassingen van het rijkswegennet niet afdoende zijn om de bereikbaarheidsknelpunten na 2020 op te lossen en dat uitbreidingen van het infrastructuurnetwerk ten noorden van Amsterdam steeds complexer en duurder worden. Dit noodzaakt tot het breder kijken naar bereikbaarheidsmaatregelen dan alleen het toevoegen van 'asfalt' op de A7 en A8.

MIRT-verkenning Corridorstudie Amsterdam – Hoorn

Naar aanleiding van de resultaten van MONA¹ heeft de minister van Infrastructuur en Milieu in januari 2015 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.

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.

Meer Bereiken

Verstedelijking, een veranderend reizigersgedrag en technologische ontwikkelingen maken een brede en andere bereikbaarheidsaanpak noodzakelijk. Naar aanleiding daarvan hebben de minister en de staatssecretaris in oktober 2013 de Meer Bereiken-aanpak geïntroduceerd. Deze filosofie is toegepast in de MIRT-verkenning Corridorstudie Amsterdam-Hoorn.

De aanpak houdt met name in dat er met een brede blik naar de bereikbaarheidsopgaven wordt gekeken met aandacht voor samenhang en synergie met andere ruimtelijke opgaven. Het betekent ook meer maatwerk voor slimme oplossingen waarbij de reiziger centraal wordt gesteld en vanuit gelijkwaardigheid wordt samengewerkt: rijk, andere overheden, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties trekken samen op (zie par. 1.2).

¹ Kamerbrief van de minister van Infrastructuur en Milieu van 17 oktober 2013 met kenmerk IenM/BSK-2013/238871

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 250.000² 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 van 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 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 ontstaan³.

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 en cultuurhistorische waarden;
3. Rekenschap geven van ruimtelijke ontwikkelingen en projecten in het zoeken naar oplossingen voor de bereikbaarheidsopgave.

1.2 Samenwerking

Bijzonder aan deze MIRT- verkenning is dat de brede doelstellingen van de verkenning alleen gehaald kunnen worden met een breed pakket van maatregelen: niet alleen maatregelen aan de rijkswegen maar ook andersoortige maatregelen, zoals OV, fiets, ruimte, etc. De MIRT-verkenning Corridorstudie Amsterdam-Hoorn

² Programmaplan 'Samen bouwen aan bereikbaarheid' – het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma metropoolregio Amsterdam (MRA) (2018, actualisatie 2019)

³ Meekoppelkansen maken het mogelijk om verdergaande ambities van derden binnen het project te realiseren, mits met de betrokken derden ook sluitende afspraken te maken zijn over de realisatie, juridische planvorm, financiering en risicoverdeling

gaat uit van een intensieve samenwerking tussen het rijk, decentrale overheden (provincie, gemeenten, vervoerregio, waterschap), maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven. Omdat de opgaven elkaar raken, worden deze gezamenlijk opgepakt. Partijen werken samen in het Bestuurlijk Overleg Corridorstudie Amsterdam – Hoorn. Hieraan nemen de volgende partijen deel:

- Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (DG Mobiliteit en RWS)
- De provincie Noord-Holland
- Vervoerregio Amsterdam
- Gemeente Amsterdam
- Gemeente Zaanstad
- Gemeente Purmerend
- Gemeente Hoorn
- Gemeente Oostzaan
- Gemeente Wormerland
- Gemeente Beemster
- Gemeente Koggenland
- Gemeente Edam-Volendam
- Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier
- ProRail en NS zijn agendaleden

In het (jaarlijkse) Bestuurlijk Overleg MIRT van Rijk en regio worden de stand van zaken en tussentijdse besluiten geagendeerd en gemeld aan de Tweede Kamer.

1.3 Waarom een Structuurvisie?

Deze structuurvisie legt de resultaten vast van de MIRT-verkenning. Op basis van de Tracéwet wordt voor grote aanpassingen aan rijksinfrastructuur in principe een (rijks)structuurvisie opgesteld. Bij de Corridorstudie is bij de start gekozen voor het opstellen van een structuurvisie vanwege de brede aanpak, de regionale samenwerking en de intensieve participatie die is doorlopen tijdens de MIRT-verkenning.

De structuurvisie is formeel alleen direct bindend voor de opstellende partij, in dit geval het Rijk. De structuurvisie bevat het voorkeursalternatief, de voorkeursbeslissing en de motivering daarvan. Het Rijk gaat in de structuurvisie ook in op de uitvoerbaarheid van de maatregelen. Het voorkeursalternatief bevat naast maatregelen aan het hoofdwegennet ook andere maatregelen, die mede onder de verantwoordelijkheid van andere betrokken overheden vallen. Het Rijk en de mede-overheden hebben hun aandeel in de gezamenlijke afspraken geborgd in een Bestuursovereenkomst (zie paragraaf 6.1).

Ten behoeve van de structuurvisie moet een plan-m.e.r-procedure doorlopen worden. Het instrument milieueffectrapportage (m.e.r) heeft als doel het milieu een volwaardige plaats te geven in de bestuurlijke besluitvorming. Het milieueffectrapport (PlanMER) bevat daarvoor de relevante milieu-informatie. Het PlanMER en achtergrondrapporten zijn ter inzage gelegd, tegelijk met de ontwerpstructuurvisie.

1.4 Plangebied

Het gebied waarin gezocht is naar mogelijke maatregelen is gedefinieerd in de Startbeslissing en beslaat het gebied vanaf de twee Coentunnels tot en met Hoorn, met Waterland als oostelijke grens en de gemeentegrenzen van Zaanstad, Wormerland en Beemster als westelijke grens. Meer specifiek bestaat het plangebied uit:

- Het hoofdwegennet, met de focus op de volgende weggedelen: knooppunt A5-A10-West, benutting Coentunnel, knooppunt Coenplein, A10-Noord tot afslag S116, A8 met alle aansluitingen tot aan de provinciale weg N8 en de A7 met alle aansluitingen tot afrit Hoorn-Noord;
- Het onderliggend wegennet, waarbij de studie zich richt op het N-wegennet rond Zaanstad, Purmerend en Hoorn (N244, N516 en N515) en het lokale wegennet in Amsterdam-Noord, Waterland, Purmerend, Zaanstad, Oostzaan, Beemster, Hoorn en Wormerland.
- Het openbaar vervoer en de fietsinfrastructuur, waarbij de volgende verbindingen relevant zijn:
 - De Hoornse lijn, de spoorverbinding van Hoorn via Purmerend naar Zaanstad (inclusief de spoorbrug over de Zaan) en Amsterdam, waarbij in Zaanstad wordt aangesloten op de Zaanlijn,
 - De snelbusverbinding tussen Amsterdam en Purmerend, Amsterdam en Waterland en Amsterdam en Zaanstad;
- De bestaande en geplande (snel)fietspaden tussen Purmerend, Zaanstad en Amsterdam-Noord.

In het PlanMER is aandacht besteed aan de referentiesituatie (autonome ontwikkelingen in het gebied) en relevante raakvlakprojecten. Deze komen ook in hoofdstuk 3 aan de orde.

1.5 Proces

De MIRT-verkenning kenmerkt zich door een proces van 'trechteren' waarbij is gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de problematiek (zie figuur 2). Het detailniveau van de uitwerking van de maatregelen en oplossingen is van grof (schets) naar fijn (ontwerp). Besluiten zijn genomen met de samenwerkende partijen in het Bestuurlijk Overleg op basis van onderzoek en onderliggende rapporten. Gedurende het proces is veel aandacht besteed aan participatie met de omgeving.

Startbeslissing

Op 26 februari 2015 heeft toenmalig Minister Schultz van Haegen, conform MIRT spelregels en Tracéwet, de startbeslissing genomen voor de MIRT-verkenning Corridorstudie Amsterdam-Hoorn. De Verkenning is opgedeeld in een analysefase, een beoordelingsfase en besluitvormingsfase.

Analysefase (medio 2015 tot april 2017)

Deze fase richt zich op de probleemanalyse en het verkennen van mogelijke oplossingsrichtingen.

Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen (februari 2016)

De Notitie kansrijke oplossingsrichtingen (NKO) beschrijft welke opgaven van antwoorden moeten worden voorzien om de bereikbaarheid richting 2030 te verbeteren. Per opgave is beschreven wat kansrijke oplossingsrichtingen zijn voor de problematiek. Dit is een eerste selectie: ze geven op hoofdlijnen aan in welke richting oplossingen voor de gestelde opgaven gezocht moeten worden.

Zeef 1 (april 2017)

Zeef 1 is de eerste selectie van een groot aantal mogelijke oplossingsrichtingen naar een beperkter aantal kansrijke alternatieven in de vorm van sectorale⁴ maatregelpakketten.

⁴ Sectoraal in de zin van per vervoerswijze en/of per discipline

Beoordelingsfase (mei 2017 - maart 2019)

De maatregelen van het zeef 1 besluit zijn verder geoptimaliseerd, gecombineerd tot combipakketten en onderzocht in het PlanMER.

Zeef 1.5 (februari 2018)

In lijn met de 'Meer Bereiken-aanpak' zijn 'combipakketten' gemaakt met daarin logische combinaties van sectorale maatregelpakketten openbaar vervoer, fietsmaatregelen, gedragsbeïnvloeding (mobiliteitsmanagement) en wegmaatregelen op het hoofdwegennet (HWN) of bij de uitwisseling van verkeer tussen HWN en het onderliggende wegennet (OWN).

De combipakketten zijn te beschouwen als alternatieven die in het PlanMER zijn onderzocht (zie hoofdstuk 3). Ze zijn zo vormgegeven, dat maatregelen logisch op elkaar aansluiten. De combipakketten variëren in complexiteit en bevatten uiteenlopende maatregelen.

Zeef 2 (maart 2019)

Zeef 2 betreft een selectie van de combipakketten dat uitmondt in het voorkeursalternatief dat bestaat uit multimodale mobiliteitsmaatregelen. Zeef 2 is het einde van de beoordelingsfase. Hierna start de besluitvormingsfase.

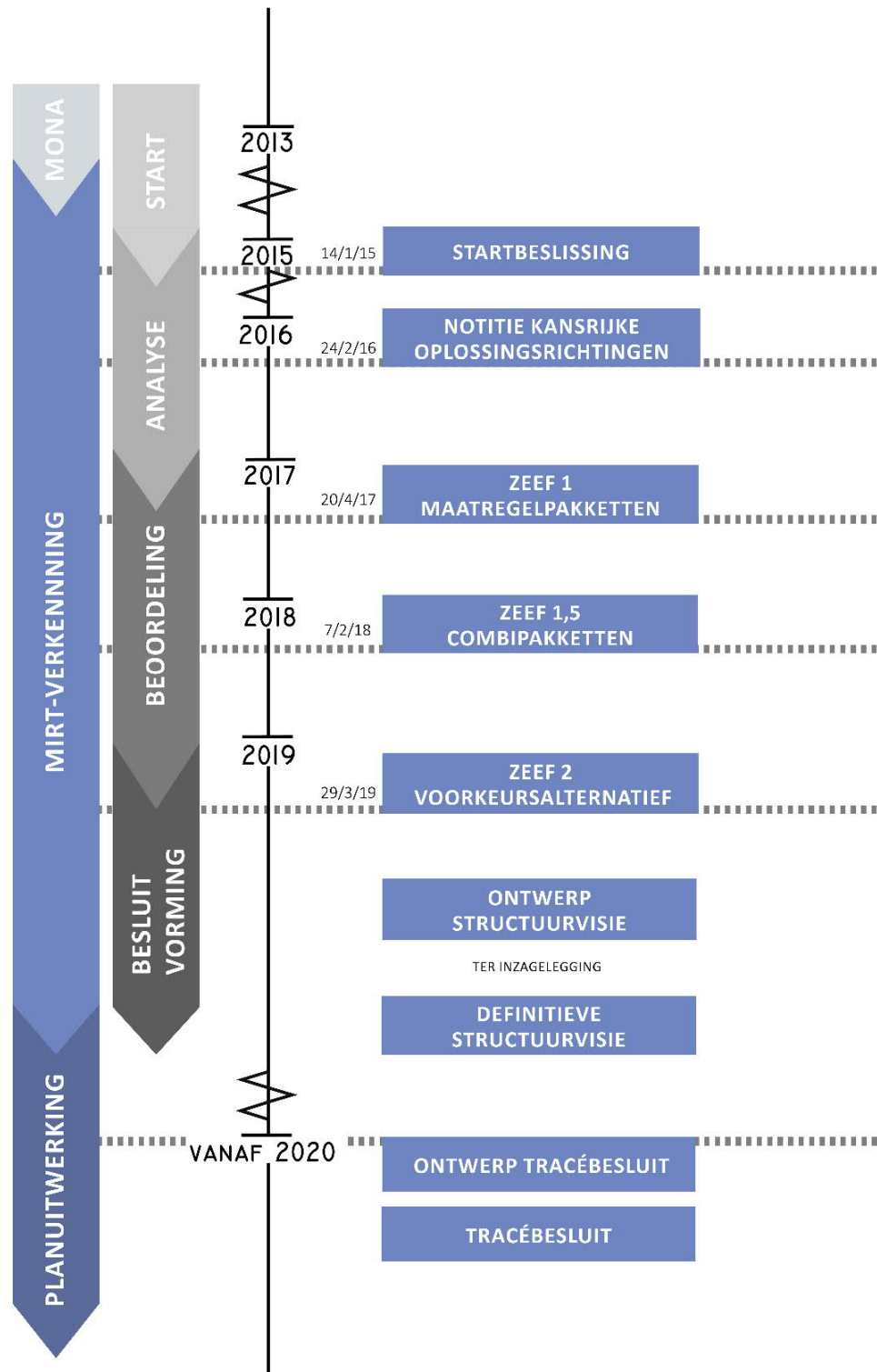
Besluitvormingsfase (mei 2019 – december 2019)

Het voorkeursalternatief is opgenomen in deze structuurvisie. De structuurvisie bevat ook de voorkeursbeslissing, het besluit van de minister van IenW voor maatregelen aan het hoofdwegennet. De minister heeft het ontwerp van de structuurvisie naar de Tweede Kamer gestuurd. Vervolgens is de Ontwerp structuurvisie samen met het planMER en de bijbehorende achtergrondrapporten, ter visie gelegd voor het verkrijgen van zienswijzen. De Commissie voor de m.e.r en de wettelijke adviseurs is om advies gevraagd. De reacties (en eventueel een behandeling in de Tweede Kamer) zijn verwerkt, waarna de minister van IenW de structuurvisie heeft vastgesteld (8 december 2019). De voorkeursbeslissing definitief is daarmee definitief.

Betrokken overheden hebben 20 november 2019 de bestuurlijke afspraken over het besluit en de vervolgafspraken vastgelegd in een gezamenlijke Bestuursovereenkomst tussen Rijk en regio.

Start Planuitwerkingsfase

Voor de maatregelen aan het hoofdwegennet die onder de Tracéwet vallen start de planuitwerking, gericht op het opstellen van een (ontwerp)Tracébesluit. Hierbij zal ook aandacht zijn voor 'raakvlakprojecten' van andere overheden. Ten behoeve van het ontwerp-Tracébesluit zal ook een MER worden opgesteld.



Figuur 2: Processchema

1.6 Leeswijzer

Voorliggende structuurvisie Corridor Amsterdam – Hoorn (CAH) bevat 7 hoofdstukken.

- Hoofdstuk 1 betreft de inleiding en geeft de context van de MIRT-verkenning.
- Hoofdstuk 2 geeft de probleemanalyse weer binnen de CAH.
- Hoofdstuk 3 beschrijft het totstandkomingsproces tot het voorkeursalternatief.
- Hoofdstuk 4 gaat in op de effecten van de combipakketten.
- Hoofdstuk 5 beschrijft het voorkeursalternatief en de voorkeursbeslissing.
- Hoofdstuk 6 beschrijft het vervolg (inclusief kosten en financiële uitvoerbaarheid).
- Hoofdstuk 7 gaat tot slot in op de participatie.

1.7 Overzicht van documenten bij MIRT-verkenning CAH

Besluitvorming vooraf aan PlanMER en Structuurvisie	Structuurvisie, PlanMER en bijbehorende rapporten
<p>Startbeslissing en Startdocument [februari 2015]</p> <p>Notitie Kansrijke oplossingsrichtingen [februari 2016]</p> <p>Synthesedocument Corridorstudie Amsterdam-Hoorn, Van NKO naar Zeef 1 [mei 2017]</p> <p>Notitie Reikwijdte en detailniveau (NRD) [mei 2017]</p> <p>Nota van Antwoord [april 2018]</p>	<p>Structuurvisie Corridorstudie Amsterdam – Hoorn</p> <p>Samenvatting (over PlanMER en aanvulling)</p> <p>Hoofdrapport PlanMER Aanvulling varianten knooppunt Zaandam</p> <p>Achtergrondrapporten (AR)</p> <ul style="list-style-type: none"> - AR Ontwerp zeef 2 (inclusief varianten Zaandam) - AR Doelbereik - AR Aanvulling doelbereik varianten knooppunt Zaandam - AR Verkeersveiligheid - AR Milieu - AR Bodem en water - AR Landschap, Cultuurhistorie en Archeologie - AR Natuur/passende beoordeling - AR Klimaat en duurzaamheid - AR Externe veiligheid <p>MKBA Eindrapport Aanvulling MKBA – Memo varianten knooppunt Zaandam) Analyse economische concurrentiepositie</p> <p>Advies- en afwegingsnotitie variantenstudie Purmerend</p> <ul style="list-style-type: none"> - Modelberekeningen - Ontwerpnotitie Purmerend - Heritage Impact Assessment (HIA) <p>Toelichting afgevalen maatregelen zeef 1,5 en zeef 2</p> <p>Gebiedsgerichte inpassingsvisie</p> <p>Aanvulling inpassingsvisie varianten Zaandam</p>



2 Probleemanalyse

De probleemanalyse is onderdeel van de 'analysefase' van de MIRT-verkenning, waarin de gesignaleerde knelpunten nader onderzocht zijn.

De doorstroming op de A8 en A7 tussen Amsterdam en Hoorn staat onder druk. Om de files aan te pakken zijn de afgelopen jaren maatregelen genomen. In 2013 zijn de tweede Coentunnel en A5 (Weststrandweg) geopend en sinds 2015 zorgen spitsstroken voor meer wegcapaciteit op de A7. Desondanks neemt het aantal files toe en krijgen de wegen na 2020 opnieuw te maken met bereikbaarheidsproblemen en overschrijdingen van de streefwaarden voor reistijd. De belangrijkste oorzaken zijn de groei van de bevolking en de toename van automobilititeit in combinatie met:

- Een scheve woon-werkbalans;
- Woningbouwontwikkeling in de corridor;
- Economische ontwikkeling van de Metropoolregio;
- Knelpunten in het wegennet;
- Knelpunten in het openbaar vervoer.

2.1 Scheve woon-werkbalans

Het plangebied van de Corridor Amsterdam – Hoorn kent een scheve woon-werkbalans, waarbij de werkgebieden in en rond Amsterdam liggen en de woongebieden ten noorden van Amsterdam: Zaanstad (Zaanstreek), Purmerend (Waterland) en Hoorn (West-Friesland). Doordat het wonen en werken gescheiden is verplaatst men zich 's ochtends in groten getale per auto of openbaar vervoer naar het zuiden (Amsterdam) en 's avonds in tegenovergestelde richting.

In de toekomst verandert de scheve woon-werkbalans waarschijnlijk niet. De Metropoolregio Amsterdam (MRA) is en blijft een sterke regio met een gewild woon- en vestigingsklimaat. Alles wijst erop dat de vraag naar woningen in de regio de komende decennia blijft groeien. De woningvraag wordt versterkt door daling van het aantal personen per huishouden. De scheve woon-werkbalans en de beperkte ruimte (zie par. 2.2) leiden tot de conclusie dat de inzet van alle modaliteiten nodig is om de corridor in de toekomst goed bereikbaar te houden.

2.2 Woningbouwontwikkeling in de corridor

Aan de hoofddoelstelling van de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn is de ambitie toegevoegd "Rekenschap geven van ruimtelijke ontwikkelingen en projecten in het zoeken naar oplossingen voor de bereikbaarheidsopgave."

Noord-Holland laat een gedifferentieerd beeld zien van de ontwikkeling in omvang en samenstelling van de bevolking. Het zuiden van de provincie groeit sterk, maar richting het noorden neemt de groei af, tot aan krimp in de Kop van Noord-Holland.

Algemene demografische ontwikkelingen als individualisering van de samenleving en vergrijzing leiden tot een toename van het aantal huishoudens en een voortgaande daling van het aantal personen per huishouden. De groei van het aantal huishoudens concentreert zich, net als de groei van de bevolking, in de grotere gemeenten van de corridor en dus in het zuidelijke deel van het corridorgebied.

De provinciale prognose 2015-2040 laat zien dat bij een vraaggerichte ontwikkeling behoefte is aan verdere verstedelijking van Amsterdam en de direct aangrenzende gemeenten en regio's. De bevolking van het corridorgebied concentreert zich in het zuidelijke deel (Amsterdam en Zaanstad). De concentratie wordt versterkt doordat de bevolking hier harder groeit dan in de andere gemeenten in het corridorgebied. Overigens geldt dat de gehele bevolking in het plangebied harder groeit of gaat groeien dan het landelijke gemiddelde. Ook Zaanstad, Amstelland-Meerlanden en Zuid-Kennemerland zullen fors groeien.

Er is vooral behoefte aan centrum-stedelijke en groen-stedelijke woonmilieus. De provincie Noord-Holland hecht waarde aan de landschappelijke kwaliteiten en voert beleid om deze te versterken. De behoefte en het beleid leiden samen tot een hoge verstedelijkingsdruk.

Het aantal geplande woningen is relatief klein vergeleken met de aantallen die de provincies en stadsregio's voorstellen om in de woningbehoefte te kunnen voorzien. Extra woningbouwlocaties zijn nodig, waarbij het realiseren van groen-stedelijke woonmilieus tot een ander ruimtelijk ontwikkelingsbeeld leidt. Er zal vooral frictie ontstaan in de gebieden in en rondom Amsterdam. Deze gemeenten hebben de grootste uitdaging om te kunnen voldoen aan de toekomstige woningbehoeften, zonder het landschappelijke karakter aan te tasten. In Amsterdam en in de overige gemeenten wordt het knooppuntenbeleid⁵ ingezet om de druk op het landelijk gebied te verminderen en de woningbouwopgaven te realiseren. Locatiekeuzes voor nieuwe ontwikkelingen liggen grotendeels in de corridor, met als zoekrichtingen Amsterdam-Haven-Stad, Zaanstreek en Purmerend. De belangrijkste plannen zijn:

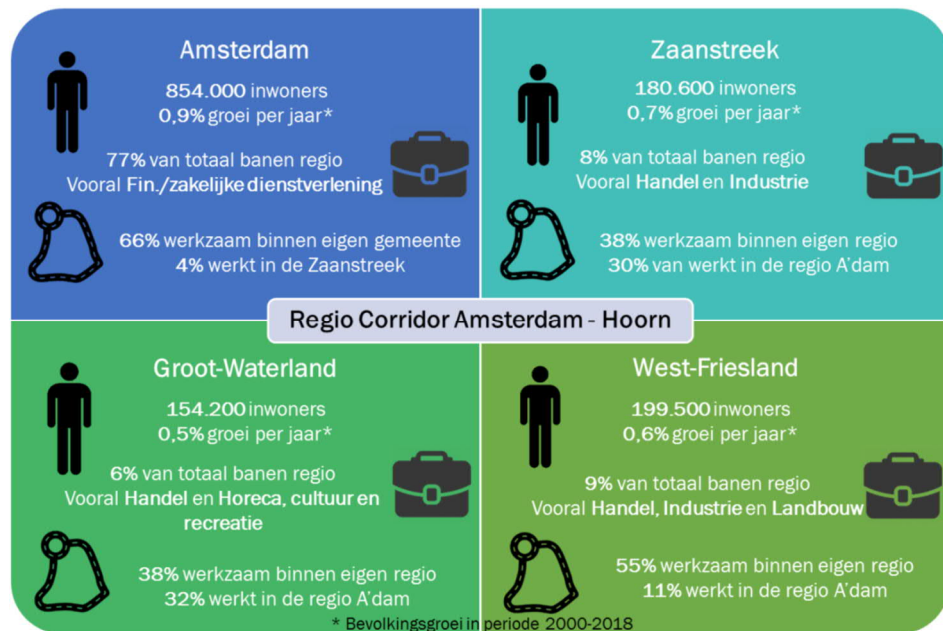
- In Amsterdam wordt ingespeeld op circa 90.000 woningen tot 2040. Het beleid richt zich op ontwikkelingen langs het IJ op Haven-Stad en Sloterdijk (Koers2025 en Structuurvisie 2040). De ontwikkelingen gaan harder dan een paar jaar geleden voorzien, waarbij de MRA/Amsterdam harder groeit dan voorzien in het economisch groeiscenario WLO-Hoog.
- In de regio Zaanstreek zijn in Maak.Zaanstad ambities geformuleerd voor circa 15.000 woningen.
- In de regio Purmerend-Waterland zijn er onder meer ontwikkelingen in Edam-Volendam, verdichting in centrum Purmerend en ontwikkelingen in Zuidoost Beemster. Dit moet tot 2040 leiden tot circa 11.000 extra woningen.
- In de regio Hoorn-West-Friesland zijn er plannen voor circa 12.000 woningen. Poort van Hoorn wordt het kloppend hart van de regio West-Friesland.

2.3 Economische ontwikkelingen

Amsterdam is de economische motor van de regio. Amsterdam heeft de grootste concentratie aan inwoners en werkgelegenheid in de regio, en ook de groei van de economie en het aantal inwoners is hier het sterkst. Amsterdam is een internationaal aantrekkelijke vestigingslocatie met goede (internationale) verbindingen. Meer dan driekwart van de banen in de regio bevindt zich in Amsterdam.

⁵ Het OV knooppuntenbeleid ('Maakplaats'-beleid van de Provincie NH), ook wel aangeduid met de Amerikaanse term Transit-oriented Development (TOD), houdt in dat wonen en werken zoveel mogelijk wordt geconcentreerd (verdichting) rondom goed bereikbare OV-knooppunten. Het idee hierachter is dat hiermee zo weinig mogelijk hoeft te worden geïnvesteerd in nieuwe infrastructuur en de bestaande infrastructuur beter wordt benut. Ook moet de verdichting van wonen en werken rondom OV-knooppunten er voor zorgen dat het landelijk gebied rondom de steden zoveel mogelijk wordt behoed voor de ontwikkeling van nieuwe woon- en werklocaties.

De economische groei gaat gepaard met een verdere verdienstelijking van de economie: dit speelt in alle regio's rond de CAH-corridor, maar in Amsterdam absoluut en procentueel het sterkst. De stromen aan mensen nemen daarmee naar verwachting verder toe en daarmee de druk op de bereikbaarheid. Bijna een derde van de bevolking van de Zaanstreek en Groot-Waterland werkt in Amsterdam. Dit zorgt voor grote pendelstromen in de spitsperiodes. West-Friesland staat als regio meer op zichzelf. De bedrijven in de regio bieden vooral arbeidsplaatsen voor de lokale bevolking en de pendelstromen richting Amsterdam zijn beduidend kleiner dan van de Zaanstreek en Groot-Waterland. De bevolking zal in deze regio nauwelijks toenemen en de verwachte werkgelegenheidsontwikkeling is lager dan in de andere deelregio's rond de corridor. Voor alle regio's van het Noordzeekanaalgebied geldt dat transportstromen voor de handel, industrie en landbouw via de A7/A8 een belangrijke rol spelen voor het economisch functioneren van de regio. De bereikbaarheid voor bedrijven ten noorden van het Noordzeekanaalgebied is relatief goed: de meeste vervoerstromen gaan tegen spitsrichting in of buiten de spitsperiode om.



Figuur 3: Overzicht economisch profiel deelregio's CAH⁶

2.4 Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse rijkswegen (2011 en 2017)

De bereikbaarheidsproblemen en toekomstige overschrijdingen van de streefwaarden voor reistijd op de rijkswegen in de corridor worden bevestigd door de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA). De NMCA signaleert waar de infrastructuur naar verwachting niet toereikend is om de bereikbaarheidsdoelen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte te realiseren.

Uit de NMCA van 2011 blijkt, dat zowel in hoge als lage economische groeiscenario's er sprake is van knelpunten op de A7 en A8 en dat de reistijden ver boven de streefwaarden liggen. Deze conclusie wordt bevestigd in de NMCA 2017. Hieruit blijkt dat met name in de ochtendspits de bereikbaarheid van Amsterdam vanuit Hoorn, Purmerend en Zaanstad slecht is.

⁶ Bron: Analyse economische concurrentiepositie regio Corridor Amsterdam – Hoorn, Decisio, oktober 2018

2.5 Knelpunten wegennet

Voor de corridor Amsterdam – Hoorn is in het MIRT-onderzoek Noordkant Amsterdam (MONA) geconcludeerd dat de streefwaarden voor reistijd vooral in noord-zuidrichting worden overschreden en dat de reistijdfactor⁷ met name oploopt:

- Op de A7 tussen de op- en afritten Purmerend Noord en Zuid;
- Bij knooppunt Zaandam;
- Op de A8 richting Coenplein;
- Bij de aansluiting van de Westfriisaweg op de A7 tussen de afslagen Hoorn Noord en Hoorn Avenhorn.

De verkeersonderzoeken tijdens de verkenningsfase bevestigen de knelpunten uit MONA.

2.6 Knelpunten openbaar vervoer

Een analyse van het OV netwerk laat zien dat het interregionale busnetwerk, vooral gericht op de grote woon-werk stroom richting MRA, goed functioneert. In de regio zorgt R-net voor snel, frequent en in het algemeen comfortabel vervoer van en naar de werkgebieden. Vanuit Hoorn, maar zeker ook vanuit Purmerend zijn snelle busverbindingen, deels ook over vrije busbanen, met Amsterdam, waarvan veelvuldig gebruik gemaakt wordt. De analysefase van deze MIRT-verkenning heeft geen aanleiding gegeven om hier aanvullende inspanningen te leveren, bovenop de bestaande activiteiten en voorgenomen maatregelen door de Vervoerregio Amsterdam (VRA). Deze conclusie is vastgelegd in de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen (NKO).

De Hoornse Lijn, de spoorverbinding tussen Enkhuizen, Hoorn, Zaandam en Amsterdam heeft in het verleden jarenlang in de top drie van klachtenlijnen gestaan. Slechte punctualiteit, uitval en “volle treinen in de hyperspits⁸” leidden tot veel klachten en tot diverse verbeterstudies door NS en ProRail. Deze studies hebben uiteindelijk geleid tot maatregelen om het treinproduct beter en betrouwbaarder te maken.

Vanaf de invoering van de dienstregeling van 2017 zijn de problemen fors verminderd. In het algemeen is nu sprake van een robuust en betrouwbaar product. In de hyperspits maken de reizigers maar deels gebruik van het aanbod van spitstreinen. Daardoor is er in sommige gevallen sprake van enkele volle treinen. In die treinen is de kans op een zitplaats onvoldoende. Benuttingsmaatregelen zijn daarom gewenst, zeker ook in relatie tot de verwachte toekomstige vraag en de onbalans tussen de vervoersvraag in de spits, de daluren en de richting; de grootste groep reizigers wil op nagenoeg hetzelfde moment richting de Amsterdamse regio. Vanuit Amsterdam zijn de treinen op hetzelfde tijdstip in de tegengestelde richting veel minder druk.

Voorgaande geldt ook voor de treinverbinding tussen Alkmaar en Amsterdam (de Zaanlijn). Ook daar is sprake van volle treinen in de hyperspits en ook daarover wordt geklaagd. Uit de NMCA van 2017 blijkt dat met name tussen Zaandam en Amsterdam er knelpunten in capaciteit kunnen ontstaan die breder zijn dan alleen de belasting in de hyperspits. NS is als concessiehouder tot 2025 verantwoordelijk voor de levering van het treinproduct op zowel de Zaanlijn als de Hoornse Lijn.

⁷ Reistijdfactor: de verhouding tussen reistijd in de spits en de reistijd in een situatie zonder file (free flow)

⁸ De hyperspits is het drukste uur in de ochtendspits en loopt van 7.30 uur tot 8.30 uur. In dat uur stappen twee keer zoveel mensen in en uit de trein als in de rest van de spits.

2.7 Fietsinfrastructuur

De regio ziet niet zozeer knelpunten maar vooral mogelijkheden in het verder verbeteren van de fietsinfrastructuur ten behoeve van het woon-werkverkeer. De kwaliteit van het fietsnetwerk in de corridor kan aantrekkelijker (sneller, veiliger en comfortabeler) gemaakt worden. Uit de deur-tot-deur analyses blijkt dat er sprake is van een substantiële stroom woon-werkverplaatsingen tussen Zaanstad en Purmerend. Met de opkomst van het gebruik van de E-bike en investeringen in het sneller en comfortabeler maken van de fietsinfrastructuur tussen beide gemeenten wordt gemikt op een groter aandeel fietsende forenzen. Van het opkrikken van de bestaande fietsroute tot een volwaardige snelfietsroute, waarbij tevens aandacht is voor herkenning, bewegwijzering en gerichte stimulering door werkgevers wordt een substantieel effect verwacht. Datzelfde geldt voor de fietsroute tussen Hoorn en Purmerend, waarbij, gezien het verwachte gebruik door forenzen, een upgrading tot op het niveau van regionale fietsroute, verantwoord en gewenst is. Uiteraard biedt een dergelijke investering ook soelaas voor scholieren en recreanten. Omdat gebruik gemaakt wordt van herinrichting en kwaliteitsverbetering van bestaande infrastructuur kunnen de voorgestelde maatregelen snel worden gerealiseerd. In de analysefase van deze MIRT-verkenning kwam naar voren, en vastgelegd in de NKO, dat de VRA met de Investeringsagenda Fiets al voldoende aandacht heeft voor de verbetering van het fietsnetwerk in het zuidelijk deel van de corridor.



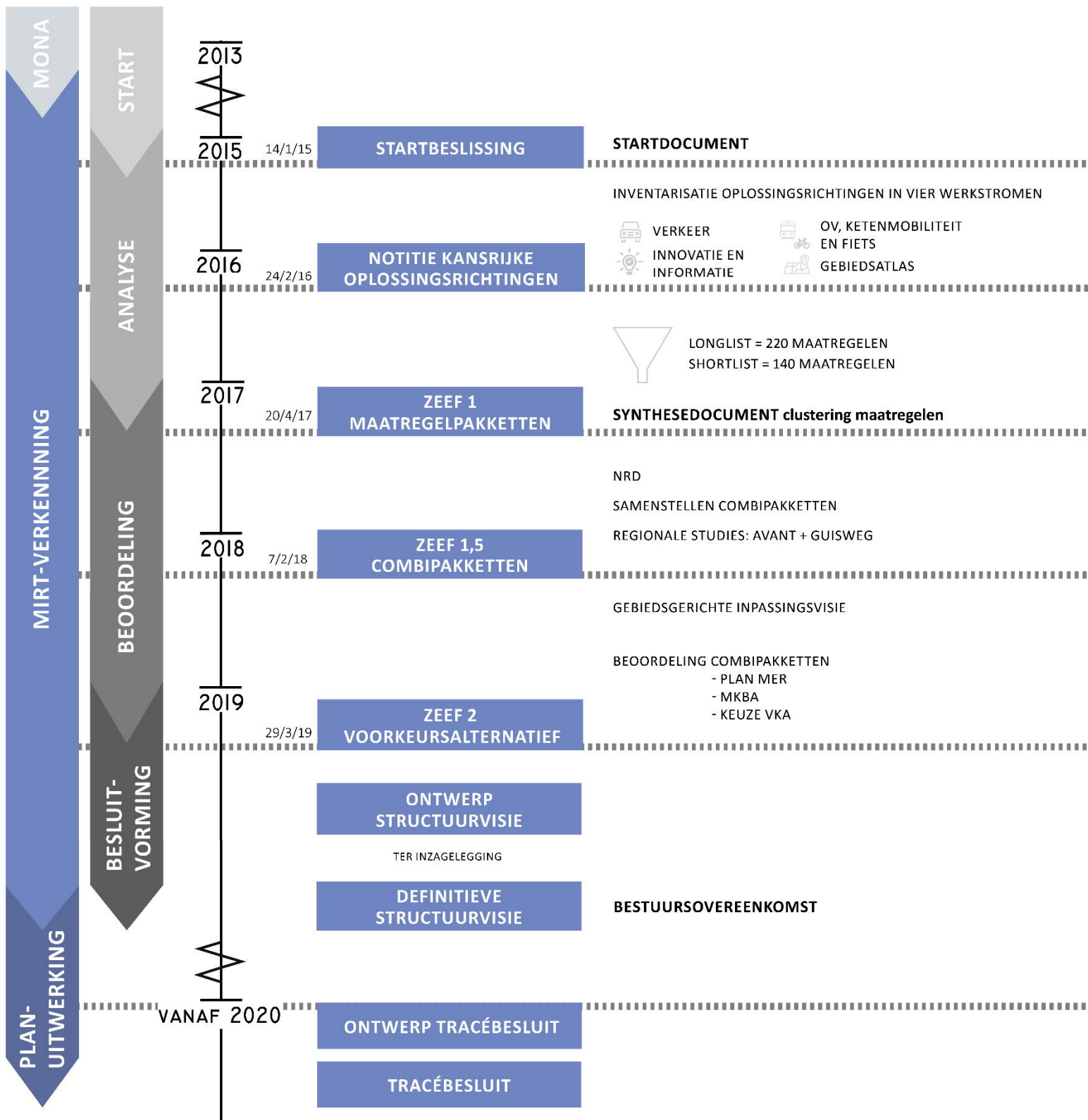
3 Oplossingsrichtingen

3.1 Inleiding

Met de knelpunten in beeld is gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen. Om invulling te geven aan de doelstelling is een brede aanpak gevolgd bij formuleren van relevante opgaven en het verkennen van mogelijke oplossingsrichtingen en is niet alleen gekeken is naar het hoofdwegennet (de rijkswegen A7 en A8), maar ook naar het onderliggende net van stedelijke en provinciale wegen, ketenmobiliteit, fiets en openbaar vervoer, verwachte ruimtelijke ontwikkelingen, mobiliteitsgedrag en technologische innovaties.

De inhoudelijke resultaten van deze brede aanpak in het totstandkomingsproces en de trechtering van maatregelen tot het Voorkeursalternatief, worden in de volgende paragrafen beschreven.

Onderstaand schema toont de doorlopen werkstappen gekoppeld aan de verschillende beslismomenten en rapportages van de MIRT-verkenning. In deze paragraaf zijn de werkstappen kort toegelicht. De stappen zijn weergegeven in het schema in figuur 4.



Figuur 4: Totstandkomingsproces

3.2 Totstandkomingsproces

De verkenning beslaat een periode van ruim 4 jaar. In die tijd is er veel onderzocht en gedaan. Onderstaand overzicht geeft op hoofdlijnen informatie over dit proces.

3.2.1 Startfase: startbeslissing (2015)

Voor de startbeslissing is een startdocument opgesteld met daarin de centrale vraag waar de MIRT-verkenning over zou moeten gaan om tot relevante oplossingsrichtingen te komen. Er zijn dertien verschillende onderzoeksthema's bestudeerd, waaruit per thema een eerste opgave en aanpak is voortgekomen. De thema's zijn:

1. Analyse van het mobiliteitssysteem
2. Ring A10 'draaiend' houden
3. Capaciteit Coentunnel
4. HWN en OWN: twee netwerken met 1 doel
5. Openbaar vervoer, ketenmobiliteit en fiets
6. Ruimtelijke ontwikkeling
7. Mobiliteitsmanagement en technologische vernieuwing
8. Goederenvervoer
9. Recreatief verkeer
10. Ruimtelijke kwaliteit
11. Effectbeoordeling milieuaspecten
12. Duurzaamheid
13. Kosten

3.2.2 Analysefase

3.2.2.1 Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen (NKO, 2016)

De Notitie kansrijke oplossingsrichtingen⁹ (NKO) beschrijft welke opgaven van antwoorden moeten worden voorzien om de bereikbaarheid richting het jaar 2030 te verbeteren. Per opgave is beschreven wat kansrijke oplossingsrichtingen zijn. Dit is een eerste selectie: ze geven op hoofdlijnen aan in welke richting oplossingen voor de gestelde opgaven gezocht moeten worden en waarvoor niet.

Vier werkstromen

De NKO is het sluitstuk van de analysefase van de Corridorstudie waarin onderzoeksthema's uit het Startdocument zijn onderzocht. Hiertoe zijn vier 'werkstromen' ingericht:

1. Verkeer
2. Ov, ketenmobiliteit en fiets
3. Innovatie en informatie
4. Ruimtelijke analyse (gebiedsatlas)

In de werkstromen zijn onder andere gebiedskarakteristieken, algemene trends en ontwikkelingen (op het gebied van bevolkingsgroei- en samenstelling, economie, woningbouwprognoses, reisgedrag), technologische innovaties en verwachte bereikbaarheidsknelpunten inzichtelijk gemaakt. Drie regionale werkgroepen hebben verkend welke specifieke bereikbaarheidsproblemen naar verwachting rond 2030 optreden in respectievelijk de Zaanstreek, Purmerend/Waterland en West-Friesland.

⁹ <https://www.corridoramsterdamhoorn.nl/bibliotheek>

De regionale werkgroepen hebben ook geïnventariseerd welke opgaven, ambities en plannen een relatie hebben met de bereikbaarheidsproblemen in de corridor en waar mogelijk meegenomen kunnen worden in het vervolg.

Ambities en opgaven vanuit de regionale werkgroepen

Vanuit de werkstromen zijn de onderstaande ambities en opgaven opgesteld:

- West-Friesland: door de realisatie van de Poort van Hoorn en het vergroten van de doorstroming op de A7 en de toeleidende wegen, de economische concurrentiepositie van West-Friesland en de bereikbaarheid in de corridor verbeteren.
- Regio Purmerend/Waterland: het verbeteren van de doorstroming op de A7 en op de 'toeleidende' wegen – in de zone tussen de afslagen Purmerend Noord en Purmerend Zuid, met als doel om de bereikbaarheid (zowel corridorbreed als in Purmerend en Waterland) te vergroten en de leefbaarheid in Purmerend, Beemster en Waterland te versterken.
- Regio Zaanstreek: het verbeteren van de multimodale bereikbaarheid om daarmee een bijdrage te leveren aan de ruimtelijk-economische ambities in de Zaanstreek en de bereikbaarheid in de corridor als geheel.
- Knooppunt Zaandam: verbeteren van de doorstroming op knooppunt Zaandam – het functioneren van dit knooppunt is van groot belang voor de bereikbaarheid in de gehele corridor, en in samenhang hiermee kijken naar de doorstroming op de A8 richting knooppunt Coenplein (met name ter hoogte van de aansluiting N516 en afslag 1), de doorstroming op dat knooppunt en de doorstroming in de Coentunnel.
- Openbaar Vervoer: het vergroten van de bijdrage van het openbaar vervoer aan de bereikbaarheid van de corridor en van belangrijke bestemmingen in de Metropoolregio Amsterdam, door verhoging van de kwaliteit van de reis voor (multimodale) deur-tot-deur-verplaatsingen.
- Regionale fietsverbindingen: het verbeteren van fietsverbindingen tussen de regio Purmerend/ Waterland en Hoorn en tussen Purmerend/Waterland en Zaanstreek.

Voorwaarden en aspecten voor de vervolgfases

De NKO benoemt als belangrijke voorwaarden drie aspecten die in de vervolgfases van invloed zijn op de uiteindelijke keuze voor (pakketten van) maatregelen:

1. Waardevol landschap: In het corridorgebied liggen waardevolle landschappen (werelderfgoederen als De Beemster en Stelling van Amsterdam), rijke natuurgebieden (diverse Natura 2000-gebieden zoals Oostzanerveld) en toeristische trekpleisters van wereldformaat (De Zaanse Schans). Het is van belang dat de oplossingen en maatregelen niet ten koste gaan van deze waarden. In dit kader is een Gebiedsatlas opgesteld, die ten grondslag heeft gelegen aan de later in deze verkenning opgestelde gebiedsgerichte inpassingsvisie.
2. De ring A10 'draaiende' houden: Dit betekent reistijdverlies op de ring A10 beperkt houden door een goede balans in het gebruik van de ring A10 door (boven)regionaal en lokaal verkeer.
3. Leefbaarheid: Voldoen aan de wettelijke normen ten aanzien van luchtkwaliteit en geluidhinder.

3.2.2.2 Synthesedocument april 2017

Longlist en shortlist

In de NKO is een eerste selectie van mogelijke oplossingsrichtingen geschetst. In een uitgebreid participatieproces is vervolgens in samenwerking met een grote groep stakeholders en partners een longlist van circa 220 maatregelen opgesteld die bijdragen aan de hierboven genoemde ambities en opgaven (mei 2016). Hiervoor konden tijdens werksessies allerlei ideeën, oplossingen en maatregelen aangedragen worden. De lijst is op basis van expert judgement en e-participatie¹⁰ teruggebracht tot een shortlist met circa 140 maatregelen (juni 2016). Maatregelen die niet binnen de scope van de studie of randvoorwaarden passen zijn afgevalen.

Maatregelenpakketten Zeef 1 (2017)

Bij zeef 1 lag de focus op het trechteren van maatregelen en het samenstellen van sectorale maatregelenpakketten met het oog op doelbereik en uitvoerbaarheid. In de analysefase zijn de 140 maatregelen van de shortlist uitgewerkt in factsheets en kwalitatief beoordeeld op doelbereik (de beoogde bereikbaarheidseffecten), technische haalbaarheid, de gevolgen voor milieu en leefbaarheid, onoverkomelijke belemmeringen (showstoppers) en de globale kosten.

Op basis hiervan zijn de maatregelen – vrij naar de Ladder van Verdaas – ingedeeld in ‘sectorale’ maatregelenpakketten. Dit heeft geleid tot vier ‘sectorale’ maatregelenpakketten (Ruimte, Mobiliteitsmanagement, Openbaar vervoer & fiets en Weginfrastructuur), waarbij voor een aantal maatregelenpakketten onderscheid is gemaakt naar verschillende ambitieniveaus (van alleen het grootste knelpunt oplossen tot het oplossen van zoveel mogelijk knelpunten).

Synthesedocument april 2017

Het synthesedocument beschrijft de analysefase tot het Zeef 1 besluit. Het gaat om de trechtering van Longlist naar Shortlist en de trechtering van Shortlist naar sectorale maatregelenpakketten zeef 1. Het synthesedocument bevat in bijlage C het overzicht en de motivering van de in zeef 1 afgevalen maatregelen. Het is de basis voor de start van de beoordelingsfase.

3.2.3 Beoordelingsfase

Start van de PlanMER-procedure

De m.e.r. procedure is formeel gestart met het publiceren van het voornemen tot het opstellen van een Structuurvisie en een PlanMER voor de Corridor Amsterdam-Hoorn. Dit voornemen heeft overeenkomstig de Algemene wet bestuursrecht van 16 mei tot en met 26 juni 2017 ter inzage gelegen. Tevens zijn de betrokken bestuursorganen en wettelijke adviseurs geraadpleegd over de reikwijdte en het detailniveau van het PlanMER. Dat is gebeurd op basis van een Notitie reikwijdte en detailniveau (NRD)¹¹. Deze NRD beschrijft de voorgenomen inhoud en diepgang van het PlanMER en gaat in de op referentiesituatie. De in figuur 5 opgenomen maatregelenpakketten zijn de uitkomst van zeef 1 en zijn overgenomen uit de NRD.

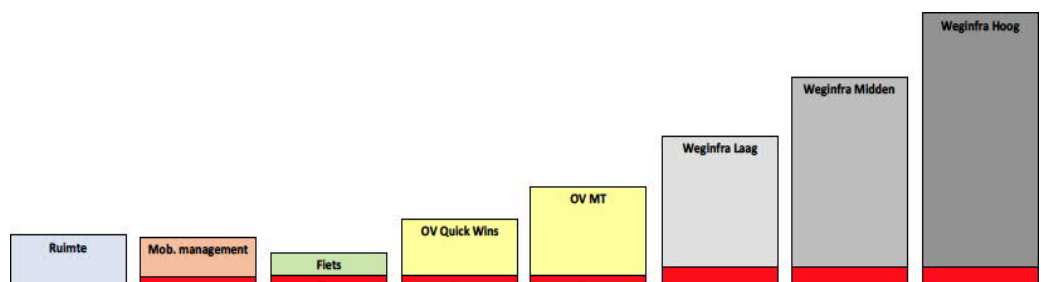
In de Nota van Antwoord¹² op de ontvangen reacties op het voornemen tot het opstellen van een Structuurvisie en PlanMER Corridor Amsterdam-Hoorn is aangegeven hoe is omgegaan met de inspraakreacties.

¹⁰ E-participatie (online enquête) is zowel van toepassing geweest bij het samenstellen van de shortlist als ook bij de advisering van het bestuur bij zeef 1.

¹¹ www.corridoramsterdamhoorn.nl

¹² www.corridoramsterdamhoorn.nl

In de pakketten is onderscheid gemaakt naar maatregelen op het gebied van ruimte, mobiliteitsmanagement, fiets, OV (zowel infra als exploitatie) en wegpakketten. Een verdere onderverdeling is gemaakt naar korte termijn/lange termijn en naar ambitieniveau (laag, midden of hoog). Op basis van 'de Ladder van Verdaas' en de meer-bereiken-aanpak is bij de samenstelling van de pakketten eerst gekeken naar maatregelen op het vlak van ruimtelijke ontwikkelingen, het faciliteren van fiets en OV en vervolgens in investeringen in het HWN netwerk. Deze zijn schematisch weergegeven als rode bouwstenen in onderstaande figuur. De weginfrapakketten bevatten dus ook maatregelen uit de andere categorieën. De rode balk in de weginfrapakketten staat voor de optelling van de voorgaande vier rode balken van Mobiliteitsmanagement, fiets, OV quick-wins en OV-MT (middellange termijn).



Figuur 5: Sectorale maatregelpakketten in de NRD

Van deze sectorale pakketten naar de samenstelling van alternatieven in het PlanMER

Tussen zeef 1 en de trechterstap zeef 1,5 zijn vanuit de sectorale pakketten voor de diverse modaliteiten zoals vastgesteld in zeef 1, pakketten samengesteld die combinaties van de diverse modaliteiten bevatten. Deze stap is wederom gemaakt door het toepassen van de Ladder van Verdaas en de meer-bereiken-aanpak. Concreet betekent dit dat gekeken is welke mobiliteitsmaatregelen aansloten bij de hieronder genoemde ingezette en voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeenten Zaanstad, Purmerend en Hoorn. Hierbij gaat het om vijf gebiedsontwikkelingen: de Poort van Hoorn, het stationsgebied van Purmerend en de ontwikkellocaties Achtersluispolder, Kogerveld en Guisweg in Zaandam.

Inzet was om een oplopend ambitieniveau neer te zetten voor de verschillende modaliteiten die in onderlinge samenhang de bereikbaarheid op regionaal en bovenregionaal niveau zouden verbeteren. Gedurende dat opbouwproces hebben keuzes over de diverse sectorale pakketten geleid tot een zestal combipakketten die uiteindelijk bij zeef 1,5 zijn vastgesteld.

Ruimte

De regionale partijen hebben aangegeven, dat maatregelen op het gebied van ruimtelijke ontwikkelingen vanuit de regio worden opgepakt en dus een eigen ontwikkelingstraject kennen met een eigen tijdpad. Maatregelen op het gebied van de ruimtelijke ontwikkelingen zijn derhalve niet meegenomen in de pakketopbouw, maar de mobiliteitsmaatregelen in de combipakketten sluiten wel aan bij deze ruimtelijke ontwikkelingen. Zoals bijvoorbeeld de afwaardering van de A7 tussen knooppunt Zaandam en het prins Bernhardplein in de pakketten voor het HWN ten behoeve van de ontwikkeling van de locatie Kogerveld.

Fiets

Rijk en regio hebben van de drie samengestelde fietspakketten (Laag, Midden en Hoog) gekozen voor het pakket Midden. Voor het verwachte toekomstige fietsverkeer tussen Hoorn en Purmerend volstaat het verbeteren van de bestaande route, een snelfietsroute (in pakket Hoog) is niet nodig. De beide andere fietsinfra pakketten zijn dan ook verder niet in het PlanMER proces opgenomen.

OV

Verder is bestuurlijk vastgesteld dat het OV-pakket voor de (middel)lange termijn een zodanig lang en complex traject behelst dat het niet meer past in deze verkenning. Het schaalniveau om aanpassingen van deze omvang te bezien is corridoroverstijgend en omvat een groot deel van de MRA. Want rondom de gehele MRA zijn diverse ontwikkelingen gaande op het spoor die in andere gremia besproken worden. Bestuurlijk is de conclusie getrokken om het OV voor de (middel)lange termijn over te laten aan die andere gremia, waaronder de spoortafels, zodat de consequenties voor de gehele MRA kunnen worden bezien. Het OV MT (figuur 5) is niet verder meegenomen in de PlanMER. De korte termijn maatregelen voor het OV zijn vervolgens opgenomen in het quick-wins pakket.

Mobiliteitsmanagement

De geselecteerde maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement zijn opgedeeld in de categorieën Quick-wins en Lange termijn.

Hoofdwegennet

Voor hoofdwegennet zijn een aantal pakketten met maatregelen opgesteld met een oplopend ambitieniveau qua doelbereik, impact en kosten.

De combipakketten worden toegelicht in paragraaf 3.3.

Referentiesituatie in het PlanMER

De referentiesituatie bestaat uit de huidige situatie inclusief de autonome ontwikkelingen tot 2030 (referentiejaar). Voor ieder van de verschillende milieuaspecten is in het PlanMER een beschrijving opgenomen van de referentiesituatie. In de referentiesituatie wordt in ieder geval van de volgende autonome ontwikkelingen uitgegaan:

- Verbetering van de afwikkeling van de kruising A10 en N247 (S116). Dit project wordt uitgevoerd door de Vervoerregio Amsterdam;
- Bereikbaarheid Waterland: verbetering van de verkeersafwikkeling op de N235 en N247 tot Edam. De provincie Noord-Holland voert dit project uit. Dit project is in de realisatiefase;
- Westtak: intensiever gebruiken van spoor tussen Amsterdam-Sloterdijk en Schiphol door inzet van nieuwe concepten (lightrail) op het bestaande spoor. Dit project wordt door ProRail uitgevoerd;
- Harde woningbouwplannen in de regio. Deze plannen zijn geïnventariseerd in het kader van de studie ruimtelijke ontwikkelingsperspectieven en bereikbaarheid¹³ (zie www.corridoramsterdamhoorn.nl).

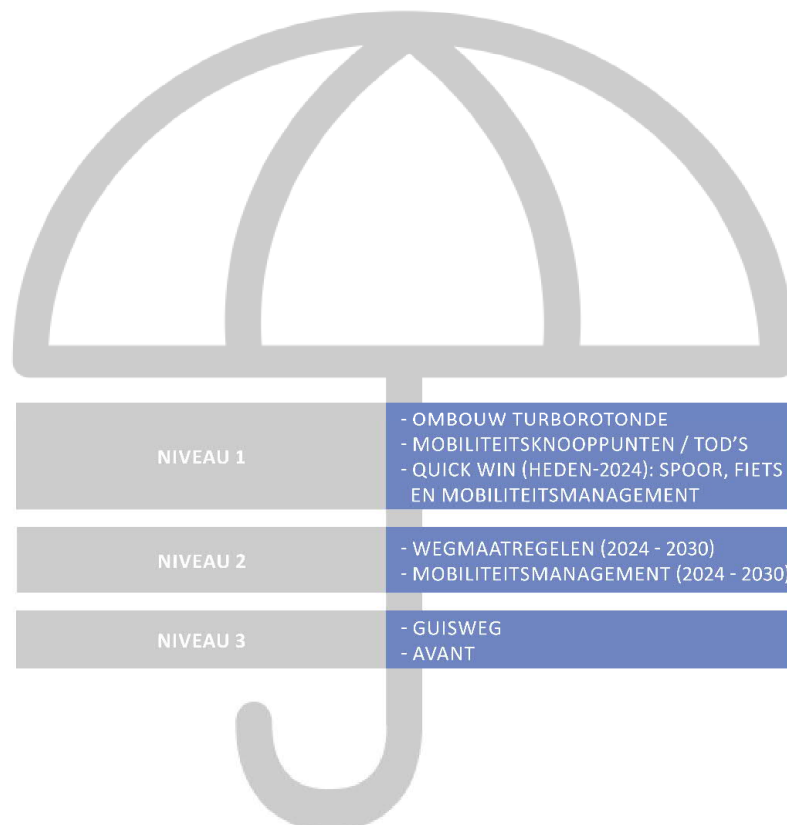
3.2.4 Beoordelingsfase: Combipakketten Zeef 1,5 (2018) en 'paraplu'

Zeef 1,5 is een extra beslismoment in deze MIRT-verkenning waarbij logische combipakketten zijn vastgesteld, dat wil zeggen combinaties van openbaar vervoer, fietsmaatregelen, gedragsbeïnvloeding (mobiliteitsmanagement) en wegen. Deze combipakketten zijn de basis voor het PlanMER.

¹³ www.corridoramsterdamhoorn.nl

Daarnaast zijn toen verschillende maatregelen en bijbehorende governance-structuur bestuurlijk vastgesteld (zie paraplu, figuur 6):

- Onder niveau 1 vallen autonome maatregelen waarbij de regie niet bij het CAH-project ligt maar bij partners in de regio: ruimte, OV (m.u.v. spoor), fiets en mobiliteitsmanagement, inclusief enkele regionale projecten die onderdeel zijn van de corridor, maar reeds hun eigen (planologische) procedure volgen: ombouw turborotonde en de mobiliteitsknooppunten Poort van Hoorn ofwel de aanpassing van het onderliggende wegennet bij aansluiting 8 (Hoorn) van de A7 richting Hoorn en de bijbehorende inpassing, MAAKZaanstad en Agenda Purmerend 2040. Regievoering ligt bij de gemeenten, het bereikbaarheidseffect wordt als uitgangspunt meegenomen in de planMER.
- Onder niveau 2 vallen de combi-pakketten, deze worden in het planMER beoordeeld.
- Onder niveau 3 vallen regionale verkenningen en planstudies AVANT en Guisweg als uitvloeisel van de bestuurlijke afspraak dat specifieke maatregelen uit de shortlist zelfstandig een ‘versnelling’ nodig hadden en onder trekkerschap van de Vervoerregio Amsterdam vanaf dan een eigen planologische procedure zullen doorlopen (zie par. 4.2).



Figuur 6: 'Paraplu' van maatregelen in Corridor Amsterdam-Hoorn

3.2.5 Besluiten bij Zeef 1,5 naast vaststelling combipakketten

Bij het besluit over zeef 1,5 is een aantal flankerende besluiten genomen over regionale projecten en in de analysefase opgestelde concept-visies.

- Start van een regionale verkenning door de Vervoerregio Amsterdam naar het oplossen van het knelpunt Guisweg.
- Verkenning VVA/N516 ("AVANT"): instemming met de reeds in gang gezette verkenning VVA/N516 op basis van het Zeef 1 besluit met de gepresenteerde scope.
- Het in zeef 1 uitgevoerde onderzoek (zie kader) van de gemeente Purmerend geeft nieuwe aanknopingspunten voor een extra variantenstudie voor de A7 bij Purmerend.
- Het uitwerken van een 'Gebiedsgerichte Inpassingsvisie'.

Variantenstudie Purmerend

De variantenstudie is verricht naar aanleiding van een door de gemeente Purmerend bij zeef 1 uitgevoerde (brede) verkennende studie naar de haalbaarheid van een mogelijke rechtstrekking van de A7, alsook andere varianten van verbreding in combinatie met gebiedsontwikkeling. In het kader van de variantenstudie Purmerend zijn een 4-tal inpassingsvarianten nader geanalyseerd:

- Variant A: verbreding van de A7 naar 2x3 rijstroken met halve aansluiting Purmerend Zuid (alleen in zuidelijke richting) en Purmerend / Zuidoostbeemster (alleen in noordelijke richting) (variant in het PlanMER);
- Variant B: verbreding van de A7 naar een hoofd- en parallelbaan (2x2+1);
- Variant C: verbreding van de A7 naar 2x3 rijstroken en een verschoven aansluiting Purmerend Zuid;
- Variant D: verbreding van de A7 naar 2x3 rijstroken waarbij de aansluiting Purmerend / Zuidoostbeemster komt te vervallen.

Uitkomsten op basis van de Rapportage Variantenstudie Purmerend

Variant A: Op basis van de uitgevoerde onderzoeken en analyses bestaan er ten aanzien van variant A geen relevante belemmeringen deze verder uit te werken in de vervolgfase.

Variant B: Op basis van de verkeerskundige analyses - lost de knelpunten op het hoofdwegennet niet op - is het advies om variant B te laten afvallen.

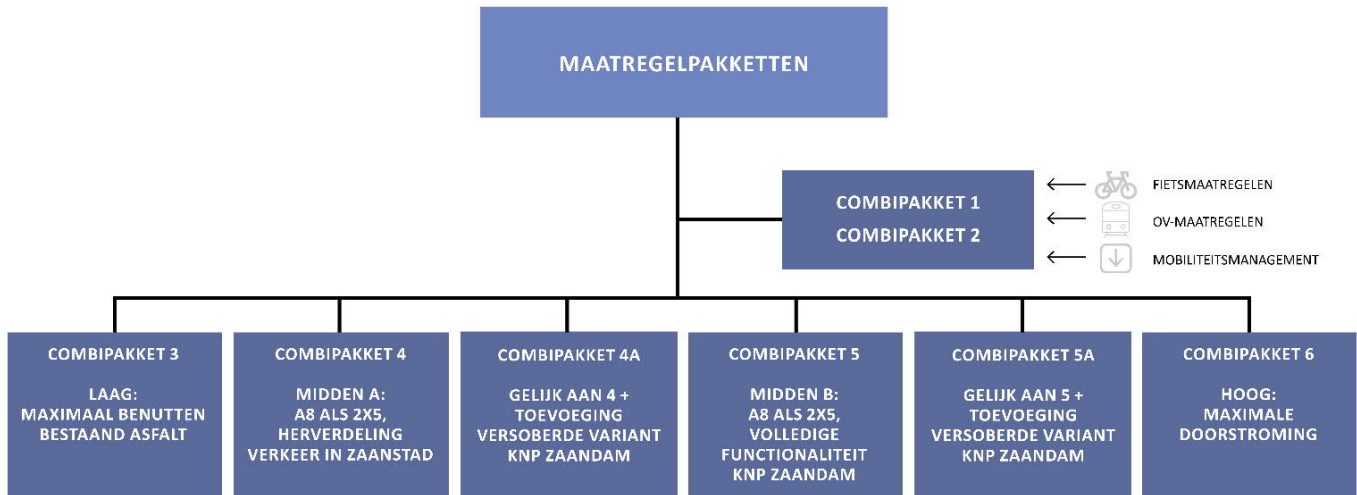
Variant C: Gegeven de diverse aandachtspunten die volgen uit zowel het verkeerskundig onderzoek naar de effecten op het onderliggende wegennet als ook de negatieve beoordelingen op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling en inpassing is het advies variant C te laten afvallen.

Variant D: Op basis van de Heritage Impact Assessment wordt geadviseerd variant D niet verder uit te werken in de vervolgfase.

In de Heritage Impact Assessment is geconstateerd dat turborotonden onderaan de toe- en afrit in de aansluiting A7 Purmerend Zuidoostbeemster in verband met het grote ruimtebeslag, een negatief effect hebben op het aanzicht van de dijkstructuur (uniek watersysteem). Er wordt daarom aanbevolen uit te gaan van kruispunten. Op basis van de verkeersanalyses blijkt dat de capaciteit van de turborotonden ook onvoldoende is, zodat ook op basis van een goede verkeersafwikkeling kruispunten noodzakelijk zijn. De rotonde(s) ombouwen naar kruisingen met VRI's speelt met name bij variant A. Deze aanpassingen zijn onderdeel van de planuitwerking.

3.3 Toelichting op de combipakketten

In figuur 7 staat een overzicht van de combipakketten.



Figuur 7: Overzicht combipakketten

Combipakket 1: Quick-wins

Combipakket 1 bestaat uit quick-wins. Dit zijn maatregelen die zonder zware fysieke ingrepen in de omgeving en op relatief korte termijn zijn te realiseren. Ze bestaan uit fietsmaatregelen, ov-maatregelen en mobiliteitsmanagement (korte termijn). Combipakket 1 is onderdeel van de combipakketten 3 t/m 6.

Combipakket 2: Mobiliteitsmanagement lange termijn

Combipakket 2 bestaat uit maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement die minder snel kunnen worden uitgevoerd, omdat ze gekoppeld zijn aan infrastructurele ingrepen en dus een fysieke ingreep tot gevolg hebben, zoals bijvoorbeeld carpoolplekken.

Combipakket 3: Laag

Dit pakket gaat uit van het principe om waar mogelijk met kleine ingrepen maximaal gebruik te maken van het bestaande asfalt. In dit pakket zitten:

- De aanleg van spitsstroken op de A7 bij Hoorn;
- Het begin van de spitsstrook op de A8 begint al bij de invoegstrook van aansluiting Oostzaan¹⁴ (verlengen spitsstrook);
- Het afwaarderen van de A7 tussen Prins Bernhardplein en knooppunt Zaandam;
- Het openstellen van alle rijstroken in de Coentunnel.

Combipakket 4: Midden A

Combipakket 4 omvat naast de drie bovenstaande maatregelen uit combipakket 3, uitgezonderd verlengen spitsstrook, meer maatregelen die inzetten op het vergroten van de capaciteit van het hoofdwegennet:

- Verbreding van de A8 (2x5 rijstroken);
- Verbreding van de A7 (2x3 rijstroken);
- Aanpassen knooppunt Zaandam, inclusief het aanpassen van aansluitingen 2 en 3 op de A8 en het laten vervallen van de verbindingsweg van de A7 uit het centrum van Zaanstad naar de A8 richting A9 Beverwijk/Alkmaar.

¹⁴ NB Deze maatregel zit niet in de pakketten 4 t/m 6 omdat de A8 daarin extra rijstroken krijgt en geen spitsstrook. De andere 3 maatregelen zitten wel in pakketten 4 t/m 6.

In november 2018 is hier variant 4a aan toegevoegd. Bij variant 4a is de aanpassing voor knooppunt Zaandam versoerd in vergelijking met de aanpassing van het knooppunt in combipakket 4 waar extra fly-overs/ kunstwerken aan de orde zijn op de verbinding tussen A7 en A8 vice versa. Variant 4a maakt gebruik van de bestaande verbindingbogen.

Waarom een pakket 4a en 5a?

Van begin af aan was duidelijk dat de oorspronkelijke wens om de hoofdrichting in het knooppunt Zaandam “om te klappen” een hele dure maatregel zou zijn. Deze maatregel, waarbij de hoofdrichting vanuit Amsterdam naar Purmerend en vanuit Purmerend naar Amsterdam (A8>A7 en A7>A8) strak boven elkaar op het knooppunt worden gelegd, is in de pakketten 4, 5 en 6 opgenomen. De hoge kosten en ook de uitkomsten van de MKBA waren aanleiding om nader onderzoek te doen naar goedkopere varianten voor knooppunt Zaandam. Hierbij is vooral gekeken naar meer hergebruik van de bestaande infrastructuur (i.c. de verbindingswegen) van het knooppunt Zaandam. Dit heeft geleid tot de uitwerking van de combipakketten 4a en 5a.

Combipakket 5: Midden B

Combipakket 5 bevat naast de maatregelen uit combipakket 3 (exclusief verlengen spitsstrook), meer maatregelen die inzetten op de vergroting van de capaciteit van het hoofdwegennet. In dit combipakket is gezocht naar een alternatieve oplossing voor het vervallen van de verbindingsweg van de A7 uit het centrum van Zaanstad naar de A8 richting A9 Beverwijk/Alkmaar (combipakket 4). De oplossing is gevonden door het ontwerp compacter te maken, waarbij volledige uitwisseling met het onderliggende wegennet mogelijk is met een zogenaamde Haarlemmermeer-aansluiting¹⁵. Dit is alleen mogelijk door de rechtstreekse verbindingswegen tussen de A7 richting Purmerend en A8 richting A9 Beverwijk/Alkmaar en vice versa te laten vervallen. Dit wegverkeer wordt dan afgewikkeld via het onderliggende wegennet, maar nog wel in het knooppunt zelf.

Dit combipakket varieert ten opzichte van combipakket 4 dus alleen voor wat betreft het ontwerp van knooppunt Zaandam. Alle andere maatregelen komen overeen met combipakket 4.

In november 2018 is hier variant 5a aan toegevoegd. Bij variant 5a is de aanpassing voor knooppunt Zaandam sterk versoerd in vergelijking met de aanpassing van knooppunt Zaandam in combipakket 5, waar het knooppunt een geheel andere vormgeving krijgt. In combipakket 5a blijft het knooppunt Zaandam, net zoals bij pakket 5, volledig functioneel. 5a maakt gebruik van bestaande verbindingbogen.

Combipakket 6: Hoog

Dit combipakket zet in op maximale capaciteitsuitbreiding van het hoofdwegennet en bouwt voort op combipakket 5.

Dit combipakket varieert ten opzichte van combipakket 5 voor wat betreft het aantal rijstroken op de A8 en het aantal rijstroken op de A10 Noord op het knooppunt Coenplein richting de A8. Combipakket 5 gaat uit van een wegverbreding van de A8 naar 2x5 rijstroken; dit combipakket gaat uit van een wegverbreding van de A8 naar 2x6 rijstroken. Naast het openstellen van alle rijstroken in de Coentunnel, zijn

¹⁵ Een haarlemmermeeraansluiting (ook wel haarlemmermeeroplossing) is een veelvoorkomende ongelijkvloerse aansluiting van een autoweg op een autosnelweg. De haarlemmermeeraansluiting ontleent zijn naam aan een aantal aansluitingen in de gemeente Haarlemmermeer. De op- en afritten liggen allemaal in het verlengde van de rijrichting op de autosnelweg.

ook aanpassingen aan Coenplein onderdeel van combipakket 6. Tabel 1 geeft een schematisch overzicht van de maatregelen langs de corridor.

Tabel 1: Overzicht van de maatregelen in de verschillende pakketten

Deelgebied	Combi-pakket 1	Combi-pakket 2	Combi-pakket 3 Laag	Combi-pakket 4 Midden A en 4a	Combi-pakket 5 Midden B en 5a	Combi-pakket 6 Hoog
Corridor	Quick-wins	Mobiliteitsmanagement lange termijn	Quick-wins			
Hoorn	-		Spitsstrook			
Purmerend	-			Verbreden A7 naar 2x3		
Zaanstreek	-		Openstellen alle rijstroken in de Coentunnel		Openstellen alle rijstroken in de Coentunnel, inclusief aanpassingen Coenplein	
	-		Verlengen spitsstrook	Verbreden A8 naar 2x5	Verbreden A8 naar 2x6	
	-			Ombouw knooppunt Zaandam inclusief aanpassingen aansluitingen 2 en 3 op de A8	Ombouw knooppunt Zaandam (met behoud van alle rijrichtingen)	
	-		Afwaarderen A7 Zaanstad			
	-			Ombouw van de spitsstrook A7 tussen knooppunt Zaandam en de aansluiting Purmerend Zuid naar een 3 ^e rijstrook		



4 Effecten van de combipakketten

De in paragraaf 3.3 beschreven combipakketten zijn onderzocht in het PlanMER en in de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA). In 4.1 staan de effecten op doelbereik, verkeersveiligheid en milieu. Paragraaf 4.2 gaat over de MKBA en de afsluitende conclusie staat in paragraaf 4.3.

4.1 PlanMER

De effecten van de zes combipakketten (alternatieven) zijn beschreven in het PlanMER MIRT-verkenning Corridorstudie Amsterdam - Hoorn. In de MER-aanvulling Varianten knooppunt Zaandam is ingegaan op de effecten van combipakketten 4a en 5a.

Over het geheel genomen laten de combipakketten vooral positieve effecten zien over de hele corridor. Naarmate het combipakket groter wordt, neemt het doelbereik toe en neemt de milieubelasting af door minder verkeer op het onderliggend wegennet en snelheidsverlagingen op de A7. Daar waar aanpassing aan de A7 of A8 plaatsvindt of fietsvoorzieningen en carpoolplaatsen worden gerealiseerd, treden in de deelgebieden lokaal negatieve effecten op.

Bij de effectbeoordeling is onderscheid gemaakt tussen effecten voor de hele corridor en de meer gebiedsgebonden effecten in de deelgebieden Hoorn, Purmerend en de Zaanstreek. De effecten worden hieronder beschreven.

Doelbereik

Het doelbereik geeft aan in hoeverre de combipakketten bijdragen aan de doelstelling in vergelijking met de referentie (2030) bij het hoge en lage groeiscenario.

Het doelbereik is in het PlanMER onderzocht op basis van de volgende criteria:

- Reistijden op NoMo-trajecten¹⁶;
- Deur-tot-deur reistijd;
- Restcapaciteit;
- Voertuigverliesuren;
- Drukke op het onderliggende wegennet.

Op deze manier is het oplossend vermogen van de combipakketten vanuit verschillende invalshoeken belicht, om een zo compleet mogelijk oordeel te kunnen vormen over de effecten.

Over de reistijden op de NoMo-trajecten

Het traject Hoorn-Noord – Coenplein is onderzocht en ook de NoMo-trajecten Ring A10- Oost en ring A10 – West, in beide rijrichtingen. In de avondspits voldoen alle NoMo-trajecten aan de streefwaarden, in beide groeiscenario's. De avondspits blijft bij de reistijden daarom verder buiten beschouwing.

De opgave is het grootst in de ochtendspits. In de referentiesituatie (2030) voldoet het traject Hoorn-Noord - Coenplein in de ochtendspits zowel in het lage als hoge groeiscenario met een waarde van respectievelijk 1,7 en 1,8 niet aan de streefwaarde (1,5) ten aanzien van de (afgeronde) reistijdfactor¹⁷.

¹⁶ NoMo staat voor Nota Mobiliteit (2012)

¹⁷ Reistijdfactor: de verhouding tussen reistijd in de spits en de reistijd in een situatie zonder file (free flow)

In de ochtendspits leiden de combipakketten in beide scenario's in meerdere of mindere mate tot een betere reistijd op alle NoMo-trajecten, met uitzondering van het meest ingrijpende combipakket 6 op de ring A10 West en Ring A10 Oost. Weliswaar voldoet in pakket 6 de reistijd in de ochtendspits op de Ring A10 West en Ring A10 Oost nog aan de streefwaarde (van 2,0) maar er is wel een toename.

In het WLO-scenario Laag voor het traject Hoorn- Coenplein voldoen de combipakketten 1,2 en 3 niet aan de streefwaarde en de combipakketten 4 tot en met 6 wel. In het WLO-scenario Hoog voldoet alleen combipakket 6 net aan de streefwaarde (1,49), de pakketten 4, 4a, 5 en 5a voldoen hier net niet aan (1,55 – 1,57). De reistijdfactoren van de combipakketten 4, 4a, 5, 5a en 6 verschillen minimaal en leiden in de ochtendspits tot een verbetering t.o.v. de referentie (1,84).

Deur-tot-deur-reistijden

Waar de NoMo streefwaarden toezien op de reistijden op het hoofdwegennet, wordt met de deur-tot-deurreistijd meer inzicht verkregen in de gehele verplaatsing van de automobilist inclusief het onderliggende wegennet. In het lage groeiscenario hebben de pakketten 2 t/m 6 een positief effect, in het hoge scenario is dit te zien bij pakket 2 en 4 t/m 6. De onderlinge verschillen zijn beperkt.

Restcapaciteit

Restcapaciteit zegt iets over hoe de weg extra verkeer als gevolg van veranderende stromen of toekomstige groei (na 2030) kan afwikkelen. Hoe meer maatregelen het combipakket heeft, hoe meer restcapaciteit er overblijft op het hoofdwegennet, zowel in de ochtend- als avondspits.

Voertuigverliesuren

Voertuigverliesuren (VUU's) zijn een optelsom van alle vertraging, die wordt opgelopen door alle voertuigen in het studiegebied. Voor de voertuigverliesuren scoren de combipakketten 4 t/m 6 het meest gunstig, dit effect is groter in het hoge groeiscenario. Voor een meer structurele oplossing van de fileproblematiek zijn aanpassingen op het hoofdwegennet effectief.

Drukke op het onderliggend wegennet

Alle combipakketten zorgen per saldo voor een afname van voertuigkilometers op het onderliggend wegennet. Dit is het gevolg van een betere doorstroming op het hoofdwegennet. Dit is met name te zien bij de combipakketten 4 t/m 6, die worden ingezet om de A7 beter te laten functioneren. In combipakket 4 en 4a is er lokaal wel sprake van een verschuiving van verkeer van het hoofdwegennet naar het onderliggende wegennet van Zaanstad. Dit negatieve effect komt door de combinatie van een afgewaardeerde A7 en het vervallen van de verbindingsboog in het knooppunt Zaandam.

Samenvattend over het doelbereik

De effecten laten zien dat naarmate de ingreep groter is, het probleemoplossend vermogen ook groter wordt. Tegelijkertijd leidt de omvang van de maatregelen op andere trajecten tot een toename van verkeer. Binnen de corridor Amsterdam – Hoorn begint dit vanaf combipakket 3 zichtbaar te worden op het traject knooppunt Zaandam – Purmerend en het traject Hoorn – Purmerend. Bij combipakket 6 reikt dit effect nog weer verder en neemt ook de reistijd op de Ring A10 Amsterdam toe.

Combipakket 1 leidt in beide WLO-scenario's tot een gering effect, het heeft geen relevante bijdrage aan het halen van de doelstelling. Dit is daarom neutraal beoordeeld. Combipakket 2 en 3 dragen wel enigszins bij aan de doelstelling, maar

lossen de knelpunten op het hoofdwegennet niet op. Dit is daarom licht positief beoordeeld (0/+). De combipakketten 4 t/m 6 dragen duidelijk wel bij aan de doelstelling. Dit leidt daarom tot een positieve beoordeling (+). Omdat geen enkel combipakket optimaal voldoet aan de projectdoelstelling, zijn er ook geen sterk positieve beoordelingen (++)). Combipakket 6 lijkt de grootste bijdrage te leveren, maar leidt ook tot een toename van de reistijd op de A10. Dit past minder goed bij de randvoorwaarde om de Ring A10 draaiende te houden. Combipakket 6 wordt daarom net als de pakketten 4, 4a, 5 en 5a positief (+) beoordeeld.

Verkeersveiligheid

In het PlanMER is onderzoek gedaan naar de effecten van de verschillende combipakketten op de verkeersveiligheid.

Ten opzichte van de referentie scoren de verschillende combipakketten als volgt op aspect verkeersveiligheid:

- Combipakket 3: scoort neutraal (score 0)
- Combipakket 4a, 5a en 6: scoren positief (score +)
- Combipakket 4 en 5: scoren duidelijk positief (score ++)

De score van ieder combipakket komt voort uit de scores van de afzonderlijke maatregelen per combipakket.

De volgende maatregelen leveren een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid:

- Het openstellen van de extra rijstroken (de ruimtereservering) in de Coentunnel; dit is bij alle combipakketten relevant;
- Het vervangen van de spitsstroken op de verbindingbogen van knooppunt Zaandam door een volwaardige rijstrook met vluchtstrook; aan de orde bij pakket 4a en 5a;
- Het volledig aanpassen van knooppunt Zaandam met fly-overs op de verbindingswegen tussen A7 en A8 en vice versa; in deze aanpassing zijn ook geen spitsstroken meer aan de orde zoals in de huidige situatie en zijn de verbindingswegen tussen de A7 en de A8 veiliger vormgegeven; deze maatregel is aan de orde bij pakket 4 en 5;
- Het vervangen van de spitsstrook tussen Zaandam en Purmerend door een volwaardige rijstrook met vluchtstrook; dit is aan de orde bij alle pakketten m.u.v. pakket 3;
- De 2x5 rijstroken configuratie op de A8 tussen Coenplein en Zaandam; dit is aan de orde bij pakketten 4, 4a, 5 en 5a.

Onderstaande maatregelen dragen niet bij aan een verbetering van de verkeersveiligheid en vragen optimalisatie:

- De spitsstrook Hoorn; dit is aan de orde bij alle combipakketten;
- De 2x6 rijstroken configuratie op de A8 tussen Coenplein en Zaandam; dit is aan de orde bij pakket 6.

In de volgende fase – de planuitwerking – worden de aandachtspunten vanuit wegontwerp met specifieke aandacht voor maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid nader onderzocht en geoptimaliseerd. Het gaat hierbij vooral om:

- De bocht A7 bij Purmerend (in het bijzonder tussen Purmerend-Zuid en Purmerend-Centrum);
- De spitsstrook Hoorn;
- De verbindingdboog op knooppunt Zaandam tussen de A7 (vanaf Purmerend) en de A8 (richting Amsterdam).

Het wegontwerp wordt op deze punten waar nodig uitgewerkt en geoptimaliseerd. Hierbij gaat het om mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld de verlaging van snelheid naar 100 km/uur incl. handhaving van de maximumsnelheid. In de bocht bij Purmerend gaat het verder om mogelijke rijtaak ondersteunende maatregelen vóór en ná de bocht in de vorm van, wegaankleding, belijning, aanvullende verlichting en bebording.

Alle combipakketten dragen in meer of mindere mate bij aan de doorstroming op de corridor. Meer verkeer verkiest hiermee het hoofdwegennet boven het onderliggend wegennet. Hiermee wordt het onderliggend wegennet rustiger en veiliger. Ondanks een toename van verkeer op het hoofdwegennet, wordt ook dit door de wegaanpassingen veiliger, vooral in pakket 4 en 5. De verbetering in pakket 4a en 5a is door het handhaven van de vormgeving van knooppunt Zaandam net iets minder positief. In pakket 6 zijn weefbewegingen op de brede A8 een aandachtspunt.

Milieu, klimaat en duurzaamheid

Door het toevoegen van capaciteit aan het hoofdwegennet maakt meer verkeer gebruik van de hoofdwegen en is er een afname van verkeer op het onderliggend wegennet. Dit leidt ertoe dat het aantal geluidgehinderden en slaapgestoorden in het studiegebied per saldo afneemt. De afname van gehinderden en slaapgestoorden is respectievelijk 1 en 3% in combipakket 3, 3 tot 5% in combipakket 5(a) en 3 tot 6% in combipakketten 4(a) en 6. In combipakket 2 zorgt de vermindering van verkeer ook voor een vermindering van het aantal geluidgehinderden. Het effect van combipakket 1 op verkeersstromen is te marginaal om tot een positieve beoordeling voor geluid te leiden. Op lokaal niveau kan er wel sprake zijn van een verhoging van de geluidhinder. Detailuitwerking van maatregelen om ervoor te zorgen dat de geluidniveaus (blijven) voldoen aan wettelijke normen zijn onderdeel van de vervolgfase (MIRT-planuitwerking), na de vaststelling van het voorkeursalternatief. De akoestische verschillen zijn echter dermate beperkt dat geluidoverdrachtsmaatregelen ten gevolge van het project op basis van de huidige informatie niet verwacht worden.

Wat betreft luchtkwaliteit, geldt dat voor zowel fijnstof (PM_{10} en $PM_{2,5}$) als stikstofdioxide (NO_2) in de combipakketten 2 tot en met 6 er meer mensen op vooruit gaan, dan achteruit. Aan de wettelijke normen wordt ruimschoots voldaan.

Omdat uitbreiding van het hoofdwegennet leidt tot meer verkeer en er ook meer materiaal in de bouwphase nodig is, dragen de combipakketten met capaciteitsverruiming niet bij aan het verminderen van CO_2 en de totale energievraag. In alle combipakketten wordt ingezet op het verduurzamen van de mobiliteit. Dit gebeurt het sterkst in alternatief 2, dat als enige tevens een positieve bijdrage heeft aan het klimaat.

Tabel 2: Beoordeling deelgebiedoverstijgende aspecten t.o.v. de referentie 2030

Thema	Aspect	1	2	3	4	4a	5	5a	6
Verkeer	Doelbereik	0	0/+	0/+	+	+	+	+	+
Verkeers- veiligheid	Hoofdwegennet	0	0	0	++	+	++	+	+
	Onderliggend wegennet	0	+	0	0/+	0/+	0	0	0/+
Milieu	Geluid (gehinderden)	0	0/+	0/+	+	+	+	+	+
	Geluid (locatiespecifieke veranderingen)	0/-	0/-	0/-	-	-	0/-	0/-	0/-
	Luchtkwaliteit (blootgestelden)	0	0/+	0	0/+	0/+	0/+	0/+	0/+
	Luchtkwaliteit (locatiespecifieke veranderingen)	0	0	0	0	0	0	0	0
	Gezondheid	0	0/+	0/+	+	+	+	+	+
	Externe veiligheid	0	0	0	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-
Klimaat en duurzaamheid	Energie	0	+	0/-	-	-	-	-	-
	Klimaat - CO ₂ - uitstoot	0	0/+	0	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-
	Circulaire economie	0	0	0	0	0	0	0	0
	Duurzame mobiliteit	0/+	+	0/+	0/+	0/+	0/+	0/+	0/+
	Klimaatadaptatie	0	0	0	0	0	0	0	0
Landschap, cultuurhistorie, archeologie	Landschap	0	0	0	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-
	Cultuurhistorie	0	0	0	0	0	0	0	0
	Archeologie	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-
	Ruimtelijke kwaliteit	0	0	0	-	-	-	-	-
Bodem en water	Bodem	0	0	0	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-
	Water	0	0	0	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-
Natuur	Gebieden	0	0/-	0/-	-	-	-	-	-
	Soorten	0	0/-	0	-	-	-	-	-

De aspecten natuur, landschap, archeologie en cultuurhistorie zijn beoordeeld per deelgebied.

Natuur

Voor de mogelijk effecten op Natura 2000-gebied is voor alle combipakketten een passende beoordeling uitgevoerd. Geen van de combipakketten heeft een effect op Natura 2000-gebied Polder Zeevang. De combipakketten 4 t/m 6 leiden tot enig ruimtebeslag in Natura 2000-gebied IJperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske. Er zijn geen habitattypen aanwezig en de omvang van het ruimtebeslag is beperkt. Hiernaast leiden de combipakketten 3 t/m 6 tot een toename van stikstofdepositie op deze Natura 2000-gebieden.

Bij het opstellen van het milieueffectrapport voor de Corridor Amsterdam-Hoorn is uitgegaan van het toen vigerende Programma Aanpak Stikstofdepositie (PAS). Echter, na de uitspraak van de Raad van State van 29 mei 2019, mag het PAS niet meer gebruikt worden bij de vaststelling van een besluit. Sindsdien moet voor ieder project afzonderlijk een onderbouwing van de haalbaarheid zijn opgenomen met

betrekking tot de effecten op Natura 2000-gebieden die het gevolg zijn van de depositie van stikstof. Omdat het voornemen leidt tot een toename van de depositie van stikstof in stikstofgevoelig Natura 2000-gebied, is voorafgaand aan de vaststelling van de Structuurvisie nader onderzoek verricht naar de haalbaarheid van het voornemen in de situatie dat geen gebruik meer kan worden gemaakt van het PAS. Vanwege de depositietoename moet in de navolgende planuitwerking een ADC-toets doorlopen worden, waarin de alternatievenafweging (A), de dwingende reden van groot openbaar belang (D) en de haalbaarheid van de compensatieopgave (C), beoordeeld worden. Bij vaststelling van de Structuurvisie moet zicht zijn op de haalbaarheid van deze toets.

In de ten behoeve van de Structuurvisie opgestelde toets van de haalbaarheid van de uiteindelijke ADC-toets (Antea Group, November 2019) is gemotiveerd dat er geen reële Alternatieven zijn met een kleinere depositiebijdrage dan het voorkeursalternatief. Er is een Dwingende reden van groot openbaar belang, met betrekking tot de bereikbaarheid van de regio, met als afgeleide doelen de economische concurrentiepositie en een aantrekkelijke leefomgeving. De Compensatieopgave is complex, maar relatief beperkt en haalbaar. Realisatie van het project kan derhalve, ondanks een toename van depositie, doorgang vinden. In de planuitwerking wordt de definitieve ADC-toets opgesteld, waarin met name de Compensatieopgave verder wordt uitgewerkt.

Landschap, cultuurhistorie, archeologie

In geen van de combipakketten worden beschermde archeologische of cultuurhistorische monumenten geraakt. De maatregelen zijn voorzien in een gebied met hoofdzakelijk lage archeologische verwachtingswaarde.

Geringe effecten worden alleen verwacht bij uitbreiding van de A7 naar 2x3 rijstroken. Hiervoor is een afzonderlijke Heritage Impact Assessment uitgevoerd. Verdere informatie over de effecten in de deelgebieden en de bijbehorende tabellen staan in het PlanMER en de samenvatting.



4.2 MKBA

Als onderdeel van de verkenning is na zeef 1,5 een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) uitgevoerd. Een kosten-batenanalyse is een economische beoordeling waarbij effecten op het gebied van verkeer, natuur en milieu worden gemonetariseerd: de effecten worden aan de hand van verschillende economische waarderingmethoden in euro's uitgedrukt. De MKBA is uitgevoerd op basis van zowel het hoge als lage WLO-scenario.

Doorgerekende combipakketten

De combipakketten 1 en 2 zijn apart beschouwd. De huidige verkeersmodellen kunnen de verkeerseffecten van dit type maatregelen niet op een gelijkwaardige wijze doorrekenen als de infrastructurele maatregelen. Uit de analyse blijkt dat de maatregelen voor het fietsverkeer en op het spoor en mobiliteitsmanagement/ werkgeversaanpak naar verwachting voor het grootste deel ook daadwerkelijk quick-wins zijn. De kosten zijn relatief beperkt en de potentiële baten overtreffen deze kosten ruimschoots. Deze maatregelen kunnen als zinvol worden beschouwd. Voor een goede vergelijking van de combipakketten 3 tot en met 6 zijn alleen de infrastructurele maatregelen vergeleken. De projecten Guisweg en AVANT hebben een eigen MKBA-traject en zijn niet meegenomen in de MKBA van de Corridorstudie Amsterdam - Hoorn.

De volgorde van scores is 3 (beste score – 5a – 4a - 4 en 5 – 6 slechtste score) in zowel het hoge als het lage groeiscenario. De volgorde van de baten/kostenverhouding is niet gevoelig voor het economische groeiscenario.

Tabel 3: Baten/kostenverhouding van combipakketten 3 t/m 6. Bedragen in mln. €.

Uitkomsten MKBA bij combipakketten	3	4	4a	5	5a	6
Baten/kosten WLO Hoog						
Investeringen en B&O Kosten	€ 47	€ 522	€ 344	€ 479	€ 309	€ 587
Baten	€ 273	€ 612	€ 526	€ 566	€ 504	€ 640
baten/kostenverhouding	5,8	1,2	1,5	1,2	1,6	1,1
Baten/kosten WLO Laag						
Investeringen en B&O kosten	€ 47	€ 522	€ 344	€ 479	€ 309	€ 587
Baten	€ 157	€ 363	€ 311	€ 339	€ 303	€ 363
baten/kostenverhouding	3,3	0,7	0,9	0,7	1,0	0,6

4.3 Conclusie richting voorkeursalternatief

Combipakketten 1 en 2

Van de combipakketten 1 en 2 wordt een positieve bijdrage verwacht aan de verbetering van de bereikbaarheid in de corridor.

In de regio bestaat veel draagvlak voor dit type maatregelen. Ze passen in een breed gedragen ambitie om meer mensen gebruik te laten maken van verschillende vormen van vervoer. De naar verhouding beperkte investeringen in het aanbod en de kwaliteit van onder meer fiets- en spoorinfra en gedragsbeïnvloeding zijn nodig om samen met de forse investeringen in het HWN en OWN, de toekomstige mobiliteitsvraag in dit gebied te faciliteren. Deze combipakketten komen in aanmerking om - in iets gewijzigde vorm – opgenomen te worden in het voorkeursalternatief. Zie paragraaf 5.2.1.

De wijzigingen staan hieronder toegelicht.

Afgevallen of anders ingevulde maatregelen uit combipakket 1 en 2
Enkele maatregelen blijken niet meer nodig of worden op een andere wijze ingevuld.
Ze worden daarom geen onderdeel van het voorkeursalternatief.

Het gaat om de volgende maatregelen:

- Het verbeteren van de perronoutillage van NS station Zaandam.
- Het verlengen van het keerspoor bij NS station Hoorn-Kersenboogerd.
- Het inzetten van een extra Spits Intercity tussen Enkhuizen en Amsterdam in ochtend- en avondspits.

De eerste maatregel wordt vanuit een ander project gerealiseerd.

Op de wijze waarop milieumaatregelen rondom het keerspoor bij Hoorn-Kersenboogerd kunnen worden gerealiseerd, wordt inmiddels door de gemeente Hoorn in samenspraak met omwonenden en de NS gestudeerd. Een verlenging van het keerspoor is daardoor niet meer nodig.

Wat betreft de maatregel om een extra intercity te laten rijden in de spits hebben partijen aangegeven samen verder te willen onderzoeken hoe het gebruik van de Hoornse Lijn geoptimaliseerd kan worden. Daartoe zijn afspraken gemaakt die opgenomen worden in de bestuurlijke overeenkomst bij de vaststelling van de structuurvisie. Onderdeel van deze afspraken is het ook verbeteren van de first and last mile bij OV knooppunten en het bevorderen van gebiedsontwikkeling bij diezelfde OV knooppunten in Zaanstad, Purmerend en Hoorn.

De inrichting van logistieke ontkoppelpunten in het corridorgebied uit pakket 2 is afgevallen. Daarvoor is bij de lokale partners op dit moment nog te weinig bekend om hier al een concrete maatregel aan te verbinden.

De combipakketten 3 t/m 6 met de inframaatregelen: 5a als voorkeur

De zeer positieve score van pakket 3 in de MKBA wordt gehonoreerd doordat dit ook onderdeel is van de andere infrapakketten.

De uitkomsten bij doelbereik laten zien dat alleen combipakket 3 de knelpunten op de rijkswegen niet oplost. Pakket 4 t/m 6 hebben allen een positieve bijdrage, waarbij pakket 6 echter leidt tot toename van de reistijd op de Ring A10 West en Oost. Pakket 6 is aanzienlijk duurder, de kosten liggen boven het beschikbare budget, betekent meer ruimtebeslag en heeft de slechtste verhouding tussen baten en kosten.

Over het geheel genomen laten de combipakketten vooral positieve effecten zien over de hele corridor. Naarmate het combipakket groter wordt, neemt het doelbereik toe en neemt de milieubelasting af door minder verkeer op het onderliggend wegennet en snelheidsverlagingen op de A7. Daar waar aanpassing aan de A7 of A8 plaats vindt of fietsvoorzieningen en carpoolplaatsen worden gerealiseerd, treden in de deelgebieden lokaal negatieve effecten op.

De tussenresultaten van de MIRT-verkenning hebben in het Bestuurlijk Overleg Corridorstudie Amsterdam-Hoorn van november 2018 geleid tot een bestuurlijke keuze voor de combipakketten 1 en 2 samen met het pakket HWN-MI DDEN A8-A7 voor het hoofdwegennet, gebaseerd op versoberde varianten voor knooppunt Zaandam (4a of 5a). Dit principebesluit als keuze voor het multimodale bereikbaarheidspakket is bekrachtigd in het BO-MIRT van najaar 2018¹⁸. De onderzoeken naar de combipakketten 4a en 5a laten zien dat deze op doelbereik, verkeersveiligheid en milieueffecten onderling minimaal verschillen.

¹⁸ www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2018/11/22/bijlage-1-afsprakenlijst-bestuurlijk-overleggen-mirt-21-en-22-november-2018

Pakket 5a heeft een positievere baten-kostenverhouding en gaat uit van een volledig functioneel knooppunt Zaandam. In combipakket 4a is er lokaal sprake van een verschuiving van verkeer van het hoofdwegennet naar het onderliggende wegennet van Zaanstad, door de combinatie van een afgewaardeerde A7 en het vervallen van de verbindingsboog in het knooppunt Zaandam, waardoor er regionaal minder draagvlak is voor 4a dan voor pakket 5a.

Om deze redenen komt combipakket 5a in aanmerking voor het voorkeursalternatief.



5 Voorkeursalternatief

Het garanderen van de bereikbaarheid van Amsterdam over de Corridor Amsterdam-Hoorn is niet mogelijk met alleen sectorale verkeersmaatregelen aan het Hoofdwegennet (HWN). Het voorkeursalternatief bestaat daarom uit een multimodaal mobiliteitspakket met maatregelen aan het hoofdwegennet, het onderliggende wegennet, openbaar vervoer en fiets en inpassingsmaatregelen. Partijen werken aan een gezamenlijke bestuursovereenkomst over het voorkeursalternatief, die ondertekend zal worden met het definitief vaststellen van de structuurvisie.

De maatregelen aan het hoofdwegennet zijn de verantwoordelijkheid van het Rijk en onderdeel van de Voorkeursbeslissing conform de MIRT-procedure. De scope van de voorkeursbeslissing in de structuurvisie staat beschreven in paragraaf 4.1. De overige maatregelen uit het multimodaal mobiliteitspakket zijn de gezamenlijke verantwoordelijkheid van de samenwerkende partijen en worden beschreven in paragraaf 4.2.

In het Bestuurlijk Overleg van november 2018 is de bestuurlijke keuze gemaakt, onafhankelijk van de keuze voor 4a of 5a, dat het volledig maken van afrit 3 (A8) en aanpassen van afrit 2 (A8) – voorheen onderdeel van pakket 4/4a – onderdeel zal uitmaken van het voorkeursalternatief. In het Bestuurlijk Overleg van maart 2019 is de bestuurlijke keuze gemaakt voor combipakket 5a en is het besluit genomen dat het volledig maken van afrit 3 (A8) en aanpassen van afrit 2 (A8) onderdeel wordt van de regionale planstudie Guisweg (zie 5.2.3. en hoofdstuk 6).

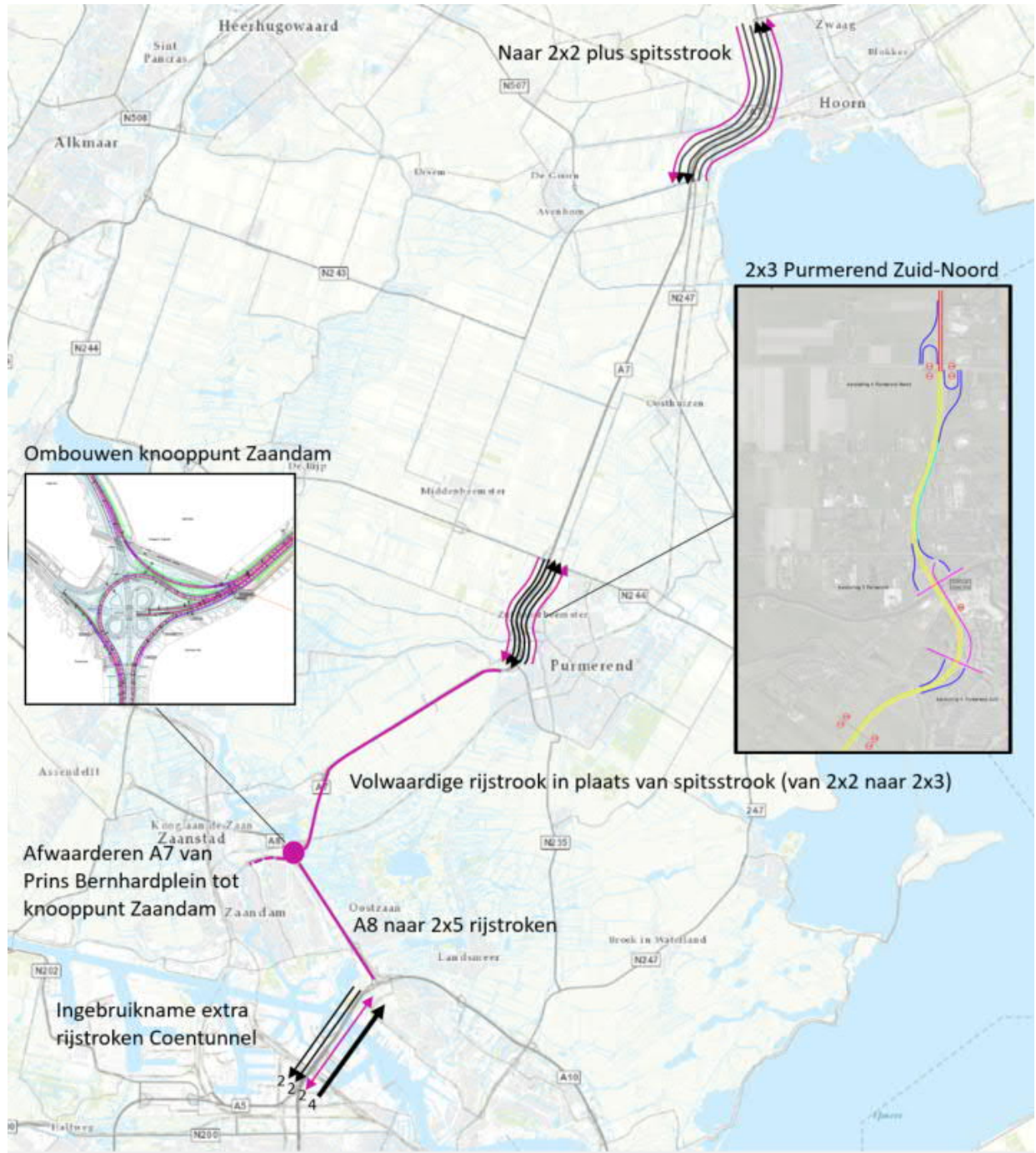
5.1 Maatregelen aan het Hoofdwegennet - de Voorkeursbeslissing

De volgende wegaanpassingen maken deel uit van de voorkeursbeslissing (van zuid naar noord):

- De ingebruikname van bestaande extra rijstroken in de Coentunnel (2x4/6)¹⁹;
- Verbreden van de A8 naar 2x5 rijstroken tussen knooppunt Coenplein en knooppunt Zaandam
- Het afwaarderen van de A7 tussen het Prins Bernhardplein 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, rijnsnelheid 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 (tijdens de spits 100 km/uur, buiten de spits 130 km/uur).

Figuur 8 laat de maatregelen zien aan het hoofdwegennet. Dit pakket aan maatregelen heeft de naam HWN-Midden A8-A7.

¹⁹ Programmaraad SBAB heeft als uitvloeisel van deze afspraken in de corridor, afgesproken de effecten van het aanpassen van het snelheidsregime van de A10 en A8 op o.a. doorstroming en leefbaarheid binnen SBAB in beeld te brengen. Zie ook de kamerbrief van november 2018 met MIRT-afspraken (zie voetnoot 18).



Figuur 8: Maatregelen voorkeursbeslissing hoofdwegennet

Variant A – Purmerend (onderdeel van de voorkeursbeslissing)

De A7 wordt verbreed van 2x2 naar 2x3 rijstroken. Uitgangspunt voor deze variant is dat de bestaande aansluitingen blijven liggen op de huidige locatie. Bij een verbreding naar 2x3 rijstroken heeft dit echter als gevolg dat de afstand tussen de opeenvolgende aansluitingen Purmerend Zuid en Purmerend/Zuidoostbeemster te kort is om veilig in en uit te voegen.

Dit is opgelost door in de rijrichting van Hoorn naar Amsterdam in de aansluiting Purmerend/Zuidoostbeemster de oprit richting Amsterdam te laten vervallen en in de aansluiting Purmerend Zuid de afrit vanuit de richting Hoorn.

In de andere rijrichting (van Amsterdam naar Hoorn) is dit opgelost door in de aansluiting Purmerend Zuid de oprit richting Hoorn te laten vervallen en in de aansluiting Purmerend/Zuidoostbeemster de afrit vanuit de richting Amsterdam.

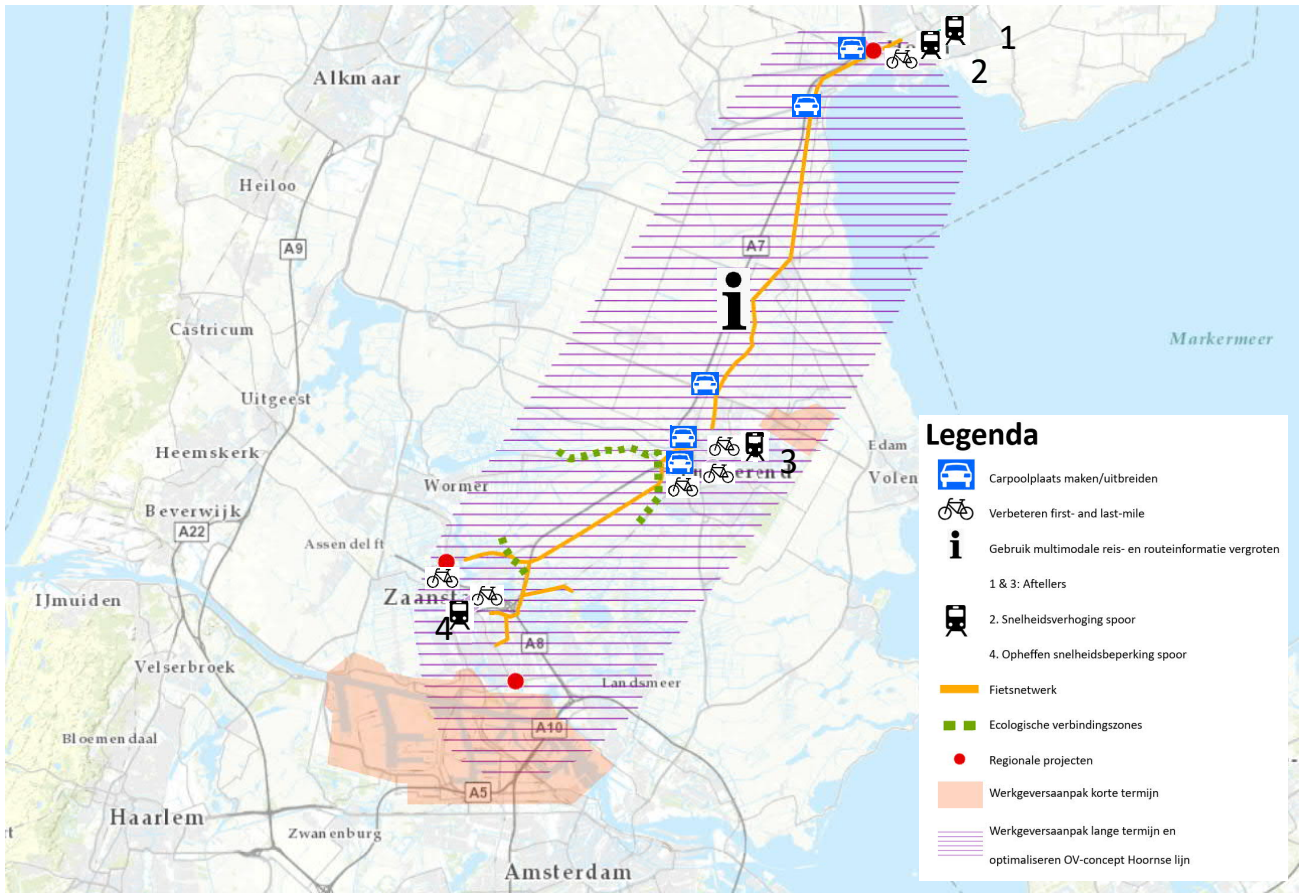
Via een nieuwe parallelstructuur ten oosten van de A7 worden de twee 'halve' aansluitingen onderling verbonden zodat verkeer toch op de juiste bestemming kan komen. Voor deze nieuwe parallelstructuur wordt een nieuwe brug gebouwd over het Noordhollandsch Kanaal (in het verleden is hiervoor reeds ruimte gereserveerd).

5.2 Overige maatregelen uit het voorkeursalternatief

Het voorkeursalternatief bestaat naast de maatregelen aan het hoofdwegennet uit een breder multimodaal mobiliteitspakket. De aanvullende maatregelen betreffen:

- een maatregelenpakket gericht op quick-wins en mobiliteitsmanagement;
- de regionale inpassingsmaatregelen natuurverbinding Kalverpolder – Oostzanerveld en natuurverbinding Jisperveld – Oostzanerveld;
- de regionale projecten AVANT, Guisweg en Hoorn.

De maatregelen zijn weergegeven in figuur 8.



Figuur 8: Maatregelen uit pakket 1 en 2 (quick-wins en mobiliteitsmanagement lange termijn)

5.2.1 Maatregelenpakket quick-wins en mobiliteitsmanagement

Het pakket bestaat uit multimodale maatregelen die er samen voor moeten zorgen bij te dragen aan de verbetering van het woon-werk verkeer in het corridor gebied. Het betreft de volgende maatregelen:

- Fietsinfrastructuur: Het upgraden van de fietsroute tussen Purmerend en Hoorn tot op het niveau van een regionale fietsroute en het upgraden van de fietsroute tussen Purmerend en Zaanstad tot op het niveau van een metropolitane (snel)fietsroute.
- Spoorinfrastructuur: Het uitwerken en uitvoeren van maatregelen aan de Hoornse Lijn: aftellers plaatsen bij de stations Hoorn-Kersenboogerd en Purmerend Overwhere, opheffen snelheidsbeperking op het baanvak Zaanдам-Kogerveld en doorvoeren snelheidsverhoging op het baanvak Hoorn-Kersenboogerd – Hoogkarspel.
- Optimaliseren OV-concept Hoornse lijn in relatie tot gebruik, knooppuntontwikkeling op stationslocaties aan de Hoornse lijn. De voorstellen die afgelopen jaren zijn gedaan, zijn nog niet uitontwikkeld tot concrete maatregelen die opgenomen kunnen worden in het voorkeursalternatief. Er is een procesafspraken gemaakt, waarin de partijen een werkgroep formeren die een ontwikkelagenda met ontwikkelpad uitwerkt op het vlak van ruimtelijke ordening, wonen, economie, bereikbaarheid op en rond stationslocaties op de Hoornse Lijn met aandacht voor de woon-werkverkeerbalans en het verminderen van de eenzijdige spits, flankerend beleid, duurzaamheid en de uitwerking van de 'First and last mile'.

- Mobiliteitsmanagementmaatregelen Korte en Lange Termijn (Programma Samen bouwen aan bereikbaarheid MRA).
- Het uitbreiden van de huidige werkgeversaankpak MRA naar het noorden. De grootste kansen zijn aanwezig voor bedrijven gevestigd in Westpoort en Zaanstad met oog op het ontlasten van met name de knelpunten bij Purmerend en knooppunt Zaandam op de A7/A8.
- Carpoolplekken op de volgende potentiële locaties:
 - A7 Afslag 8 Hoorn: uitbreiding bestaande locatie ten westen van de A7;
 - A7 Afslag 7 Hoorn-Avenhorn: uitbreiding bestaande locatie recreatieterrein;
 - N244-Salvador Allendelaan: uitbreiden bestaande P+R;
 - A7 Afslag 5 Purmerend Centrum; nieuwe locatie ter vervanging van de huidige situatie;
 - A7 tussen afrit 4 en 5: een nieuwe locatie langs de parallelweg.

5.2.2 Regionale Inpassingsmaatregelen bij het Pakket HWN-Midden A8-A7

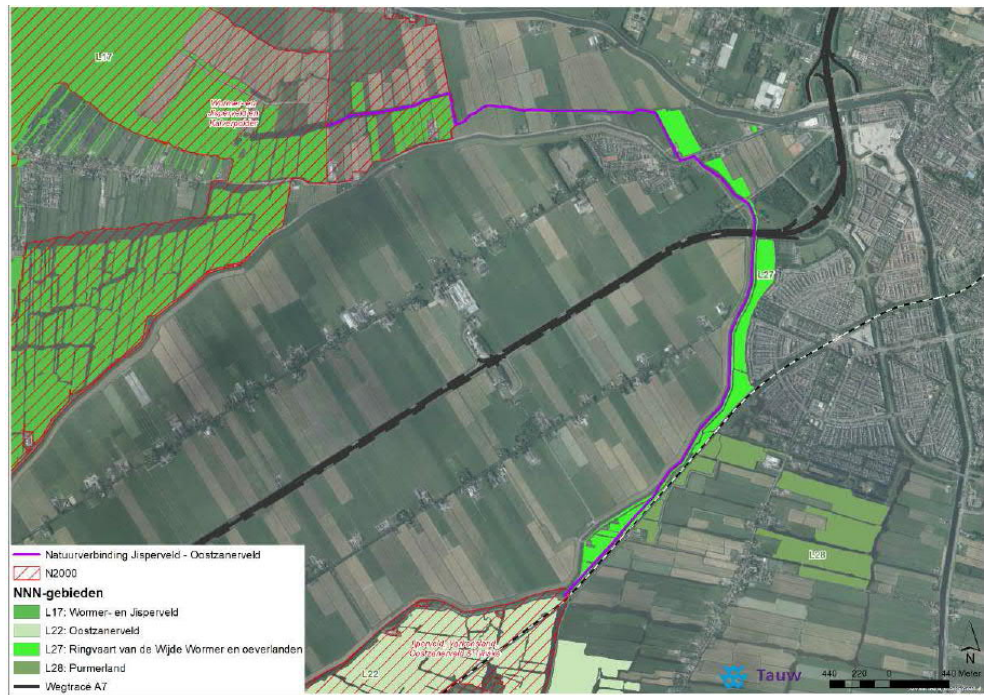
Het versterken van natuurverbindingen (ecologische verbindingzones) maakt onderdeel uit van het voorkeursalternatief. Het betreft de volgende natuurverbindingen:

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

De verdere uitwerking zal plaatsvinden in de vervolgfase.



Figuur 9: Natuurverbinding Kalverpolder - Oostzanerveld



Figuur 10: Natuurverbinding Jisperveld - Oostzanerveld

Maatregelen op het onderliggende wegennetwerk

Project AVANT²⁰

De gemeente Zaanstad, gemeente Oostzaan, Vervoerregio Amsterdam en de Provincie Noord-Holland doen onderzoek naar het verbeteren van de verkeersdruk bij de Vijfhoek, de Ambacht en Thorbeckeweg. De verkeersdruk op Zaandam Zuid neemt namelijk de komende jaren fors toe, onder meer door groei van het verkeer uit het Hembrugterrein, Hoogtij, Zuiderhout en de verwachte komst van een groot woonwarenhuis. Onderwerp van onderzoek zijn maatregelen voor een betere doorstroming van het verkeer in Zaandam Zuid en een versnelling van het Openbaar Vervoer.

In het project AVANT is een definitieve voorkeur in beeld gekomen uit de diverse alternatieven. Het gaat hier om alternatief B. Dit alternatief is het meest kansrijk, geniet het meeste draagvlak, biedt de meeste voordelen, heeft een positieve MKBA en is het enige alternatief dat een robuuste oplossing biedt voor de Vijfhoek. Het geeft de meeste ruimte om de HOV-infrastructuur aan te leggen en het is een eerste stap om de barrière werking van Thorbeckeweg aan te pakken hetgeen zeer goed aansluit bij de plannen van de transformatie van de Achtersluispolder. Ook biedt dit alternatief door het verplaatsen van de drukke aansluiting Westkolkdijk naar de Vlinderbrug een forse verbetering van de capaciteit aan doorstroming van N516 en de op- en afritten van de A8. Ter hoogte van de Verlengde Stellingweg wordt het kruispunt met de oostelijke op- en afrit A8 uitgebreid en wordt een ongelijkvloerse fietsoversteek toegepast. Hierdoor wordt een gewenste verbetering vanuit de CAH reeds in een vroeg stadium gerealiseerd. De andere alternatieven hebben onvoldoende oplossend vermogen en draagvlak of passen niet bij de financieringscapaciteit van betrokken partners.

²⁰ <https://vervoerregio.nl/pagina/20180327-avant>

Dit voorkeursalternatief sluit een toekomstige uitbreiding in capaciteit bij de Vlinder (bijv. alternatief C) niet uit. Het nu al bepalen van een voorkeur is noodzakelijk vanuit de krappe planning. Uit de recent afgeronde planstudie is het ontwerp nader uitgewerkt en onderzocht op maakbaarheid en haalbaarheid.



Figuur 11: Voorkeursvariant AVANT (N516)

Bij de verdere planuitwerking van de “Infrastructurele maatregelen Pakket HWN-Midden A8-A7” ten behoeve van het (Ontwerp) Tracébesluit wordt van deze voorkeursvariant uitgegaan. Er is bij de uitwerking sprake van een raakvlak in de aansluiting A8 Oostzaan (nr. 1).

De betrokken partijen hebben in de gesloten Bestuursovereenkomst afspraken gemaakt over de financiering, nadere afstemming van dit raakvlak en de doorwerking in de beide studies.

Planstudie Guisweg²¹

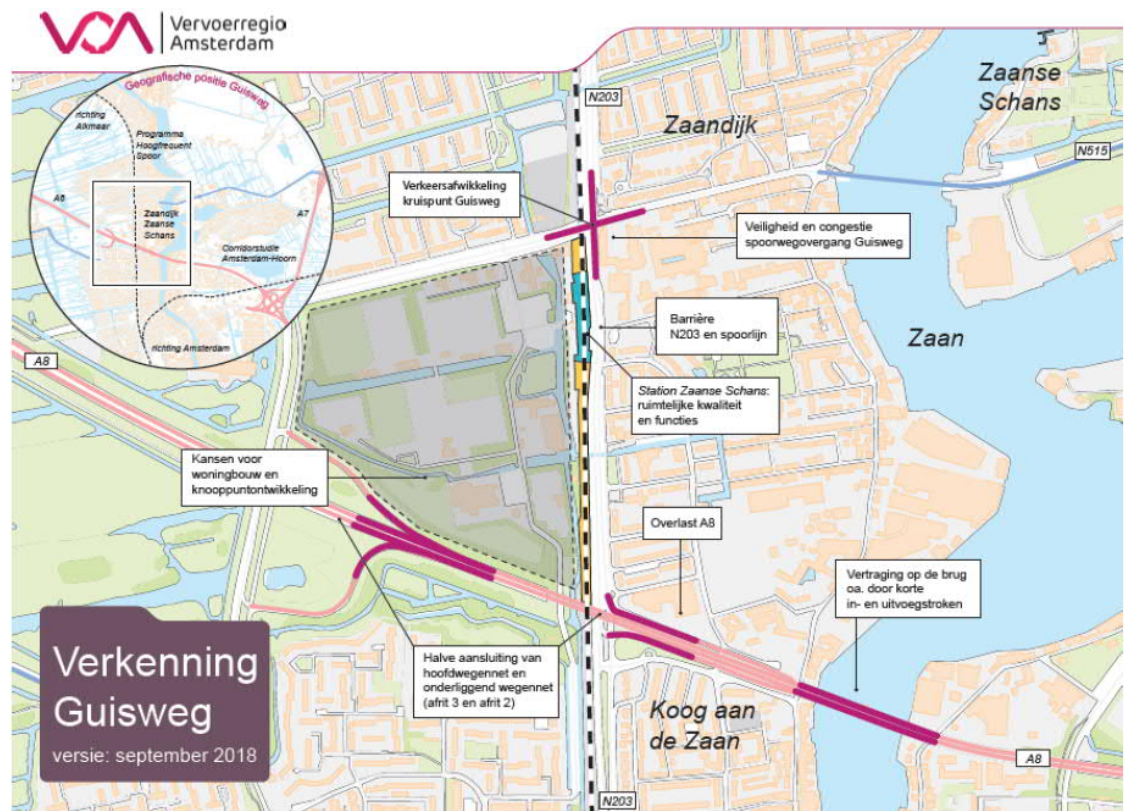
De kruising van de Guisweg in Zandijk met het spoor en de Provincialeweg is al jaren een knelpunt voor fietsers en autoverkeer. De directe omgeving van de spoorwegovergang heeft veiligheidsrisico's en de situatie vormt een barrière voor auto's, fietsers en voetgangers. Door het verhogen van de treinfrequentie op het traject Amsterdam – Alkmaar ontstaan lange wachttijden voor fietsers en automobilisten. Door de toename van het aantal reizigers, door toeristen van en naar de Zaanse Schans en het groeiende aantal inwoners van de regio Zaanstad, zal de hoeveelheid treinen op het traject in de toekomst toenemen.

²¹ <https://vervoerregio.nl/guisweg>

In 2018 zijn de mogelijkheden voor de herinrichting van het gebied rondom station Zaanse Schans verkend, inclusief het oplossen van de onveilige kruising van de Guisweg met het spoor en de Provincialeweg. De mogelijkheden die in schets verkend zijn geven een idee van de haalbaarheid en de investeringskosten. Een ongelijkvloerse kruising – waarbij het spoor blijft liggen en er een weg onderdoor loopt – blijkt qua effect en investering het beste én het meest haalbaar. Voor langzaam verkeer wordt onderzocht of een ongelijkvloerse kruising met het spoor deel kan uitmaken van de scope.

Onderdeel van het project is om aansluiting 3 (Zaandijk-West) op de A8 volledig te maken en om met een goed voorstel te komen voor aansluiting 2. Dit kan inhouden dat aansluiting 2 wordt opgeheven en er een adequate oplossing komt om de ontsluiting van het gebied tussen de Provinciale weg en de Zaan op de A8 te garanderen.

De betrokken partijen hebben in de Bestuursovereenkomst afspraken gemaakt over de financiering, nadere afstemming van dit raakvlak en de doorwerking in de beide studies.

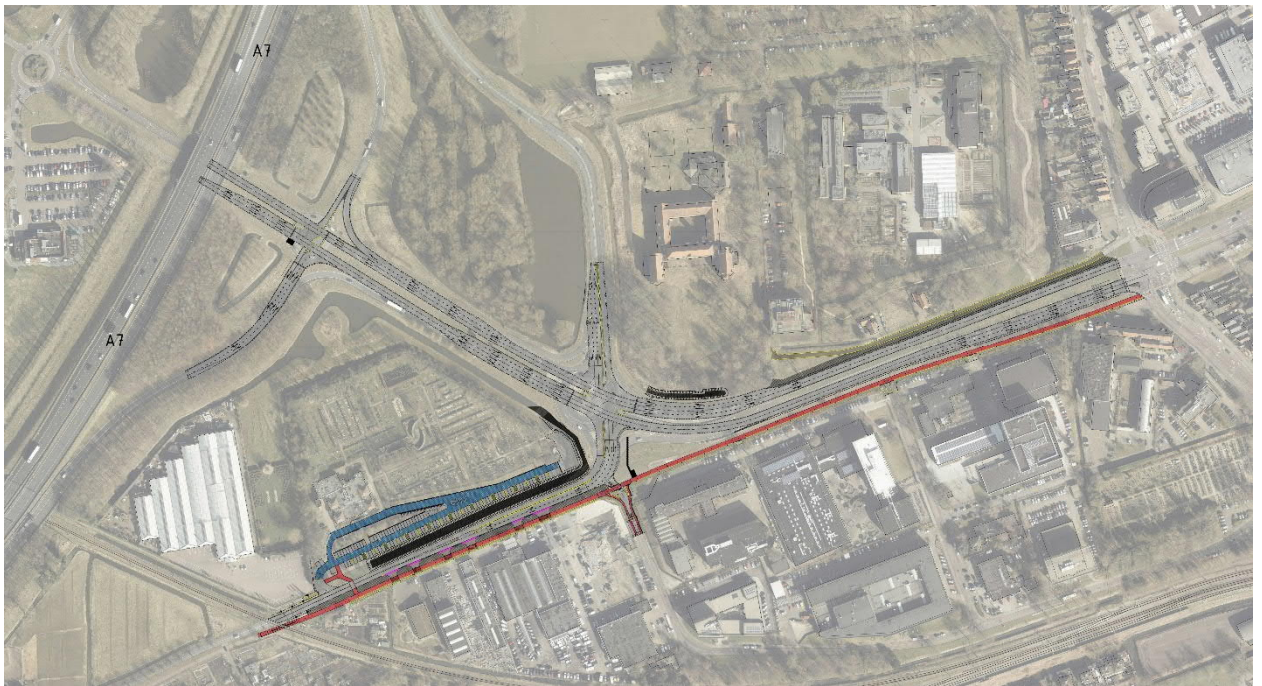


Figuur 12: Planstudie Guisweg

Maatregelen Project Hoorn²²

In de huidige situatie functioneert de verbinding van de A7 naar het onderliggend wegennet van Hoorn al langere tijd slecht. De beide rotondes die hiervan onderdeel uitmaken, kunnen het verkeer in de spits nauwelijks verwerken, waardoor soms nu al sprake is van terugslag op de A7. De gemeente Hoorn heeft als vertegenwoordiger van de regio West-Friesland gekozen voor een spoedige uitvoering van de verbetering van de doorstroming op deze verbinding. Vandaar dat de gemeente besloten heeft de aanpassing van de infrastructuur van de Provincialeweg naar voren te halen en vooruitlopend op de afronding van de MIRT-verkenning uit te voeren.

De turborotonde en de oostelijke rotonde nabij de op – en afrit A7 worden aangepast naar gelijkvloerse kruisingen met verkeerslichteninstallatie. Gelijktijdig met de aanpassing van de turborotonde gaat de gemeente Hoorn de fietsverbinding langs de Berkhousterweg verbeteren. Deze maakt onderdeel uit van de regionale fietsverbinding tussen Hoorn en Purmerend. De gemeente Hoorn draagt zo, samen met een bijdrage van de Provincie Noord-Holland bij aan de verbetering van de aansluiting tussen het HWN en het OWN.



Figuur 13: Project Hoorn

²² <https://www.poortvanhoorn.nl>

5.3 Bestuurlijke (bekostigings)afspraken Voorkeursalternatief

De Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, de bevoegde gezagen van de provincie Noord-Holland, de Vervoerregio Amsterdam en de gemeenten Amsterdam, Zaanstad, Oostzaan, Purmerend, Beemster, Hoorn, Koggeland, Edam-Volendam en HHNK hebben in de Bestuursovereenkomst (zie paragraaf 6.1) afspraken gemaakt over de verdeling en bekostiging van het multimodale mobiliteitspakket van maatregelen van circa € 529 miljoen, waarvan circa € 364 mln.(incl. BTW) door de Minister door de Staatssecretaris van IenW wordt gereserveerd in de begroting van IenW. De overige regionale overheden reserveren gezamenlijk circa € 165 mln. (excl. BTW).

Het is van belang dat alle maatregelen van het multimodale mobiliteitspakket gerealiseerd worden, zodat de positieve effecten maximaal benut kunnen worden, zowel in relatie tot de doorstroming, de baten-kostenverhouding als de bijdrage aan de ruimtelijk economische ambities. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en andere partijen spreken af dat zij:

- a. Hun bevoegdheden en ter beschikking zijnde instrumenten zullen inzetten ten behoeve van realisatie van dit gezamenlijk pakket aan maatregelen;
- b. Bij onvoorziene omstandigheden in gezamenlijkheid bezien op welke wijze de balans in het totale pakket geborgd kan worden.

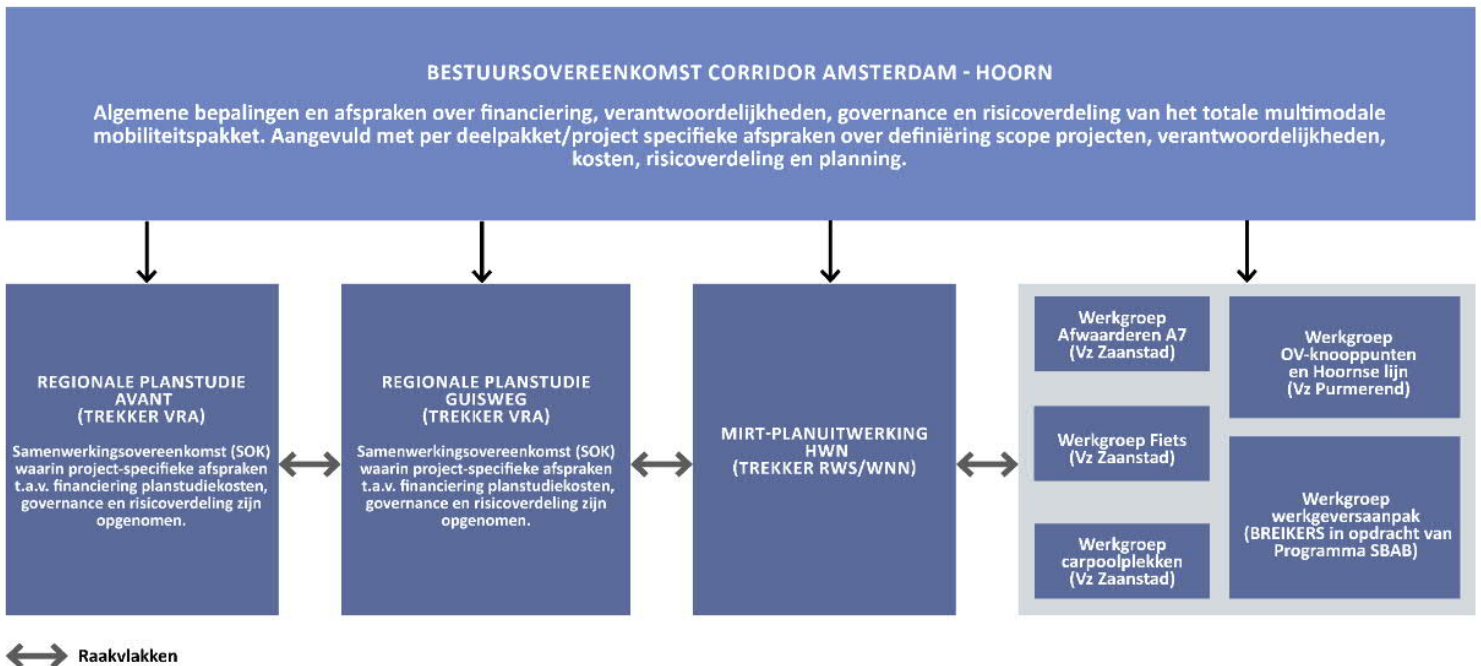


6 Vervolg

In de volgende fase wordt het voorkeursalternatief verder uitgewerkt. Het voorkeursalternatief bestaat uit verschillende onderdelen waar verschillende partijen bevoegd en/of verantwoordelijk voor zijn. Afspraken over de uitwerking van het voorkeursalternatief en de rolverdeling tussen de partijen in de volgende fase zijn vastgelegd in een door betrokken partijen op 20 november 2019 ondertekende "Bestuursvereenkomst MIRT verkenning Corridor Amsterdam-Hoorn". Een schematische weergave van de governancestructuur tijdens de vervolgfase is weergegeven in figuur 14.

Voor de onderdelen waarvoor de minister van Infrastructuur en Waterstaat Bevoegd Gezag is, (hoofdwegennet en de bijkomende infrastructuur), wordt de fase van MIRT Planuitwerking met een tracéwetprocedure doorlopen.

Voor de aanpassingen aan het onderliggende wegennet die niet direct volgen uit de reconstructie van het hoofdwegennet of de buiten het tracé gelegen meekoppelkansen, ligt de uitvoering en planologische procedure bij de hiervoor verantwoordelijke bevoegde gezagen.



Figuur 14: Schematische weergave governancestructuur tijdens vervolgfase

Duurzaamheid binnen deze MIRT-verkenning

In de spelregels MIRT (2016) is opgenomen dat duurzaamheid expliciete aandacht moet krijgen in MIRT-projecten. Om deze reden is in het startdocument van de MIRT-verkenning Corridorstudie Amsterdam-Hoorn duurzaamheid opgenomen als één van de onderzoeksthema's.

Binnen deze MIRT-verkenning hebben de samenwerkende overheden gezamenlijk bekeken op welke thema's kan worden ingezet als het gaat om duurzaamheid en klimaat. Hierbij ligt de focus op drie thema's: energie, klimaatadaptatie en circulair. Duurzaamheid is geen onderscheidend criterium gebleken voor de keuze van de combipakketten.



Het PlanMER geeft hier meer informatie over.

Regionale Energie Strategieën (RES)

Met het ondertekenen van het Klimaatakkoord wordt het startsein gegeven voor het opstellen van RES-sen in 32 landsdekkende regio's. De samenwerkende partijen in de regio's zullen onder leiding van de betrokken gemeenten plannen opstellen die gezamenlijk de invulling vormen van de afspraken uit het Klimaatakkoord op het gebied van elektriciteit en gebouwde omgeving. Concreet gaat het om het identificeren van de mogelijkheden voor zon en wind voor elektriciteitsproductie en geo- en aquathermie voor warmtewinning plus benodigde opslag en infrastructuur. Indien uit de RES Noord-Holland Noord maatregelen komen met raakvlakken of meekoppelkansen met het Tracébesluit, dan volgt nader overleg tussen betrokken partijen.

6.1 Infrastructurele maatregelen Pakket HWN-Midden A8-A7 (MIRT-planuitwerking)

Voor de onderdelen waarvoor de minister van Infrastructuur en Waterstaat Bevoegd Gezag is, dat wil zeggen het hoofdwegennet en de bijkomende infrastructuur zal de tracéwetprocedure worden doorlopen. In de vervolgfase zullen de ontwerpen meer in detail worden uitgewerkt en zullen de aandachtspunten op het gebied van verkeersveiligheid worden geoptimaliseerd. In een ProjectMER worden de milieueffecten in meer detail onderzocht en zal de wettelijk vereiste mitigatie en compensatie worden uitgewerkt.

Het Rijk draagt zorg voor de juridische stappen die nodig zijn voor de afwaardering van de A7 tussen het Prins Bernhardplein en knooppunt Zaandam. De A7 wordt vanaf het Prins Bernhardplein tot aan de eigendoms- en beheergrens van Rijkswaterstaat (nabij het benzineverkoopspunt) afgewaardeerd tot stadsweg. Pas vanaf de eigendoms- en beheergrens van Rijkswaterstaat wordt de verbinding rijksweg. De betrokken partijen maken in de bestuursovereenkomst afspraken over de nadere afstemming van dit raakvlak.

Voor de openstelling van de extra rijstroken in de Coentunnel is naast een Tracéwetprocedure ook een openstellingsvergunning nodig. De vergunning ziet toe op de veiligheid van de tunnel. De huidige vergunning is gebaseerd op het gebruik van maximaal 8 rijstroken. De gemeente Amsterdam is bevoegd gezag voor deze vergunning.

6.2 Maatregelen Pakket quick-wins en mobiliteitsmanagement

OV-maatregelen:

- ProRail zal in opdracht van het ministerie van IenW de uitwerking van de maatregelen aan de Hoornse Lijn en station Zaandam (i.c. aftellers plaatsen, opheffen snelheidsbeperking op het baanvak Zaandam-Kogerveld en doorvoeren snelheidsverhoging op het baanvak Hoorn-Kersenboogerd- Hoogkarspel) uitvoeren.
- Voor de ontwikkelagenda Hoornse Lijn is besloten tot het instellen van een werkgroep van vertegenwoordigers van de ministeries van IenW en BZK, de Provincie, de Vervoerregio, de Metropoolregio Amsterdam, de gemeenten Zaanstad, Purmerend en Hoorn, NS en ProRail. De gemeente Purmerend zal de werkgroep organiseren en voorzitten. De ontwikkelagenda zal in 2021 gereed zijn op basis waarvan verdere besluitvorming kan plaatsvinden.

Fietsmaatregelen:

- De regionale overheden voeren de realisatie van de fietsmaatregelen uit en zijn verantwoordelijk voor de planologische inbedding en besluitvorming. De gemeente Zaanstad coördineert de realisatie.

Werkgeversaanpak:

- De maatregelen in het kader van mobiliteitsmanagement zowel die uit pakket 1 als uit pakket 2 worden ondergebracht bij het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid in de MRA.
- Voor het uitwerken van de carpoolplekken en een bijhorende stimuleringscampagne wordt een werkgroep opgericht bestaande uit de Provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam en de gemeenten Hoorn, Koggenland, Purmerend en Zaanstad. De gemeente Zaanstad zal de werkgroep organiseren en voorzitten. De regionale overheden voeren de realisatie van de carpoolplaatsen uit en zijn verantwoordelijk voor de planologische inbedding en besluitvorming. De realisatie zal worden afgestemd met de planning van Rijkswaterstaat voor de uitvoeren van de wegaanpassingen.

6.3 Regionale Inpassingsmaatregelen rond het Pakket HWN-Midden A8-A7

Het Rijk is verantwoordelijk voor een goede inpassing van de weg inclusief alle wettelijke mitigatie- en compensatie en zal deze als onderdeel van het (Ontwerp) Tracébesluit uitwerken in een Landschapsplan en Esthetisch Programma van Eisen. Hierbij wordt inspiratie verkregen uit de Gebiedsgerichtgerichte inpassingsvisie die tijdens de MIRT-verkenning is opgesteld.

De Gebiedsgerichte Inpassingvisie benoemt een zestal uitgangpunten, die leidraad zijn voor de gebiedsgerichte inpassing van de A7/A8 en voor eventuele meekoppelkansen:

1. Rustig wegbeeld
2. Herstel landschapsstructuren
3. Maximaal beleefbaar landschap
 - o Leesbaarheid cultuurlandschap
 - o Zichtbaarheid A7/A8
 - o Markante overgangen
 - o Heldere grens stad - land
4. Versterken duurzaamheid (inspiratie voor inpassing van mogelijke maatregelen)
5. Versterken ecologisch landschap (ecologische verbindingzones)
6. Versterken recreatie landschap (recreatieve routes)

De Provincie Noord-Holland heeft in de verkenning aangegeven twee natuurverbindingen in het plangebied te willen versterken en heeft hiervoor € 2 mln. gereserveerd. De betrokken partijen maken in de bestuursovereenkomst afspraken over de nadere afstemming van dit raakvlak. In de planuitwerkingsfase wil de provincie als trekker fungeren, uiteraard in nauwe samenwerking met Rijkswaterstaat, om hieraan vorm en inhoud te geven. Het gaat om de natuurverbinding tussen het Jisperveld en het Oostzanerveld en die tussen de Kalverpolder en het Oostzanerveld. Beide natuurverbindingen hebben gemeen dat ze de A7 kruisen.

Waar mogelijk zal in de vervolgfase bij de uitwerking van de wettelijke mitigerende en compenserende maatregelen worden bekeken of deze zo kunnen worden ingezet, dat in samenwerking met de verantwoordelijke overheden invulling kan worden gegeven aan deze en/of andere lokale en/of regionale wensen en ambities, als meekoppelkansen. Zo is het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) in het gebied bezig met een watersysteemanalyse. Zodra deze is afgerond, zal HHNK haar investeringsprogramma daarop aanpassen en kan in de planuitwerkingsfase gezocht worden naar meekoppelkansen op dit gebied. De betrokken partijen maken in de bestuursovereenkomst afspraken over de nadere afstemming van dit raakvlak.

De vereiste watercompensatie kan gezocht worden in verbreding van sloten haaks op het tracé van de A7. Door deze sloten te voorzien van natuurvriendelijke oevers ontstaan meerdere ecologische verbindingen tussen het Oostzanerveld en het Wormer- en Jisperveld.

6.4 Project AVANT

De regionale planuitwerking AVANT wordt uitgevoerd onder leiding van de Vervoerregio Amsterdam en nauw afgestemd met Rijkswaterstaat. Taken, verantwoordelijkheden, governance en financiële bijdragen worden nader overeengekomen in een Samenwerkingsovereenkomst AVANT. De gemeente Zaanstad is verantwoordelijk voor de realisatie van de gemeentelijke infrastructuur en de hiervoor benodigde (planologische) besluiten. Beoogde start realisatie in 2020, beoogde oplevering 2023.

6.5 Planstudie Guisweg

De regionale planstudie Guisweg wordt uitgevoerd onder leiding van de Vervoerregio Amsterdam en afgestemd met het ministerie van I&W, Rijkswaterstaat, ProRail en andere partijen. Taken, verantwoordelijkheden, governance en financiële bijdragen worden nader overeengekomen in een bestuursovereenkomst Guisweg. De gemeente Zaanstad is verantwoordelijk voor de realisatie van de gemeentelijke infrastructuur en de hiervoor benodigde (planologische) besluiten. Het Rijk is verantwoordelijk voor de realisatie van de Rijksinfrastructuur voor weg en spoor en de hiervoor benodigde (planologische) besluiten.

De planstudie Guisweg start medio 2019. Tijdens de planstudie wordt nauwkeuriger en gedetailleerder onderzocht wat de kansrijke mogelijkheden zijn. De planstudie loopt naar verwachting tot de zomer van 2021. Beoogde start realisatie is 2024, beoogde oplevering in 2026.

6.6 Project Hoorn

De gemeente Hoorn is al begonnen met de realisatie en zal het project naar verwachting in 2020 opleveren.

6.7 Andere relevante ontwikkelingen op het gebied van ruimte en mobiliteit met raakvlakken met CAH.

Naast de Corridorstudie zijn er vele andere initiatieven op het gebied van ruimte en bereikbaarheid. De geschetste ontwikkelingen en de daarop gebaseerde verwachtingen ten aanzien van de groei van de mobiliteit hebben in de regio geleid tot veel andere initiatieven en studies die een daadkrachtige aanpak beogen van de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen en de daarmee gepaard gaande bereikbaarheidseffecten. Studies en raakvlakprojecten, die landelijk, maar ook regionaal worden uitgevoerd. Voorbeelden daarvan zijn het samen met de regio vaststellen van een OV toekomstbeeld voor de periode tot 2040. De bereikbaarheid van de MRA en de belangrijke economische werkgebieden daarin (Zuidas, Schiphol, Havengebied) spelen daarbij een grote rol. Hiertoe loopt o.a. het gezamenlijke programma 'Samen werken aan bereikbaarheid in de MRA'. Met de opening van de Noord-Zuid lijn in Amsterdam in 2018 is het lokale en regionale openbaar vervoer fors gewijzigd. De effecten daarvan worden nauwgezet gemonitord.

De provincie Noord-Holland doet momenteel een planstudie naar de mogelijkheden om de A8 met de A9 te verbinden. Het project Verbinding A8-A9 is onderdeel van het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid.

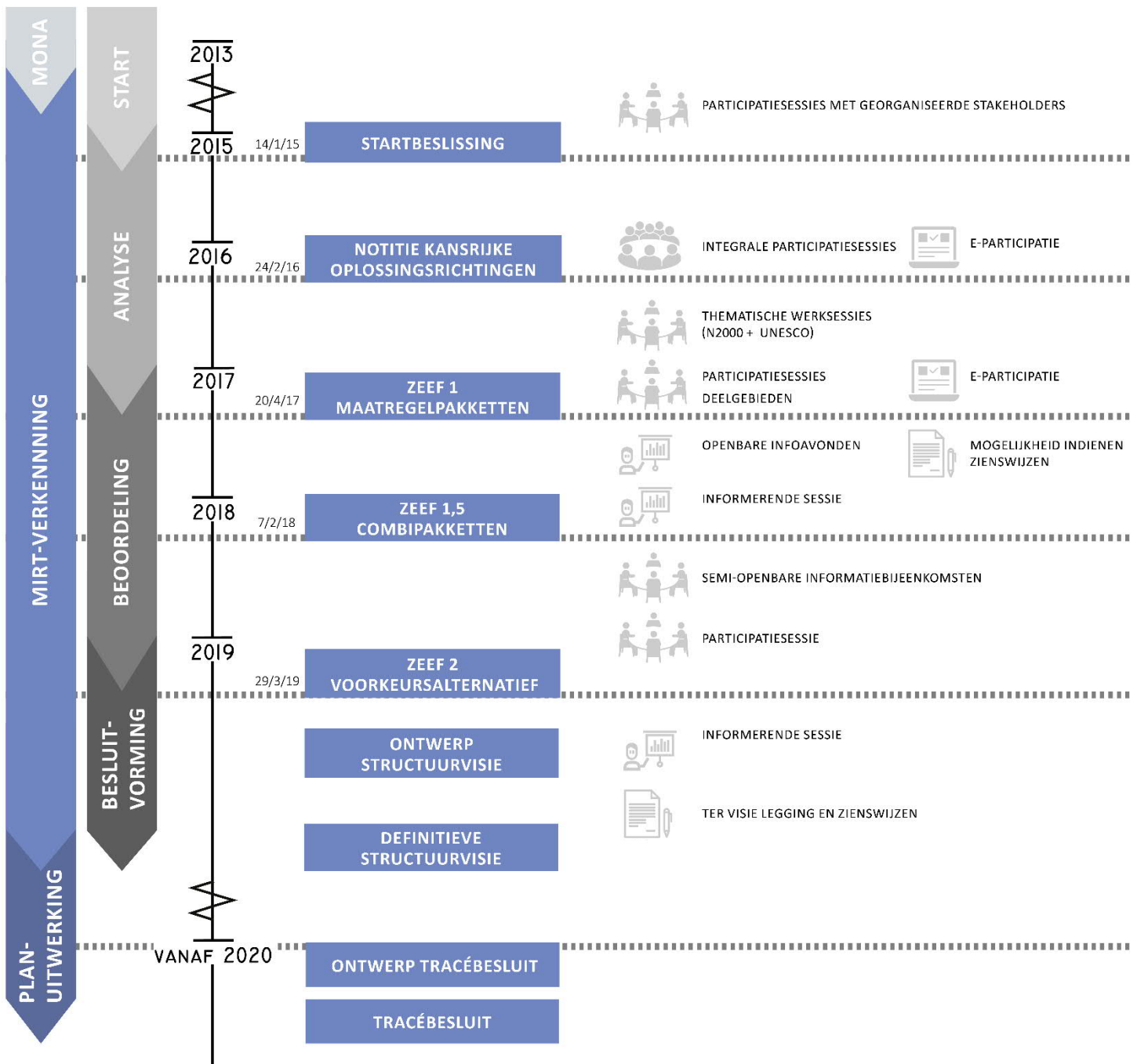
Ook studeert de provincie Noord-Holland samen met de vervoerregio Amsterdam op een verdere verbetering van de doorstroming, ook voor het OV, op de belangrijke routes N235 en N247 aan de noordkant van Amsterdam.

Besluitvorming over genoemde programma's en projecten zal in de toekomst van invloed zijn op het netwerk in de corridor Amsterdam-Hoorn. Deze mogelijke effecten zijn voor de periode tot 2030 met behulp van gevoeligheidsanalyses meegenomen in de verkenning CAH.



7 Participatie

Gedurende de MIRT-Verkenning zijn in de verschillende fasen van het proces vele participanten in verschillende samenstellingen betrokken. Naast de formele afstemming, bijvoorbeeld bij de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en het betrekken van wettelijk adviseurs is een breder participatieproces opgezet. Tijdens de MIRT-verkenning zijn verschillende gelegenheden geboden om te participeren in het verkenningproces. Die momenten zijn opgenomen in onderstaand schema.



Figuur 15: Overzicht participatie tijdens MIRT-verkenning

7.1 Participatie voor de start van de verkenning

In 2014 en 2015 zijn er diverse participatiesessies geweest met georganiseerde (professionele) stakeholders. De participatiesessies dienden om ideeën en input op te halen voor het startdocument (2015) met als centrale (brede) vraag waar de verkenning over zou moeten gaan. Het startdocument is bijlage bij de Startbeslissing van februari 2015.

7.2 Publieksparticipatie analysefase

Ook bij het opstellen van de Notitie Kansrijke Oplossingen (NKO, 2016) heeft participatie plaatsgevonden met als doel de notitie te verrijken, daarbij de opgaven van de verkenning beter te duiden en (nieuwe) oplossingsrichtingen te formuleren.

Tijdens de analysefase van de verkenning zijn de participatiesessies uitgebreid met verschillende bewonersgroepen. In de periode van april t/m juni 2016 zijn participatiesessies georganiseerd, met als onderwerp:

- Aanvullen van de lijst met mogelijke maatregelen voor de longlist;
- Toelichting en vragen over de longlist;
- Advies vanuit de stakeholders voor de shortlist.

In de eerste sessie is een eerste lijst van mogelijke maatregelen met de betrokken stakeholders gedeeld en is de longlist aangevuld. Deze longlist is globaal beoordeeld door experts. In de tweede sessie zijn stakeholders en experts met elkaar in gesprek gegaan over de longlist.

Om te komen tot de shortlist met maatregelen is via een e-participatie aan de omgeving advies gevraagd in een online enquête. De resultaten hiervan zijn toegelicht op de derde sessie in juni. Hier konden stakeholders advies geven welke maatregelen wel of niet verder zouden moeten worden uitgewerkt.

De verslagen van de participatiesessies staan op de site van de MIRT-verkenning Corridorstudie Amsterdam - Hoorn:

<https://www.corridoramsterdamhoorn.nl/bibliotheek/analytischefase+documenten>

Thematische participatiesessies (oktober 2016)

Er zijn twee participatiesessies over "Inpassing en meekoppelkansen" met betrokken stakeholders georganiseerd, in de Zaanstreek over Natura 2000 en in Purmerend/Beemster over (UNESCO werelderfgoederen)

Deze meer thematische werksessies hadden tot doel om samen te komen tot zinvolle ideeën, maatregelen en kansen voor de inpassing van de weg in relatie tot haar omgeving. De uitkomsten van de sessies zijn verwerkt in de brochure 'Verkenning Ruimtelijke Kwaliteit' van februari 2017 en later in de Gebiedsgerichte Inpassingsvisie. In die periode heeft dat nog niet geleid tot besluitvorming.

Participatiesessies deelgebieden (februari-maart 2017)

Eind februari en begin maart zijn er vier participatiesessies georganiseerd. Drie voor de respectievelijke deelgebieden Hoorn/West-Friesland, Purmerend/Waterland en Zaanstad. Voor de stakeholders met een bredere oriëntatie is er een corridorbrede sessie georganiseerd. Doel van de sessies was om de betrokken stakeholders te informeren over de stand van zaken van het onderzoek naar de diverse bereikbaarheidsmaatregelen en bijbehorende effecten en om hen bij te praten over het vervolg van dit proces.

E-participatie: Advies aan het bestuur over maatregelen zeef 1 (maart 2017)
Aanvullend op de participatiesessies konden betrokken stakeholders via een web-enquête het bestuur adviseren welke maatregelen mee te nemen na zeef 1.

7.3 Publieksparticipatie Beoordelingsfase

Openbare informatieavonden (mei 2017)

Voorafgaand aan de ter inzagelegging van het voornemen tot het opstellen van een (Ontwerp) Structuurvisie en PlanMER, zijn begin mei 2017 drie openbare informatieavonden georganiseerd in Hoorn, Beemster en Oostzaan. Tijdens deze voor iedereen toegankelijke informatieavonden zijn belangstellenden geïnformeerd over het voornemen tot het opstellen van een (Ontwerp) Structuurvisie en PlanMER en was er ruimte om met experts in gesprek te gaan. Toegelicht is welke maatregelen in onderzoek worden genomen, naar welke milieueffecten wordt gekeken in het plan en welk proces wordt doorlopen voor het opstellen van een Ontwerp Structuurvisie met PlanMER.

Zienswijzen op het voornemen tot het opstellen van een Ontwerp Structuurvisie (mei-juni 2017)

Gedurende de periode van 16 mei tot en met 26 juni 2017 heeft het voornemen tot het opstellen van een Structuurvisie en PlanMER Corridor Amsterdam-Hoorn ter inzage gelegen. Gedurende deze periode kon door eenieder worden gereageerd op de inhoud van het voornemen.

In totaal zijn 37 individuele zienswijzen ingediend. Van de 37 zienswijzen zijn er 28 afkomstig van particulieren, zeven van belangenorganisaties en twee van bedrijven. Alle zienswijzen zijn beantwoord in de Nota van Antwoord²³. Deze staat op de website van het project. De reacties gingen met name over oplossingsrichtingen en zorgen over negatieve effecten.

Bij oplossingsrichtingen werd aandacht gevraagd voor OV, fiets, gedragsverandering en technologische innovaties. Als reactie is gegeven dat in de corridorstudie vanaf het begin breed gekeken is en juist ook naar dit soort maatregelen. Dit heeft in het vervolg van het onderzoek geleid tot combipakketten van maatregelen (pakket 1 en 2) zoals opgenomen in het PlanMER en in deze (Ontwerp) structuurvisie.

Ook werd gevraagd naar het goed meenemen van alle ruimtelijke ontwikkelingen en het effect hiervan op de mobiliteit, zoals de woningbouw. Deze ontwikkelingen zijn onderdeel van de verkeersanalyses. Tevens heeft een aantal insprekers voorstellen ingediend om de N247 aan te passen; hier loopt reeds een ander project.

Daarnaast waren er zorgen over verkeersveiligheid, behoud en waar mogelijk versterken van de ruimtelijke kwaliteit waaronder inbegrepen (onder)doorgangen voor bijvoorbeeld recreatie(vaart), maar ook cultuurhistorie.

Er zijn ook zorgen geuit over aantasting van natuur, over geluidsoverlast en luchtverontreiniging. In de Nota van Antwoord is toegelicht hoe dit verder wordt meegenomen in de studie.

²³ <https://www.corridoramsterdamhoorn.nl/bibliotheek/beoordelingsfase+documenten>

Participatiesessie (november 2017)

Op 30 november 2017 heeft er een informerende participatiesessie plaats gevonden waarin de betrokken stakeholders zijn geïnformeerd en bijgepraat over het proces, de planning en de inhoudelijke vorderingen.

Informatiebijeenkomsten (mei 2018):

Op 28, 29 en 30 mei 2018 hebben er drie informatieavonden plaatsgevonden in Hoorn, Beemster en Zaanstad. De informatiebijeenkomsten waren op uitnodiging en zijn georganiseerd voor de betrokken stakeholders en de indieners van zienswijzen op het voornemen tot het opstellen van een (Ontwerp) structuurvisie en PlanMER. De genodigden zijn tijdens deze bijeenkomsten geïnformeerd over de uitkomsten van het bestuurlijk overleg in februari, het verdere proces, de planning, de verkeerseffecten en de (concept) inpassingsvisie. Er was ruimte om met experts in gesprek te gaan en er is toegelicht welke maatregelen in het onderzoek worden genomen, naar welke milieueffecten wordt gekeken in het plan en welk proces wordt doorlopen voor het opstellen van een Ontwerp Structuurvisie met PlanMER.

Participatiesessie (december 2018)

Op 4 december 2018 is voor de betrokken stakeholders een participatieavond in Zaanstad georganiseerd om hen te informeren over de stand van zaken. Tijdens de bijeenkomst zijn de eerste concept resultaten van de milieuonderzoeken gepresenteerd en besproken en is eenieder geïnformeerd over de verdere planning, procedure en stand van zaken rondom het besluitvormingsproces.

7.4 Publieksparticipatie Besluitvormingsfase

Na het bestuurlijk besluit (ZEEF 2) met het vastgestelde voorkeursalternatief en de bekendmaking van de ontwerp structuurvisie, is een formeel zienswijzetrageet doorlopen. Een zienswijzeprocedure is een vorm van publieksparticipatie over een Ontwerpbesluit, in dit geval de ontwerp structuurvisie. Een zienswijzeprocedure wordt ingezet als een toets op een zorgvuldig voorproces. Deze toets is het formele sluitstuk van participatie en biedt het publiek de mogelijkheid een zienswijze in te dienen. Bij de besluitvorming over de definitieve structuurvisie is aangegeven wat er met de inspraakreacties is gebeurd, m.a.w. in hoeverre dit aanleiding is geweest om het besluit te wijzigen. De zienswijzeprocedure is van toepassing geweest op de ter visie legging van de Ontwerp Structuurvisie / het PlanMER. Voor zowel de Ontwerp Structuurvisie als het PlanMER geldt dat er sprake is van het wettelijk raadplegen van de wettelijke adviseurs en betrokken bestuursorganen.

De ter visie legging van de Ontwerp Structuurvisie/ het PlanMER is gecombineerd met drie openbare informatiebijeenkomsten op 2, 3 en 4 juli 2019. In de informatiebijeenkomsten zijn belangstellenden geïnformeerd over de inhoud van de Ontwerp Structuurvisie/ het PlanMER alsook de (vervolg)procedure. Tijdens de bijeenkomsten is de gelegenheid geboden tot het indienen van (mondelijke) zienswijzen.

De publicatie van de vastgestelde Structuurvisie markeert de formele afronding van de verkenning en de start van de volgende fase; de planuitwerking. Aan deze stap is geen zienswijzeprocedure gekoppeld.

Dit is een uitgave van het

Ministerie van Infrastructuur en
Waterstaat

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl
December 2019