



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

# MIRT-verkenning Corridorstudie Amsterdam-Hoorn

Startdocument



De Tracéwet schrijft voor dat de Minister van Infrastructuur en Milieu voor elke MIRT-verkenning een Startbeslissing neemt. Dit startdocument is hiervoor de basis. Bij de voorbereiding van de Startbeslissing zijn overheden en andere belanghebbenden betrokken. De Minister geeft kennis van de Startbeslissing via de Staatscourant. Met de Startbeslissing wordt het project opgenomen in het MIRT-projectenboek.

De Minister van Infrastructuur en Milieu  
Mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

De volgende partijen onderschrijven de Startbeslissing voor de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn:

- Provincie Noord-Holland
- Stadsregio Amsterdam
- Gemeente Amsterdam
- Gemeente Zaanstad
- Gemeente Purmerend
- Gemeente Hoorn
- Gemeente Oostzaan
- Gemeente Wormerland
- Gemeente Beemster
- Rijkswaterstaat

De Startbeslissing kwam tot stand in samenwerking met:

ANWB • Regionaal Overleg Consumentenorganisaties (ROCOV) • Connexion • Reizigers Advies Raad (RAR) • Fietsersbond Zaanstreek • Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed • Gebiedscommissie Laag-Holland • Staatsbosbeheer • Natuurmonumenten • Stichting Behoud Waterland • Gemeente Landsmeer • TLN regio Noord-West • Toeristische kanobond Nederland • TU Delft • Gemeente Waterland • VNO-NCW (West) • Vogelbeschermingswacht Zaanstreek • Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier • Waternet • Gemeente Zeevang • Ymere • Gemeentelijk Havenbedrijf • Zaans Medisch Centrum • Waterland Ziekenhuis • Greenport Noord-Holland Noord • Zaans Natuur en Milieucentrum • HVC Groep • EVO • Zaans Ondernemersnetwerk (ZON) • Intermaris • Parteon • ORAM • Kontakt Millieubeheer Zaanstreek • Planbureau voor de Leefomgeving • Landschap Noord-Holland • Programmabureau Stelling van Amsterdam • LTO Noord • ProRail • Milieudefensie Waterland • Milieudefensie Zaanstreek • Recreatieschap Noord-Holland • Milieufederatie Noord-Holland • Recron • Natuurmonumenten • MKB Nederland • NS

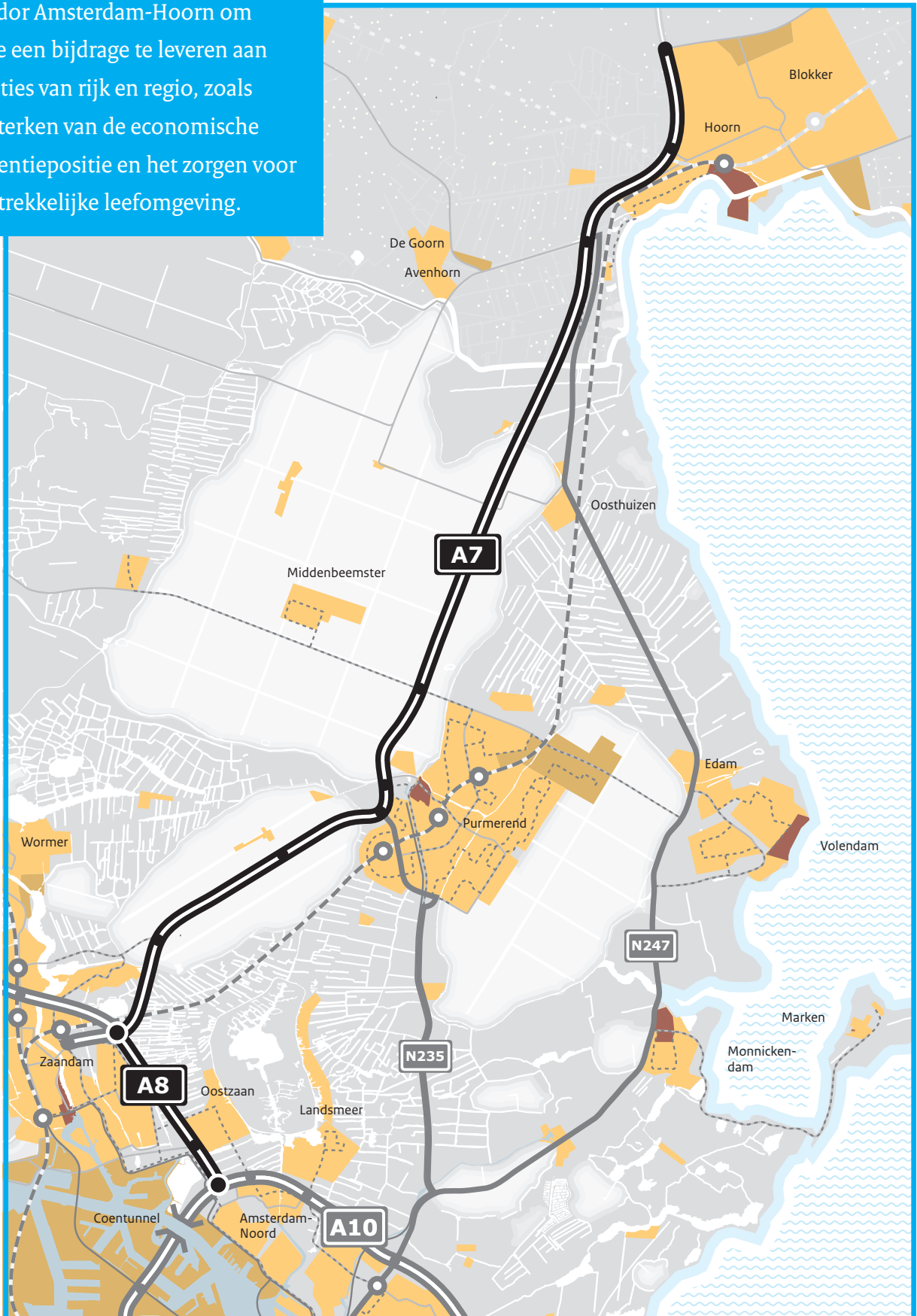
# MIRT-verkenning Corridorstudie Amsterdam-Hoorn

Startdocument

## DOEL

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.

### Thema's



## Inhoudsopgave

### Hoofdstuk 1

## Aanleiding, doel en aanpak 7

- 1.1 De bereikbaarheid op de A7 en A8 staat onder druk
- 1.2 Formele opdracht voor de MIRT-verkenning
- 1.3 Een brede blik
- 1.4 Doel en ambitie
- 1.5 Aanpak
- 1.6 Meer bereiken

### Hoofdstuk 2

## Onderzoeksthema's 13

### Hoofdstuk 3

## Aanpak, organisatie en participatie 29

- 3.1 Planning op hoofdlijnen
- 3.2 Beoordelingskader voor Zeef 1 en 2:  
het afwegen van oplossingsrichtingen
- 3.3 Samenwerking en participatie
- 3.4 Projectorganisatie
- 3.5 Marktbenadering en budgetindicatie

### Hoofdstuk 4

## Gebied, beleid en belangen 39

- 4.1 Studiegebied
- 4.2 Invloedsgebied
- 4.3 Nationaal beleid
- 4.4 Regionaal en lokaal beleid
- 4.5 Thema's en belangen

Bijlage I: Samenwerking 47

Bijlage II: Afkortingen 47



## Hoofdstuk 1

# Aanleiding, doel en aanpak

### 1.1 De bereikbaarheid op de A7 en A8 staat onder druk

De knooppunten Zaandam en Coenplein zijn bekende fileknelpunten in het hoofdwegenet. Filemeldingen op radio en tv zijn hier dagelijks aan de orde.

Om deze hardnekkige files aan te pakken is afgelopen jaren een aantal maatregelen genomen. Zo is in mei 2013 de Tweede Coentunnel geopend en is de oude Coentunnel gerenoveerd (geopend in juli 2014). Daarbij zorgen de in 2013 geopende Westrandweg (A5) en de aanleg van spitsstroken op de A7 en A8 tussen de aansluitingen Purmerend-Zuid en Oostzaan/Zaanstad-Zuid – eind 2015 gereed – voor meer wegcapaciteit.

Ondanks dat deze maatregelen de bereikbaarheidsknelpunten op de A7 en A8 goeddeels oplossen, blijkt uit het in 2013 afgeronde MIRT-onderzoek Noordkant Amsterdam (MONA) dat deze wegen na 2020 opnieuw te maken krijgen met grote bereikbaarheidsproblemen. Concreet: naar verwachting zullen reistijdnormen – onder meer vastgesteld in de Nota Mobiliteit – in het jaar 2030 fors overschreden worden. Dit komt volgens MONA met name door bevolkingsgroei en een toename van de automobilititeit. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM), de provincie Noord-Holland en de Stadsregio Amsterdam, maar ook gemeenten, bedrijven en maatschappelijke organisaties willen dat nu al geanticipeerd wordt op de

toekomstige knelpunten in de A7-A8-corridor tussen Amsterdam en Hoorn. De corridor ligt grotendeels in de Metropoolregio Amsterdam, volgens de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) één van de belangrijkste economische regio's van het land. Voor de internationale concurrentiepositie van dit gebied zijn bereikbaarheid en doorstroming (op weg en spoor) essentieel: niet alleen een vestigingsvoorwaarde voor bedrijven, maar ook een bepalende conditie voor aantrekkelijke woon- en leefmilieus. In de Uitvoeringsagenda Aanpak Noordkant Amsterdam is daarom besloten tot een MIRT-verkenning. Hierin worden mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblemen na 2020 verkend. Het ministerie van IenM neemt het initiatief, maar zoekt nadrukkelijk de samenwerking met partijen in de regio.

### 1.2 Formele opdracht voor de MIRT-verkenning

In die Uitvoeringsagenda is op 17 oktober 2013 vastgelegd waar de MIRT-verkenning formeel aan moet voldoen.

- De zogenoemde 'A7-variant' moet onderzocht. Deze variant gaat uit van capaciteitsvergroting op de A7 en A8 tussen Purmerend-Noord en de aansluiting A5-A10. Deze variant is nader beschreven in de Uitvoeringsagenda Aanpak Noordkant Amsterdam.
- Onderzoek naar hoe en in welke mate capaciteitsuitbrei-

dingen op de A7 en A8 de aansluiting op en de doorstroming van het onderliggende wegennet (OWN) beïnvloeden en welke maatregelen mogelijk zijn om eventuele negatieve effecten te beperken.

- Nagaan of eventuele negatieve bereikbaarheidseffecten van maatregelen op de A7 en A8 gemitigeerd kunnen worden.
- In beeld krijgen tegen welke kosten een oplossing van het avondspitsknelpunt op knooppunt Zaandam mogelijk is.
- De invloed van maatregelpakketten op het functioneren van de ring A10.
- Het ministerie van IenM reserveert voor de aanpak van de bereikbaarheidsknelpunten 300 miljoen euro. Toekenning en vaststelling van het definitieve budget gebeurt na vaststelling van het voorkeursalternatief.

In de Uitvoeringsagenda Aanpak Noordkant Amsterdam beperkte het studiegebied voor de MIRT-verkenning zich in eerste instantie tot het gebied tussen Amsterdam en Purmerend. Het gebied is na overleg met diverse partners uitgebreid tot Hoorn. Dit omdat in de Hoornse regio zaken spelen – op het gebied van forensenströmen, ov-verbindingen, onderliggend wegennet – die van invloed zijn op de bereikbaarheid van de A7-A8-corridor.

De MIRT-verkenning valt onder de Tracéwet. Deze wet bevat regels voor de besluitvorming met betrekking tot de aanleg of wijziging van infrastructurele projecten. In de Tracéwet zijn drie typen MIRT-verkenningen onderscheiden.

- De integrale verkenning met structuurvisie en PlanMER
- De sectorale verkenning met structuurvisie en PlanMER
- De sectorale verkenning zonder structuurvisie en PlanMER (verkorte procedure, direct OTB)

De MIRT-verkenning **Corridorstudie Amsterdam-Hoorn** valt in de categorie 'sectorale verkenning met structuurvisie en PlanMER'. Dit is gebaseerd op het doel van de studie: de bereikbaarheid en doorstroming na 2020 staan centraal, andere (ruimtelijke) opgaven behoren niet tot de hoofddoelstelling. Dit betekent dat de Corridorstudie in essentie een sectorale bereikbaarheidsopgave betreft – en dus geen integrale studie waarin voor vraagstukken op het gebied van ruimtelijke ordening, natuurontwikkeling of recreatie naar afzonderlijke oplossingen wordt gezocht.

## 1.3 Een brede blik

Dat deze Corridorstudie een sectorale focus heeft – namelijk de bereikbaarheid op de lange termijn waarborgen – betekent niet dat ook de aanpak van de verkenning sectoraal is. Er is besloten om in het aanscherpen van de opgave en het verkennen van mogelijke oplossingsrichtingen een brede blik te hanteren. Dat betekent dat gekeken wordt naar ontwikkelingen, trends en opgaven die in de regio spelen – op het gebied van woningbouw, economie, landschap, openbaar vervoer en mobiliteitsgedrag. Het is denkbaar dat door opgaven gezamenlijk aan te pakken win-winsituaties ontstaan, waarbij de bereikbaarheid verbetert, andere vraagstukken worden opgelost en (regionale) ambities gerealiseerd.

Nauwe samenwerking met regionale overheden (provincie, gemeenten, Stadsregio), bedrijven en maatschappelijke organisaties – de partners – is uiterst noodzakelijk. Het rijk en de regionale overheden hebben de ambitie om de internationale concurrentiepositie van de Noordvleugel te versterken. In de Gebiedsagenda Noord-Holland, Utrecht, Flevoland schrijven zij: 'Om internationaal concurrerend te zijn moet de Noordvleugel aantrekkelijk blijven voor innovatieve en creatieve bedrijven. Dit vraagt om een slimme ruimtelijke inrichting, waarbij woningbouw, mobiliteitsmaatregelen en bedrijvigheid niet ten koste gaan van landschappelijke kwaliteit en leefbaarheid. Toenemende verstedelijking, vergrijzing, individualisering en technologische vernieuwing hebben gevolgen voor de mobiliteitsbehoefte van mensen en bedrijven. De bereikbaarheidsopgaven die hieruit voortvloeien vereisen een nieuwe aanpak, waarbij de aandacht verschuift van grootschalige uitbreiding van infrastructuur naar slimme, duurzame maatwerkoplossingen – gericht op het gedrag van de reiziger en van de vervoerder/verlader.'

Oftewel, om de bereikbaarheid te verbeteren zijn niet alleen acties nodig op het gebied van weginfrastructuur en mobiliteit, maar ook op het gebied van economie, openbaar vervoer en verstedelijking, die ook nog eens in samenhang zijn met maatschappelijke belangen als landschap, natuur, milieu, water en energie. In de woorden van het ministerie: 'Willen we Nederland in de toekomst goed bereikbaar, leefbaar en veilig houden, dan is een andere manier van kijken, denken en doen nodig. Dit vergt een aanpak waarin de aanleg van infrastructuur hand in hand gaat met intelligente oplossingen op het gebied van gedragsverandering, vraagbeïnvloeding en ruimtelijke inrichting.'



Aan de brede aanpak liggen meerdere redenen ten grondslag.

1. De wijze waarop we in Nederland met planningsvraagstukken omgaan – zeker waar het gaat om grote investeringen – is aan verandering onderhevig. We verwachten van de overheid dat wordt gezocht naar de beste (kosteneffectieve) oplossingen. Een sectorale verkenning waarin de focus alleen ligt op investeringen in weginfrastructuur, zonder te kijken naar bijvoorbeeld natuur of openbaar vervoer is niet meer van deze tijd.
2. Uit MONA blijkt dat alleen capaciteitsmaatregelen op het rijkswegennet niet afdoende zijn om de bereikbaarheidsknelpunten na 2020 op te lossen. Zo is aangetoond dat in de 'A7-variant' knelpunten resteren in de avondspits. Daar komt bij dat de berekende kosten voor deze variant hoger zijn dan het gereserveerde budget van 300 miljoen. Bovendien: uitbreidingen van het infrastructuurnetwerk ten noorden van Amsterdam worden steeds complexer en duurder. Zo is een grootschalige uitbreiding van de ring A10 dermate duur dat de capaciteit van de huidige ring en de Coentunnels maatgevend is voor de capaciteitsuitbreiding op de A8. Het is dan ook slim om te kijken naar andere bereikbaarheidsmaatregelen dan enkel het toevoegen van 'asfalt' op de A7 en A8.
3. Tot 2040 worden in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) naar verwachting nog ruim 300.000 woningen gebouwd. Een deel van deze woningen zal in de corridor Amsterdam-Hoorn gerealiseerd worden, met name rond het IJ en langs de Zaan (Amsterdam-Noord en Zaanstad) en op een aantal inbreidingslocaties. Het toevoegen van woningen is – in aantal en qua locatie – van invloed op de mobiliteitsvraag.
4. De bereikbaarheidsknelpunten aan de noordkant van Amsterdam worden grotendeels veroorzaakt door forensenstromen van en naar de Metropoolregio. Dit is het gevolg van een 'scheve woon-werkbalans' – mensen werken niet op de plek waar ze wonen. Provinciale en gemeentelijke plannen die de woon-werkbalans beïnvloeden worden in de Corridorstudie meegenomen.
5. 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 netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer (hov-net) in samenhang worden beschouwd is dan ook noodzakelijk.

6. De ruimtelijke kwaliteit van de corridor Amsterdam-Hoorn staat buiten kijf – denk aan de werelderfgoederen Stelling van Amsterdam en De Beemster en de waardevolle veengebieden van Laag-Holland. De zorg bestaat dat de aanpak van de bereikbaarheidsproblematiek deze kwaliteiten aantast. Ruimtelijke kwaliteit krijgt dan ook een prominente plek in de beoordeling van mogelijke oplossingsrichtingen. Daarbij wordt hoe dan ook gekeken naar een zo goed mogelijke inpassing van oplossingen en maatregelen, maar ook of oplossingsrichtingen de ruimtelijke kwaliteit versterken (zogenoemde win-winsituaties) of inspelen op de kwaliteitsambities van partners.

## 1.4 Doel en ambitie

Op basis van de formele opdracht uit de Uitvoeringsagenda en de noodzaak tot een 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.**

De formele opdracht zoals beschreven in paragraaf 1.2 is aangevuld met de volgende drie ambities.

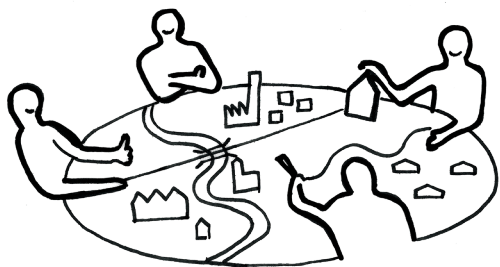
1. Er is nadrukkelijk aandacht voor maatregelen op het onderliggend wegennet, het fietsnetwerk en het ov-netwerk (spoor en buslijnen).
2. Rekening houden met – en waar mogelijk versterken van – landschappelijke, natuurlijke en cultuurhistorische waarden.
3. Rekenschap geven van ruimtelijke ontwikkelingen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

## 1.5 Aanpak

De aanpak voor de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn is gestoeld op drie pijlers.

### Samenwerking

In de Corridorstudie zijn samenwerkingsverbanden tussen overheden, bedrijven en maatschappelijke organisaties van groot belang. Alleen dan komen breed gedragen oplossingen op tafel met een zo hoog mogelijke maatschappelijke waarde. Ook zijn regionale overheden nodig omdat zij bevoegdheden hebben op het gebied van ruimtelijke ordening, wegbeheer of openbaarvervoerconcessies.



Die samenwerking kan verschillende vormen aannemen, bijvoorbeeld tussen overheden onderling (ministeries en gemeenten, provincies en waterschappen). Maar er zijn ook nieuwe allianties mogelijk: tussen overheden, bedrijfsleven en maatschappelijke partijen. In deze verkenning vindt samenwerking op verschillende manieren plaats. In werkgroepen worden thema's en opgaven verkend, 'omgevingsoverleg' is nodig om mogelijke oplossingsrichtingen te verbinden met de ambities van de betrokken partijen. In het bestuurlijk overleg worden besluiten genomen – zie hoofdstuk 3.

Ook dit Startdocument kwam tot stand na een intensieve consultatie van alle partners. Er zijn gesprekken gevoerd, themabijeenkomsten georganiseerd en 'netwerksessies' gehouden (zie bijlage I).

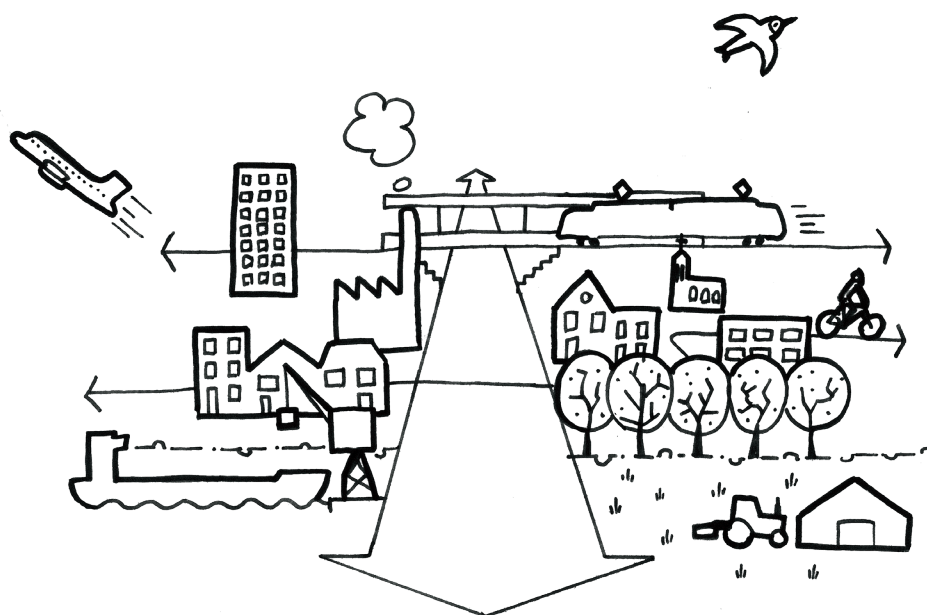
### Omgaan met onzekerheden

De mobiliteitsontwikkeling in het corridorgebied wordt voornamelijk bepaald door drie belangrijke factoren: economie, demografie en technologie. De **economische ontwikkeling** is onzeker. Niet alleen de mate van economische groei, ook de ontwikkeling van de sectorstructuur speelt een rol – de mobiliteitsvraag kan per branche

verschillen. Zo liggen bijvoorbeeld in de dienstverlenende sectoren meer kansen om op binnenstedelijke locaties en bij ov-knooppunten banen te creëren dan bijvoorbeeld in industriële bedrijfstakken. De omvang en samenstelling van de bevolking is niet alleen afhankelijk van **autonome demografische ontwikkelingen** – zoals vergrijzing, omvang beroepsbevolking – maar ook van de gestelde woningbouwopgave. De realisatie van het woningbouwprogramma is door onder meer een grillige woningmarkt uiterst onzeker. Tot slot het effect van **technologische ontwikkelingen** op het **mobilitetsgedrag**. Zoals: ICT-oplossingen op de werkvloer (flex- of thuiswerken), automatische voertuiggeleiding of betere (mobiele) informatievoorziening voor reizigers.

Inspelend op deze onzekerheden wordt onder meer gewerkt met de langetermijnsenario's van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en het Centraal Planbureau (CPB). Het hoogste en laagste groeiscenario (respectievelijk Global Economy en Regional Communities) bepalen de bandbreedte van de Corridorstudie. Beide toekomstscenario's doen uitspraken over het aantal te bouwen woningen. Voor de **omvang, de differentiatie en de locatie van woningbouw** in de Metropoolregio Amsterdam wordt in de Corridorstudie uitgegaan van een woningbouwprognose die samenvalt met de bandbreedte tussen de twee scenario's. Overigens werken het PBL en het CPB aan nieuwe scenario's die in 2016 beschikbaar zijn.

Bovenstaande vraagt om een **adaptieve aanpak**. Op dit moment is het gebruikelijk om op bestuurlijk niveau afspraken te maken over in welk jaar welk alternatief gerealiseerd dient te zijn. In deze Corridorstudie wordt



gekozen voor 'adaptief programmeren' waarbij wél afspraken worden gemaakt over de richting en financiering van oplossingsrichtingen en de verdeling van verantwoordelijkheden, maar flexibel wordt omgegaan met exacte eindoplossingen en realisatiedata. In andere woorden: maatregelpakketten worden zo samengesteld dat ze niet meteen leiden tot een eindsituatie, maar waar nodig kunnen worden aangepast. Er wordt dus niet meer gewerkt met een vast eindbeeld – flexibiliteit is nodig om in te spelen op onverwachte ontwikkelingen. Ondanks de nadruk op de aanpak van de bereikbaarheidsproblematiek na 2020 – het gereserveerde rijksbudget van 300 miljoen is vanaf 2023 beschikbaar – worden kortetermijnmaatregelen niet uitgesloten. Om voor de lange termijn de bereikbaarheidsopgave op te lossen is het soms wenselijk om te kijken naar de periode vóór 2020.

### De gebruiker centraal

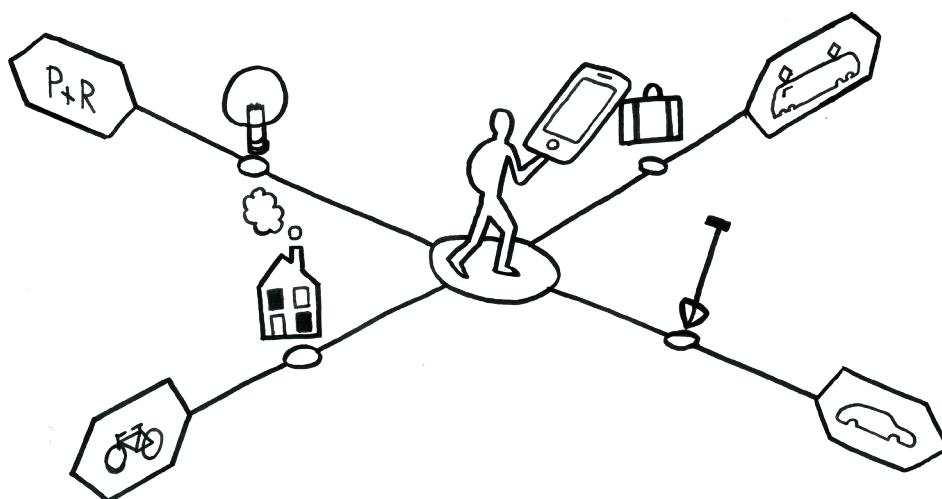
In de Corridorstudie staat niet het aanbod (infrastructuur) centraal, maar de vraag (de reiziger, het goederenvervoer). Het gaat vooral om reizigers en goederenvervoer in de spits en in mindere mate om recreatieverkeer. Er wordt onderzocht waar reizigers en transportbedrijven vandaan komen, wat hun eindbestemming is en waar hun keuze voor een vervoerswijze ((vracht)auto, ov, fiets) op gebaseerd is. Inzicht in het gedrag van de gebruikers is cruciaal om de mobiliteitsvraag zo scherp mogelijk te formuleren en om te bepalen hoe economische en technologische ontwikkelingen – bepalend voor het gedrag van reizigers en transportbedrijven – het bereikbaarheidsvraagstuk beïnvloeden. Deze kennis geeft handvatten om het mobiliteitsaanbod zo goed mogelijk in te richten.

## 1.6 Meer bereiken

Dit alles sluit aan bij een nieuwe aanpak die de minister en de staatssecretaris eind 2013 in een kamerbrief hebben geïntroduceerd. Volgens hen maken maatschappelijke ontwikkelingen zoals verstedelijking, een veranderend reizigersgedrag en technologische ontwikkelingen een brede en andere bereikbaarheidsaanpak noodzakelijk. Ze hebben deze filosofie 'Meer Bereiken' genoemd – de filosofie wordt toegepast in acht MIRT-projecten waaronder die voor de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn.

### Meer Bereiken

- Met een brede blik kijken naar de bereikbaarheidsopgave: zoeken naar samenhang en synergie met andere ruimtelijke opgaven.
- Maatwerk bieden door slimme oplossingen: toepassen van de 'vijf I's' (innoveren, informeren, in stand houden, inrichten en infrastructuur), de reiziger centraal stellen (niet het aanbod van infrastructuur), rekening houden met onzekerheden en ruimte voor voorschrijdend inzicht.
- Samenwerken vanuit gelijkwaardigheid: rijk, andere overheden, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties trekken samen op.






## Hoofdstuk 2

# Onderzoeksthema's

Om tot relevante oplossingsrichtingen te komen is het noodzakelijk om thema's en vraagstukken nader te onderzoeken. Welke kennis hebben we nodig om de bereikbaarheidsdoelstelling van oplossingen te voorzien die aanhaken bij opgaven en ontwikkelingen in het gebied? Hoe sluiten mogelijke oplossingen aan bij belangen en

behoefte van overheden en andere partners? Op welke manier kunnen we met onzekerheden omgaan? Hieronder is beschreven welke thema's en opgaven nader onderzoek vragen. Er wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van kennis uit bestaande onderzoeken en programma's. In het plan van aanpak worden de thema's nader uitgewerkt.

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



## 1. Analyse van het mobiliteitssysteem

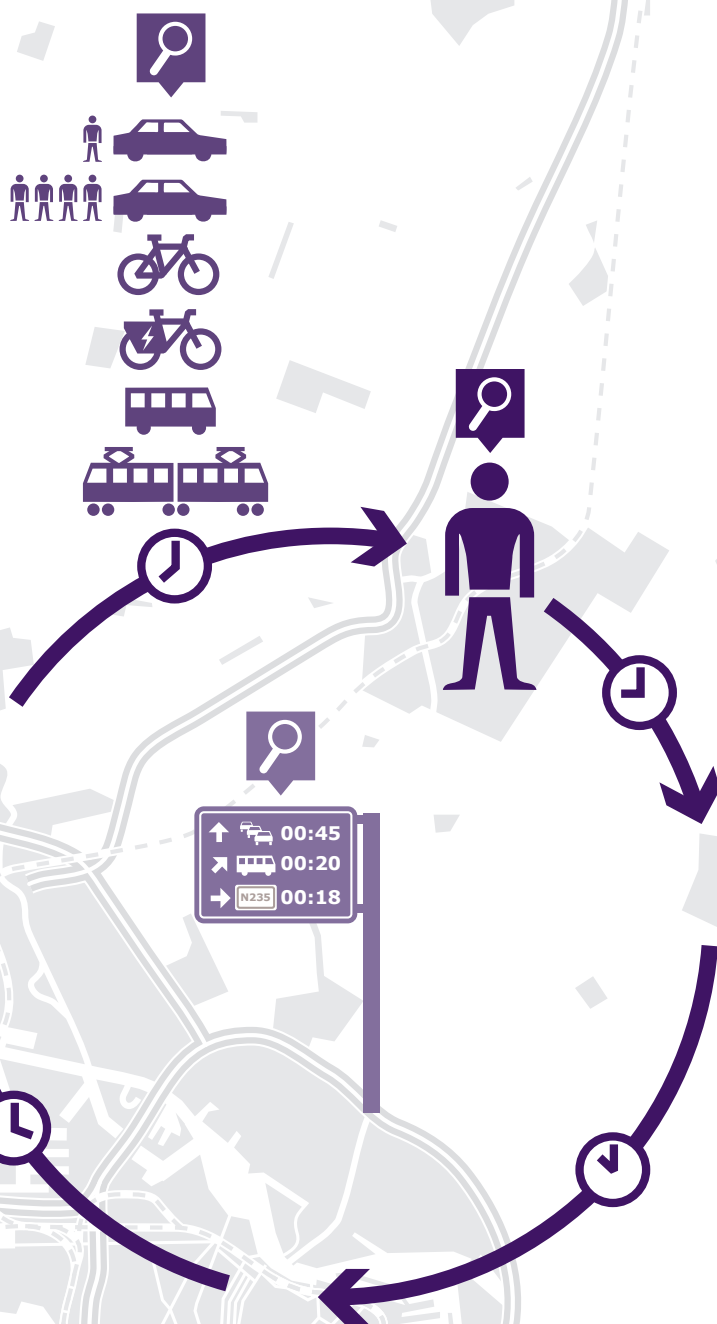
In de Corridorstudie worden de capaciteit en de knelpunten geanalyseerd. Hierbij wordt voor verschillende modaliteiten – auto, spoor, bus – gekeken naar verschillende ‘zichtjaren’ en scenario’s. Er wordt gebruik gemaakt van informatie uit onder andere het MIRT-onderzoek Noordkant Amsterdam (MONA). Waar nodig zal deze informatie geactualiseerd worden. Om meer inzicht te krijgen in waarom knelpunten zich op een bepaalde locatie voordoen – en hoe ze aangepakt kunnen worden – wordt ook naar de vraagkant gekeken: reizigers en goederenvervoer. Waarom kiezen zij voor een bepaalde reiswijze, waarom maken zij geen andere afweging? Kennis hierover brengt wellicht andere oplossingsrichtingen op tafel dan alleen capaciteitsvergroting van het hoofdwegennet. Om inzicht te krijgen in welke knelpunten reizigers en transportbedrijven ervaren en waar grote reistijdverliezen optreden, wordt naar de reistijden van deur tot deur gekeken.

### Aanpak

Op drie niveaus wordt het mobiliteitssysteem geanalyseerd.

- Reisgedrag. Waar komen reizigers en vracht vandaan, waar gaan ze naar toe? Wat zijn tot 2030 grote veranderingen die deze verkeersstromen beïnvloeden? Voor deze analyse wordt onder meer gebruikt gemaakt van het Nationaal Regionaal Model (NRM).
- Vervoerswijze. De reistijden voor belangrijke herkomst- en bestemmingsrelaties worden per vervoerswijze bepaald. Zo ontstaat een beeld van welke vervoerswijze het beste functioneert en waar kansen liggen voor verbeteringen.
- Routekeuze (voor de weg). Waar treden in een reis vertragingen op en hoe kan door beïnvloeding van de routekeuze de bereikbaarheid verbeteren?

Noot: volgens MONA is het raadzaam om bij de uitvoering van maatregelen op het hoofdwegennet van zuid naar noord te werken – zo zit de A8 tussen de knooppunten Coenplein en Zaandam als eerste aan zijn maximale capaciteit.



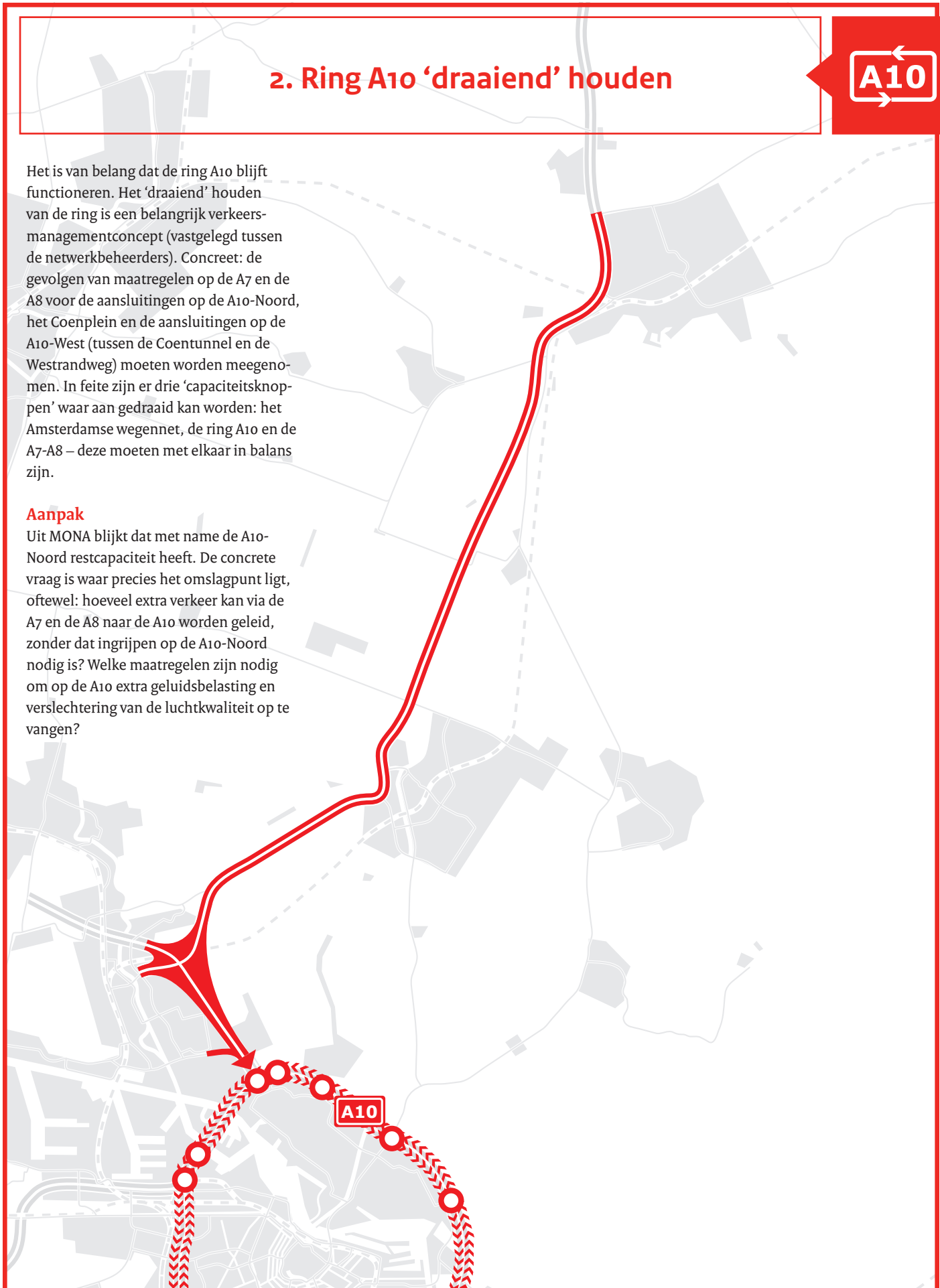
## 2. Ring A10 'draaiend' houden



Het is van belang dat de ring A10 blijft functioneren. Het 'draaiend' houden van de ring is een belangrijk verkeersmanagementconcept (vastgelegd tussen de netwerkbeheerders). Concreet: de gevolgen van maatregelen op de A7 en de A8 voor de aansluitingen op de A10-Noord, het Coenplein en de aansluitingen op de A10-West (tussen de Coentunnel en de Westrandweg) moeten worden meegenomen. In feite zijn er drie 'capaciteitsknoppen' waar aan gedraaid kan worden: het Amsterdamse wegennet, de ring A10 en de A7-A8 – deze moeten met elkaar in balans zijn.

### Aanpak

Uit MONA blijkt dat met name de A10-Noord restcapaciteit heeft. De concrete vraag is waar precies het omslagpunt ligt, oftewel: hoeveel extra verkeer kan via de A7 en de A8 naar de A10 worden geleid, zonder dat ingrijpen op de A10-Noord nodig is? Welke maatregelen zijn nodig om op de A10 extra geluidsbelasting en verslechtering van de luchtkwaliteit op te vangen?



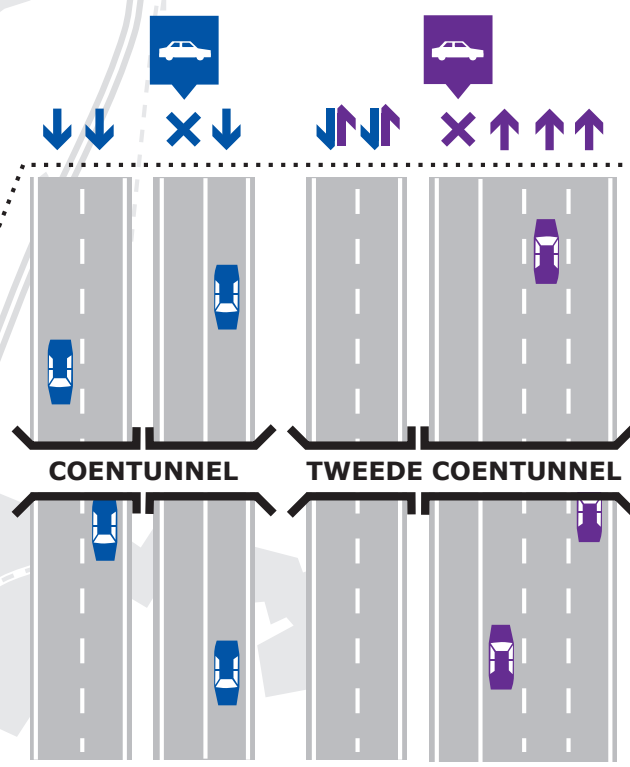


### 3. Capaciteit Coentunnels

Het wel of niet volledig benutten van beide Coentunnels is punt van discussie. De tunnels beschikken over tien rijstroken waarvan er nu twee niet gebruikt worden. Voor de doorstroming op de A7 en A8 is het wellicht nodig om alle stroken te benutten. In dat geval krijgen de A10-West en de A5 meer verkeer te verwerken en dat kan leiden tot extra congestie op de ring en de stroomwegen in Amsterdam – dat strookt niet met het principe van ‘de ring draaiend houden’ (zie punt 2). Het kan eveneens leiden tot meer geluidhinder en een verslechtering van de luchtkwaliteit in Amsterdam.

#### Aanpak

Onderzoek naar in hoeverre het benutten van alle rijstroken in de Coentunnels gevolgen heeft voor de functionaliteit van de ring A10 en onder andere de geluidhinder en luchtkwaliteit rondom de ring.





## 4. HWN en OVN: twee netwerken met één doel



De Corridorstudie gaat uit van een brede benadering waarin wordt onderzocht hoe het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet elkaar beïnvloeden. Alleen dan kan gezocht worden naar (kosten-) effectieve maatregelen om de gehele bereikbaarheid te verbeteren. Dit vraagt om een nauwe samenwerking met regionale overheden en wegbeheerders.

### Aanpak

Voor de Corridorstudie wordt ingezoomd op een aantal wegen en locaties.

*De uitwisseling tussen het wegennet van Amsterdam-Noord, de ring A10-Noord en de provinciale wegen in Waterland (N247 en N235)*

De Stadsregio doet al onderzoek naar congestie op de N247 en N235 – voor de Corridorstudie wordt gekeken naar de relatie tussen congestie op deze wegen en congestie op de A10-Noord. Doel is om te bepalen of oplossingen op het ene deel van het netwerk elders in het netwerk voor veranderingen zorgen.

Daarnaast vindt in samenwerking met de gemeente Amsterdam onderzoek plaats naar de verwachte knelpunten rond de S116 (die dwars door Amsterdam-Noord loopt), zeker als het verkeer op de A10-Noord toeneemt.

*Samenhang tussen het wegennet van Zaanstad en de A7 en A8*

Het gaat onder meer om de Prins Bernardweg, de ontsluiting van zuidelijk Zaanstad, de halve A8-aansluitingen 2 en 3 en de Coenbrug. Tevens blijkt uit MONA dat de instroom van verkeer vanuit Zaanstad gevolgen heeft voor de congestie op de A8. In de Corridorstudie vindt onderzoek plaats om de aansluiting tussen de hoofdwegen en onderliggend wegennet te optimaliseren.

De provincie werkt aan een verbinding tussen de A8 en de A9. Mogelijke effecten van deze verbinding worden meegenomen in de Corridorstudie.

*De A7 en het lokale verkeer in Purmerend*

Het gaat dan om hoe het doorgaande verkeer op de A7 zich verhoudt tot het in- en uitvoegend verkeer op de drie op- en afritten bij Purmerend. En om de wijze waarop de lokale wegen het verkeer van en naar de A7 afwikkelt. Met de gemeente Purmerend en de gemeente Beemster wordt bekeken hoe doorgaande verkeerstromen op de A7 en het regionale verkeer beter op elkaar kunnen worden afgestemd.

*Interactie tussen het doorgaande verkeer op de A7 en het in- en uitvoegende verkeer vanaf de nieuwe N23 bij Hoorn*

Na de analysefase kan besloten worden of dit in de mogelijke oplossingsrichtingen een plek krijgt.



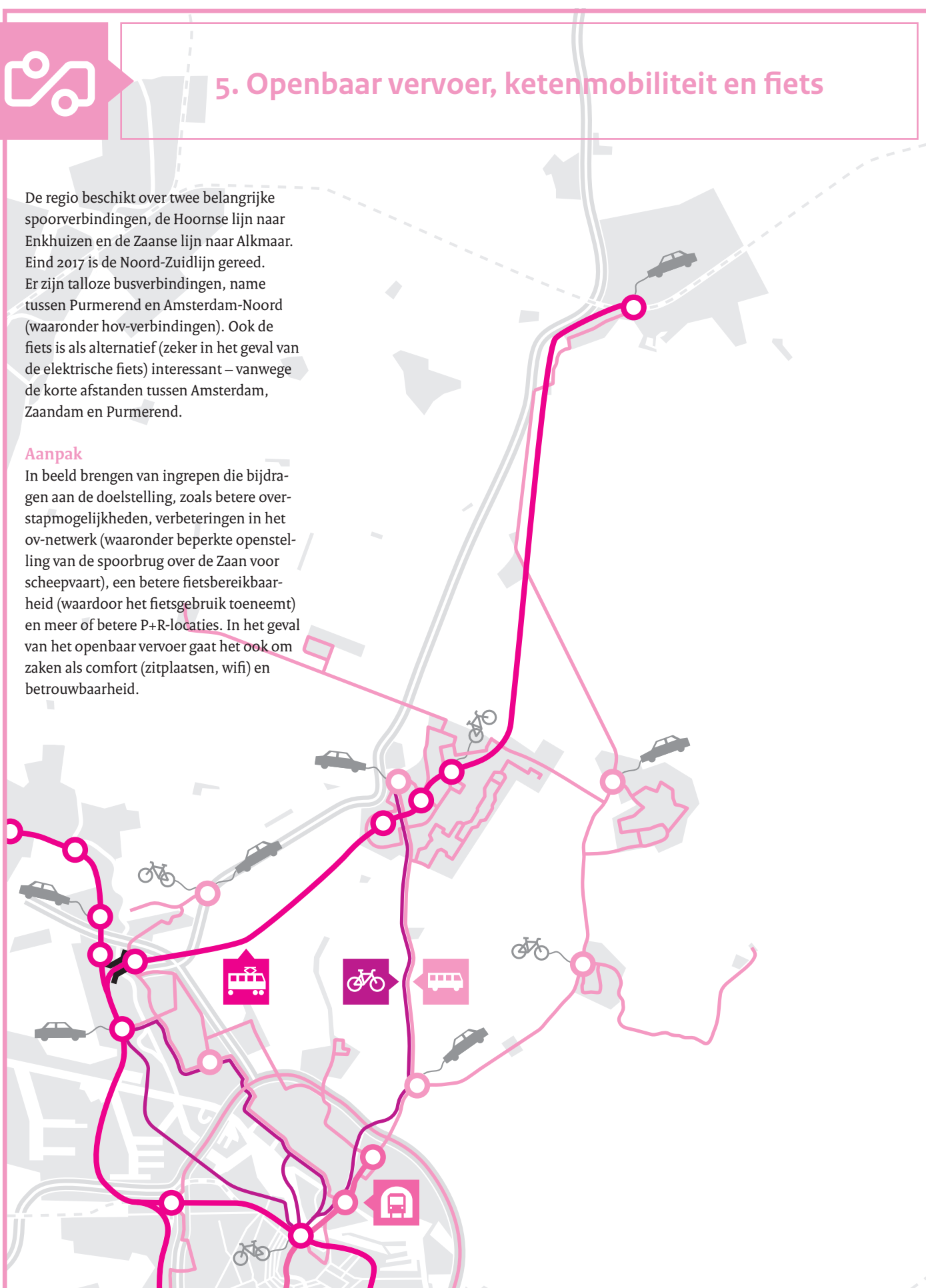


## 5. Openbaar vervoer, ketenmobiliteit en fiets

De regio beschikt over twee belangrijke spoorverbindingen, de Hoornse lijn naar Enkhuizen en de Zaanse lijn naar Alkmaar. Eind 2017 is de Noord-Zuidlijn gereed. Er zijn talloze busverbindingen, name tussen Purmerend en Amsterdam-Noord (waaronder hov-verbindingen). Ook de fiets is als alternatief (zeker in het geval van de elektrische fiets) interessant – vanwege de korte afstanden tussen Amsterdam, Zaandam en Purmerend.

### Aanpak

In beeld brengen van ingrepen die bijdragen aan de doelstelling, zoals betere overstapmogelijkheden, verbeteringen in het ov-netwerk (waaronder beperkte openstelling van de spoorbrug over de Zaan voor scheepvaart), een betere fietsbereikbaarheid (waardoor het fietsgebruik toeneemt) en meer of betere P+R-locaties. In het geval van het openbaar vervoer gaat het ook om zaken als comfort (zitplaatsen, wifi) en betrouwbaarheid.



## 6. Ruimtelijke ontwikkeling



Het is de vraag hoe de 'scheve woon-werkbalans' zich ontwikkelt. De omvang en samenstelling van de (beroeps)bevolking verandert. Tegelijkertijd is er onduidelijkheid over de groei van de werkgelegenheid. Het woningbouwprogramma voor het corridorgebied mag dan nagenoeg bekend zijn, de woningmarkt is grillig en het planoptimisme van weleer maakt plaats voor een behoedzame omgang met prognoses – de realisatie van woningbouwplannen en werklocaties is onzeker. Daarnaast is de provincie Noord-Holland voornemens om ruimtelijke ontwikkelingen te concentreren rond ov-knooppunten – zie de studie 'Maak Plaats'. Dit alles beïnvloedt de mobiliteitsvraag – kennis over de ruimtelijke ontwikkelingen in het corridorgebied is van belang voor het in kaart brengen van bereikbaarheidsknooppunten en het ontwikkelen van oplossingsrichtingen.

### Aanpak

In de Corridorstudie wordt de volgende denklijn gehanteerd bij het analyseren van en het zoeken naar manieren om de wisselwerking tussen ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit te borgen.

1. Overheden (rijk en regio) hebben ruimtelijke ambities.
2. Deze ambities (uit gebiedsagenda's, structuurvisies en gemeentelijke structuurvisies) zijn vertaald in ruimtelijke plannen.
3. De verantwoordelijkheden binnen het ruimtelijk domein zijn (grotendeels) gedecentraliseerd naar de regionale overheden.
4. Het rijk is verantwoordelijk voor een goede doorstroming op het rijkswegennet. Deze doorstroming wordt (naast andere trends en ontwikkelingen) beïnvloed door de ruimtelijke plannen van decentrale overheden.
5. In de Corridorstudie staan de ambities van rijk en regio niet ter discussie – de langetermijnsenario's *Regional Communities* en *Global Economy* bepalen de breedte van de toekomstige ruimtelijk-economische ontwikkeling. Ook de verdeling van verantwoordelijkheden staat niet ter discussie.
6. Er wordt in beeld gebracht in hoeverre veranderingen in de ruimtelijke ordening de mobiliteit beïnvloeden.

Dan kan bepaald worden in welke mate het zinvol is om bij het nemen van bereikbaarheidsmaatregelen in te spelen op ruimtelijke ontwikkelingen en projecten. Dan wordt de volgende aanpak voorgesteld:

- a. In gesprek over plannen en projecten met een aanzienlijk effect op de bereikbaarheid – zoals grote woningbouwlocaties en nieuwe bedrijventerreinen langs snelwegen: hoe kunnen deze effecten binnen die plannen, in het samenspel tussen HWN en OWN of binnen het oversysteem worden opgevangen?
- b. Voor overige ruimtelijke ontwikkelingen worden de bereikbaarheidseffecten als een gegeven beschouwd waarmee bij het uitwerken van oplossingsrichtingen rekening wordt gehouden.



## 7. Mobiliteitsmanagement en technologische vernieuwing

Mobiliteitsmanagement gaat over maatregelen die het gedrag van de individuele weg- en ov-gebruiker beïnvloeden, zoals de keuze voor een vervoerswijze of het reizen op een bepaald tijdstip. Daarbij spelen technologische vernieuwingen een rol: innovaties in voertuigtechnologie, informatiesystemen en nieuwe vormen van verkeersmanagement.

### Aanpak

Er wordt onderzocht wat de mobiliteitseffecten zijn van mobiliteitsmanagement en technologische innovatie. Daarvoor wordt gebruik gemaakt van de kennis en ervaringen uit andere onderzoeken en programma's, zoals Beter Benutten. Ook is het interessant om na te gaan wat de effecten zijn van maatregelen door wegbeheerders – zoals 'netwerkbreed verkeersmanagement' aan de westkant van Amsterdam.



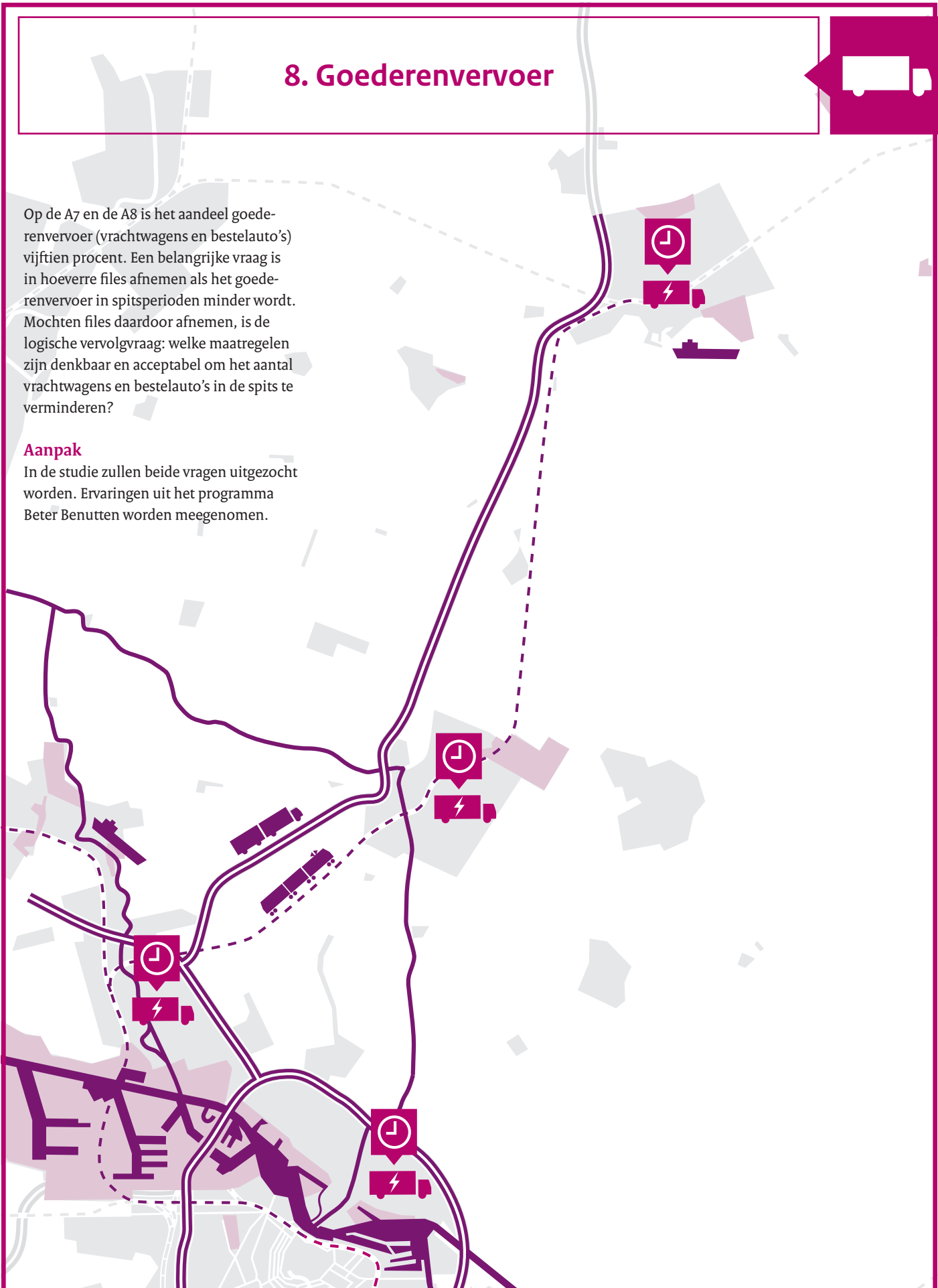
## 8. Goederenvervoer



Op de A7 en de A8 is het aandeel goederenvervoer (vrachtwagens en bestelauto's) vijftien procent. Een belangrijke vraag is in hoeverre files afnemen als het goederenvervoer in spitsperiodes minder wordt. Mochten files daardoor afnemen, is de logische vervolgvraag: welke maatregelen zijn denkbaar en acceptabel om het aantal vrachtwagens en bestelauto's in de spits te verminderen?

### Aanpak

In de studie zullen beide vragen uitgezocht worden. Ervaringen uit het programma Beter Benutten worden meegenomen.





## 9. Recreatief verkeer

De nadruk ligt op woon-werkverkeer en goederenvervoer, maar recreatief verkeer wordt niet genegeerd. Toeristische trekpleisters als de Zaanse Schans trekken immers veel verkeer.

### Aanpak

Met verkeersmodellen wordt geanalyseerd of buiten de spits en buiten werkdagen alsnog congestie optreedt. Voor toeristische attracties wordt gekeken of deze locaties voldoende bereikbaar zijn. Pas na de analysefase wordt besloten of in de Corridorstudie ruimte is voor oplossingen voor de recreatieve knelpunten.



Zaanse Schans



Volendam-Marken



## 10. Ruimtelijke kwaliteit



Het fraaie landschap, de waardevolle natuur, de rijke cultuurhistorie – de ruimtelijke kwaliteit van het gebied is hoog. Dit bepaalt mede de kwaliteit van de woonmilieus in het gebied. Tegelijkertijd heeft het gebied een belangrijke recreatieve functie voor de gehele metropoolregio. Niet voor niets staat in de Gebiedsagenda: ‘Het versterken van natuur, recreatie en landbouw, en de cultuurhistorische en landschappelijke kwaliteiten en structuren heeft prioriteit.’

### Aanpak

Ruimtelijke kwaliteit krijgt een plek door de samenstelling van een gebiedsatlas. In deze atlas – die in samenwerking met de partners wordt opgesteld – worden naast de gebiedskwaliteiten ook de ambities beschreven die partners hebben op het gebied van landschap, natuur, recreatie en cultuurhistorie. Met de atlas kunnen nadelige effecten van mogelijke oplossingsrichtingen beter in beeld worden gebracht. Daarnaast wordt de atlas gebruikt om binnen de oplossingsrichtingen ‘meekoppelkansen’ te identificeren

– oftewel het meenemen van ambities van partners in de oplossingsrichtingen. Dit houdt wél in dat partners afspraken moeten maken over de verdeling van verantwoordelijkheden bij de realisatie en financiering van de betreffende ambities. Overigens zijn natuur- en cultuurhistorische waarden deels geborgd in een wettelijk kader. Aan dit wettelijk kader zal (uiteindelijk) elke oplossingsrichting minimaal moeten voldoen – zie thema 11.





## 11. Effectbeoordeling milieuaspecten

De mogelijke oplossingsrichtingen hebben effect op milieuaspecten, zoals lucht, geluid, natuur en bodem. Voor deze thema's zijn veelal wettelijke normen en doelen vastgelegd. Voor geluid zijn langs rijkswegen GPP's (geluidproductieplafonds) vastgesteld en voor Natura 2000-gebieden bestaan instandhoudingsdoelstellingen. De effectbeoordeling krijgt een plek in het beoordelingskader (zie hoofdstuk 3).

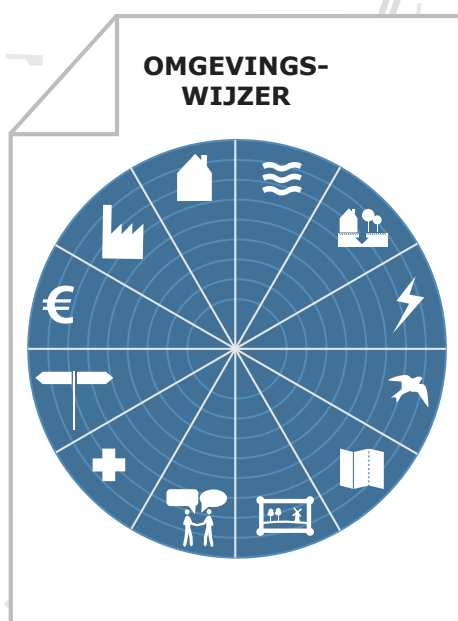
### Aanpak

De effecten van oplossingsrichtingen worden beoordeeld in de MER-procedure en worden vastgelegd in de PlanMER. Ook worden maatregelen beschreven om negatieve gevolgen voor het milieu te voorkomen of te beperken.





## 12. Duurzaamheid



Door de brede en integrale aanpak moeten in de Corridorstudie oplossingsrichtingen op tafel komen die voldoen aan de duurzaamheidsambities van rijk en regio. Deze zijn verwoord volgens de 3 p's: *planet, people, profit*.

### Aanpak

De Omgevingswijzer maakt inzichtelijk in hoeverre oplossingsrichtingen voldoen aan duurzaamheidseisen, zoals 'energie en materialen', 'klimaatbestendigheid', 'welzijn' en 'ecologie en biodiversiteit'. De Omgevingswijzer heeft dan ook een rol in het beoordelingskader waarmee oplossingsrichtingen worden beoordeeld (zie hoofdstuk 3).







## Hoofdstuk 3

# Aanpak, organisatie en participatie

### 3.1 Planning op hoofdlijnen

Volgens de MIRT-spelregels is het raadzaam om binnen twee jaar na de startbeslissing te komen tot een voorkeursbeslissing. De planning voor de Corridorstudie Amster-

dam-Hoorn is hierop gebaseerd. De Startbeslissing wordt in februari 2015 door de Minister van IenM genomen. Dit betekent dat begin 2017 als einddatum wordt gehanteerd.



## 1. Startfase

In de startfase komt het plan van aanpak (inclusief het participatie- en communicatieplan) gereed. Daarnaast wordt het kernteam ingericht en worden afspraken met partners gemaakt (over inzet en rollen). De Corridorstudie start pas zodra deze afspraken over samenwerking zijn vastgelegd.

## 2. Analysefase

In deze fase wordt onderzoek gedaan om de opgaven voor deze Corridorstudie – zoals geformuleerd in hoofdstuk 2 – aan te scherpen. De informatie uit deze analyses is nodig om de mogelijke oplossingsrichtingen te bepalen. De belangrijkste activiteiten zijn:

- Verkeerskundige analyse vraag- en aanbodkant HWN en OWN (update MONA, bepalen bereikbaarheidsknelpunten voor de verschillende scenario's en 'zichtjaren').
- Analyse van ov-vraag en -aanbod, ketenmobiliteit en fietsvoorzieningen.
- Analyse verplaatsingsgedrag (vervoerswijze en routekeuze) en deur-tot-deurreistijden.
- Analyse van ruimtelijke ontwikkelingen en plannen.
- Analyse van de ruimtelijke kwaliteit (gebiedsatlas).
- Eerste denkrichtingen voor de oplossingsfase.
- Beoordelingskader uitwerken.

## 3. Besluitvorming over reikwijdte oplossingsrichtingen

Op basis van de analysefase – waarin de thema's uit hoofdstuk 2 zijn onderzocht – bepalen rijk en regio de reikwijdte van de uit te werken oplossingsrichtingen. Aan het einde van deze fase wordt de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) uitgebracht. Het is wettelijk verplicht om met partners in gesprek te gaan over het voornemen, de reikwijdte en het detailniveau van de PlanMER. De belangrijkste activiteiten zijn:

- Schrijven concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau.
- Besluitvorming over de reikwijdte van de oplossingsrichtingen.
- Vaststellen beoordelingskader voor 'Zeef 1' en 'Zeef 2'.
- Voor de vervolgfase: het formaliseren van de samenwerking met en tussen partners (inzet, financiering).
- Herijken planning.

## 4. Genereren van oplossingsrichtingen

In deze fase worden oplossingsrichtingen uitgewerkt tot op een vooraf afgesproken detailniveau – na deze fase kunnen keuzes gemaakt worden over welke oplossingsrichtingen kansrijk zijn. Het uitwerken van de oplossingsrichtingen vindt in 'werkstromen' plaats (zie 3.3). Om oplossingsrichtingen te bepalen worden nadere onderzoeken, ontwerpen en ramingen opgesteld. De belangrijkste activiteiten in deze fase zijn het uitwerken van oplossings-

richtingen voor:

- Opgaven hoofdwegennet (HWN).
- Opgaven voor ov, ketenmobiliteit en fiets.
- Samenhang tussen hoofdwegennet (HWN) en onderliggend wegennet (OWN).

In deze fase wordt zo goed mogelijk aansluiting gezocht bij de ruimtelijke ontwikkelingsambities van de partners (overheden en andere belanghebbenden) – met betrekking tot onder meer ruimtelijke kwaliteit, natuur, woningbouw en bedrijventerreinen. Verder moeten maatregelen worden uitgewerkt voor:

- Bereikbaarheid op de korte termijn.
- Mobiliteitsmanagement en technologische vernieuwing.
- Gedragsverandering (tijdstip, route, etc.).
- Behoud en versterking van ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid.

## 5. Zeef 1: het bepalen van kansrijke oplossingen

Op bestuurlijk niveau wordt besloten welke oplossingsrichtingen dermate kansrijk zijn dat deze verder uitgewerkt dienen te worden. De belangrijkste activiteiten in deze fase zijn:

- Opstellen 'trechterdocument' (invullen en beargumen-teren beoordelingskader).
- Consultatie partners en 'omgeving' over oplossingsrichtingen (participatie).
- Advies van partners aan bestuurders over gevonden oplossingsrichtingen.
- Voorbereiden besluitvorming. Zie paragraaf 3.2 voor een toelichting op het beoordelingskader dat in 'Zeef 1' wordt gehanteerd.
- Bestuurlijke besluitvorming ten behoeve van 'Zeef 1'.

## 6. Uitwerken kansrijke oplossingsrichtingen

Met specialisten en partners werkt het kernteam de kansrijke oplossingsrichtingen uit, waarbij gebruik wordt gemaakt van de PlanMER, een kosten-batenanalyse en een LCC-raming. De PlanMER moet aantonen dat de alternatieven vanuit milieuoogpunt acceptabel zijn. Het voorkeursalternatief moet in elk geval in de ontwerp-structuurvisie worden gemotiveerd. In deze fase is het tevens van belang om te weten voor welke oplossingsrichtingen draagvlak bestaat. Daarnaast vinden een marktconsultatie (PPC) en een marktscan plaats. De belangrijkste activiteiten in deze fase zijn:

- PlanMER opstellen.
- Concept-structuurvisie opstellen.
- Ontwerpen maken.
- Ramingen (LCC) maken.
- MKBA-opstellen.

- Marktconsultatie uitvoeren.
- Gate review toepassen.
- Concept bestuursovereenkomst.

### 7. Zeef 2: besluitvorming voorkeursbeslissing

In deze fase komen bestuurders tot een breed gedragen voorkeursalternatief – dit kan ook een pakket van verschillende maatregelen zijn. In een bestuursovereenkomst worden afspraken gemaakt over het vervolgproces (uitvoeringsstrategie: wie doet wat, hoe en wanneer). Let wel: binnen de afspraken bestaat de mogelijkheid om in te spelen op onzekerheden. Maatregelpakketten worden zo samengesteld dat ze waar nodig kunnen worden aangepast. Het is van belang dat bestuurders tijdig zorgen voor de steun van volksvertegenwoordigers (Tweede Kamer, Provinciale Staten, gemeenteraden) en voor draagvlak bij belanghebbenden en burgers in de regio. In deze fase wordt de Corridorstudie (ontwerp-structuurvisie, PlanMER en andere relevante achtergronddocumentatie zoals KBA) voorgelegd aan publiek en adviseurs, zoals de Commissie m.e.r. Het publiek kan het voorgenomen besluit toetsen en zienswijzen indienen. De studie kan uitmonden in een planuitwerking of in andere acties en projecten. Zie paragraaf 3.3 voor een toelichting op het beoordelingskader dat wordt gehanteerd bij 'Zeef 1'.

## 3.2 Beoordelingskader voor Zeef 1 en 2: het afwegen van oplossingsrichtingen

Met het beoordelingskader (zie het concept op pagina 32) worden mogelijke oplossingsrichtingen voor verschillende thema's van scores voorzien – waarbij het verbeteren van de (multimodale) bereikbaarheid in de corridor Amsterdam-Hoorn centraal staat. Bij het geven van scores wordt ook gekeken naar de mogelijkheden om bij de uitwerking van oplossingsrichtingen een bijdrage te leveren aan andere ambities dan bereikbaarheid ('meekoppelkansen'). Hiervoor zijn in het beoordelingskader criteria voor ruimtelijke kwaliteit, ecologie en welzijn opgenomen. Deze ambities betreffen opgaven aanvullend op de wettelijke randvoorwaarden inzake natuur, geluid en emissies. Tot slot worden de kosten en maatschappelijke baten van de oplossingsrichtingen van scores voorzien.

### Thema's in het beoordelingskader

**Bereikbaarheid voor auto, ov en fiets.** Allereerst wordt in beeld gebracht of oplossingsrichtingen de deur-tot-deurreistijden verbeteren. Daarnaast wordt voor het wegvervoer vastgesteld wat het effect is van mogelijke

oplossingsrichtingen op de betrouwbaarheid en de robuustheid van het wegennet. Ook worden de economische verlieskosten van files en vertraging meegenomen – onder meer door gebruik te maken van de 'HWN-indicator' die de economische gevolgen van vertragingen berekent. Voor openbaar vervoer gelden naast reistijd andere criteria, zoals betrouwbaarheid, punctualiteit en kwaliteit van de reis.

**Ambities rijk en regio.** Hierbij gaat het om de plannen, projecten en ambities van alle partners op het gebied van onder meer ruimtelijke ontwikkeling, leefbaarheid en ecologie.

De criteria zijn onder andere gebaseerd op de thema's uit de Omgevingswijzer – dit instrument geeft inzicht in de economische, ecologische en sociale aspecten van duurzaamheid. De criteria zijn (1) vestigingsklimaat voor bedrijvigheid en huishoudens, (2) ruimtegebruik en ruimtelijke kwaliteit, (3) sociale relevantie en welzijn, (4) water en bodem en (5) ecologie en biodiversiteit. In de planstudiefase wordt nog gekeken naar het thema 'materialen en energie'.

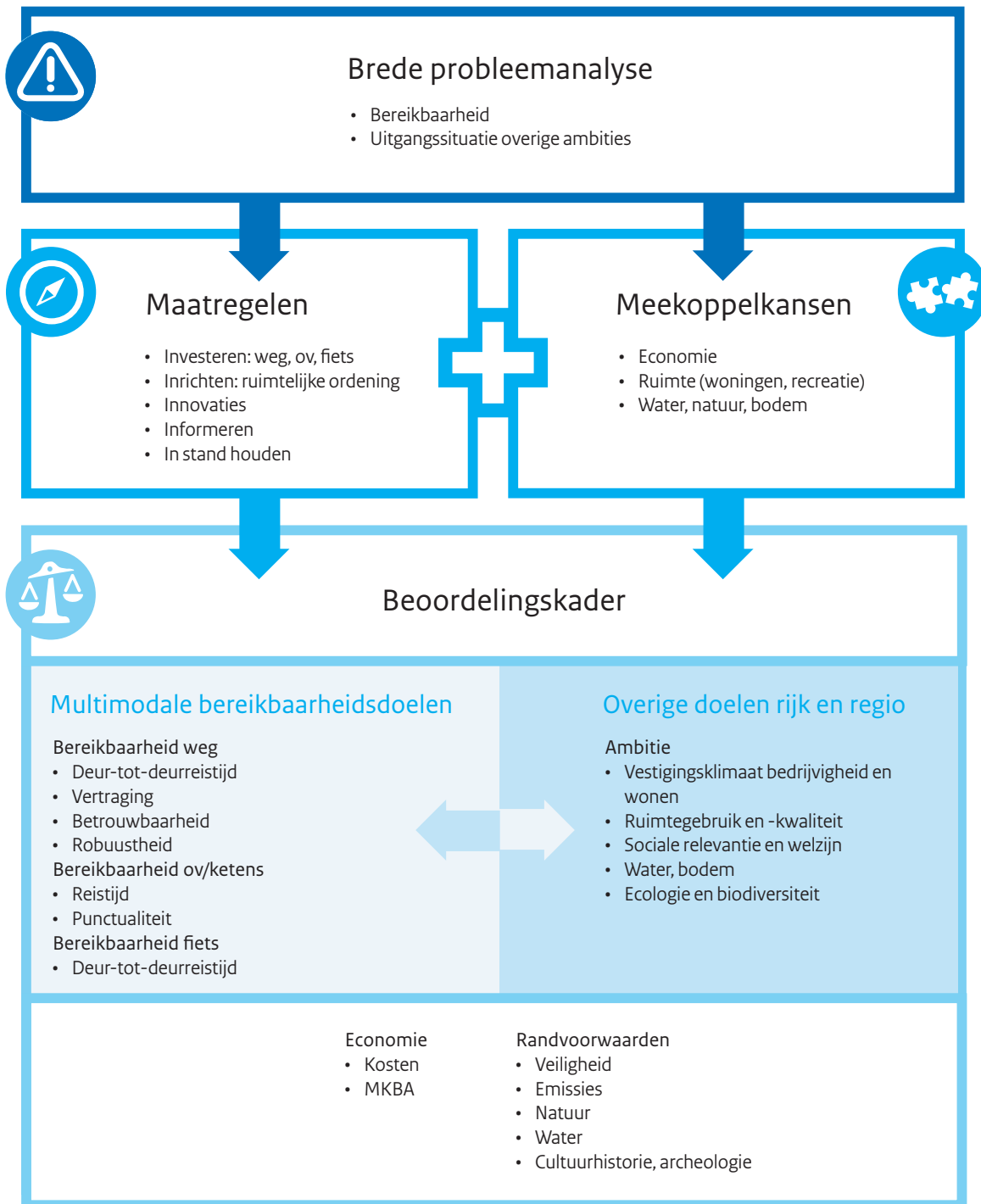
**Economie.** Het betreft de kosten van de oplossingsrichtingen én de verhouding tussen die kosten enerzijds en de maatschappelijke baten anderzijds – weergegeven in een MKBA. Kosten betreffen realisatie en onderhoud (*life cycle costs*).

**Randvoorwaarden.** Veiligheids- en wettelijke eisen, waaronder lucht- en geluidsnormen en eisen ten aanzien van natuur, water, cultuurhistorie en archeologie.

Het beoordelingskader wordt gebruikt voor zowel de selectie van kansrijke oplossingen in 'Zeef 1' als voor de selectie van het voorkeursalternatief in 'Zeef 2'. Oplossingsrichtingen worden getoetst ten opzichte van de 'referentiesituatie': de autonome ontwikkeling zonder oplossingsrichtingen.

In 'Zeef 1' worden effecten van oplossingsrichtingen op hoofdlijnen vastgesteld. Waar mogelijk is sprake van een kwantitatieve analyse (bereikbaarheid en kosten/baten). De effecten op bijvoorbeeld de ambities van rijk en regio worden kwalitatief beschouwd – bijvoorbeeld door gebruik te maken van de Omgevingswijzer.

In 'Zeef 2' (selectie van het voorkeursalternatief) worden de kansrijke oplossingen (pakketten van maatregelen, afkomstig uit 'Zeef 1') in detail beschouwd. Met behulp van verkeersmodellen worden bereikbaarheidsoplossingen doorgerekend, evenals de effecten op reistijden. Kosten van de oplossingsrichtingen worden vastgesteld – met een marge van '+/- 25 procent'. De oplossingsrichtingen worden getoetst aan de wettelijke kaders.





### 3.3 Samenwerking en participatie

Om de doelstelling van de Corridorstudie te bereiken is een nauwe samenwerking tussen alle partners van belang. Het vroegtijdig betrekken van overheden, bedrijven en maatschappelijke partijen komt voort uit filosofie van 'Meer Bereiken' en de vernieuwing van het MIRT. Deze vernieuwende aanpak is eind 2013 geïntroduceerd. Verwacht wordt dat:

- Samenwerking leidt tot betere oplossingen voor het bereikbaarheidsvraagstuk.
- Het bundelen van krachten – tussen overheden, bedrijven en maatschappelijke organisaties – leidt tot 'win-winkansen'.
- Samenwerking borgt de voorgestelde 'breed sectorale aanpak'.
- Door goede samenwerking komt een voorkeursvariant tot stand die door alle partners gesteund wordt.

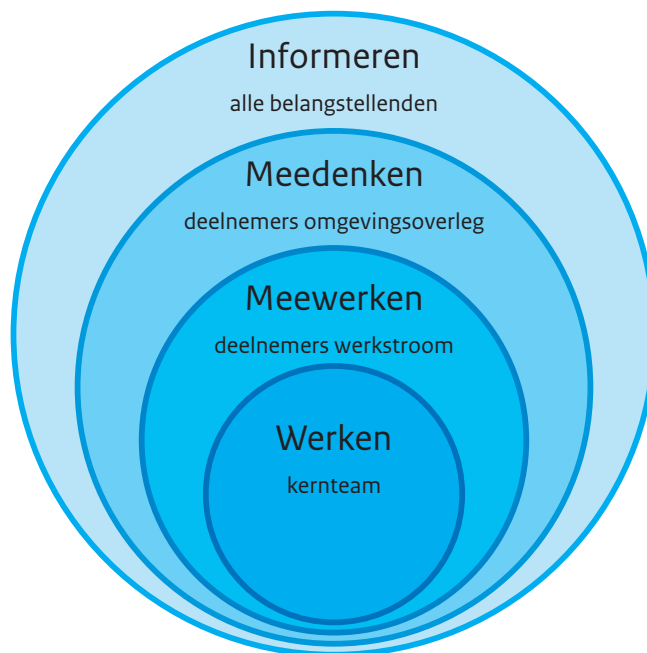
#### Flexibele en doelmatige samenwerking

De organisatiestructuur is flexibel waarin afhankelijk van thema, locatie en fase relevante partners worden uitgenodigd om mee te denken en mee te werken. Er wordt gestreefd naar een proces waarin partners nauw zijn betrokken, zonder hen onnodig te belasten. Door dwarsverbanden tussen de verschillende activiteiten kunnen partners het gehele project overzien.

#### Een zorgvuldig en transparant proces

Een goede en efficiënte samenwerking is gebaat bij een zorgvuldig en transparant proces. Het is de bedoeling om in iedere fase de juiste partijen te informeren en te betrekken bij de voor hen relevante onderwerpen – zonder dat dit leidt tot extra overleg en inzet. Daarom worden (werk) sessies belegd. Hierin worden de aanpak en de te maken producten doorgesproken en keuzes toegelicht. Uiteraard is het van groot belang om helder te communiceren over de uiteindelijke keuzes, de afwegingen en de wijze waarop input is meegenomen.

Geïnteresseerden kunnen op de hoogte blijven van de voortgang in de Corridorstudie – bijvoorbeeld via een website of digitale nieuwsbrief. Er zijn ook mogelijkheden tot 'meedenken' en participeren tijdens inloopavonden en ateliers. Na de startfase wordt een gedetailleerd communicatie- en participatieplan opgesteld. Overigens heeft iedere burger in Nederland het recht om in te spreken op een besluit dat de overheid voorbereidt. Voor de formele inspraak worden de MIRT-spelregels gehanteerd. Voor deze Corridorstudie is inbreng – zoals in het omgevingsoverleg (zie 3.4) – van belang om aanvullende kennis over onderwerpen te verzamelen en om draagvlak voor de oplossingsrichtingen te creëren.



*De figuur laat zien op welke manier de verschillende partners betrokken kunnen zijn bij de Corridorstudie. Algemeen geldt: hoe meer een partner betrokken is, hoe meer invloed, maar ook hoe meer inzet gevraagd wordt.*

## 3.4 Projectorganisatie

Een flexibele organisatiestructuur betekent dat na iedere fase opnieuw wordt bepaald wat de meest passende organisatievorm is. Voor de eerste fase (de analysefase) is gekozen voor onderstaande organisatiestructuur. In het Plan van Aanpak wordt deze structuur uitgewerkt.

### Kernteam

Het kernteam is verantwoordelijk voor de dagelijkse uitvoering van de Corridorstudie: de organisatie van het proces, het maken van producten en het bewaken van de planning. Het team draagt zorg voor de uitbesteding van verschillende studies, organiseert bijeenkomsten en houdt toezicht op de kwaliteit. Ook bereidt het team de bestuurlijke besluitvorming voor. Het kernteam is onafhankelijk – belanghebbende organisaties zijn dus niet vertegenwoordigd. Zo wordt gewaarborgd dat – binnen het mandaat dat door de initiatiefnemer en het bestuurlijk overleg is verleend – de uitvoering van de Corridorstudie en de voorbereiding van de besluitvorming onafhankelijk plaatsvinden.

De projectmanager komt uit de projectenpool van het ministerie van IenM. In het kernteam zijn de volgende rollen benoemd (waarbij één persoon meerdere rollen kan vervullen): projectsecretaris, omgevingsmanager(s), technisch manager, contractmanager, manager project-beheersing, deelprojectleider(s) die – geassisteerd door deskundige werkgroepleden – een werkstroom uitwerken. Daarnaast zijn er adviseurs die op een specifiek thema input leveren, zoals een verkeersadviseur, milieuadviseur, communicatieadviseur, juridisch adviseur, adviseur ruimtelijke kwaliteit en inkoopadviseur.

### Besluiten: bestuurlijk overleg

In het bestuurlijk overleg vindt besluitvorming plaats. Aan het bestuurlijk overleg nemen de initiatiefnemer (ministerie van IenM), het bevoegd gezag (rijk, provincie en hoogheemraadschap) en de betrokken gemeenten deel. Belangrijke momenten zijn: het vaststellen van het startdocument, het bepalen van de reikwijdte van mogelijke oplossingsrichtingen, het bepalen van kansrijke oplossingsrichtingen (Zeef 1) en het vaststellen van het voorkeursalternatief (Zeef 2). De betreffende overheden toetsen de oplossingsrichtingen aan hun verantwoordelijkheden op het gebied van bijvoorbeeld water, Natura 2000 of geluid. Uiteindelijk moet het voorkeursalternatief door de Minister van Infrastructuur en Milieu bekrachtigd worden. Aan het bestuurlijk overleg nemen in ieder geval deel:

- Directeur Wegen en Verkeersveiligheid (ministerie van IenM).
- Gedeputeerde provincie Noord-Holland.

- Portefeuillehouder verkeer en vervoer Stadsregio Amsterdam.
- HID Rijkswaterstaat West-Nederland Noord.
- Wethouders gemeenten Amsterdam, Purmerend, Zaanstad, Hoorn, Beemster, Oostzaan en Wormerland.
- Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (voorzalsnog agenda-lid).

Ter vervanging van het bestuurlijk overleg kan na instemming van de deelnemende partners een directeurenoverleg worden belegd. Een dergelijk overleg kan ook georganiseerd worden ter voorbereiding op een bestuurlijk overleg.

### Ambtelijke begeleidingsgroep

Ter voorbereiding op de bestuurlijke besluitvorming vindt overleg op ambtelijk niveau plaats. Deelnemers zijn de ambtelijke vertegenwoordigers van de overheden uit het bestuurlijk overleg. Het doel van deze vergaderingen is om de besluitvorming in het bestuurlijk overleg voor te bereiden – op basis van de producten uit de zogenoemde werkstromen (zie hieronder).

Daarnaast kan de ambtelijke begeleidingsgroep het kernteam adviseren over de opzet en de uitvoering van de Corridorstudie – de begeleidingsgroep bewaakt het integrale karakter en de voortgang. De afzonderlijke leden adviseren hun directeuren en bestuurders, leveren vanuit de eigen organisatie input, bespreken binnen de eigen organisatie (deel)resultaten en verwerven intern draagvlak voor de producten die worden vervaardigd. De ambtelijke leden vertegenwoordigen naast het domein 'bereikbaarheid' de domeinen 'ruimtelijke ontwikkeling' en 'natuur en landschap'.

### Omgevingsoverleg

In het 'omgevingsoverleg' worden resultaten besproken met belanghebbenden en geïnteresseerden – burgers, maatschappelijke organisaties, maar ook overheden. Deelname is vrijblijvend en de frequentie afhankelijk van de urgentie en de fase waarin de studie zich bevindt. Hoe dan ook wordt voorafgaand aan elk besluitvormingsmoment een omgevingsoverleg georganiseerd.

Het omgevingsoverleg fungeert als klankbord: deelnemers kunnen het kernteam en de ambtelijke begeleidingsgroep wijzen op kansen en bedreigingen. Leden van het omgevingsoverleg kunnen uitgenodigd worden voor het ambtelijk begeleidingsoverleg om hun zienswijze(n) toe te lichten. Andersom kunnen vertegenwoordigers uit de ambtelijke begeleidingsgroep deelnemen aan het omgevingsoverleg.

De omgevingsmanager treedt op als secretaris en is verantwoordelijk voor de organisatie van het overleg.

Partners die betrokken zijn bij bepaalde werkstromen (zie hieronder) nemen in het omgevingsoverleg kennis van werkzaamheden in andere werkstromen.

### Werkstromen

De producten voor de analysefase komen in zogenoemde 'werkstromen' tot stand. Er zijn vier werkstromen die na de startfase worden uitgewerkt. Elke werkstroom krijgt vanuit het kernteam een deelprojectleider.

1. Analyse bereikbaarheid en mobiliteitsstromen (multi-modaal).
2. Regionale samenhang tussen hoofdwegennet, onderliggend wegennet en ruimtelijke ambities.
3. Openbaar vervoer, ketenmobiliteit en mobiliteitsgedrag.
4. Gebiedsanalyse.

Werkgroepen begeleiden en beoordelen de onderzoeken uit de werkstromen. Deze werkgroepen bestaan – afhankelijk van de onderwerpen die worden onderzocht – uit vertegenwoordigers van overheden, het bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties. Daarnaast wordt waar mogelijk gebruik gemaakt van onafhankelijke experts voor input en advies. Sommige werkgroepen krijgen (in de vervolgfases) een prominente rol in het uitwerken van oplossingsrichtingen.

#### Werkstroom 1 Analyse bereikbaarheid en mobiliteitsstromen

In deze werkstroom wordt de basisinformatie voor de Corridorstudie verzameld: de omvang, de locaties en de oorzaken van de te verwachten bereikbaarheidsknelpunten in de corridor Amsterdam-Hoorn. De nadruk ligt op het in beeld brengen van het infrastructurele netwerk en de mobiliteitsstromen: het wegennet, ov en ketenmobiliteit.

#### Werkstroom 2 Regionale samenhang tussen hoofdwegennet, onderliggend wegennet en ruimtelijke ambities

Vier werkgroepen onderzoeken de samenhang tussen het hoofdwegennet (HWN) en het onderliggende wegennet (OWN) en de samenhang tussen bereikbaarheid en ruimtelijke ontwikkeling (woningbouw en bedrijventerreinen).

##### Werkgroep Zaanstad

Focus: bereikbaarheidsknelpunten op de A8 (inclusief open afritten), op knooppunt Zaandam en op het OWN van Zaanstad – in samenhang met de ontwikkelingsambities van de gemeente. Deelnemers: Stadsregio Amsterdam, gemeente Zaanstad, gemeente Oostzaan, provincie Noord-Holland, Rijkswaterstaat. De inbreng van andere partners

wordt aangemoedigd. De deelnemende partijen dragen zorg voor de benodigde vertegenwoordiging van hun organisatie en de inbreng van kennis en expertise.

##### Werkgroep A7-OWN Purmerend

Focus: bereikbaarheidsknelpunten op de A7 bij Purmerend, de verbreding van de A7 ten zuiden van Purmerend, een 2x2-situatie ten noorden van Purmerend, de op- en afritten bij Purmerend en het OWN van Purmerend en Beemster en de ruimtelijke plannen van Purmerend, Wormerland en Beemster.

Deelnemers: gemeente Purmerend, gemeente Beemster, gemeente Wormerland, provincie Noord-Holland, Rijkswaterstaat, Stadsregio Amsterdam. De inbreng van andere partners wordt aangemoedigd. De deelnemende partijen dragen zorg voor de personele vertegenwoordiging van hun organisatie en de inbreng van kennis en expertise.

##### Werkgroep Ring A10-OWN Amsterdam-Noord

Focus: de toename van verkeer op de A8 betekent extra verkeer op de A10-Noord en de A10-West. Dit kan bij de op- en afritten knelpunten opleveren. Deze werkgroep kijkt ook naar de regionale verkenning over de bereikbaarheid in Waterland – een project van de Stadsregio.

Deelnemers: gemeente Amsterdam, Rijkswaterstaat, provincie Noord-Holland, Stadsregio Amsterdam. De inbreng van andere partners wordt aangemoedigd. De deelnemende partijen dragen zorg voor de personele vertegenwoordiging van hun organisatie en de inbreng van kennis en expertise.

##### Werkgroep Interactie A7-N23

Focus: naar verwachting ontstaan na openstelling van de N23 fileknelpunten op de op- en afritten van de N23 naar de A7. Dit slaat terug op de A7, de N23 en het onderliggend wegennet van Hoorn. De omvang van dit probleem wordt geanalyseerd.

Deelnemers: Rijkswaterstaat, provincie Noord-Holland, gemeente Hoorn. De inbreng van andere partners wordt aangemoedigd. De deelnemende partijen dragen zorg voor de personele vertegenwoordiging van hun organisatie en de inbreng van kennis en expertise. Ze zijn medeverantwoordelijk voor de inbreng door derden (bedrijven, maatschappelijke partners).

#### Werkstroom 3 Openbaar vervoer, ketenmobiliteit en mobiliteitsgedrag

Focus: het uitwerken van programma's voor ov en ketenmobiliteit, fiets, bereikbaarheidsmaatregelen voor de korte termijn, 'informer en innoveren' en gedragsverandering.

Deelnemers: vervoerders en infrabeheerders, bedrijfsleven, gemeenten, Stadsregio Amsterdam, provincie Noord-Holland, ministerie van IenM (Beter Benutten, directie OVS).

#### Werkstroom 4 Gebiedsanalyse

In deze werkstroom wordt het gebied in kaart gebracht en geanalyseerd. Tevens worden relevante ruimtelijke plannen geanalyseerd: hoe verhouden zij zich tot de Corridorstudie? Met partners wordt een gebiedsatlas gemaakt: ruimtelijke kwaliteiten worden beschreven, net als eventuele bedreigingen en de ambities om de kwaliteiten te versterken.

#### Werkgroep natuur en ruimtelijke kwaliteit

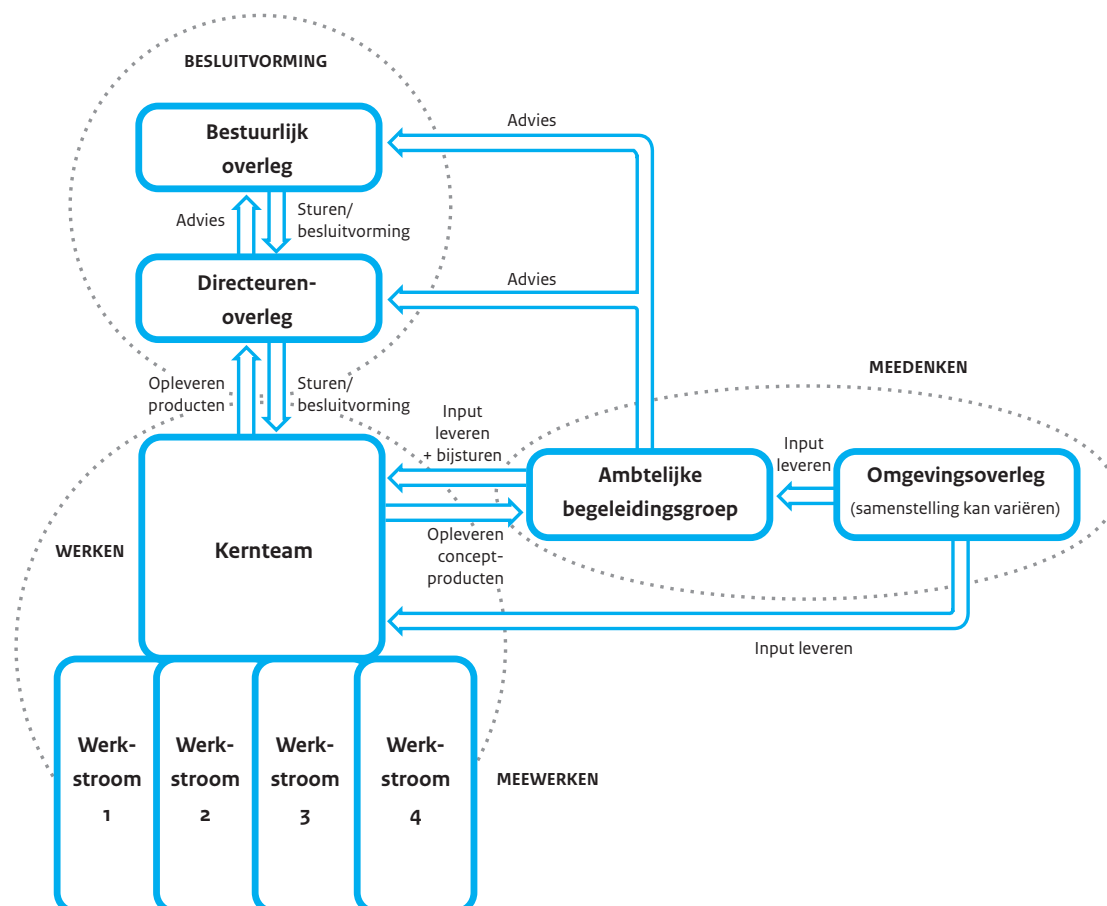
Focus: gebiedsatlas voor ruimtelijke kwaliteit en mogelijkheden om bij de uitwerking van oplossingsrichtingen een bijdrage te leveren aan de ruimtelijke kwaliteit en de ambities van partners (win-win).

Trekker: kernteam in samenwerking met de provincie Noord-Holland. Deelnemers: natuur- en landschapsorganisaties, Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, Rijkswaterstaat, gemeenten.

### 3.5 Marktbenadering en budgetindicatie

Het ministerie van IenM heeft ervaring met het steeds vroeger betrekken van marktpartijen. In de Corridorstudie zal een *public private comparator* (PPC) uitgevoerd worden om na te gaan welke mogelijkheden er zijn tot het vormen van publiek-private samenwerkingen (PPS). Hiervoor worden in samenwerking met Bouwend Nederland expertsessies georganiseerd.

Voor de aanpak van de bereikbaarheidsproblematiek in het corridorgebied heeft het rijk 300 miljoen euro gereserveerd – beschikbaar vanaf 2023. Toekenning en vaststelling van dit budget vindt plaats op basis van de bestuurlijke besluitvorming over het voorkeursalternatief in 'Zeef 2'. Over ambities die als 'meekoppelkansen' worden meegenomen in het voorkeursalternatief en die niet rechtstreeks herleid kunnen worden tot de bereikbaarheidsopgave, moeten met betrekking tot realisatie en financiering nadere afspraken gemaakt worden.







## Hoofdstuk 4

# Gebied, beleid en belangen

### 4.1 Studiegebied

Het studiegebied voor de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn beslaat grofweg 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.

Het studiegebied is het gebied waar gezocht wordt naar maatregelen om de toekomstige bereikbaarheidsknelpunten op te lossen.

**Hoofdwegennet.** De focus ligt op de volgende weggedelen: knooppunt A5-A10-West, beide Coentunnels, knooppunt Coenplein, A10-Noord tot afslag S116, A8 met alle aansluitingen tot aan de provinciale weg N8, A7 met alle aansluitingen tot afrit Hoorn-Noord.

**Onderliggend wegennet.** Hier richt de studie zich met name 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.

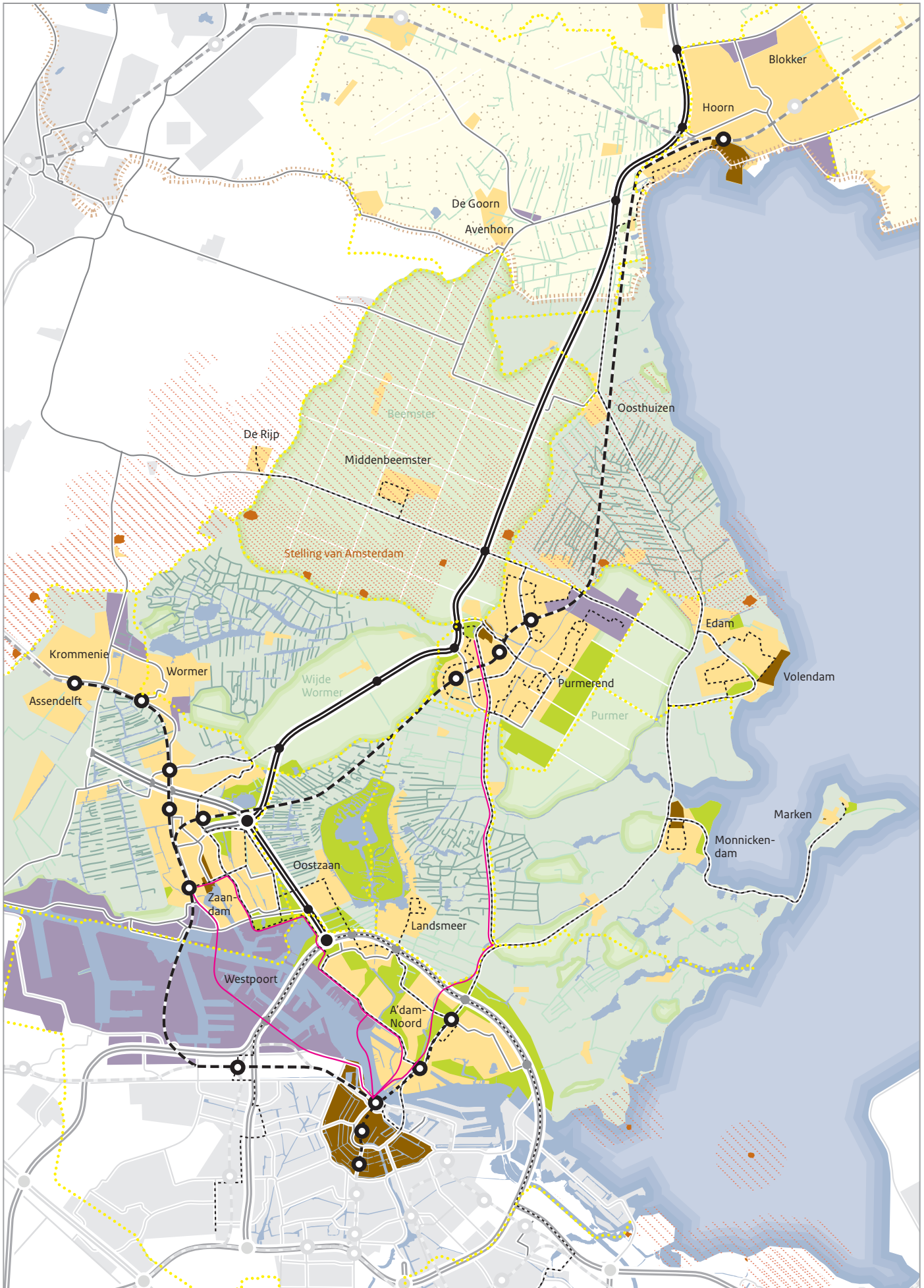
**Openbaar vervoer en fietsinfrastructuur.** De volgende verbindingen zijn relevant:

- 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 Zaanlijn loopt van Amsterdam CS naar Alkmaar en

maakt deel uit van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS). Intercitystations op deze lijn zijn Amsterdam Sloterdijk, Zaandam, Castricum en Heiloo.












- De snelbusverbinding tussen Amsterdam en Purmerend, Amsterdam en Waterland en Amsterdam en Zaanstad.
- Bestaande en geplande (snel)fietspaden tussen Purmerend, Zaanstad en Amsterdam-Noord – bijvoorbeeld de geplande Dam tot Damfietsroute van het Zaanse centrum naar het pontveer over het IJ.

De A7 en A8 lopen door en langs waardevolle landschappen – niet voor niets behoort het studiegebied tot het Nationaal Landschap Laag-Holland. De A8 vormt een harde grens tussen het stedelijk gebied van Zaanstad en open veenweidegebieden, zoals Oostzanerveld, IJperveld en Varkensland – die samen één Natura 2000-gebied vormen. De A7 heeft een landelijke ligging en loopt door droogmakerij de Wijde Wormer, de Stelling van Amsterdam en de Beemster (die laatste twee hebben de status van werelderfgoed). Ook het nabijgelegen Twiske is Natura 2000-gebied. Dit gebied ligt centraal in het studiegebied en heeft een belangrijke recreatieve functie.





## Kaartbeeld studiegebied

	Hoofdwegennet
	Onderliggend wegennet
	Knooppunt
	Op- en afrit
	Spoor
	Ov-knooppunt
	Hov-bus
	Snelfietspad
	Droogmakerij
	Veenpolderlandschap
	Veenpolderlandschap + Natura 2000
	Oude zeeklei-landschap
	Stedelijk groen
	Markermeer/IJmeer
	Overig water
	Stelling van Amsterdam – ring en inundatiegebied
	Stelling van Amsterdam – fort
	Westfriese Omringdijk
	Historische kern (indicatief)
	Industrie- en havengebied
	Woongebied (evt. gemengd)
	Gemeentegrens (selectie)

## 4.2 Invloedsgebied

Het invloedsgebied is het gebied waarop oplossingsrichtingen mogelijk van invloed zijn. Omdat de oplossingsrichtingen nog niet vaststaan vindt de afbakening van het invloedsgebied later plaats. Dan zal ook rekening gehouden worden met eventuele ‘netwerkeffecten’.

## 4.3 Nationaal beleid

### Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is de Metropoolregio Amsterdam aangemerkt als een gebied met een excellente ruimtelijk-economische structuur – dat



wil zeggen: een goede bereikbaarheid en een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Die structuur moet versterkt worden. In de SVIR staat dan ook: ‘Verbetering van de bereikbaarheid van de Metropoolregio Amsterdam (voornamelijk aan de noordkant van Amsterdam) en het uitvoeren van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer’.

Voor het hoofdwegennet in de metropoolregio gelden de volgende streefwaarden.

- De gemiddelde reistijd op snelwegen tussen de steden mag in de spits maximaal anderhalf keer zo lang zijn als de reistijd buiten de spits.
- Op snelwegen rond de steden en op niet-autosnelwegen die onderdeel zijn van het hoofdwegennet is de gemiddelde reistijd in de spits maximaal twee keer zo lang als de reistijd buiten de spits.

De eerste streefwaarde is van toepassing op de A7 en de A8, de tweede op de ring A10. De SVIR doet verder uitspraken over economische concurrentiekracht, verkeersveiligheid en luchtkwaliteit.

### Andere MIRT-projecten in de regio

In de Uitvoeringsagenda Noordkant Amsterdam is afgesproken dat het rijk – naast deze Corridorstudie – het initiatief neemt tot een MIRT-onderzoek ‘Noordwestkant Amsterdam’ (NowA A9 Kooimeerplein-Raasdorp). In dat MIRT-project wordt een toekomstig bereikbaarheidsknooppunt bestudeerd. Daarnaast is in 2014 het MIRT-onderzoek ‘Stedelijke Bereikbaarheid Metropoolregio Amsterdam’ gestart. Dit project richt zich op verplaatsingen binnen de agglomeratie Amsterdam (Amsterdam, Amstelveen, Zaanstad). Dit onderzoek wordt uitgevoerd door de gemeente Amsterdam en de Stadsregio Amsterdam.

Er zijn meerdere relaties tussen deze twee onderzoeken en de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn. Vanuit verkeerskundig oogpunt zijn de A7, de A8, de A9 en het stedelijk verkeersnetwerk van de metropoolregio verwant. Alle drie de MIRT-projecten hebben te maken met dezelfde onzekerheden ten aanzien van woningbouw, demografische ontwikkeling en economische groei. In de drie projecten spelen deels dezelfde overheden en partners een rol. Daarnaast spelen het MIRT-onderzoek 'Oostkant Amsterdam' en de projecten 'Zuidasdok', 'OV-SAAL' en 'A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere'.

### Programma Hoogfrequent Spoor

Met dit programma wil de overheid de capaciteit van het spoor beter benutten en waar nodig uitbouwen. Uiterlijk in 2028 moeten op de drukste trajecten, waaronder op de Zaanlijn, in beide richtingen zes intercity's en zes sprinters per uur rijden.

### Wetten

De Tracéwet bevat regels met betrekking tot de aanleg of wijziging van hoofdwegen, spoorwegen of hoofdvaarwegen. Hieronder staan de andere belangrijke wetten.

- Natuurbeschermingswet: geldt voor de Natura 2000-gebieden.
- Wet milieubeheer: belangrijk voor onderwerpen op het gebied van de milieuhygiëne.
- Besluit geluid milieubeheer en Regeling geluid milieubeheer (onder meer het doelmatigheidscriterium).
- Reken- en meetvoorschrift Geluid 2012 (rekenregels voor akoestisch onderzoek).
- Wet ruimtelijke ordening (Wro): bevat regels voor de ruimtelijke ordening.
- Flora- en faunawet: bevat regels ter bescherming van in het wild levende planten- en diersoorten.
- Boswet: bevat nieuwe bepalingen ter bewaring van bossen en andere houtopstanden.
- Waterwet: bevat regels met betrekking tot het beheer en gebruik van watersystemen.
- Wet op de Archeologische Monumentenzorg.
- Basisnet (vanaf april 2015 van kracht): voor het transport van gevaarlijke stoffen via weg, water en spoor.
- Wet bodembescherming (Wbb): geeft het beoordelingskader voor bodemverontreiniging, bodemsanering en het omgaan met schone en verontreinigde grond. De wet ziet toe op het voorkomen van bodemverontreiniging.

## 4.4 Regionaal en lokaal beleid

De belangen en het beleid van decentrale overheden zijn vastgelegd in de structuurvisie van de provincie Noord-Holland, gemeentelijke bestemmingsplannen en structuurvisies en andere beleidsdocumenten. Het gaat dan vaak over het landelijk gebied, werklocaties en woningbouw. Ook de Stadsregio Amsterdam heeft een aantal beleidsdocumenten op basis waarvan zij in het kader van de Brede Doeluitkering (BDU) middelen inzet om de bereikbaarheid aan de noordkant van Amsterdam te vergroten.



### Gebiedsagenda Noord-Holland, Utrecht en Flevoland

De gebiedsagenda is opgesteld door het rijk, de drie provincies, de gemeenten en regionale samenwerkingsverbanden. In de agenda zijn opgaven gedefinieerd die vertaald zijn in projecten en acties. Het speerpunt: het versterken van de internationale concurrentiepositie van het kerngebied, beter bekend als de Noordvleugel. De hoofdopgaven en ambities uit de Gebiedsagenda hebben betrekking op: economie, bereikbaarheid, verstedelijking, landelijk gebied, groen in en om de stad, water en energie. Ten aanzien van het thema bereikbaarheid noemt de Gebiedsagenda het MIRT-onderzoek Noordkant Amsterdam (MONA) – waar deze Corridorstudie uit voortkomt – als één van de projecten om de ambities te realiseren. In de Gebiedsagenda is een aantal grote integrale gebiedsopgaven opgenomen. Met deze opgaven wordt rekening gehouden: Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer en Visie Noordzeekanaalgebied/ZaanIJ-oeveren.

### Regionale netwerkvisie

Deze visie over mobiliteitsnetwerken is in ontwikkeling bij de provincie Noord-Holland.

### Verbinding A8-A9

Op dit moment werkt de provincie Noord-Holland aan de eerste fase van de planstudie voor een verbinding tussen de A8 en de A9. Deze verbinding is een alternatief voor de oost-westverbinding via de N203 en N246 – met als doel de

doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid in het gebied tussen de A8 en de A9 te verbeteren. Het is relevant om de gevolgen voor de verkeersstromen op de A7 en de A8 in ogenschouw te nemen.

Zolang het voorkeursalternatief nog niet definitief is vastgesteld, is de realisatie van de verbinding A8-A9 niet zeker. Daarom moet ook rekening gehouden worden met de mogelijkheid dat de verbinding niet doorgaat. De provincie verwacht in april 2016 het voorkeursalternatief vast te stellen.

### Verkeer en vervoer

De provincie is verantwoordelijk voor het beheer en de ontwikkeling van het regionale wegen- en transportnetwerk. De verbetering van het openbaar vervoer (binnen het concessiegebied) is eveneens een beleidsdoel.

De Stadsregio Amsterdam baseert haar investeringen op het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan en de Investeringsagenda's Weg, Spoor en Fiets (in ontwikkeling). De Stadsregio is concessiehouder voor het openbaar vervoer in zestien gemeenten, waaronder alle gemeenten (met uitzondering van Hoorn) in het studiegebied. Het aandeel van het openbaar vervoer moet omhoog, zo blijkt uit de OV-visie 2010-2030. Gemeenten en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier zijn verantwoordelijk voor het lokale wegennet.

De voor 2017 geplande Noord-Zuidlijn loopt van station Amsterdam-Zuid tot aan het Buikslotermeerplein in Amsterdam-Noord. Daarmee wordt het Buikslotermeerplein een belangrijk openbaarvervoerknooppunt en Amsterdam-Noord beter ontsloten.

### Groen en landschap

De provincie wil een 'groen, aantrekkelijk en toegankelijk Noord-Holland' en ziet het als haar taak om de provinciale groenstructuur te beschermen en te beheren. Belangrijke onderdelen in het provinciale groenbeleid zijn de voltooiing van de ecologische hoofdstructuur (EHS) – tegenwoordig Natuurnetwerk Nederland – en investeringen in nieuwe recreatiegebieden (Agenda Groen, 2013).

Voorts staat het behoud en de ontwikkeling van Nationaal Landschap Laag Holland centraal: het agrarisch cultuurlandschap tussen Amsterdam, Hoorn, Alkmaar en Zaanstad met zijn veenweidegebieden, droogmakerijen en karakteristieke dijk- en lintdorpen.

### Unesco-werelderfgoed

De provincie Noord-Holland is 'siteholder' van de Stelling van Amsterdam en zet zich in voor het behoud en de versterking van de cultuurhistorische en landschappelijke kernkwaliteiten, aldus de Structuurvisie Noord-Holland. De gemeente Beemster is 'siteholder' van het gelijknamige

werelderfgoed en wil het gebied duurzaam onderhouden en nieuwe ontwikkelingen op adequate wijze inpassen – zie Managementplan Werelderfgoed Droogmakerij De Beemster.

### Water

Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en Waterschap Amstel, Gooi en Vecht werken met Waternet, provincie en gemeenten aan de waterkwaliteit en de waterkwantiteit. Daarnaast zorgen zij ook voor stevige en veilige waterkeringen (Deltavisie en Waterprogramma 2016-2021).

### Hoogspanningslijn Beverwijk-Oostzaan

De hoogspanningslijn tussen Beverwijk en Oostzaan is gebouwd om op het niveau van 380 kV te functioneren. In 2006 is één van de twee circuits omgezet naar 380 kV. Het is de bedoeling om in 2016 het tweede circuit om te zetten. Een bewoner uit Oostzaan heeft bij Tennet een voorstel ingediend om een tweetal hoogspanningsmasten te verplaatsen richting de A8.

### Maak Plaats

Hoewel nog geen vaststaand beleid is de studie 'Maak Plaats' van de provincie Noord-Holland de moeite waard. Hierin zijn mogelijkheden verkend om woningbouw en werklocaties rondom ov-knooppunten te concentreren. Dit heeft geresulteerd in tien uitgangspunten voor een

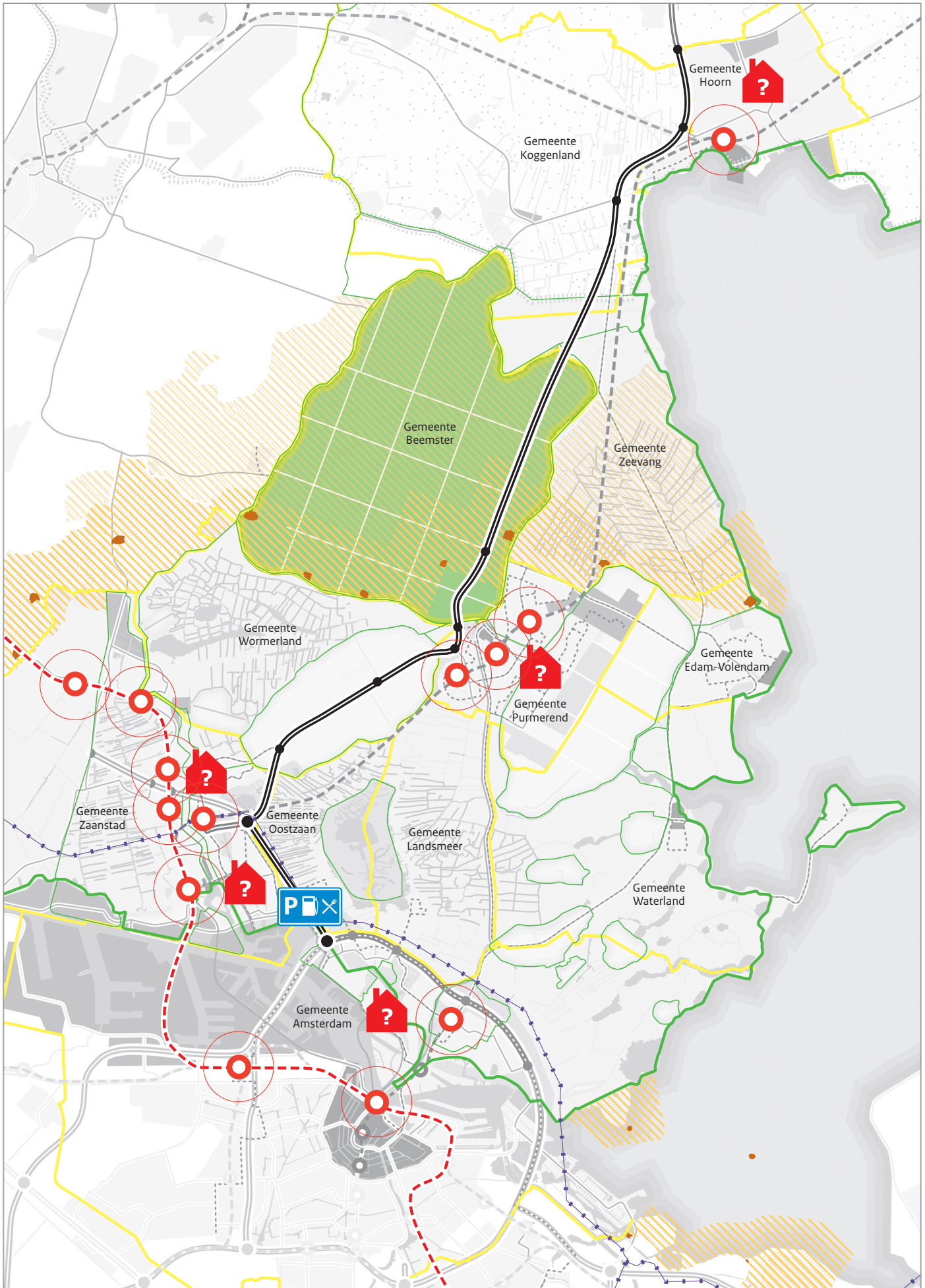


knooppuntenstrategie voor de provincie Noord-Holland. We noemen er een paar.




- Minimaal 50 procent van de nieuwe (inclusief te herontwikkelen) woningen worden in een straal van 1600 meter rondom ov-knooppunten gerealiseerd.
- Voorrang voor bestaande plannen rondom ov-knooppunten.
- Kwaliteitsverbetering van werkmilieus op de best bereikbare locaties.
- Overstapmogelijkheden tussen vervoerswijzen verbeteren.

### Verzorgingsplaatsen A8

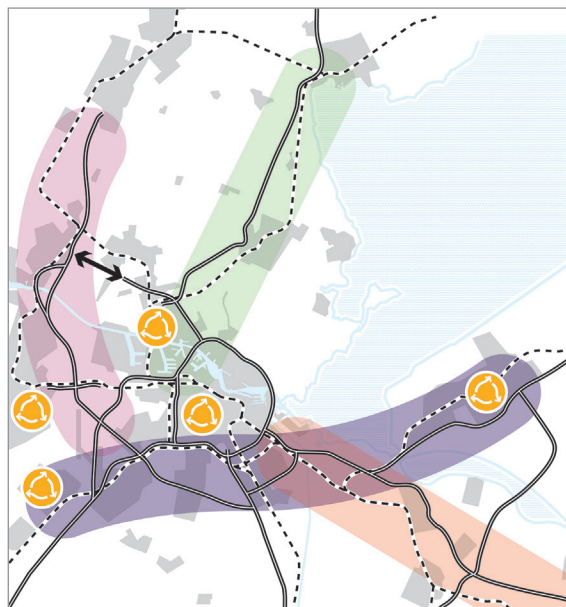
Aan weerszijden van de A8 tussen de knooppunten Coenplein en Zaandam liggen verzorgingsplaatsen. In de Corridorstudie wordt onderzocht of de verzorgingsplaatsen bij een verbreding van de A8 gehandhaafd kunnen blijven, of dat het elders aanleggen van verzorgingsplaatsen wenselijk en mogelijk is.



## Kaartbeeld nationale en regionale opgaven

- - - PHS-traject
-  Verstedelijkingsopgaven (indicatief)
- Primaire waterkering
- Regionale waterkering
- Werelderfgoed De Beemster
- Werelderfgoed Stelling van Amsterdam
-  Verdichten rondom ov-knooppunt
-  Verzorgingsplaats A8
- 380 kV-tracé Beverwijk-Oostzaan
- Gemeentegrens

## Andere infrastructuurprojecten



- MIRT-erkenning Corridorstudie A'dam-Hoorn
- MIRT-onderzoek Noordwestkant Amsterdam
- MIRT-onderzoek Oostkant Amsterdam
- Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA)
-  Verbinding A8-A9 (indicatief)
-  MIRT-onderzoek Stedelijke bereikbaarheid MRA

## 4.5 Thema's en belangen

Uit de consultatierondes en gesprekken met de gebiedspartijen – zie bijlage I – ontstaat geen eenduidig beeld. Daarvoor liggen de belangen en visies te ver uiteen. Het bedrijfsleven benadrukt het belang van een goede bereikbaarheid over de weg voor de economische ontwikkelingspotentie van het gebied. Doorstromingsproblemen slaan automatisch terug op bedrijven die afhankelijk zijn van aan- en afvoerroutes. Bedrijven wijzen op de moordende concurrentiestrijd en pleiten voor snelle investeringen en het creëren van kansen – toestaan zwaardere transporteenheden, versoepeling van milieuregels.

Vanuit de milieu- en landschapshoek wordt daarentegen gewezen op alternatieve mogelijkheden om de A7 en A8 te ontlasten. Zij zien kansen in een verdere verbetering van het openbaar vervoer en de ketenmobiliteit en wijzen op de groei in het gebruik van elektrische fietsen en snelfietsroutes. Vanuit hun belang – natuurwaarden, unieke kwaliteiten, luchtkwaliteit, geluidhinder – vragen zij indien toch extra asfalt nodig is, om oplossingen die de ruimtelijke kwaliteit niet alleen garanderen, maar ook versterken. NS, ProRail en de concessiehouders voor het openbaar vervoer zien mogelijkheden om hun marktaandeel in de spits te vergroten, ondanks het feit dat de overbereikbaarheid in het gebied al van hoog niveau is. ProRail en de reizigerslobby zien voor de korte termijn een aantal doeltreffende (en goedkope) maatregelen.

Er is onderzoek gedaan naar de relatie tussen functies, hun bereikbaarheid en het type vervoermiddel. Meerdere partijen wijzen op de mogelijkheid van een 'slimme ruimtelijke ordening'. Door functies rondom ov-knooppunten te plannen kan het gebruik van het openbaar vervoer toenemen – zie ook de provinciale studie 'Maak Plaats'. Door inbreiding kan worden voorkomen dat buiten de bebouwde kom gebouwd wordt. Dit wordt door milieu- en landschapsorganisaties toegejuicht.



## Bijlagen

### Bijlage I: Samenwerking

Dit startdocument is opgesteld in nauwe samenwerking met belanghebbenden in de regio. Daartoe zijn vele gesprekken gevoerd en meerdere bijeenkomsten georganiseerd.

- Themasesie Landelijk gebied (7 juli 2014)
- Themasesie Openbaar vervoer (28 augustus 2014)
- Themasesie Wonen en werken (26 augustus 2014)
- Integrale werksessie (16 september 2014)
- Stakeholderbijeenkomst (4 december 2014)

Daarnaast is een aantal keer op ambtelijk niveau en eenmaal op directieureniveau overleg geweest met betrokken overheden.

### Bijlage II: Afkortingen

BDU: Brede doeluitkeringen  
EHS: ecologische hoofdstructuur  
GE en RC: twee groeiscenario's Global Economy (hoog) en Regional Communities (laag)  
GPP: geluidsproductieplafonds  
Hov: hoogwaardig openbaar vervoer  
HWN: hoofdwegennet  
KBA: kosten-batenanalyse  
LCC: life cycle costs  
MIRT: Meerjarenprogramma Investerings Ruimte en Transport  
MKBA: maatschappelijke kosten-batenanalyse  
MONA: MIRT-onderzoek Noordkant Amsterdam  
MRA: Metropoolregio Amsterdam  
NRD: Notitie Reikwijdte en Detailniveau  
NRM: Nederlands Regionaal Model  
OTB: Ontwerp-Tracébesluit  
OWN: onderliggend wegennet  
PlanMER: milieueffectrapportage  
PHS: Programma Hoogfrequent Spoor  
PPC: public private comparator (marktconsultatie)  
PPS: publieke-private samenwerking  
SVIR: Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Dit is een uitgave van het

**Ministerie van Infrastructuur en Milieu**

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag  
[www.rijksoverheid.nl/ienm](http://www.rijksoverheid.nl/ienm)

Februari 2015