

**SAMENWERKINGSOVEREENKOMST  
PLANSTUDIE FASE 1, BEGROTING EN MARKTBENADERING  
TEN BEHOEVE VAN DE VERBINDING A8-A9**

**DE ONDERGETEKENDEN:**

1. Provincie Noord-Holland, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de gedeputeerde Mobiliteit en Financiën, mevrouw E. Post, handelende ter uitvoering van de GS-besluiten van 3 en 17 december 2013, verder te noemen “de Provincie”;
2. Stadsregio Amsterdam, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de portefeuillehouder Verkeer, de heer C.J. Loggen, ter uitvoering van besluit van het dagelijks bestuur van 14 november 2013, verder te noemen “de Stadsregio”;
3. Gemeente Zaanstad, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de wethouder Verkeer en Vervoer, de heer D.D. Straat, handelende ter uitvoering van het B&W-besluit van 3 december 2013, verder te noemen “Zaanstad”;
4. Gemeente Velsen, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de wethouder Verkeer en Vervoer, de heer R. Vennik, handelende ter uitvoering van het B&W-besluit van 10 december 2013, verder te noemen “Velsen”;
5. Gemeente Beverwijk, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de wethouder Verkeer en Vervoer, de heer F.H.J. Koster, handelende ter uitvoering van het B&W-besluit van 3 december 2013, verder te noemen “Beverwijk”;
6. Gemeente Heemskerk, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de wethouder Verkeer en Vervoer, de heer C.M. Beentjes, handelende ter uitvoering van het B&W-besluit van 10 december 2013, verder te noemen “Heemskerk”;
7. Gemeente Uitgeest, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de wethouder Verkeer en Vervoer, de heer P.K. Linnartz, handelende ter uitvoering van het B&W-besluit van 10 december 2013, verder te noemen “Uitgeest”;

hierna gezamenlijk ook te noemen: “Partijen”.

**OVERWEGENDE DAT:**

1. het Rijk het verbeteren van de bereikbaarheid ten noorden van Amsterdam in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte heeft beschreven als een opgave van nationaal belang;
2. Partijen de urgentie van de realisatie van de Verbinding A8-A9 onderstrepen;
3. het Rijk, de Provincie en de Stadsregio in 2011 daarom hebben besloten gezamenlijk een MIRT-onderzoek Noordkant Amsterdam uit te voeren;
4. uit dit onderzoek (eindrapportage fase 1 en 2, juni 2013), is gebleken dat de Verbinding A8-A9 leidt tot aanzienlijke reistijdbsaten, een verbetering van de leefbaarheid in grote delen van Zaanstad en bijdraagt aan de robuustheid van het wegennetwerk;
5. een Uitvoeringsagenda Aanpak Noordkant Amsterdam, oktober 2013 (zie bijlage) voorligt waarbij het Rijk een bijdrage gaat leveren aan de verbetering van de bereikbaarheid ten noorden van Amsterdam door de aanpak van de A7-A8 corridor en daartoe in afstemming met de regio in 2014 een MIRT-verkenning A7-A8 start;

6. hierin maatregelen zullen worden opgenomen, zoals de ombouw van het knooppunt Zaandam, die ook een gunstig effect hebben op het functioneren van de Verbinding A8-A9;
7. in de studies "Ruimtelijke Kwaliteit en Inpassing" van juni 2009; "Aanvullende verkenning varianten" van september 2010; het advies van de PARK over de ruimtelijke inpassing van oktober 2010 en het MIRT-onderzoek Noordkant Amsterdam van juni 2013 er mogelijkheden zijn beschreven voor een goede en zorgvuldige inpassing van de Heemskerkvariant ten behoeve van de verbinding A8-A9;
8. Partijen een voorkeur hebben voor deze Heemskerkvariant, uitgevoerd als 2x2 autoweg, omdat deze verkeerskundig, wat betreft leefbaarheid en financieel gezien beter scoort dan andere onderzochte varianten;
9. voornamelijk uitgangspunt is dat de Heemskerkvariant is te realiseren voor een budget van € 150 miljoen exclusief BTW en beheer en onderhoud;
10. Partijen in 2010 een Regionaal bod hebben uitgebracht aan de minister van Infrastructuur en Milieu om die Verbinding A8-A9 te realiseren en het Rijk heeft aangegeven de aanpak en financiering van de Verbinding A8-A9 bij de regio laten;
11. Partijen nu stappen willen en kunnen zetten richting de realisatie van een Verbinding A8-A9 in de vorm van een planstudie fase 1 en het uitwerken van de wijze van marktbenadering;
12. Partijen op het moment dat de planstudie fase 1 is afgerond en er een sluitende begroting ligt, een Samenwerkingsovereenkomst fase 2 willen aangaan ten behoeve van de planuitwerkingsfase;
13. Partijen daarom de volgende afspraken voor deze planstudiefase 1 willen vastleggen.

## **ZIJN OVEREENGEKOMEN ALS VOLGT:**

### **Artikel 1: Begripsbepalingen**

- a. Het project: het opstellen van een planstudiefase 1 voor een Verbinding tussen de A8 bij de Nauernasche Vaart en de A9 ter hoogte van de aansluiting Heemskerk op de A9; het uitwerken van de wijze van marktbenadering en het maken van afspraken over een sluitende begroting voor de Verbinding; planstudie fase 1: betreft het opstellen van de conceptnotitie reikwijdte en detailniveau, de notitie reikwijdte en detailniveau, het voorstel voorlopig voorkeursalternatief en het vaststellen van het voorkeursalternatief en alle daarvoor benodigde onderzoeken en procedures, zoals een milieueffectrapport fase 1;
- b. planstudie fase 2 of planuitwerkingsfase: fase die volgt op planstudie fase 1 en die pas in kan gaan als er een sluitende begroting voor het project is. Deze fase bestaat uit een startnotitie inpassingsplan en een provinciaal inpassingsplan, inclusief een besluit Milieueffectrapport (MER) en gaat vooraf aan de realisatie van het project;
- c. Marktbenadering: de wijze waarop marktpartijen zullen worden benaderd voor de planuitwerkings- en/of realisatiefase van het project en/of de fase daarna (beheer en onderhoud);
- d. MIRT: Meerjarenprogramma voor Infrastructuur Ruimte en Transport;

- e. Verbinding A8-A9: het maken van de ontbrekende schakel in het wegennet tussen het huidige eindpunt van de A8 bij de Nauernasche Vaart en de A9, inclusief Infrastructurele en andere maatregelen (in de ruimste zin) welke noodzakelijkerwijs voortvloeien uit de realisering van de ontbrekende schakel;
- f. Heemskerkvariant: Tracevariant van verbinding A8-A9 die aansluit op de A9 bij de aansluiting Heemskerk;
- g. Regionaal bod: het aanbod van Partijen aan de minister van Infrastructuur en Milieu van oktober 2010 om bij te dragen aan de realisatie van verbinding A8-A9 op basis van een bijdrage van Partijen van € 111 miljoen euro;
- h. PARK: Provinciaal Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit; Uitvoeringsagenda:
- i. Uitvoeringsagenda Aanpak Noordkant Amsterdam: het afsprakenkader van Rijk, provincie Noord-Holland en Stadsregio Amsterdam van 17 oktober 2013 voor de aanpak van de A7/A8 corridor, de verbinding A8-A9 en de A9 Alkmaar-Raasdorp en het instellen van een bestuurlijk overleg Noordkant Amsterdam;
- j. het Rijk: Ministerie van Infrastructuur en Milieu;
- k. VAT-kosten: kosten van voorbereiding, administratie en toezicht van een project.

## **Artikel 2: Doel van de Samenwerkingsovereenkomst**

1. Het doel van deze Samenwerkingsovereenkomst is het vastleggen van de afspraken tussen Partijen, die in acht zullen worden genomen bij:
  - a. het opstellen van een planstudie fase 1 Verbinding A8-A9;
  - b. het komen tot een sluitende begroting voor de Verbinding A8-A9 waarbij de Heemskerkvariant als uitgangspunt wordt genomen;
  - c. het bepalen van een voorkeur voor de wijze van marktbenadering voor de Verbinding A8-A9;
  - d. het voorbereiden van bestuurlijke besluitvorming;
 zodanig dat daarna kan worden overgegaan naar de planuitwerkingsfase en gericht op realisatie van de Verbinding A8-A9 in de periode 2018-2020;
2. Partijen verklaren alle inspanningen te verrichten die redelijkerwijs in hun vermogen liggen om tot voltooiing van elk van deze onderdelen te komen.

## **Artikel 3: Organisatie**

1. Ten behoeve van de uitvoering van de Samenwerkingsovereenkomst hebben Partijen een organisatie gevormd bestaande uit een bestuurlijke stuurgroep (stuurgroep) en een ambtelijke projectgroep (projectgroep);
2. Partijen zullen een afgevaardigde van Rijkswaterstaat West Nederland benaderen en opnemen in deze stuurgroep. In de Uitvoeringsagenda is immers de afspraak vastgelegd dat Rijkswaterstaat West Nederland Noord vanuit haar rol als weg- en netwerkbeheerder van de aansluitende rijkswegen zal deelnemen in de stuurgroep Verbinding A8-A9;

3. De door Partijen ingestelde stuurgroep heeft als taak de begeleiding en bewaking van de tijdige totstandkoming van een planstudie fase 1 en een sluitende begroting voor de realisatiefase van de Verbinding A8-A9, het vaststellen van de in dat kader door de projectgroep op te leveren producten en het vrijgeven van de resultaten ter besluitvorming door de deelnemende partijen;
4. In de stuurgroep wisselen Partijen informatie uit en zullen alle benodigde beslissingen worden genomen die wenselijk of noodzakelijk zijn voor de coördinatie en voortgang van de door Partijen te verrichten onderzoeken, uitwerkingen en optimalisaties;
5. De stuurgroep bepaalt tevens de communicatiestrategie met betrekking tot het Project;
6. De stuurgroep bestaat uit de bestuurlijk vertegenwoordigers van betrokken Partijen en wordt voorgezeten door de vertegenwoordiger van de Provincie;
7. De door Partijen ingestelde projectgroep voert de beslissingen van de Stuurgroep uit. Tevens zal de Projectgroep de uitvoering van de benodigde onderzoeken, uitwerking en optimalisaties ter hand nemen en de besluitvorming in de stuurgroep voorbereiden;
8. Elk der partijen zal in deze projectgroep een vertegenwoordiger afvaardigen en de door de stuurgroep gevraagde ambtelijke capaciteit en inspanningen beschikbaar stellen;
9. De projectgroep kan vakinhoudelijke werkgroepen vormen en instellen voor specifieke uitwerkingen van het Project;
10. De projectgroep staat onder leiding van een door de provincie Noord-Holland in overleg met de stuurgroep aangewezen projectmanager. De projectmanager voert het secretariaat van de stuurgroep en bereidt de bijeenkomsten van de stuurgroep voor;
11. Alle Partijen dragen de eigen kosten voor deelname aan de benodigde overleggen en het verrichten van de eigen ambtelijke werkzaamheden;
12. Externe kosten worden aan het begin van de planstudie fase 1 gebudgetteerd en zullen aan de stuurgroep worden voorgelegd;
13. De externe kosten zullen onder partijen worden verdeeld overeenkomstig de verdeelsleutel zoals omschreven in artikel 4 lid 5.

#### **Artikel 4: Regeling financiële afspraken**

1. Partijen nemen de inspanningsverplichting op zich om gedurende de looptijd van de samenwerkingsovereenkomst een financiële bijdrage te reserveren ter grootte van het Regionaal bod van 111 miljoen euro ten behoeve van de realisatie van de Verbinding A8-A9 met als doel te komen tot een sluitende begroting van het project Verbinding A8-A9, inclusief beheer en onderhoud;
2. Partijen nemen de inspanningsverplichting op zich om in 2014 een besluit te nemen met betrekking tot het minstens leveren van een financiële bijdrage overeenkomstig

de verdeelsleutel zoals opgenomen in het onderstaande artikel 4 lid 3, zodat deze bijdrage beschikbaar is voor de start van de realisatie van de Verbinding A8-A9 (planuitwerkingsfase);

3. De financiële bijdrage door Partijen ter grootte van in totaal € 111 miljoen is als volgt onderverdeeld: de provincie Noord-Holland: € 50 miljoen, Stadsregio Amsterdam: € 40 miljoen, gemeente Zaanstad: maximaal € 14 miljoen (waarvan € 7 miljoen bij oplevering van de verbinding en 5% van de kosten om de weg goed in te passen in het landschap, met een maximum van € 7 miljoen), en de IJmond-gemeenten tezamen € 7 miljoen, onderverdeeld in bijdragen van Heemskerk: € 2,1 miljoen, Beverwijk: € 2,1 miljoen, Velsen: € 2,1 miljoen en Uitgeest: € 0,7 miljoen;
4. Partijen spannen zich in om gedurende de looptijd van deze overeenkomst nadere financiële middelen te vinden ter zake van circa € 40 miljoen, het thans geraamde bedrag dat nog nodig is om de Heemskerkvariant te doen realiseren of zoveel meer of minder als nodig is op basis van de kostenraming die voortkomt uit planstudie fase 1;
5. Provincie Noord-Holland en Stadsregio Amsterdam nemen ieder 50% van de externe kosten van planstudie fase 1 voor hun rekening;
6. Provincie en de Stadsregio bepalen samen de hoogte van deze kosten op basis van een plan van aanpak. Deze kosten zijn aan te merken als VAT-kosten als het project overgaat naar de realisatiefase;
7. De provincie Noord-Holland zal gedurende de looptijd van deze Samenwerkingsovereenkomst het initiatief nemen om tot een voorstel voor het benaderen van de markt te komen met inachtneming van aanbestedingsregels.

#### **Artikel 5: Inpassing Verbinding A8-A9**

Partijen zullen bij de verschillende onderscheiden stappen in de planstudie fase 1, zoals beschreven in artikel 1a, nadrukkelijk aandacht geven aan de aansluiting op het onderliggend wegennet en de inpassing in het landschap, onder meer in relatie met de Stelling van Amsterdam.

#### **Artikel 6: Wijziging van de Samenwerkingsovereenkomst**

1. Elke Partij kan de andere Partijen schriftelijk verzoeken deze Samenwerkingsovereenkomst te wijzigen. De Partij die om een wijziging verzoekt stelt de stuurgroep daarvan in kennis;
2. De voorgestelde wijziging behoeft de schriftelijke instemming van alle Partijen. Partijen treden daartoe binnen 6 weken na datum waarop de wijziging als bedoeld in het eerste lid wordt voorgesteld in overleg;
3. De stuurgroep coördineert het overleg als bedoeld in het tweede lid.

## **Artikel 7: Gedeeltelijke onverbindendheid van de Samenwerkingsovereenkomst**

Indien een of meer bepalingen van deze Samenwerkingsovereenkomst onverbindend of onuitvoerbaar blijken te zijn, zullen Partijen in overleg treden teneinde deze Samenwerkingsovereenkomst zodanig te wijzigen, dat het geen onverbindende bepalingen meer bevat en dat het doel dat met deze Samenwerkingsovereenkomst wordt beoogd zoveel mogelijk wordt bereikt. De stuurgroep wordt hiervan schriftelijk in kennis gesteld. De stuurgroep coördineert het overleg.

## **Artikel 8: Communicatie/ Publiciteit**

Op initiatief van de projectmanager zullen Partijen met goedkeuring van de stuurgroep in gezamenlijk overleg het moment bepalen waarop zij publieke mededelingen doen. De inhoud en het tijdstip waarop door Partijen mededelingen worden gedaan zal door Partijen in overleg worden vastgesteld, waarbij Partijen over en weer rekening zullen houden met elkaars belangen en met inachtneming van het in deze Samenwerkingsovereenkomst bepaalde.

## **Artikel 9: Looptijd**

1. De Samenwerkingsovereenkomst treedt in werking op de dag volgend op die waarop deze door Partijen is ondertekend en eindigt op de datum waarop de besluitvorming over de planstudie fase 1 is afgerond, er een sluitende begroting voor het project is vastgesteld en een voorkeur is bepaald voor de wijze van marktbenadering, doch uiterlijk op 1 juli 2018;
2. Uiterlijk 6 maanden vóór het tijdstip waarop de Samenwerkingsovereenkomst eindigt volgens het bepaalde in het eerste lid, overleggen Partijen over de vraag of de looptijd van de Samenwerkingsovereenkomst na voornoemde beëindigingsdatum dient te worden verlengd;
3. De Samenwerkingsovereenkomst is niet tussentijds opzegbaar.

## **Artikel 10: Geschillenregeling**

1. Een Partij die meent dat er een geschil bestaat over de uitvoering van deze Samenwerkingsovereenkomst, deelt dat schriftelijk aan de andere Partijen en de stuurgroep mee. De mededeling bevat een aanduiding van het geschil;
2. Binnen zes weken na de schriftelijke mededeling overleggen Partijen over een oplossing voor het geschil. De stuurgroep coördineert het overleg;
3. Indien het overleg niet binnen twaalf weken na de mededeling, bedoeld in het eerste lid, tot een oplossing van het geschil heeft geleid, beraden Partijen zich over de wijze waarop het geschil zal worden beslecht. De stuurgroep legt de uitkomst van het beraad schriftelijk vast;
4. De uitkomst van het beraad, bedoeld in het derde lid, kan zijn dat gekozen wordt voor mediation, arbitrage of een beoordeling van het geschil door de burgerlijke rechter;

5. Komen Partijen niet tot een keuze dan is de burgerlijke rechter van de rechtbank Noord-Holland bevoegd om het geschil te beslechten;
6. Derden kunnen aan het bepaalde in deze Samenwerkingsovereenkomst op geen enkele wijze, direct of indirect, rechten ontlenen.

### **Artikel 11: Toetredingsregeling**

1. Voor anderen dan de bij het sluiten van de Samenwerkingsovereenkomst betrokken Partijen bestaat de mogelijkheid om gedurende de looptijd van de Samenwerkingsovereenkomst als Partij toe te treden indien zij bijdraagt aan realisatie van de gestelde doelen en na instemming van alle Partijen.
2. Een toetredende Partij dient de verplichtingen die voor haar uit de Samenwerkingsovereenkomst voortvloeien zonder voorbehoud te aanvaarden. De verplichtingen van de toetredende Partij maken onlosmakelijk deel uit van deze Samenwerkingsovereenkomst. Zij maakt haar verzoek tot toetreding schriftelijk bekend aan de stuurgroep.
3. De stuurgroep beoordeelt de bijdrage aan de Samenwerkingsovereenkomst en legt een advies voor aan de Partijen. Als alle Partijen instemmen met toetreding, ondertekenen de Partijen en de toetredende Partij een verklaring. Na de ondertekening van de verklaring ontvangt de toetredende Partij de status van Partij van de Samenwerkingsovereenkomst en gelden voor die Partij de voor haar uit de Samenwerkingsovereenkomst voortvloeiende rechten en verplichtingen;
4. Het verzoek tot toetreding en de verklaring tot instemming worden in afschrift als bijlage aan de Samenwerkingsovereenkomst gehecht.

### **Artikel 12: Bijlagen**

De Samenwerkingsovereenkomst bevat de volgende bijlagen:

- Uitvoeringsagenda Aanpak Noordkant Amsterdam, oktober 2013;
- Kaart Uitvoeringsagenda Aanpak Noordkant Amsterdam;
- Procedure provinciale planstudie.

Ondertekening

Aldus in 7-voud opgemaakt en ondertekend

Provincie Noord-Holland

mevrouw E. Post  
te Haarlem dd

9-01-2014

Gemeente Beverwijk

de heer F.H.J. Koster  
te Beverwijk dd

14.1.2014

Stadsregio Amsterdam

de heer C.J. Loggen

te Haarlemmermeer dd

9-1-2014

Gemeente Heemskerk

de heer C.M. Beentjes

te Heemskerk dd.

9-1-2014

Gemeente Zaanstad

de heer D.D. Straat

te Zaanstad dd

9-1-2014

Gemeente Uitgeest

de heer P.K. Linnartz

te Uitgeest dd.

9 Januari 2014

Gemeente Velsen

de heer B. Vennik

te Velsen dd

9/1/2014.





## UITVOERINGSAGENDA AANPAK NOORDKANT AMSTERDAM

Uitvoeringsagenda Aanpak  
Noordkant Amsterdam

17 oktober 2013

### **A7/A8-corridor**

- Het Rijk start in 2014 een MIRT-verkenning. Tijdens de verkenning vindt nauwe afstemming plaats met de regiopartners (provincie, stadsregio, gemeenten);
- De scope van de MIRT-verkenning bestaat uit:
  - Opbouw van 2x2 rijstroken bij Purmerend Noord naar 2x4 rijstroken bij Purmerend Zuid (afbouw in de tegengestelde richting);
  - 2x4 rijstroken tussen Purmerend Zuid en knooppunt Zaandam;
  - Ombouw van knooppunt Zaandam waarbij de as Purmerend – Coenplein als hoofdrijrichting wordt vormgegeven en de A8 knooppunt Zaandam - Assendelft hierop aansluit;
  - 2x6 rijstroken tussen knooppunt Zaandam en knooppunt Coenplein;
  - Aanpassingen in het knooppunt Coenplein gericht op het optimaal afwikkelen van verkeer richting Coentunnel en A10-Noord;
  - Volledige benutting van de verkeerskundige capaciteit van de Coentunnels;
  - (Zonodig) kleine aanpassingen in het bestaande ontwerp van de aansluiting A5/A10 zodat de doorstroming tussen knooppunt Coenplein en genoemde aansluiting optimaal wordt geborgd;
- In de MIRT-verkenning wordt in elk geval onderzocht:
  - in hoeverre de capaciteitsuitbreidingen op de A7/A8-corridor de functionaliteit van de aansluitingen OWN/HWN en de doorstroming op het OWN beïnvloeden en welke maatregelen daarbij mogelijk zijn om eventuele negatieve effecten te mitigeren;
  - of eventuele negatieve bereikbaarheidseffecten van investeringsmaatregelen op de A7/A8 via de nieuwe bereikbaarheidsaanpak gemitigeerd kunnen worden;
  - of en tegen welke kosten een oplossing mogelijk is van het avondspitsknelpunt in knooppunt Zaandam;
  - de impact van maatregelen op de ring A10;
- In de verkenning worden varianten ontwikkeld die aansluiten bij het budget van €300 mln. door te zoeken naar versobering binnen de scope, het beperken van de scope dan wel door fasering van maatregelen in de tijd.

### **A8-doortrekking**

- De provincie Noord-Holland stelt samen met betrokken regionale partijen een samenwerkingsovereenkomst op met als doel in 2014 te starten met het opstellen van een 1<sup>e</sup> fase planstudie Doortrekking A8, te komen tot een sluitende begroting voor de realisatie van het uit deze planstudie voortkomende voorkeurstracé en te bepalen langs welke weg de markt zal worden benaderd. De planstudie wordt uitgevoerd in nauwe samenwerking met Rijk, stadsregio en gemeenten;
- Regionale partijen hebben een voorkeur voor de Heemskerkvariant, het Rijk stemt onder de volgende voorwaarden in met een realisatie van deze variant van de Doortrekking A8 door de regio:
  - De aansluiting van de A8 op de A9 dient dusdanig ontworpen te worden dat er geen nieuwe filekiem ontstaat op de A9;



- Om knooppunt Zaandam en de A8 niet te overbelasten mag de capaciteit van de Doortrekking A8 niet groter zijn dan een 2x2 autoweg;
  - De regio heeft de financiering van het project voor de start van fase 2 van de planstudie (uitwerken voorkeursvariant) geregeld;
- De definitieve variantkeuze wordt gemaakt aan het eind van fase 1 van de planstudie. Indien de beoogde keuze duidelijk afwijkt van de huidige Heemskerkvariant zal het Rijk opnieuw bezien of zij hiermee kan instemmen;
- Rijkswaterstaat zal vanuit haar rol als netwerkbeheerder deelnemen aan de stuurgroep A8/A9 gedurende de planstudie;
- Naar aanleiding van de uitkomsten van het MIRT-Onderzoek en daarmee conform de gemaakte afspraak op het BO-MIRT 2011 draagt het Rijk niet financieel bij aan de Doortrekking A8;
- Het Rijk zal voor het einde van fase 1 van de regionale planstudie, duidelijkheid verschaffen over de overdracht van de rijksgronden op het tracé van de Heemskerkvariant;
- De scope van de planstudie bestaat uit:
  - Doortrekken van de A8 als 2x2 provinciale autoweg naar de A9;
  - Verkeerskundige optimalisatie van de aansluiting van de A8 op de A9, inclusief eventueel daarvoor benodigde maatregelen aan de A9;
  - Aansluiting van het onderliggend wegennet (zowel westelijk als oostelijk van de Nauernasche Vaart) op de doortrekking ter plaatse van de N246 en/of ter plaatse van de wijk Saendelft;
  - Aansluiting van het onderliggend wegennet Heemskerk (Communicatieweg) op de doortrekking/A9;
  - Afwaardering van de N203;
- In de planstudie wordt in elk geval onderzocht:
  - de impact van de doortrekking op het bestaande deel van de A8;
  - het effect van de doortrekking op de doorstroming op de A7/A8-corridor en in knooppunt Zaandam in de situatie dat de doortrekking eerder wordt gerealiseerd dan de maatregelen aan de A7/A8-corridor;
- Rijk en provincie maken nadere afspraken over de beheers- en onderhoudsgrenzen tussen de doortrekking A8 en de bestaande rijkswegen.

#### ***A9-corridor***

- Het Rijk start in 2014 een MIRT-onderzoek voor de A9 Kooimeer – Raasdorp. Dit MIRT-onderzoek wordt ingericht op basis van de nieuwe aanpak bereikbaarheidsopgave. Dit betekent dat vooral gekeken wordt naar een aanpak van de mobiliteitsknelpunten door middel van een combinatie van mobiliteitsmaatregelen zonder direct in te zetten op investeringen in nieuwe infrastructuur.

#### ***Bestuurlijk Overleg Noordkant Amsterdam***

- Er wordt een bestuurlijk overleg ingesteld voor inhoudelijke en procesmatige afstemming van onderzoek en besluitvorming in het kader van de MIRT-verkenning A7/A8-corridor en de planstudie doortrekking A8. Ook vindt in het overleg afstemming plaats met het MIRT-onderzoek A9. Rijk en regio zijn in dit overleg vertegenwoordigd.



## TOELICHTING OP DE UITVOERINGSAGENDA

Het MIRT-onderzoek Noordkant Amsterdam is gereed en op basis van de probleemanalyse en de mogelijke oplossingsrichtingen hebben het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM), de Provincie Noord Holland en de Stadsregio Amsterdam besloten om de geconstateerde verkeersknelpunten aan te pakken. Daarvoor zullen in 2014 drie vervolgstudies starten om oplossingen verder uit te werken. IenM start in 2014 met een MIRT-verkenning voor het traject Coentunnel – Purmerend-Noord en met een MIRT-onderzoek voor het traject A9 Raasdorp-Alkmaar. De provincie Noord-Holland stelt samen met betrokken regionale partijen een samenwerkingsovereenkomst op met als doel in 2014 te starten met een planstudie voor de Doortrekking A8. De bovengenoemde afspraken zijn verder uitgewerkt in een uitvoeringsagenda.

### Aanleiding MIRT-onderzoek

Het verbeteren van de bereikbaarheid ten noorden van Amsterdam is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2011) genoemd als opgave van nationaal belang. In de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (2011) zijn de reistijden op de A7 en de A9 als knelpunt benoemd. In het BO MIRT van najaar 2011 is daarom besloten dat Rijk en regio gezamenlijk een MIRT-onderzoek uitvoeren om meer zicht te krijgen op de knelpunten en mogelijke oplossingen op de noordcorridor (A7/A8/A10) en op de A9 Uitgeest – knooppunt Raasdorp, voor de periode na 2020 (zie bijlage 1 voor een nadere samenvatting van aanleiding en resultaten van het MIRT-onderzoek).

### Vervolgaanpak A7/A8-corridor

Het MIRT-onderzoek Noordkant Amsterdam laat zien dat de bereikbaarheidsproblematiek het grootst is aan de oostkant van het onderzochte studiegebied. De grootste knelpunten – in termen van voertuigverliesuren en overschrijding van reistijdnormen - doen zich voor op de A7/A8-corridor. Ook op het onderliggend wegennet (OWN) in Waterland is sprake van een knelpunt waarvan de omvang sterk samenhangt met de doorstroming op de A7/A8-corridor: investeren in de A7/A8-corridor ontlast het wegennet in Waterland. De in fase 2 van het MIRT-onderzoek onderzochte A7-variant laat zien dat investeren in de A7/A8-corridor in belangrijke mate bijdraagt aan het beperken van de problemen. Het Rijk zal inzetten op een aanpak van de A7/A8-corridor. Het Rijk zal hiervoor een MIRT-verkenning starten die wordt uitgevoerd in nauwe samenwerking met de regiopartners (provincie, stadsregio, gemeenten).

#### *Plangebied*

Het gebied waarbinnen – op basis van fase 2 van het MIRT-onderzoek - investeringsmaatregelen in het hoofdwegennet worden voorzien bestaat uit de A7 van Purmerend Noord naar knooppunt Zaandam, de A8 van knooppunt Zaandam naar knooppunt Coenplein en de A10 van knooppunt Coenplein naar de aansluiting met de A5 (Westrandweg).

#### *Maatregelen aan het hoofdwegennet / scope van verkenning*

Op basis van fase 2 van het MIRT-onderzoek onderzoekt de verkenning in ieder geval de volgende capaciteitsuitbreiding van de corridor Purmerend Noord – Aansluiting A5/A10:

- Opbouw van 2x2 rijstroken bij Purmerend Noord naar 2x4 rijstroken bij Purmerend Zuid (afbouw in de tegengestelde richting);



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

#### *Maatregelen aan het onderliggend wegennet*

Uit het onderzoek is gebleken dat er sterke samenhang bestaat en veel uitwisseling is tussen OWN en hoofdwegennet (HWN). Daarom wordt in de verkenning onderzocht in hoeverre de capaciteitsuitbreidingen op de A7/A8-corridor de functionaliteit van de aansluitingen OWN/HWN en de doorstroming op het OWN beïnvloeden en welke maatregelen daarbij mogelijk zijn om eventuele negatieve effecten te mitigeren. Dit speelt in het bijzonder in Purmerend (aansluitingen Purmerend-Zuid, Purmerend en Purmerend-Noord) en Zaanstad (Prins Bernhardweg, aansluitingen Zaanstad-Zuid en Zaandijk).

#### *Stedelijke bereikbaarheid*

Bij het zoeken naar oplossingen voor gesignaleerde bereikbaarheidsproblemen lag de focus van het MIRT-onderzoek op investeringsmaatregelen in het (hoofd)wegennet. Het MIRT-onderzoek laat zien dat er sprake is van bereikbaarheidsproblemen in het studiegebied en dat de onderzochte varianten daarop een overwegend positieve invloed hebben. Het onderzoek laat echter ook zien dat er lokaal sprake kan zijn van negatieve effecten op de bereikbaarheid.

In het kader van de actualisatie van de gebiedsagenda's wordt een nieuwe benadering van bereikbaarheidsopgaven ontwikkeld. Deze zogenaamde bereikbaarheidsagenda gaat uit van een vijf-sporenaanpak (de 5I's) van bereikbaarheidsproblemen. Naast investeren gaat het om innoveren, informeren, in stand houden en inrichten.

In de verkenning wordt onderzocht of eventuele negatieve bereikbaarheidseffecten van investeringsmaatregelen op de A7/A8 door middel van innoveren, informeren, in stand houden of inrichten gemitigeerd kunnen worden.

#### *Verdere uitwerking van de verkenning*

De verdere voorbereiding van de verkenningenfase start met het opstellen van een startdocument ten behoeve van een startbeslissing. Het startdocument wordt opgesteld aan de hand van het informatieprofiel startbeslissing (zie bijlage 2). De startbeslissing wordt aan de Tweede Kamer gemeld.

Voor de verdere uitwerking kunnen alvast enkele aandachtspunten worden geformuleerd die specifiek zijn voor deze corridor/verkenning:

- Aan weerszijden van de A8 tussen de knooppunten Coenplein en Zaandam liggen verzorgingsplaatsen. Deze kunnen bij een uitbreiding naar 2x6 rijstroken niet worden gehandhaafd. In de verkenning wordt onderzocht in



hoeverre het (elders) aanleggen van vervangende verzorgingsplaatsen wenselijk en mogelijk is;

- In de verkenning zal rekening worden gehouden met de mogelijke doortrekking van de A8, er wordt een bestuurlijk overleg ingesteld om de raakvlakken tussen beide procedures (A7/A8 en de A8 doortrekking) te borgen;
- Tot 2037 is het consortium Coentunnel Company verantwoordelijk voor het onderhoud aan het deel van de A10 tussen knooppunt Coenplein en de aansluiting A5/A10 evenals voor het onderhoud aan een deel van de A8 tussen Coenplein en Zaandam. Dit vraagt om een goede afstemming;
- Grote delen van de A7 en A8 grenzen direct aan het Oostzanerveld dat deel uitmaakt van een Natura 2000 gebied. Omdat sprake is van een stikstofgevoelig gebied moeten verkenning en planuitwerking meelopen in de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS);
- In de in fase 2 van het MIRT-onderzoek onderzochte A7-variant geeft het ontwerp van knooppunt Zaandam nog een knelpunt in de avondspits. In de verkenning wordt bezien of en tegen welke kosten een oplossing van dit knelpunt mogelijk is. Mogelijk kan een aanpassing van de aansluiting Zaandijk-West op de A8 bijdragen aan de oplossing<sup>1</sup>;
- Gezien het belang van de ring A10 voor het functioneren van het totale netwerk is de impact van maatregelen aan de A7/A8-corridor op de ring een essentieel aandachtspunt in de verkenning.

#### *Benutting reservecapaciteit in Coentunnels*

Na de opening van beide tunnels in 2014 is er nog een reservecapaciteit aanwezig voor 2 extra rijstroken. Door deze ruimte te benutten kan de capaciteit van de tunnels worden uitgebreid naar 6 rijstroken in de spitsrichting en 4 rijstroken in de tegenspitsrichting. De benutting van deze capaciteit is randvoorwaarde voor de uitbreiding naar 2x6 rijstroken op de A8 en 2x4 rijstroken op de A7. In het MIRT-onderzoek was uitgangspunt dat de volledige benutting van de capaciteit van de Coentunnels zou worden gerealiseerd en gefinancierd in het kader van het programma Beter Benutten. In het voorgestelde voorkeursalternatief van Beter Benutten is het realiseren van deze extra capaciteit vervallen omdat deze verkeerskundig niet noodzakelijk is voor 2020. IenM zal dit scope onderdeel overhevelen van het Beter Benutten project Spitsstrook A7/A8 naar de Verkenning A7/A8.

#### *Kosten en budget*

De kosten van de in fase 2 van het MIRT-onderzoek onderzochte A7-variant bedragen €410 mln. (+/- 25%) Dit bedrag is inclusief BTW en een bijdrage in de kosten van beheer en onderhoud (12%). Voor de aanpak van de problematiek in het gehele studiegebied van het MIRT-onderzoek heeft het Rijk €300 mln. gereserveerd. Uitgangspunt is dat dit bedrag wordt ingezet voor de aanpak van de A7/A8-corridor. Het budget is vanaf 2023 beschikbaar.

De kosten van de onderzochte A7-variant overstijgen het beschikbaar budget.

---

<sup>1</sup> Het knelpunt in knooppunt Zaandam ontstaat doordat de A8 wordt afgebouwd naar 2 rijstroken nog voor de in- en uitvoeger van/naar de A7 (Prins Bernhardweg) richting Zaandam. Door de aansluiting Zaandijk-West om te bouwen tot een volledige aansluiting kan mogelijk de verbindingsboog van de Prins-Bernhardweg naar de A8 komen te vervallen, waardoor de vroegtijdige afbouw van de A8 naar twee rijstroken minder problemen geeft.



Daarom wordt getracht om in de verkenning varianten te ontwikkelen die aansluiten bij het budget van €300 mln. door te zoeken naar versobering binnen de scope, het beperken van de scope dan wel door fasering van maatregelen in de tijd. Bij fasering van maatregelen kan gedacht worden aan een “van zuid naar noord aanpak” (eerst benutten van de volledige capaciteit van de Coentunnel, daarna verbreding van de A8 Coenplein - Zaandam incl. aanpak van de knooppunten en daarna verbreding van de A7), hiermee wordt voorkomen dat netwerkcapaciteit wordt toegevoegd zonder dat de grootste bottlenecks worden aangepakt.

#### *Vervolgplanning*

In 2014 wordt een startbeslissing opgesteld en een verkenning gestart. Het uitvoeringsbudget van €300 mln. is vanaf 2023 beschikbaar.

#### **Vervolgaanpak A8-doortrekking**

Uit het MIRT-onderzoek blijkt dat het doortrekken van de A8 naar de A9 – mits dit wordt gecombineerd met uitbreiding van de capaciteit van het traject kp Zaandam – kp Coenplein, leidt tot aanzienlijke reistijdbaten. De doortrekking van de A8 leidt verder tot een verbetering van de leefbaarheid in grote delen van Zaanstad (vooral langs het tracé van de N203) en draagt bij aan de robuustheid van het netwerk. De doortrekking van de A8 levert, in combinatie met uitbreiding van de capaciteit van het traject kp Zaandam – kp Coenplein, een kleine bijdrage aan het verminderen van het NoMo-knelpunt<sup>2</sup> op de A7 en beperkt het oplossend vermogen van een verbreding van de A7 richting Purmerend.

Het Rijk zet in op maatregelen aan de A7/A8-corridor omdat doortrekking van de A8 geen significante oplossing biedt voor de geconstateerde knelpunten op die corridor. Het Rijk zal geen significante financiële bijdrage leveren aan de doortrekking van de A8. De regio ziet de Heemskerkvariant als voorkeursvariant. Het Rijk vindt dat het initiatief voor deze variant van de doortrekking van de A8 bij de regio ligt en heeft geen bezwaar tegen realisatie door de regio. Mits de regio het benodigde budget bij elkaar krijgt, ligt het voor de hand dat de provincie Noord-Holland de trekkersrol vervult. De doortrekking wordt dan planologisch vastgelegd in een Provinciaal Inpassingsplan. In de planstudie die leidt tot zo'n Provinciaal Inpassingsplan werkt de provincie nauw samen met Rijk, stadsregio en gemeenten.

#### *Plangebied*

Het gebied waar maatregelen worden voorzien omvat in de eerste plaats het gebied tussen de A9 en de A8 waarbinnen het tracé van de nieuwe verbinding komt te liggen. Daarnaast maakt ook de directe omgeving van de aansluiting van de doorgetrokken A8 op de A9 deel uit van het plangebied: in het MIRT-onderzoek is gebleken dat bij doortrekking van de A8 nieuwe filekiemen op de A9 kunnen ontstaan en dat maatregelen aan de A9 nodig zijn om deze te voorkomen of beperken, ook zal het onderliggend wegennet in Heemskerk goed moeten worden aangesloten op de (nieuwe knoop) doortrekking/A9. Het bestaande tracé van de

---

<sup>2</sup> Met NoMo-knelpunt wordt bedoeld een overschrijding van reistijdnormen op een traject dat is opgenomen in de Nota Mobiliteit. In dit geval gaat het om het traject Hoorn-Noord – Coenplein. Voor dit traject geldt op grond van de Nota Mobiliteit de ambitie dat de maximale reistijd 1,5 keer de reistijd bij vrije doorstroming bedraagt.



N203 tussen de A9 en de N246 maakt deel uit van het plangebied omdat hier maatregelen worden voorzien die de N203 minder aantrekkelijk moeten maken als doorgaande route.

*Maatregelen aan het (hoofd)wegennet*

- Doortrekken van de A8 als 2x2 provinciale autoweg naar de A9;
- Verkeerskundige optimalisatie van de aansluiting van de A8 op de A9, inclusief eventueel benodigde maatregelen aan de A9.

*Maatregelen aan het onderliggend wegennet*

- Aansluiting van het onderliggend wegennet (zowel westelijk als oostelijk van de Nauernasche Vaart) op de doortrekking ter plaatse van de N246 en/of ter plaatse van de wijk Saendelft;
- Aansluiting van het onderliggend wegennet in Heemskerk (Communicatieweg) op de doortrekking/A9;
- Afwaardering van de N203.

*Specifieke aandachtspunten bij verdere uitwerking*

Voor de verdere uitwerking in een planstudie kunnen alvast enkele specifieke aandachtspunten worden geformuleerd:

- De Regio heeft een voorkeur uitgesproken voor realisatie van de doortrekking volgens de Heemskerkvariant. In het MIRT-onderzoek is ook de doortrekking volgens de Golfbaanvariant onderzocht. Bepaald moet worden in hoeverre in fase 1 van de planstudie nog meerdere (tracé)varianten onderzocht moeten worden, alvorens te kunnen besluiten tot een gemotiveerde en houdbare voorkeursvariant, die als basis kan dienen voor het Provinciaal Inpassingsplan in fase 2 van de planstudie. Het Rijk heeft aangegeven geen bezwaar te hebben tegen een doortrekking volgens de Heemskerkvariant;
- Relatie tot andere geplande projecten zoals de in de nabije toekomst geplande aanpak van de N246;
- De effecten van het extra verkeer dat de doortrekking genereert op het bestaande deel van de A8, gelegen in het Natura 2000 gebied Polder Westzaan;
- Het tracé van de doortrekking doorkruist de Stelling van Amsterdam (UNESCO-werelderfgoed);
- De effecten van het extra verkeer dat de doortrekking genereert op het bestaande deel van de A8, in het bijzonder de effecten op de Coenbrug. In het MIRT-onderzoek is gebleken dat hier mogelijk een nieuw knelpunt ontstaat. Indien hier maatregelen gewenst zijn kan ook worden gekeken naar de openstellingstijden van de Coenbrug in de spits;
- Indien maatregelen aan de A9 nodig zijn, moeten deze wellicht in een afzonderlijke procedure op grond van de Tracéwet worden vastgelegd;
- Effecten van de doortrekking op de doorstroming op de A7/A8-corridor en in knooppunt Zaandam in de situatie dat de doortrekking eerder wordt gerealiseerd dan de maatregelen aan de A7/A8-corridor.

*Randvoorwaarden Rijk ten aanzien van doortrekking A8*

- De aansluiting van de A8 op de A9 dient dusdanig ontworpen te worden dat er geen nieuwe filekiem ontstaat op de A9;



- Gezien het functioneren van het netwerk heeft een 2x2 autosnelweg te negatieve netwerkeffecten, vooral op de A7 en de A8: de doortrekking mag maximaal een 2x2 autoweg zijn.

#### *Kosten en budget*

De kosten van de in het MIRT-onderzoek onderzochte Heemskerkvariant bedragen €430 mln. (+/-25%). Dit bedrag is inclusief BTW, B&O en de ombouw van knooppunt Zaandam en de aanpak van de A8 tussen de knooppunten Zaandam en Coenplein. De ombouw van knooppunt Zaandam en de aanpak van de A8 Zaandam – Coenplein is ook voorzien in de aanpak van de A7/A8-corridor. De kosten van de doortrekking zonder ombouw van knooppunt Zaandam bedragen ca. €180 mln. (+/-25%, incl. BTW en een bijdrage in de kosten van beheer en onderhoud van 12%). Bij realisatie van de doortrekking door de provincie kan – vooralsnog – de af te dragen BTW worden teruggevorderd. De kosten excl. BTW bedragen ca €150 mln. (+/-25%).

Door de gezamenlijke regiopartijen is een bedrag van €110 mln. gereserveerd voor realisatie van de doortrekking. Het Rijk heeft hiervoor geen budget gereserveerd en zal het voor de Noordkant Amsterdam gereserveerde budget in zetten voor maatregelen op de A7/A8-corridor. Het momenteel beschikbare budget is dus lager dan de geraamde kosten. Om dit gat te dichten wordt gekeken naar versoeringsopties, het beschikbaar stellen van extra budget en de wijze van marktbenadering. De tweede fase van de planstudie (uitwerken voorkeursvariant in provinciaal inpassingsplan) kan pas starten als de financiering rond is.

#### *Vervolgplanning*

De provincie Noord-Holland stelt samen met betrokken regionale partijen een samenwerkingsovereenkomst op met als doel in 2014 te starten met het opstellen van een 1<sup>e</sup> fase planstudie Doortrekking (zie bijlage 3 voor een procedureschema van de provinciale planstudie). De bouw zou dan kunnen starten in 2017 waarmee realisatie van de doortrekking vóór 2020 wellicht nog net mogelijk is.

#### **Vervolgaanpak A9-corridor**

Het MIRT-onderzoek laat zien dat op de A9-corridor sprake is van overschrijding van reistijdnormen. De problemen zijn echter minder ernstig dan de problemen aan de oostkant van het studiegebied. Een probleemoplossende aanpak voor de hele A9-corridor gaat gepaard met hoge investeringskosten waardoor de kosteneffectiviteit relatief lager is dan de kosteneffectiviteit van zowel de aanpak van de A7/A8-corridor als van de doortrekking van de A8. Ook de in fase 2 van het MIRT-onderzoek onderzochte kleinschaliger oplossingen kennen een geringere kosteneffectiviteit.

Er wordt nu nog geen MIRT-verkenning gestart voor de A9-corridor. Omdat toch sprake is van een NOMO-knelpunt, wordt voor de A9 Kooimeer – Raasdorp een MIRT-onderzoek ingericht op basis van de nieuwe aanpak bereikbaarheidsopgave. Dit betekent dat vooral gekeken wordt naar een aanpak van de mobiliteitsknelpunten door middel van een combinatie van mobiliteitsmaatregelen zonder direct in te zetten op investeringen in nieuwe infrastructuur.

#### **Bestuurlijk Overleg Noordkant Amsterdam**

De doortrekking van de A8 en de capaciteitsuitbreidingen op de A7/A8-corridor hebben duidelijke raakvlakken, zowel fysiek, ruimtelijk en verkeerskundig. Dit





Ministerie van Infrastructuur en Milieu



vraagt gedurende de doorlooptijd van planstudie en verkenning om inhoudelijke en procesmatige afstemming tussen Rijk en regio over deze raakvlakken en de beheersing ervan. Hiertoe wordt een bestuurlijk overleg ingesteld waarin Rijk en regio zijn vertegenwoordigd. In dit overleg worden het onderzoek en de besluitvorming in het kader van de MIRT-verkenning A7/A8 en de planstudie A8 op elkaar afgestemd. Ook vindt in het overleg afstemming plaats met het MIRT-onderzoek A9.

**Uitvoeringsagenda Aanpak  
Noordkant Amsterdam**

**17 oktober 2013**



## BIJLAGE 1: AANLEIDING EN RESULTATEN MIRT-ONDERZOEK

Uitvoeringsagenda Aanpak  
Noordkant Amsterdam

17 oktober 2013

Het verbeteren van de bereikbaarheid ten noorden van Amsterdam is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2011) genoemd als opgave van nationaal belang. In de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (2011) zijn de reistijden op de A7 en de A9 als knelpunt benoemd. In het BO MIRT van najaar 2011 is vervolgens besloten dat Rijk en regio gezamenlijk een MIRT-onderzoek uitvoeren om meer zicht te krijgen op de knelpunten en mogelijke oplossingen op de noordcorridor (A7/A8/A10) en op de A9 Uitgeest – knooppunt Raasdorp, voor de periode na 2020. Afgesproken is dat als uit het MIRT-onderzoek blijkt dat de A8-A9 één van de meest kosteneffectieve maatregelen is voor het oplossen van knelpunten op het rijkswegennet aan de Noordkant van Amsterdam, het Rijk bereid is om hiervoor een deel van het voorlopig gereserveerde budget voor de noordcorridor in de periode na 2020 in te zetten. Als uit het MIRT-onderzoek blijkt dat de A8-A9 niet één van de meest kosteneffectieve maatregelen is voor de noordcorridor, accepteert de regio dat het Rijk geen financiële bijdrage levert aan dit project.

In het MIRT-onderzoek staan de volgende vragen centraal:

1. Welke bereikbaarheidsproblemen spelen aan de Noordkant van Amsterdam in de periode na 2020?
2. Welke oplossingen zijn mogelijk en wat zijn de kosten en effecten daarvan;
3. In hoeverre draagt de doortrekking van de A8 bij aan de oplossingen van de problemen op de in de Nota Mobiliteit benoemde trajecten in het studiegebied?

Het onderzoek wordt uitgevoerd in drie fasen: De eerste twee fasen van het onderzoek (fase 1 netwerkstudie en fase 2 verdiepingsstudie) omvatten het feitelijke onderzoek. In de derde fase vindt de besluitvorming naar aanleiding van het onderzoek plaats. Inmiddels zijn de eerste twee fasen afgerond en is fase 3 begonnen. In fase 3 wordt een uitvoeringsagenda opgesteld die de basis zal zijn voor het al dan niet programmeren van projecten door de samenwerkende partijen. Het is de bedoeling dat in het BO-MIRT van november 2013 de besluitvorming over het MIRT-onderzoek wordt afgerond.

### Onderzoeksresultaten

Het eindrapport van het MIRT-onderzoek is vastgesteld in het overleg van de bestuurlijke stuurgroep van 3 juli 2013. De belangrijkste uitkomsten van het onderzoek zijn samengevat:

#### *Bereikbaarheidsproblemen 2030*

In 2030 zal, zonder aanvullende maatregelen, sprake zijn van knelpunten in de bereikbaarheid aan de Noordkant Amsterdam gezien vanuit de reistijdnormen uit de Nota Mobiliteit, de provinciale reistijdnormen en de reistijden op prioritaire deur-tot-deur relaties van de Stadsregio Amsterdam (hierna: SRA-relaties). Deze knelpunten gaan samen met een fors aantal voertuigverliesuren. Daarnaast is sprake van sterke variatie in de reistijden (onbetrouwbaarheid) en blijken verstoringen door incidenten te leiden tot een groot aantal voertuigverliesuren (gebrek aan robuustheid).

Verder is vastgesteld dat het bereikbaarheidsprobleem het grootst is aan de oostkant van het studiegebied. Dit betreft zowel het NoMo-traject A7 als regionale trajecten in Waterland en in het zoekgebied voor de doortrekking van de A8, gesi-



tueerd ten oosten van de A9 en ten westen van Zaanstad (hierna: middengebied). De problemen op de A10-Noord en -West zijn beperkt in het referentiejaar 2030, zowel in RC als GE want de reistijdnormen worden hier gehaald.

### *Oplossingsrichtingen*

In het onderzoek zijn een aantal oplossingsrichtingen uitgewerkt. Het gaat daarbij om de uitbreiding van de weginfrastructuur; verdere investeringen in het OV bleken nauwelijks bij te dragen aan de oplossingen voor knelpunten op de weg. Gebleken is dat kosteneffectieve verbeteringen in de bereikbaarheid aan de Noordkant van Amsterdam realiseerbaar zijn, leidend tot reductie van de reistijden op de geselecteerde NoMo en regionale reistijdtrajecten en tot vermindering van de VVU's.

Kern van de oplossingen voor de bereikbaarheidsproblemen in het gebied is de capaciteitsuitbreiding van de A8 inclusief kp Zaandam en kp Coenplein, zoals opgenomen in de basisvariant. Hierbij wordt de capaciteit van kp Zaandam vergroot, wordt de tussenliggende A8 uitgebreid naar twee maal zes stroken en wordt de rijstrookindeling op kp Coenplein aangepast om de capaciteit van de Coentunnel maximaal te benutten. Deze aanpak is voldoende om een uitbreiding van de capaciteit van de A7 tussen kp Zaandam en Purmerend en/of de doortrekking van de A8 naar de A9 te faciliteren.

Uitbreiding van de capaciteit van de A7 naar Purmerend Noord draagt verder bij aan realisatie van de reistijdnormen op het traject Hoorn – kp Coenplein en ontlast het regionale net in Waterland en het middengebied.

De aanpak van specifieke knelpunten op de A9 (samenvoeging bij kp Velsen en aansluiting Heiloo) leidt niet tot grote problemen bij kp Rottepolderplein. Op dit traject is nadere uitwerking van kosten-effectieve oplossingen voor deze twee knelpunten geboden om de NoMo-normen te realiseren. De omvang van de problemen is echter zodanig dat slechts kleinere investeringen gedaan kunnen worden om in RC kosten-effectieve maatregelen te kunnen treffen.

Uitbreiding van de infrastructuur aan de Noordkant leidt tot een toename van de intensiteit op de A10 west en een lichte toename op de A10 Noord. In de onderzochte varianten blijven beide trajecten onder de NoMo-norm, al is hier wel sprake van stijging in de reistijden. Met de geselecteerde oplossingen blijken aan de Noordkant voldoende (capaciteits)borgingen te zijn om zelfs bij grote groei de ring draaiend te houden.

Niet alle gebieden profiteren in gelijke mate van de investeringen in de infrastructuur. Uit analyses naar de gevolgen voor de bereikbaarheid van deelgebieden met de bereikbaarheidsindicator is gebleken dat in de ochtendspits per saldo het zuidelijke deel van het studiegebied (Amsterdam en omstreken) profiteert van de investeringen: (regionale) reizigers kunnen sneller op hun bestemmingslocaties komen. Reizigers met bestemmingen in en rond Zaanstad en Purmerend genieten deze voordelen niet in alle varianten: door knelpunten bij de Coenbrug in Zaanstad en een hogere belasting van het onderliggende wegennet kunnen hier vertragingen ontstaan. Ook lokaal verkeer in Amsterdam West kan te maken krijgen met vertragingen door de hogere belasting van de A10 West en het stedelijke wegennet. In het algemeen geldt dat uit de analyse met de bereikbaarheidsindica-



tor blijkt dat lokaal verkeer niet profiteert van de investeringen in het hoofdwegennet.

Elk van deze oplossingen levert (in RC vrijwel, in GE ruim) voldoende maatschappelijke baten op om de investeringen te rechtvaardigen vanuit economische optiek (MKBA). Wel blijken de doorgerekende maatregelen in GE niet voldoende om de geconstateerde bereikbaarheidsproblemen op te lossen.

De varianten zijn voor wat betreft toetsing aan de geluidsproductieplafonds niet onderscheidend. In de kostenraming van de varianten zijn maatregelen zijn opgenomen om aan eisen te blijven voldoen. Het effect van de varianten op de hinder die inwoners van de regio ervaren van luchtverontreiniging en geluid is bepaald op basis van veranderingen in de verkeersintensiteiten.

Voor wat betreft leefomgeving zijn er wel risico's en aandachtspunten ten aanzien van natuur en cultuur:

- Natuuraspecten (met name de Natura-2000 gebieden en EHS). Niet verwacht wordt dat het gaat om "showstoppers", maar wel om belangrijke aandachtspunten in vervolgstappen.
- Stelling van Amsterdam en de andere nationale landschappen. Vooral in de directe omgeving zijn hier risico's. Deze hebben betrekking op de doortrekking en de A9 bij Heemskerk. Deze aspecten zijn geen showstoppers maar wel belangrijke aandachtspunten. In de gehanteerde ontwerpen is hiermee rekening gehouden.

#### *Bijdrage doortrekking A8*

Het onderzoek toont aan dat de doortrekking van de A8 van Westzaan tot de A9 in 2030 zonder aanvullende maatregelen leidt tot vergroting van de knelpunten in Kp Zaandam. Als de doortrekking van de A8 wordt gecombineerd met uitbreiding van de capaciteit van het traject kp Zaandam – A8 – kp Coenplein blijkt dat de doortrekking de vervoervraag door het middengebied faciliteert met aanzienlijke reistijdbaten. Daarnaast levert doortrekking een robuuster netwerk op en vermindering van de leefbaarheidsproblemen in het middengebied. De doortrekking van de A8-A9 heeft weinig invloed op de betrouwbaarheid van het netwerk.

De doortrekking van de A8 in combinatie met de basisvariant levert een kleine bijdrage aan het verminderen van het NoMo-knelpunt op de A7, en beperkt het oplossend vermogen van een verbreding van de A7 richting Purmerend als opgenomen in de A7-variant. Dit komt door het extra verkeer dat vanwege de doortrekking instroomt in knooppunt Zaandam.

Er zijn twee doortrekkingsvarianten onderzocht: een variant die op de A9 aansluit ter hoogte van Beverwijk (hierna: Golfbaanvariant) en een variant die op de A9 aansluit ter hoogte van Heemskerk (hierna: Heemskerkvariant). Uit het onderzoek blijkt dat de Golfbaan variant meer toekomstvast is dan de Heemskerk-variant. De vormgeving van de aansluiting van de A8 op de A9 levert in de Heemskerkvariant problemen op in het GE-scenario. In RC is er op basis van de Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse (hierna: MKBA) niet echt een verschil vast te stellen in (kosten) effectiviteit tussen beide varianten.



## BIJLAGE 2: INFORMATIEPROFIEL STARTBESLISSING

Uitvoeringsagenda Aanpak  
Noordkant Amsterdam

17 oktober 2013

### I. Opgaven / probleemanalyse

- Aanleiding, urgentie, onderbouwing en afbakening van de opgave (inclusief inpassing) met daarbij een omschrijving van het probleem en/of kansen, inclusief inschatting van de omvang en het schaalniveau en inclusief samenhang met rijksdoelen en regionale doelen, prioriteiten en belangen.
- Omschrijving (afbakening en kenmerken) van het gebied (stedelijk, landelijk) waarop de verkenning gericht is en eventuele gevoeligheden (veiligheid, natuur, cultureel erfgoed etc).
- Omschrijving en afbakening van de thema's (infrastructuur, woningbouw, water etc.) en modaliteiten die in de analyse betrokken moeten worden.
- Omschrijving van het rijksbelang: legitimatie van de rol van de rijksoverheid, waarom (ook) het Rijk en niet (alleen) een lagere overheid.
- Omschrijving van samenhang tussen projecten en vastgoedbezit van het Rijk en projecten van de regio in het gebied en beoogde/potentiële (synergie) effecten, in het bijzonder effecten op de sociale, economische en ruimtelijke ontwikkeling van het gebied.
- Omschrijving van de Rijks- en regionale verantwoordelijkheid voor de ruimtelijke kwaliteit en inpassing.
- Omschrijving van de ontwikkeling van de opgave in de toekomst zonder ingreep; hoe ontwikkelt zich het probleem/de kans in de toekomst.
- Kansen, mogelijkheden en onderbouwing van de keuze voor een sectorale aanpak of integrale aanpak binnen de kaders van een gebiedsvisie en/of gebiedsagenda.

### II. Oplossingsrichtingen

- Beschrijving van de reikwijdte van de oplossingsrichtingen.
- Beantwoording van de vraag of een structuurvisie wordt opgesteld, inclusief eigenaarschap (rijksstructuurvisie of provinciale structuurvisie), inclusief een verantwoording en motivering van de keuze. Wanneer het voorkeursalternatief meteen duidelijk is (verkorte Tracéwet procedure), is geen structuurvisie nodig.

### III. Betrokken partijen

- Participatieaanpak op hoofdlijnen: welke partijen (maatschappelijke en private organisaties, burgers, medeoverheden) worden wanneer betrokken en waarover? Welke informatie is nodig van wie om tot besluitvorming te komen? Wie beslist waarover en wanneer?

### IV. Financiën

- Voor projecten waar de scope – knelpunt en oplossing (inclusief inpassing) – bij de start duidelijk is en die in aanmerking komen voor de verkorte Tracéwet procedure wordt een life cycle budgetindicatie (inclusief beheer en onderhoud), inclusief onderverdeling van de bijdragen, van de betrokken partijen (co-financiering door Rijk, regio en/of markt) bij de startbeslissing opgenomen. Bij een rijksproject wordt aangegeven of er in de beoogde realisatiejaren voldoende budget beschikbaar is.
- Voor de overige opgaven wordt een globale budgettaire indicatie (indien van toepassing inclusief beheer en onderhoud en inpassing) met bandbreedte op gebiedsniveau en/of opgaveniveau aangegeven.



- Onderbouwing en voorstel met betrekking tot de verdeling van de benodigde middelen en personele capaciteit voor het uitvoeren van de verkenningsfase.

#### **V. Besluitvorming**

- Is het voorstel al eerder of elders ingediend? Zo ja, wat was de uitkomst en waarom wordt het nu opnieuw ingediend?
- Bepalen van eigenaarschap/trekkerschap van de opgave/probleem en de verkenning (trekker is Rijk of regio), indien aan de orde met bestuurlijke duo's (regiocoördinator of rijkscoördinator).
- Voorstel voor de verdeling van rollen, taken en bevoegdheden in de verkenning.
- Beschrijving van de bestuurlijk-juridische procedure(s) die (mogelijk) gevolgd dient(en) te worden.

#### **VI. Aanpak vervolg**

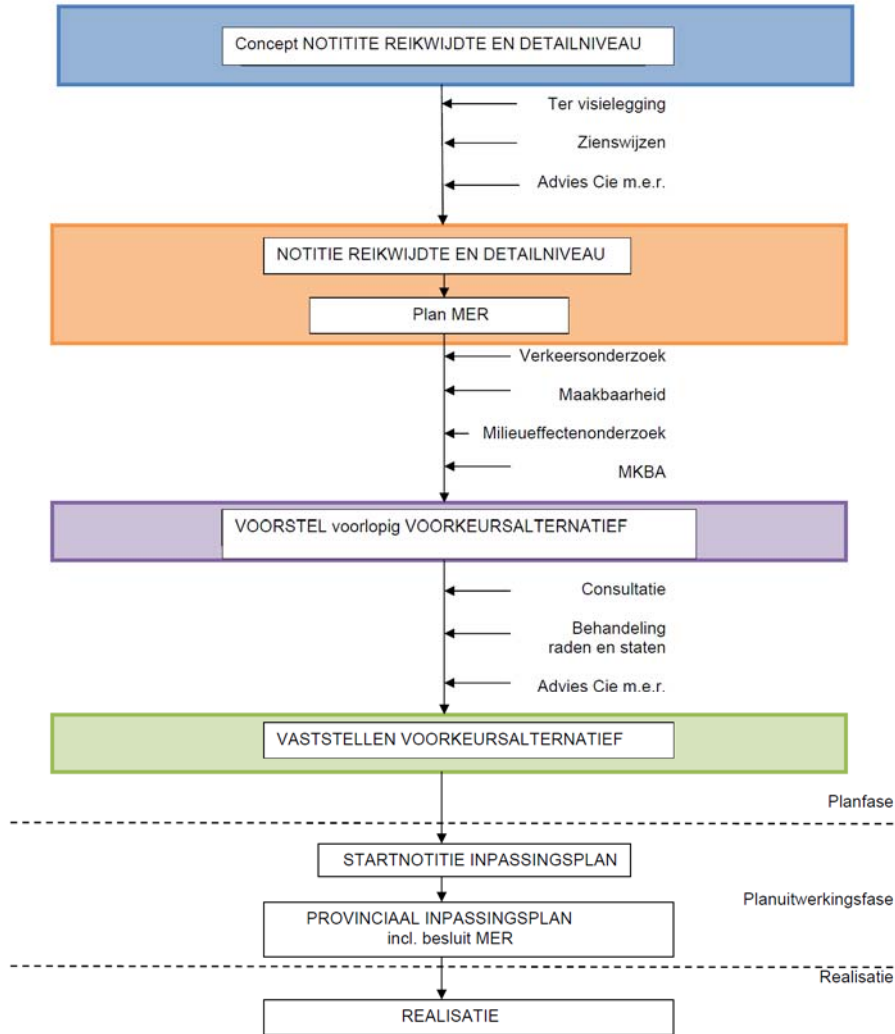
- Beschrijving van de beoogde aanpak (inclusief motivering inzet instrument ruimtelijk ontwerp), doorlooptijd (in principe twee jaar) en planning (inclusief bestuurlijke beslismomenten) van de verkenning.
- Beoogde realisatietermijn project.



BIJLAGE 3: PROCEDURE PROVINCIALE PLANSTUDIE

Uitvoeringsagenda Aanpak Noordkant Amsterdam

17 oktober 2013



Bijlage 2: Kaart met de drie projecten uit de Uitvoeringsagenda Aanpak Noordkant Amsterdam





**Bijlage 3: procedure provinciale planstudie.**

