



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

MIRT-verkenning Corridorstudie Amsterdam-Hoorn  
Analysefase

# Notitie kansrijke oplossingsrichtingen



Op 26 februari heeft Minister Schultz van Haegen de startbeslissing genomen voor deze Verkenning, conform MIRT spelregels en Tracéwet. De Verkenning is opgedeeld in een analysefase, oplossingsfase en een beoordelingsfase. De Notitie kansrijke oplossingsrichtingen is het sluitstuk van de analysefase en markeert de overgang naar de oplossingsfase.

De MIRT Verkenning Corridorstudie Amsterdam-Hoorn heeft als doelstelling: Verbetering 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 doelstelling is aangevuld met de volgende ambities:

1. Aandacht hebben voor maatregelen op het onderliggend wegennet, het fietsnetwerk en OV-netwerk (spoor en bus).
2. Rekenschap geven van ruimtelijke ontwikkelingen en projecten in het zoeken naar oplossingen voor bereikbaarheidsopgaven.
3. Rekening houden met – en waar mogelijk versterken van – landschappelijke, natuurlijke en cultuurhistorische waarden.

24 februari 2016

Onderstaande partijen stemmen in met Notitie kansrijke oplossingsrichtingen:

- Ministerie van Infrastructuur en Milieu
- Rijkswaterstaat
- Provincie Noord-Holland
- Stadsregio Amsterdam
- Gemeente Amsterdam
- Gemeente Zaanstad
- Gemeente Beemster
- Gemeente Purmerend
- Gemeente Oostzaan
- Gemeente Wormerland
- Gemeente Hoorn
- Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

Onderstaande partijen werken mee aan de analysefase:

Agriport • ANWB • Bedrijvenvereniging Beemster • Ministerie van Binnenlandse Zaken • Connexxion • Ministerie van Economische Zaken • Fietsersbond • Gebiedscommissie Laag-Holland • Hart voor Stad • Metropoolregio Amsterdam • gemeente Drechterland • gemeente Edam/Volendam • gemeente Enkhuizen • gemeente Hollands Kroon • gemeente Koggenland • gemeente Medemblik • gemeente Opmeer • gemeente Waterland • gemeente Zeevang • Greenport Noord-Holland Noord • Kontakt Milieubeheer Zaanstreek • LTO • Milieudefensie • Milieufederatie • MKB Nederland • Nekkerzoomstichting • NS • EVO • Proraail • Reizigers Adviesraad • Staatsbosbeheer • Stichting Behoud Waterland • Stichting Beemstergroen • Toeristische Kanobond Nederland • Westfriese Bedrijvengroep • Wijkoverleg Oud-Koog • Zaanse Ondernemersnetwerk

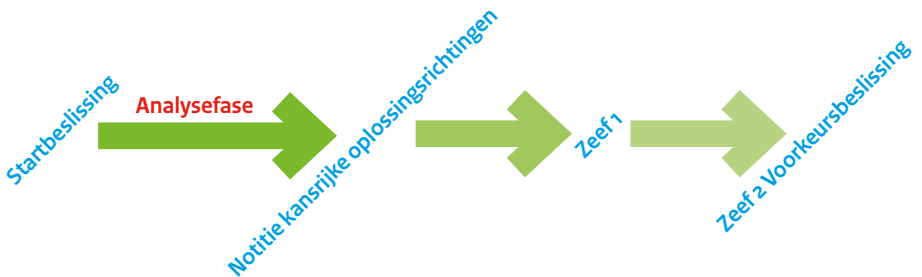
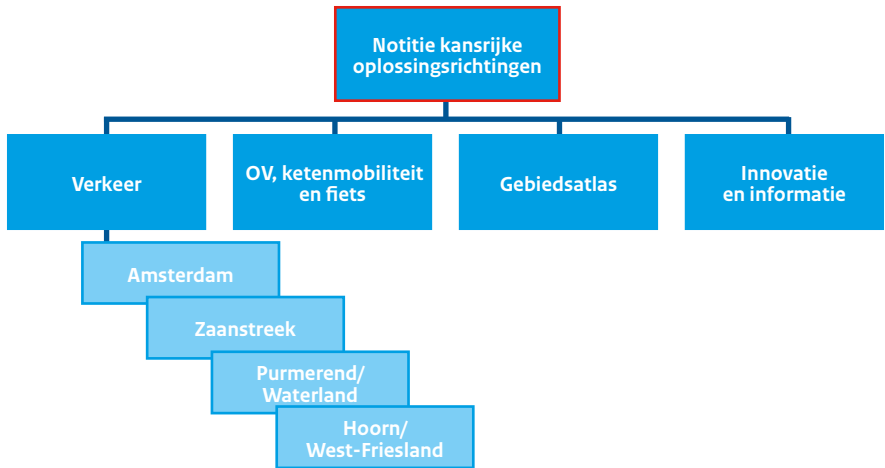
Opgesteld door: Tekstlandschap

Vormgeving: Maatschap voor Communicatie / Mijs cartografie en vormgeving

Fotografie: Tineke Dijkstra

[www.corridoramsterdamhoorn.nl](http://www.corridoramsterdamhoorn.nl)

# Notitie kansrijke oplossingsrichtingen



# Inhoud

## Inleiding

## De brede blik

## De bereikbaarheid in 2030

## De corridor in 2030 ontwikkelingen en ambities

## Opgaven en kansrijke oplossingsrichtingen

- A. West-Friesland
- B. Regio Purmerend/Waterland
- C. Regio Zaanstreek
  - C1 Koog Zaanwijk
  - C2 Kogerveld
  - C3 Zaanstad-Zuid
- D. Openbaar vervoer
- E. Regionale fietsverbindingen
- F. Knooppunt Zaandam

# 1 Inleiding



De MIRT-verkenning Corridorstudie Amsterdam-Hoorn kijkt vooruit. De verwachting is dat de komende decennia de bereikbaarheid in het gebied tussen Amsterdam en Hoorn opnieuw onder druk komt te staan – ondanks maatregelen die recentelijk genomen zijn, zoals de opening van de Tweede Coentunnel en de aanleg van spitsstroken op de A7 en A8. De Corridorstudie moet een pakket van maatregelen opleveren waarmee ook in de toekomst de bereikbaarheid in de corridor Amsterdam-Hoorn gewaarborgd is. De aanleiding voor de studie spreekt voor zich: een goede bereikbaarheid is van belang voor de economische concurrentiepositie en de aantrekkelijkheid van de leefomgeving. Dit sluit aan bij de ambities van rijk en regio.

De Notitie kansrijke oplossingsrichtingen (NKO) beschrijft welke opgaven van antwoorden moeten worden voorzien om de bereikbaarheid richting het jaar 2030 te verbeteren. Per opgave is beschreven wat kansrijke oplossingsrichtingen zijn. Dit is een eerste selectie: ze geven op hoofdlijnen aan in welke richting oplossingen voor de gestelde opgaven gezocht moeten worden. Deze notitie is het sluitstuk van de analysefase van de Corridorstudie waarin de onderzoeksthema's uit het Startdocument zijn onderzocht. De uitkomsten van de analyses staan aan de basis van de opgaven en kansrijke oplossingsrichtingen die in deze NKO worden gepresenteerd.

In de volgende fase werken de betrokken partijen de kansrijke oplossingsrichtingen uit in concrete (pakketten van) maatregelen. De maatregelpakketten worden met het beoordelingskader (zie het Startdocument) onder andere beoordeeld op bereikbaarheidseffecten, technische haalbaarheid en de gevolgen voor milieu en leefbaarheid. Op basis daarvan maakt het bestuurlijk overleg een selectie van de meest kansrijke maatregelen ('zeef 1'). Die moeten daarna tot een voorkeursvariant leiden ('zeef 2'). De in deze NKO geformuleerde kansrijke oplossingsrichtingen zijn in dit proces dus een eerste afbakening; het is niet op voorhand zeker dat deze uiteindelijk ook (allemaal) worden gerealiseerd.



1 De analysesresultaten van elke werkstroom zijn uitgebreid beschreven in onderzoeksrapporten. Deze zijn te vinden op het projectportaal op de website [corridoramsterdamhoorn.nl](http://corridoramsterdamhoorn.nl).

Zoals gezegd is in de analysefase het merendeel van de in het Startdocument genoemde onderzoeksthema's onderzocht. Daarvoor zijn vier 'werkstromen'<sup>1</sup> opgetuigd: Verkeer; Openbaar Vervoer, Fiets en Ketenmobiliteit; Ruimtelijke Analyse; Innovatie. In de werkstromen zijn onder andere gebiedskarakteristieken, algemene trends en ontwikkelingen (op het gebied van bevolkingsgroei- en samenstelling, economie, woningbouwprognoses, reisgedrag), technologische innovaties en verwachte bereikbaarheidsknelpunten inzichtelijk gemaakt. Drie regionale werkgroepen hebben verkend welke specifieke bereikbaarheidsproblemen naar verwachting rond 2030 optreden in respectievelijk Zaanstreek, Purmerend/Waterland en West-Friesland. Die regionale groepen hebben tevens geïnventariseerd welke ambities en plannen een relatie hebben met de bereikbaarheidsproblemen in de corridor en dus meegenomen moeten worden in het vervolg van de Corridorstudie. Een Amsterdamse werkgroep heeft gekeken naar de relatie tussen bereikbaarheidsknelpunten op de A7 en de A8 en het 'draaiend houden' van de ring A10. Verder zijn de bevindingen uit de werkstromen tijdens drie zogenoemde 'integrale sessies' besproken met relevante gebiedspartijen. Naast het rijk, de gemeenten, de provincie, het hoogheemraadschap en de Stadsregio zijn dat bijvoorbeeld ProRail, NS, brancheverenigingen, verladers, landschapsorganisaties, bewonersverenigingen, ANWB en de fietsersbond. Door deze werkwijze zijn opgaven en oplossingsrichtingen vanuit alle denkbare invalshoeken bekeken. Door ze uitvoerig te bediscussiëren met zoveel mogelijk betrokkenen – geheel in lijn met het Startdocument en de filosofie van het programma Meer Bereiken – worden de uitkomsten van deze NKO breed gedragen.

## 2 De brede blik





Het voorkomen en oplossen van toekomstige bereikbaarheidsproblemen in de corridor tussen Amsterdam en Hoorn staat in deze Corridorstudie centraal. Achter dit doel gaan hogere ambities schuil: het versterken van de economische concurrentiepositie van de corridor en het zorgen voor een aantrekkelijke leefomgeving (op het gebied van wonen, leefbaarheid en gezondheid) in het corridorgebied.

Deze nuancering is van belang voor de legitimiteit van de Corridorstudie. Het op peil houden van de bereikbaarheid is één van de voorwaarden voor het goed functioneren van de regio, naast bijvoorbeeld een evenwichtige balans tussen wonen en werken, een goed voorzieningenniveau, nabijheid van groen en recreatiemogelijkheden, ontwikkelingen op het gebied van onderwijs en de juiste omstandigheden voor innovatie.

Traditioneel worden bereikbaarheidsvraagstukken met name bekeken vanuit het aanbod aan infrastructuur. Maar omdat het in deze studie dus gaat om twee bovenliggende ambities – vergroten van de concurrentiepositie en bijdragen aan een aantrekkelijke leefomgeving – geldt in de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn een andere benadering. In plaats van alleen naar het aanbod te kijken – ‘Hoeveel asfalt is nodig om knelpunten weg te nemen en onacceptabele vertragingen te voorkomen?’ – wordt in de Corridorstudie een brede blik gehanteerd. Dat betekent dat voor het formuleren van relevante opgaven en het verkennen van mogelijke oplossingsrichtingen niet alleen gekeken wordt naar het hoofdwegennet (de rijkswegen A7 en A8), maar ook naar het onderliggende net van stedelijke en provinciale wegen, ketenmobiliteit, fiets en openbaar vervoer, verwachte ruimtelijke ontwikkelingen, mobiliteitsgedrag en technologische innovaties.

### **Gebiedsagenda Noord-Holland Utrecht Flevoland**

Het versterken van de economische concurrentiepositie en het bijdragen aan een aantrekkelijke leefomgeving enerzijds en het hanteren van een 'brede blik' anderzijds, sluiten ook aan op de Gebiedsagenda Noord-Holland Utrecht Flevoland. Die hebben rijk en regio in 2013 opgesteld. Hierin staat onder meer: 'Speerpunt is het behouden en versterken van de internationale concurrentiepositie van het kerngebied van de drie provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland, bekend als de Noordvleugel. Om deze ambitie te verwezenlijken zijn – deels samenhangende – acties nodig op het gebied van economie, verstedelijking en mobiliteit. Uitvoering hiervan dient plaats te vinden in samenhang met maatschappelijke belangen op het gebied van landschap, natuur, milieu, water en energie.'

## **2.1 Vier pijlers**

Het hanteren van een brede blik – zoals beschreven in het Startdocument – komt op vier manieren tot uiting.



## De gebruiker centraal

In plaats van de capaciteit van het wegennet staat in de Corridorstudie de gebruiker centraal. Dat houdt in dat de mate van bereikbaarheid bepaald wordt door hoe lang gebruikers – met welke vervoerswijze dan ook – doen over hun totale reis ‘van deur tot deur’. In dergelijke deur-tot-deurrelaties – de nadruk ligt op (boven)regionaal woon-werkverkeer – speelt niet alleen het hoofdwegennet een rol. Het gaat ook om het openbaar vervoer, het fietspadennet en ketenmobiliteit. Vanzelfsprekend moet ook het onderliggend wegennet worden meegenomen – de snelweg begint immers niet bij de voordeur.



## Afstemming met regionale ambities en ruimtelijke plannen

Omdat de studie over de toekomst gaat, zijn veel zaken onzeker. Om enig houvast te hebben is in de analysefase gewerkt met een hoog economisch groeiscenario en een laag economisch groeiscenario: Global Economy (GE) en Regional Communities (RC).<sup>2</sup>

De bereikbaarheidsproblematiek zal in het GE-scenario het grootst zijn – meer economische groei, hogere bevolkingsgroei, meer mobiliteit. Of dat scenario realiteit wordt, hangt, naast belangrijke factoren als de mate van globalisering en marktwerking, af van de ambities van gebiedspartijen (met name gemeenten, Stadsregio en provincie). Het is aannemelijk dat de Corridorstudie tot betere en effectievere oplossingen komt, wanneer er aandacht is voor deze ruimtelijke en economische plannen en hun relatie met bereikbaarheidsvraagstukken. Het is zelfs denkbaar dat door die afstemming toekomstige bereikbaarheidsknelpunten (gedeeltelijk) voorkomen worden.



## Meer draagvlak, meer partners, meer financiële slagkracht

De partijen zetten in op een ‘breed sectorale’ aanpak, waarin regionale ambities, ruimtelijke ontwikkelingen en corridorbrede bereikbaarheidsvraagstukken op elkaar zijn afgestemd. Daarmee doet de Corridorstudie recht aan de samenhang tussen mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling, kan de effectiviteit van maatregelen toenemen en het uiteindelijke pakket aan maatregelen rekenen op meer draagvlak.

In plaats van zich te beperken tot de eigen projecten, kunnen partners door gezamenlijk op te trekken tot effectievere resultaten komen (win-winsituaties). Het mes snijdt aan twee kanten: aandacht voor ruimtelijke en economische ambities en plannen leidt niet alleen tot slimme oplossingen voor bereikbaarheidsvraagstukken. Het draagt ook direct bij aan de verwezenlijking van ambities op het gebied van economische concurrentiepositie, woonkwaliteit en landschaps- en natuurwaarden. Als meer partners zich committeren aan de aanpak van de bereikbaarheidsknelpunten, kan de financiële armslag mogelijk vergroot worden. Bovendien is het denkbaar dat oplossingen die meerdere doelen dienen, goedkoper zijn dan afzonderlijke maatregelen.

<sup>2</sup> Deze scenario's zijn door het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving opgesteld om mogelijke economische en demografische toekomstbeelden te schetsen.



## Adaptief programmeren

De bandbreedte tussen het GE- en RC-scenario is groot en markeert een onzeker speelveld. Daarom is het onverstandig om in de Corridorstudie al tot een dichtgetimmerd pakket aan maatregelen te komen. Inspelen op veranderingen en het volgen van trends en ontwikkelingen is noodzakelijk.

Hoe ontwikkelt de samenleving zich werkelijk? Komen economische en woningbouwprognoses uit? Werken we straks nog van 9 tot 5 en waar doen we dat dan? Volgen we onderwijs op afstand? Maar ook: in hoeverre zijn technologische innovaties van invloed op de mobiliteit in het corridorgebied?

Om in te spelen op dergelijke onzekere omstandigheden wordt in deze Corridorstudie een adaptieve strategie gehanteerd. Uiteindelijk wordt voor de (pakketten van) maatregelen aangegeven wanneer deze zinvol zijn en wanneer gestart moet worden met de voorbereiding. Simpel gezegd: zodra mobiliteitsknelpunten omvang x aannemen, start maatregel y. Als daarna mobiliteitsknelpunten nog verder toenemen, start maatregel z.

Overigens hebben het Planbureau voor de Leefomgeving en het Centraal Planbureau in december 2015 nieuwe langetermijnsenario's gepubliceerd. In het vervolg van de Corridorstudie wordt gebruikgemaakt van deze actuele scenario's.

### 3 De bereikbaarheid in 2030

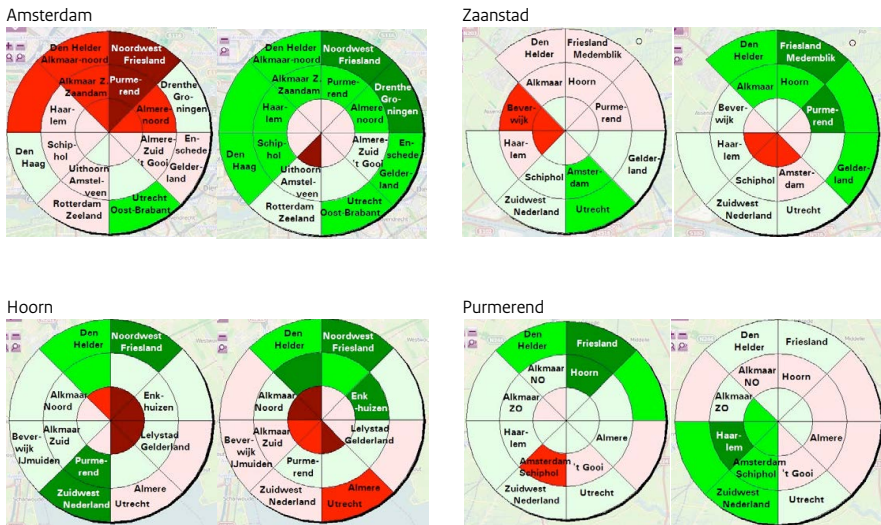


De verwachting dat de bereikbaarheid in 2030 onder druk staat wordt bevestigd door meerdere analyses. Het betreft dan voornamelijk knelpunten op de weg en in het openbaar vervoer.



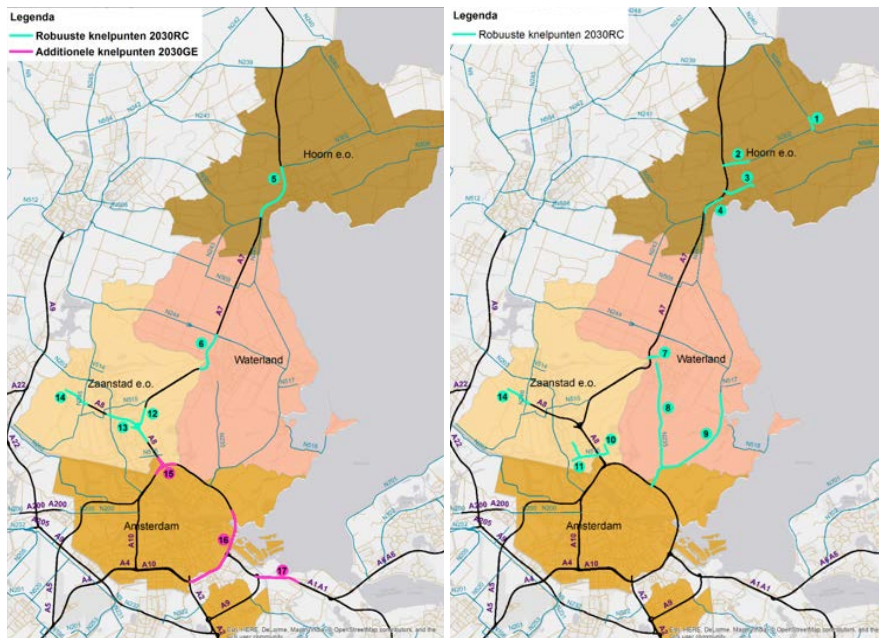
### 3.1 Weg

Allereerst de Bereikbaarheidsindicator (BBI), een instrument dat de relatieve bereikbaarheid over de weg van een gebied meet ten opzichte van andere regio's, in dit geval de Metropoolregio Amsterdam. De schaal in figuur 1 loopt van donkergroen (relatief goed bereikbaar) tot donkerrood (relatief slecht bereikbaar). De BBI laat zien dat in het hoge GE-scenario in 2030 met name Amsterdam in de ochtendspits voor autoverkeer uit Zaanstad, Purmerend en Hoorn relatief slecht bereikbaar is.



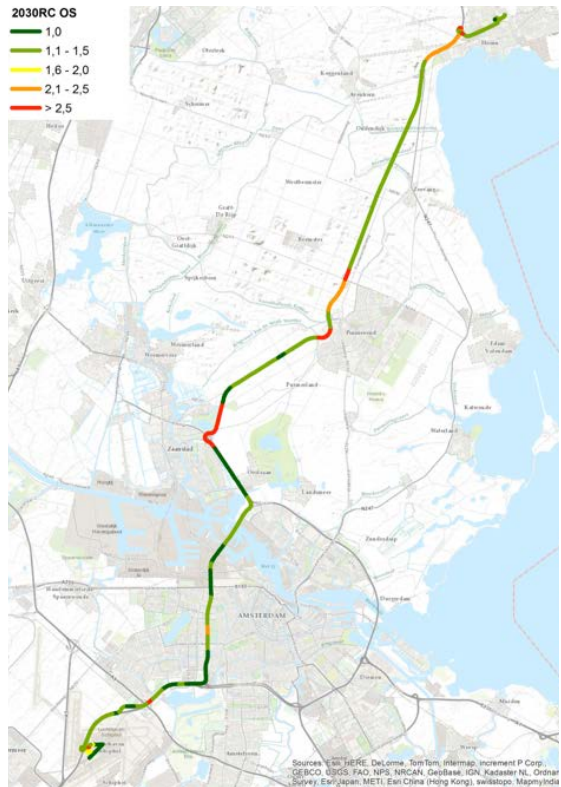
Figuur 1. Bereikbaarheidsindicator. Relatieve autobereikbaarheid van vier gemeenten in de ochtend- (links) en avondspits (rechts) in het GE-scenario. Bron: CAH versie VENOM2013, ingelezen in de CROW Mobiliteitsscanner. Het betreft een klasse-indeling in stappen van circa 7%: donkerrood betekent hier een meer dan 14% slechtere bereikbaarheid t.o.v. het gemiddelde in de Metropoolregio Amsterdam.

Ten tweede is onderzoek gedaan naar knelpunten aan de hand van voertuigverliesuren. Dat is de totale vertraging van alle voertuigen op een weg of in een gebied. Dit leidt tot een lijst van dertien tot zeventien knelpunten (afhankelijk van het gehanteerde economische scenario). Deze knelpunten liggen op zowel het hoofdwegennet als op het onderliggende wegennet. Denk aan knooppunt Zaandam, het deel van de A7 tussen de afslagen Purmerend Zuid en Purmerend Noord, de provinciale wegen N235 en N247 in Waterland en bij Hoorn de aansluiting van de Westfriisiaweg en de toeleidende wegen op de A7.



Figuur 2. Knelpunten op het hoofdwegennet (links) en het onderliggende wegennet (rechts) in de corridor Amsterdam-Hoorn, op basis van voertuigverliesuren.

Tot slot wijst een analyse van trajectreistijden uit dat in 2030 – zowel in het hoge GE-scenario als in het lage RC-scenario – op sommige trajecten de reistijdnormen die wegbeheerders hanteren in de spits, in de corridor Amsterdam-Hoorn worden overschreden (vooral in noord-zuidrichting). Ter illustratie in figuur 3: autoverkeer van het centrum van Hoorn naar Schiphol zal straks vertraging oplopen bij de aansluiting tussen het Hoornse wegennet en de snelweg A7, op de A7 ter hoogte van Purmerend en bij knooppunt Zaandam.



*Figuur 3. Reistijdtraject Hoorn-Schiphol in de ochtendspits. Het betreft hier het RC-scenario.*

Uit de verkeersanalyses blijkt dat de bereikbaarheidsproblemen zich vooral voordoen rond de vier stedelijke gebieden en minder op de tussenliggende trajecten. De bereikbaarheidsproblematiek op de weg in 2030 komt grofweg op vier plekken tot uiting.

- De aansluiting van de Westfrisiaweg op de A7 tussen de afslagen Hoorn Noord en Hoorn Avenhorn;
- Op de A7 tussen de op- en afritten Purmerend Noord en Zuid;
- Knooppunt Zaandam;
- De A8 richting Coenplein.

Daarnaast blijkt dat de problemen deels veroorzaakt worden door knelpunten op het onderliggende wegennet – het is dus terecht dat in de Corridorstudie breder wordt gekeken dan naar het hoofdwegennet alleen.

Er bestaan in de analysesresultaten grote verschillen tussen de twee economische scenario's. Dit onderstreept het belang van adaptief programmeren. In het GE-scenario zullen aanzienlijke bereikbaarheidsmaatregelen nodig zijn. In het RC-scenario is wel sprake van mobiliteitsproblemen, maar zullen de maatregelen minder talrijk/groot zijn.

### Doortrekken A8 naar A9

De provincie Noord-Holland werkt momenteel aan de planuitwerking voor het doortrekken van de A8 naar de A9. Dit is niet meegenomen in bovengenoemde analyses. Wel is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd naar de invloed van deze doortrekking.

- De doortrekking leidt tot een verbetering van de reistijden van verkeersstromen in oost-westrichting.
- De doortrekking leidt daarentegen ook tot grotere bereikbaarheidsknelpunten. Uit de gevoeligheidsanalyse blijkt dat de doortrekking een bescheiden invloed heeft op de omvang van de geconstateerde knelpunten. Er is sprake van een toename van de terugslag op de A8 ten oosten van knooppunt Zaandam in vergelijking met dezelfde scenario's zonder doorgetrokken A8.
- Verder leidt de doortrekking in beide scenario's (GE en RC) tot een toename van de verkeersprestatie van het gehele netwerk en tot een toename van de voertuigverliesuren. De toename is het grootst in de regio Zaanstreek, waar de meeste extra kilometers en voertuigverliesuren worden verwacht.



### 3.2 Openbaar vervoer

Ook in het openbaar vervoer zijn in het GE- en het RC-scenario in 2030 knelpunten te verwachten. Dit komt vooral doordat het huidige aanbod ontoereikend is in relatie tot de verwachte vraag. Voor een belangrijk deel treden deze knelpunten nu al op. Op de 'Hoornse lijn' (Amsterdam-Enkhuizen) moeten reizigers in de spits – 's morgens richting Amsterdam, 's middags richting Enkhuizen – vaak staan. Andere knelpunten zijn de lage punctualiteit en het hoge percentage aan treinen dat uitvalt. Dit komt door verstoringen en werkzaamheden. Ook op de 'Zaanlijn' (Amsterdam-Alkmaar) is sprake van capaciteitsknelpunten. Met name in de ochtendspits kunnen overvolle stoptreinen niet alle reizigers meenemen. De kwaliteit van het openbaar vervoer wordt tevens bepaald door de samenhang tussen vervoerswijzen (trein, bus, auto, fiets). Door de lage betrouwbaarheid op met name de 'Hoornse lijn' komt de overstap naar de bus regelmatig in de knel. Op het gebied van voor- en natransport en de daarvoor vereiste fietsinfrastructuur en parkeervoorzieningen, liggen kansen om het openbaar vervoer in de corridor te optimaliseren.



# 4 De corridor in 2030 ontwikkelingen en ambities



De in hoofdstuk 3 beschreven bereikbaarheidsproblemen komen voort uit wat er de komende jaren in het corridorgebied gaat gebeuren. Er is gekeken naar demografische, economische, ruimtelijke en technologische ontwikkelingen en naar de ambities van de vier regio's – in deze corridor zijn dat West-Friesland, Purmerend/Waterland, Zaanstreek en Amsterdam.

Hieruit blijkt dat van de nu al aanwezige 'scheve woon-werkbalans' – mensen wonen niet waar ze werken – in 2030 nog altijd sprake is. De woon-werkpendel is voornamelijk noord-zuidgericht (lees: richting Amsterdam). Ook Zaanstad trekt door zijn centrale ligging en onder andere de aanwezigheid van voedselgerelateerde bedrijvigheid werknemers aan die elders in het corridorgebied wonen. In ieder geval is twintig procent van het verkeer met bestemming Amsterdam afkomstig uit het middendeel van de corridor (Zaanstad, Purmerend, Waterland). De relatie tussen Hoorn en Amsterdam is minder sterk – in dit deel van de corridor zijn de verkeersstromen ook oost-west geïntendeerd.



#### 4.1 Demografie

De corridor Amsterdam-Hoorn is onderdeel van een van de belangrijkste economische regio's van het land: de Metropoolregio Amsterdam (MRA). De verwachting is dat de bevolking hier harder groeit dan in veel andere delen van het land. In het lage economische scenario bedraagt de groei tussen 2010 en 2030 in het corridorgebied 8,5 procent, in het hoge scenario is dit 24 procent<sup>3</sup>. Die groei concentreert zich in de zuidelijke helft van de corridor, rond de economische brandpunten Amsterdam en Zaanstad. Hoorn ziet alleen in het hoge scenario het inwonertal toenemen<sup>4</sup>. Het aantal huishoudens neemt tot 2030 toe, terwijl het aantal leden waaruit een huishouden bestaat, daalt. Dit is deels te verklaren doordat er meer alleenstaanden zullen zijn. Dat komt onder andere door de toenemende vergrijzing. In Waterland en West-Friesland neemt de vergrijzing toe en dat is naar verwachting van invloed op de mobiliteitsvraag.



#### 4.2 Economie

De economische ontwikkeling tot 2030 verschilt per WLO-scenario. In het hoge groeiscenario (GE) neemt het aantal arbeidsplaatsen in de grote gemeenten toe, terwijl het aantal arbeidsplaatsen in het lage groeiscenario (RC) overal in de corridor afneemt (dus zowel in de grote als kleine gemeenten).

Voor hun economische ontwikkeling heeft elke regio eigen speerpunten. Hoorn staat bekend om zijn zorgfuncties, terwijl Zaanstad inzet op food en logistiek. Purmerend en Amsterdam zetten in op het realiseren van nieuwe werklocaties. In Purmerend gaat het om de invulling van Baansteede-Noord en Amsterdam wil in West en Noord 600.000 vierkante

3 In deze percentages is voor de gemeente Amsterdam alleen Amsterdam-Noord meegenomen.

4 De genoemde scenario's schetsen de twee uitersten van de bandbreedte waarbinnen de werkelijke ontwikkeling zich waarschijnlijk zal afspelen.

meter aan kantooroppervlak toevoegen – in combinatie met de herontwikkeling van oude kantoren elders. Belangrijke clusters op het gebied van agribusiness zijn Seed Valley en Agriport in West-Friesland.



### 4.3 Woningbouw

Meer mensen, meer huishoudens – vooral het zuidelijk deel van de corridor staat voor een enorme woningbouwopgave. In de Metropoolregio Amsterdam bedraagt die opgave tot 2040 circa 256.000 woningen (zie Ruimtelijk Economisch actie agenda MRA (concept, 2016)). In de provincie Noord-Holland gaat het om circa 230.000 (zie Prognose 2015-2040 Concentratie in Steden, provincie Noord-Holland). Een groot deel van de opgave heeft al een plek gekregen in lokale en regionale woningbouwplannen ([www.plan capaciteit.nl](http://www.plan capaciteit.nl)) en is dan ook meegenomen in de gebruikte verkeersmodellen.

Het huidige productietempo volstaat niet om aan de toekomstige woningbehoefte te voldoen. De geplande woningbouwlocaties zijn vooral gesitueerd in de grotere gemeenten. Dat is een gevolg van het beleid om zoveel mogelijk in te zetten op herstructurering van oude werklocaties zoals Kogerveld in Zaandam, inbreiding en de herontwikkeling van stationslocaties, zoals Koog-Zaandijk en Poort van Hoorn. Het aantal 'uitleglocaties' is bescheiden en is vooral gesitueerd rond Purmerend en Volendam.

Purmerend heeft aangeboden om circa 10.000 woningen extra te bouwen rondom Purmerend. De wenselijkheid en de haalbaarheid van deze opgave zullen in MRA verband worden besproken. In de vervolgfase van de Corridorstudie zullen mogelijke bereikbaarheidsgevolgen van deze aanvullende woningbouwopgave in beeld worden gebracht door middel van een gevoeligheidsanalyse.



### 4.4 Technologische ontwikkeling

Innovatie, zeker op het gebied van ICT, gedragsbeïnvloeding en voertuigtechniek, is van invloed op de omvang van de mobiliteit in 2030. De tabel toont de impact van dergelijke innovaties op de toekomstige bereikbaarheid.

De maatregelen uit de tabel (volgende pagina) hebben zich nog niet bewezen als structurele oplossingen. Wel blijkt dat ze over het algemeen een positieve invloed hebben op de omvang van verkeersstromen in de spits. Daarom is het van belang om te verkennen of ze als mogelijke (deel)oplossingsrichtingen meegenomen kunnen worden in de Corridorstudie. Daarnaast dienen ontwikkelingen op dit vlak nauwlettend in de gaten te worden gehouden – als onderdeel van de adaptieve strategie.

Maatregel / ontwikkeling en effect	Reisbehoefte	Hoe en wanneer reizen	Effect (saldo)
Spitsmijden weg en ov	Blijft gelijk, tenzij telewerken toeneemt	Spreiding in tijd en meer fietsen of OV	Reductie in spitsstijden
Dynamisch verkeersmanagement	Blijft gelijk, tenzij meer info vooraf leidt tot heroverweging van reisbehoefte	Gelijkmatiger en rustiger verkeer, spreiding verkeer over routes	Beter benutten van bestaande capaciteit
Werkgeversaankpak	Onzeker of werkgevers ruimte kunnen en willen geven aan werknemers om anders te werken	Meer spreiding in tijd en keuze voor vervoermiddel. Mogelijkheden om collectief vervoer aan te bieden op werklocaties	Reductie van aantal spitsritten, modal shift naar fiets en OV, parkeren op afstand.
Zelfrijdende auto	Reizen, om te beginnen op snelwegen, wordt veel prettiger en zelfs te gebruiken als werktijd. Makkelijk om lange afstanden te reizen.	Toename van individueel vervoer. Maar mogelijk ook meer gebruik als deelauto.	Toename van individuele reizen, ook over langere afstanden. Ook in spitsstijden. Meer auto's op de weg hangt af van deelgebruik.
Connected ITS / smart mobility	Via mobiliteitsdiensten reisadvies op maat voor (keten)verplaatsingen.	Het systeem bepaalt waar en hoe snel je rijdt (in het collectief).	Makkelijker en daardoor meer reizen en beter benutten bestaande capaciteit
Fietsstimulering	Fietsen geeft flexibiliteit en beweging.	Voorzieningen en e-bike maken bereik groter en ontlasten OV en wegen.	Afname gebruik auto en OV. Toename drukte fietsparkeren en fietspaden.
Werk- en leefstijl	Toename telewerken en flexwerken, privé- en werktijd lopen mogelijk meer door elkaar. Dus flexibeler in werken en reizen. Kan ook leiden tot verder wonen van werklocaties.	Spreiding in tijd. Werken tijdens reizen, dus ook in spits	Wonen, werken en reizen lopen veel meer door elkaar.



## 4.5 Regionale ambities

### West-Friesland

In het zogenoemde Pact van West-Friesland staat dat de regio tot de beste tien regio's van Nederland wil behoren op het gebied van woon-, werk- en leefklimaat. In West-Friesland zijn vijf sectoren prominent aanwezig: gezondheidszorg, energievoorziening, maritiem, agribusiness en leisure. De werkgelegenheid in deze sectoren groeit bovengemiddeld. Daarnaast wordt in de regio een groot datacenter ontwikkeld. De excentrische ligging van de regio ten opzichte van de rest van Nederland is een nadeel voor de vestiging van distributiecentra.

Een sleutelrol is weggelegd voor de ontwikkeling van Hoorn tot regionaal centrum, het voorportaal van de gehele regio. Hiervoor werkt de regio aan de ontwikkeling van de economische clusters Seed Valley en Agriport (als onderdeel van de Greenport Noord-Holland Noord) en de realisatie van Poort van Hoorn. Dit laatste betreft de transformatie van het Hoornse trein- en busstation tot een kerngebied voor wonen, werken, onderwijs en stedelijke voorzieningen. Deze ambities zijn vastgelegd in de Structuurvisie Poort van Hoorn

### Purmerend/Waterland

Purmerend en de regio Waterland streven naar een versterking van het authentieke karakter van de regio, maar wel met de noodzakelijke sociaaleconomische en infrastructurele

impulsen om kernen vitaal en bereikbaar te houden. Dit vergt investeringen in de kwaliteit van de leefomgeving, beperkte uitbreidingsmogelijkheden voor noodzakelijke sociaaleconomische functies en duurzame oplossingen voor het beheersen en terugdringen van het woon-werkautoverkeer. Purmerend wil een prettige woonstad zijn. Dat blijkt bijvoorbeeld uit de diverse inbreidingsplannen en de ambitie om het centrum te vernieuwen. Ook wil de gemeente de gevolgen van vergrijzing opvangen en de omliggende waardevolle natuur- en cultuurlandschappen toegankelijk houden. Na 2020 moet ruimte zijn voor voldoende woningbouw om het bevolkingsaantal minimaal op peil te houden, onder meer in de A7-zone rond afslag Purmerend Noord. Ruimtelijke ontwikkelingen moeten voor de lokale economie en het karakter van stad en landschap van waarde zijn. Concreet: in de structuurvisie stelt de gemeente Purmerend dat de centrumpositie van de stad versterkt moeten worden – met name door te investeren in een veelzijdig, herkenbaar en toegankelijk stadscentrum met een hoogwaardige openbare ruimte en een hoog voorzieningenniveau. Purmerend werkt aan een evenwichtige woon-werkbalans door in de stad zelf meer werkgelegenheid te creëren. Dat gebeurt onder meer door bedrijvigheid in het ‘kommetje’ – de bocht in het tracé van de A7 – en de invulling van bedrijventerrein Baansteer Noord.

De gemeente Beemster hecht waarde aan de Unesco werelderfgoedstatus van de droogmakerij. Er ligt een ambitie om het toeristisch potentieel van De Beemster beter te benutten – door onder meer te streven naar kwaliteitstoerisme en het benadrukken van de identiteit van De Beemster. De kernkwaliteiten van het werelderfgoed, de zogenoemde Outstanding Universal Value, zijn en blijven hierbij het uitgangspunt.

### **Zaanstreek**

In de ruimtelijke en economische structuurvisies en de provinciale studie Maak Plaats staat dat in de Zaanstreek het stimuleren van economische groei en werkgelegenheid prioriteit heeft. Daarnaast wil Zaanstad binnen de Metropoolregio Amsterdam een aantrekkelijke woon-werkstad blijven. De ambitie is hoog: de werkgelegenheidsratio (banen gedeeld door beroepsbevolking) moet tenminste op 80 procent blijven en indien mogelijk met enige procentpunten groeien.

Zaanstad heeft buiten de bebouwde kom geen uitbreidingsmogelijkheden meer. De laatste uitleglocaties waar gebouwd wordt zijn Kreekrijk (wonen) en HoogTij (werken). Er wordt ingezet op binnenstedelijke (her)ontwikkeling. Hierbij zijn de volgende ambities geformuleerd.

- Verbeteren van de regionale deur-tot-deurbereikbaarheid.
- (Her)ontwikkeling bedrijventerreinen en aantrekken kennisintensieve bedrijven.
- Realiseren Woonvisie 2015, gericht op divers aanbod van woningen en meer doorstroming.
- Groei recreatie en toerisme.
- Verbeteren leefomgeving.

De inzet van de gemeenten Oostzaan en Wormerland is het in stand houden van de naturazoo-gebieden, waaronder het Oostzanerveld en Wormer- en Jisperveld, en de droogmakerij de Wijdewormer, rondom de snelwegen A7 en A8 - met de daarbij behorende versterking van natuurwaarden, natuurbeleving en recreatie - evenals het borgen van de leefbaarheid binnen de woonkernen in de gemeenten Oostzaan en Wormerland, bij het verder uitwerken van de in de Notitie 'Kansrijke Oplossingsrichtingen' genoemde kansrijke oplossingsrichtingen.

### **Amsterdam**

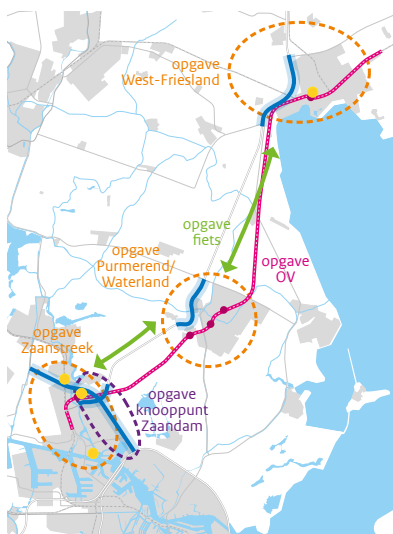
De ambitie is om de internationale concurrentiepositie van de Metropoolregio Amsterdam te verbeteren en daarmee de regionale en nationale economie. Amsterdam vindt het belangrijk om ruimte te bieden aan economische activiteiten en bovenlokale voorzieningen, om topbedrijven, hoofdkantoren en kenniswerkers aan de stad te binden en om de voordelen van de Noordvleugel over het voetlicht te brengen. Economische en ruimtelijke ontwikkelingen moeten leiden tot een hoogwaardig, veilig en duurzaam leef- en woonmilieu en een excellent vestigingsklimaat. Op het gebied van bereikbaarheid gaat het concreet om de volgende doelen:

- Het verbeteren van de autobereikbaarheid (met een focus op prioritaire gebieden als Haarlemmermeer/Schiphol, Amsterdam-Centrum, Zuidas, Amsterdam/Almere en Zaan-IJeoers).
- Het versterken van de internationale bereikbaarheid voor goederenvervoer – met name Schiphol en de Amsterdamse haven.
- Het creëren van een robuust en betrouwbaar regionaal mobiliteitssysteem, waarbij sprake is van een goede samenhang tussen deelnetwerken (wegbeheerders), modaliteiten en ruimtelijke ontwikkelingen.
- Het verbeteren van het woon- en leefmilieu door in bereikbaarheidsprojecten rekening te houden met geluidsoverlast, luchtkwaliteit, verkeersveiligheid en de kwaliteit van de openbare ruimte.

# 5 Opgaven en kansrijke oplossingsrichtingen



Het oplossen en voorkomen van de verwachte bereikbaarheidsproblemen in de corridor Amsterdam-Hoorn is verwoord in zes opgaven. De beschreven bereikbaarheidsproblematiek (hoofdstuk 3) en de regionale ontwikkelingen en ambities (hoofdstuk 4) staan aan de basis hiervan.



De zes opgaven zijn een weerslag van de brede blik: er is aandacht voor het onderliggende wegennet, het openbaar vervoer, de fiets en ruimtelijke en economische ontwikkelingen. Uit overleg met partners – ministerie, Stadsregio, provincie, gemeenten, hoogheemraadschap – is gebleken dat het werken aan juist deze opgaven het grootste effect zal hebben en dat voor het uitwerken van deze opgaven bij de partners draagvlak bestaat. Niet alleen om te zorgen voor een goede bereikbaarheid in 2030, maar ook om een bijdrage te leveren aan de twee bovenliggende ambities: het versterken van de economische concurrentiepositie en het zorgen voor een aantrekkelijke leefomgeving. De opgaven hebben betrekking op drie regio's (West-Friesland, Purmerend/Waterland,

Zaanstreek), het openbaar vervoer per spoor, de (regionale) fietsinfrastructuur en knooppunt Zaandam. De eerste drie opgaven bevinden zich op het snijvlak van enerzijds de geschetste bereikbaarheidsknelpunten en anderzijds de regionale ambities. De vierde en vijfde opgave gaan over het treinproduct op de 'Hoornse lijn' en de fietsinfrastructuur voor regionale verplaatsingen. De zesde opgave betreft de doorstroming op knooppunt Zaandam – in samenhang met de doorstroming op de A8 en op knooppunt Coenplein.

Voor elke opgave is beschreven wat kansrijke oplossingsrichtingen zijn. De oplossingsrichtingen zijn ingedeeld volgens de 'vijf i's': Innoveren, Informeren, Inrichten, In stand houden en Infrastructuur (zie kader). Per kansrijke oplossingsrichting is aangegeven welke partijen een belangrijke rol hebben bij het uitwerken ervan.

Voor het bepalen van de kansrijkheid van de oplossingsrichtingen is gekeken naar het doelbereik van en het draagvlak voor de oplossingsrichting. Doelbereik houdt in dat de betreffende oplossingsrichting naar verwachting een wezenlijke bijdrage levert aan de betreffende opgave. Draagvlak betekent dat voldoende belanghebbende partijen bereid zijn om een bijdrage te leveren (capaciteit en/of onderzoeksgeld) aan het uitwerken van een dergelijke oplossingsrichting.

Noot: met 'verbeteren' wordt in de teksten hierna de gewenste bereikbaarheidssituatie in 2030 ten opzichte van de geconstateerde knelpunten bedoeld.



## De vijf i's

De brede blik van deze Corridorstudie komt voort uit het programma Meer Bereiken. Daarin is het arsenaal aan mogelijke oplossingsrichtingen gecategoriseerd volgens de 'vijf i's'.

- 1 Innoveren: inspelen op veranderingen in (reis)gedrag van personen en op veranderingen in technologische mogelijkheden, productieprocessen en logistiek. Daarbij rekening houden met verschillende doelgroepen en in samenwerking met andere partijen (bijvoorbeeld werkgevers).
- 2 Informeren: slimmer toepassen van beschikbare informatie waardoor gebruikers zo efficiënt mogelijk kunnen reizen, kansen creëren voor het bedrijfsleven op basis van technologische ontwikkelingen.
- 3 In stand houden: efficiënt beheer en onderhoud of een combinatie met ruimtelijke ingrepen. Deze categorie is overigens niet relevant in deze Corridorstudie.
- 4 Inrichten: afstemmen van mobiliteitsmaatregelen en ruimtelijke keuzes. Bijvoorbeeld flexibel werken combineren met een hoog voorzieningenniveau en knooppuntontwikkeling.
- 5 Infrastructuur: investeringen in infrastructuur.

Het idee is dat voor elke opgave eerst de categorieën Innoveren, Informeren en Inrichten verkend worden. Wanneer deze maatregelen de bereikbaarheidsproblemen onvoldoende oplossen, komt uitbreiding van infrastructuur aan de orde. Daarbij geldt: eerst kleine maatregelen nemen en alleen infrastructuur aanleggen waar het rendement het grootst is.

## Informeren en innoveren

Naast fysieke maatregelen, zoals uitbreiding van infrastructuur kunnen de principes 'innoveren' en 'informeren' bijdragen aan het gedeeltelijk voorkomen van toekomstige bereikbaarheidsproblemen. Niet alleen door te zorgen dat de aanwezige infrastructuur efficiënt gebruikt wordt, maar ook door de verkeersintensiteit met name in de spits te laten afnemen.

- 1 Innoveren. Dit staat voor het gebruikmaken van nieuwe technologieën: in voertuigen, in de informatievoorziening en in onze werk- en leefstijl. Denk aan de zelfrijdende auto en elektrisch rijden, autodeelsystemen en wederom CITS.
- 2 Informeren. Dit betekent: mensen in staat stellen om hun reis zo efficiënt mogelijk te plannen door het geven van actuele reisinformatie. Dit kan door informatievoorziening voorafgaand aan de reis en door dynamisch verkeersmanagement (informatie tijdens de reis). Het programma Beter Benutten werkt bijvoorbeeld met multimodale reisinformatie via parkeerdata en routegeleiding, 'spits mijden' (automobilisten en gebruikers van het openbaar vervoer verleiden om de spits te mijden), fietsbeleid (bijvoorbeeld stimuleren gebruik e-bike) en connected en coöperatieve ITS-systemen (CITS). Uit meta-analyses blijkt dat dergelijke maatregelen kunnen leiden tot een afname van zeven procent van het aankomende verkeer in de ochtendspits en het vertrekkende verkeer in de avondspits (zie de rapportage van de werkstroom 'Verkeer').

## 5.1 Opgaven en oplossingsrichtingen



### 1. West-Friesland

**Door de realisatie van de Poort van Hoorn en het vergroten van de doorstroming op de A7 en de toeleidende wegen, de economische concurrentiepositie van West-Friesland en de bereikbaarheid in de corridor verbeteren.**

Door de ligging aan de A7, de N23 Westfrisiaweg (de ‘opwaardering’ komt eind 2017 gereed) en het spoor heeft Hoorn (en omstreken) een sleutelpositie in West-Friesland. Niet voor niets is in het genoemde Pact van West-Friesland afgesproken om deze positie te versterken. Dit gebeurt op twee manieren: de realisatie van de plannen voor de Poort van Hoorn rond het bus- en treinstation én de ontwikkeling van de economische clusters Seed Valley en Agriport (onderdeel van de Greenport Noord-Holland Noord).

#### **Poort van Hoorn**

Omwille van de werkgelegenheid – met name in de zorg, het onderwijs en de dienstverlening – en de leefbaarheid zet de Structuurvisie Poort van Hoorn in op het aantrekken van bedrijvigheid (kantoren en bedrijfsruimtes), detailhandel en culturele voorzieningen met een lokale en regionale functie. Daarnaast is de hbo-opleiding Bedrijfskunde en agribusiness gestart – een voorbode van de realisatie van een ‘agricampus’ in de Poort van Hoorn. Tot slot moet de bouw van enkele honderden woningen Hoorn als prettige woonstad op de kaart zetten. Een bestemmingsplan voor de woningbouw in de Poort van Hoorn ligt sinds 2015 ter inzage. Het is de bedoeling dat de gewenste ontwikkelingen in 2030 grotendeels zijn afgerond.

Voor een succesvolle ontwikkeling van de Poort van Hoorn is een goede bereikbaarheid (over de weg en met het openbaar vervoer) onontbeerlijk: bewoners, bedrijven, studenten, forensen, recreanten en goederen moeten het gebied gemakkelijk in- en uitkomen.

Multimodaliteit versterkt de agglomeratiekracht van de Poort van Hoorn.

In de Structuurvisie Poort van Hoorn staan maatregelen die de bereikbaarheid van het stationsgebied verbeteren. Een voorbeeld daarvan is het beter bereikbaar maken van de P+R-locatie door een directe aansluiting van de Maelsonstraat op de Provincialeweg – deze maatregel wordt in 2016 gerealiseerd. Daarnaast moeten de geconstateerde knelpunten op en rond de A7 worden weggenomen – de plannen voor de Poort van Hoorn leiden immers tot een grotere mobiliteitsvraag: meer bewoners die in de ochtend- en avondspits Hoorn uit- en ingaan en reizigers die vanuit de regio met de auto naar Poort van Hoorn komen. Zij gaan daar aan het werk of reizen van daaruit verder met het openbaar vervoer.

Vanwege de ligging rond het trein- en busstation valt vooral op het gebied van het openbaar vervoer en ketenmobiliteit veel te winnen – door de komst van bedrijvigheid, de bouw van woningen en een ‘agricampus’ neemt de noodzaak hiervan alleen maar toe. Mogelijkheden

zijn het verhogen van de capaciteit van de treindienst op de ‘Hoornse lijn’ (zie opgave D), het beter op elkaar afstemmen van trein- en busdiensten, het verbeteren van de P+R-locatie en het nemen van aanvullende maatregelen in de stationsomgeving met betrekking tot fietsveiligheid en de uitbreiding van stallingsmogelijkheden.

Deze maatregelen zijn niet alleen van belang voor Hoorn, maar ook voor de algehele bereikbaarheid van West-Friesland en het gehele corridorgebied. Maatregelen op de A7 dragen immers bij aan het verbeteren van de doorstroming op het traject tussen Hoorn en knooppunt Coenplein. Bovendien kan door een toename van het aantal arbeidsplaatsen in de Poort van Hoorn de scheve woon-werkbalans in het corridorgebied afnemen. Ook kan door de toename van het aantal reizigers richting Hoorn (werknemers, studenten) een zogenoemde ‘tegenspits’ worden gecreëerd. Daardoor wordt het voor NS aantrekkelijk om de gewenste capaciteitsvergroting op de ‘Hoornse lijn’ door te voeren (hogere opbrengsten in die ‘tegenspits’).

### **Seed Valley en Agriport (Greenport Noord-Holland Noord)**

Seed Valley en Agriport zijn in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) aangemerkt als economische clusters van nationaal belang. Verkeer (zakelijk en goederen) van en naar deze clusters kampt met vertragingen op de A7 en de N23. Om Seed Valley en Agriport goed bereikbaar te houden, zijn maatregelen nodig om verkeersknelpunten weg te nemen – met name de aansluiting van de N23 Westfriisaweg op de A7 tussen aansluiting Hoorn Noord en Avenhorn en de toeleidende wegen Provincialeweg en Venneweg/Berkhouterweg. Deze maatregelen zijn, zoals gezegd, ook van belang voor de ontsluiting van Hoorn (en de Poort van Hoorn) en een betere doorstroming op de A7.

## **Kansrijke oplossingsrichtingen**

### **Inrichten/knooppuntontwikkeling (Poort van Hoorn)**

- Ruimte voor wonen en werken (*gemeente Hoorn*)
- Plek voor hoger beroepsonderwijs – om zo een ‘tegenspits’ te creëren (*gemeente Hoorn*)
- Aantrekkelijke stationsomgeving (*gemeente Hoorn, NS, ProRail*)
- Meer en veilige stallingsmogelijkheden bij station Hoorn (*ProRail, gemeente Hoorn*)
- Betere afstemming tussen bus- en treindiensten, met name bij de overstap van trein naar bus (*NS, provincie*)

### **Innoveren en informeren**

- Corridorbrede werkgeversaanpak bij onder andere grote bedrijven en publiekstrekkers, zoals ‘spits mijden’, het stimuleren van alternatieve vervoerswijzen, goederenvervoer en flexibele openingstijden (*ministerie van Infrastructuur en Milieu, provincie, bedrijfsleven*)
- Bedrijfsvervoer (*bedrijfsleven*)

- Innovatieve maatregelen inzake mobiliteitsmanagement en Intelligente Transportsystemen (ITS). Dit betreft de gehele corridor. Denk aan: toeritdosering op de A7, het optimaliseren en verbeteren van verkeersregelininstallaties (VRI's) op het onderliggende wegennet en aanleveren open data naar de Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW) en service providers (*ministerie van Infrastructuur en Milieu, provincie, gemeente Hoorn*)
- Innovaties in het openbaar vervoer, zoals vraaggericht werken richting Noord-Holland Noord (*provincie*)

### Infrastructuur

- Vergroting capaciteit A7 tussen Hoorn Noord en Avenhorn. Voor de aanpak van dit wegvak is in het MIRT-debat (november 2015) een motie ingediend door Kamerlid Visser (motie Visser-Hoogland, nr. 23 (34300-A)<sup>5</sup> (*ministerie van Infrastructuur en Milieu, provincie*)
- Parallelstructuur A7 via Venneweg (*ministerie van Infrastructuur en Milieu, provincie*)
- Vergroten capaciteit (bijvoorbeeld ander materieel of hogere frequentie) en verbeteren betrouwbaarheid op de 'Hoornse lijn' (*NS, ProRail, ministerie van Infrastructuur en Milieu (directie OVS)*)
- Vergroten capaciteit en bereikbaarheid P+R (*gemeente Hoorn en NS*)

<sup>5</sup> In deze motie wordt de regering verzocht om, in het programma Beter Benutten een oplossing te vinden voor de aansluiting van de A7 en de Westfrisiaweg, via de spitsstrook A7 tussen Avenhorn en Hoorn. De minister heeft hierop aangegeven om met de provincie in gesprek te gaan over de mogelijkheden die er zijn voor maatregelen op de korte termijn, en dat er een koppeling zal worden gelegd met de verkenning.



## 2. Regio Purmerend/Waterland

Het verbeteren van de doorstroming op de A7 en op de ‘toeleidende’ wegen – in de zone tussen de afslagen Purmerend Noord en Purmerend Zuid. Dit heeft tot doel om de bereikbaarheid (zowel corridorbreed als in Purmerend en Waterland) te vergroten en de leefbaarheid in Purmerend, Beemster en Waterland te versterken.

Purmerend/Waterland is een belangrijke woonregio in de Metropoolregio Amsterdam. Relatief veel inwoners werken in de metropoolregio – veel van hen verplaatsen zich dagelijks in zuidelijke richting. Daarom is een multimodale bereikbaarheid tussen Purmerend/Waterland en de rest van de metropoolregio van belang.

De opgave betreft aan de ene kant het verminderen van de voertuigverliesuren op de A7 tussen beide afslagen. Aan de andere kant gaat het om het wegnemen van opstoppingen in de omgeving. Die zijn het gevolg van knelpunten op en rondom diezelfde afslagen en op de toeleidende wegen (met name op de Zuiddijk en de Laan der Continenten). Die opstoppingen hebben overigens ook een negatieve invloed op de leefbaarheid in de omliggende wijken – denk aan geluidhinder en luchtvervuiling – en de bereikbaarheid van Waterland.

Omdat de problemen op het hoofdwegennet en onderliggende wegennet samenhangen, dienen ze gezamenlijk te worden opgepakt. Niet alleen omdat het kan leiden tot efficiëntere oplossingen, maar ook omdat het wegnemen van de geconstateerde knelpunten meerdere doelen dient. De doorstroming op de A7, de op- en afritten en de toeleidende wegen (Zuiddijk en Laan der Continenten) neemt toe, de leefbaarheid in de omliggende wijken wordt beter en zelfs de doorstroming op de N235 en N247 in Waterland kan hierdoor verbeteren – dit is een zogenaamd netwerkeffect. Door een betere doorstroming op de A7 hoeven automobilisten deze wegen niet meer als alternatieve route te nemen.

### Kansrijke oplossingsrichtingen

#### Innoveren en informeren

- Corridorbrede werkgeversaanpak bij onder andere grote bedrijven en publiekstrekkers, zoals ‘spits mijden’, het stimuleren van alternatieve vervoerswijzen, goederenvervoer en flexibele openingstijden (*ministerie van Infrastructuur en Milieu, Stadsregio Amsterdam, bedrijfsleven*)
- Innovatieve maatregelen inzake mobiliteitsmanagement en Intelligente Transportsystemen (ITS). Dit betreft de gehele corridor. Denk aan het optimaliseren en verbeteren van verkeersregelinstallaties (VRI's) op het onderliggende wegennet en verstrekken van open data aan de Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW) en service providers (*ministerie van Infrastructuur en Milieu, Stadsregio Amsterdam, provincie, gemeente Purmerend*)

## Infrastructuur

- Vergroten van de capaciteit op de A7 tussen de afslagen Purmerend Noord en Zuid (*ministerie van Infrastructuur en Milieu*)
- Optimaliseren van de aansluitingen tussen de A7 en de toeleidende wegen, zoals de Laan der Continenten en de Zuiddijk (*ministerie van Infrastructuur en Milieu, provincie, Stadsregio Amsterdam, gemeente Purmerend, gemeente Beemster, hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier*)
- Vergroten van de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen: verbeteren van busverbindingen in oost-westrichting (Purmerend-Zaanstreek) en het vergroten van de capaciteit (bijvoorbeeld ander materieel of hogere frequentie) en verbeteren betrouwbaarheid van de treindienst op de 'Hoornse lijn' (*Stadsregio Amsterdam, NS, ProRail, ministerie van Infrastructuur en Milieu (directie OVS)*)
- Realisatie P+R nabij OV-knooppunten (*provincie, Stadsregio Amsterdam, gemeente Purmerend*)



## C. Regio Zaanstreek

**Het verbeteren van de multimodale bereikbaarheid om daarmee een bijdrage te leveren aan de ruimtelijk-economische ambities in de Zaanstreek en de bereikbaarheid in de corridor als geheel.**

De Zaanstreek is onderdeel van de Metropoolregio Amsterdam en heeft een sterke verbinding met de stad Amsterdam. De Zaanstreek is vooral belangrijk vanwege de aantrekkelijke leefmilieus, de interessante vestigingslocaties voor bedrijven en de toeristische trekpleisters. De verkeer- en vervoernetwerken in de Zaanstreek spelen een centrale rol in de bereikbaarheid van de noordkant van de metropoolregio. Dat geldt voor het openbaar vervoer ('Zaanlijn' en 'Hoornse lijn') en het autoverkeer (A7 en A8).

De ruimtelijk-economische opgave die men voor de Zaanstreek ziet is het versterken van de leefomgeving binnen Zaanstad en het creëren van vestigingslocaties voor clusters van kennisintensieve bedrijven. Deze doelstellingen van rijk en regio zijn vastgelegd in onder meer de Woonvisie 2015 van de gemeente Zaanstad en in de programma's ZaanIjoevers, Noordzeekanaalgebied en Maak Plaats. Zaanstad heeft geen uitbreidingsmogelijkheden. Daarom wordt ingezet op binnenstedelijke (her)ontwikkeling (zie ook hoofdstuk 4). Een goede (multimodale) bereikbaarheid is een belangrijke voorwaarde om de gewenste ontwikkelingen tot stand te brengen.

Het netwerk kampt met verscheidende knelpunten. Op het hoofdwegennet gaat het om de A8 bij Zaandijk en de knooppunten Zaandam en Coenplein (zie ook opgave F). Op het onderliggende wegennet gaat het met name om de toeleidende wegen naar en de aansluitingen met het hoofdwegennet. Op het gebied van openbaar vervoer ligt er een opgave in de aansluiting van stations op de omgeving en bij het treinproduct zelf (zie opgave D). Om de verkeers- en vervoersnetwerken te verbeteren zijn de volgende ambities benoemd.

- Verbeteren doorstroming hoofdwegennet, onder te verdelen in de A8 ter hoogte van Zaandijk / Coenbrug, knooppunt Zaandam en de A8 tussen knooppunt Zaandam en knooppunt Coenplein.
- Verbeteren van de aansluitingen van het onderliggend wegennet van Zaanstad op het hoofdwegennet, met als specifieke opgaven het verbeteren van de routes naar het centrum van Zaanstad.
- Verbeteren van de bereikbaarheid per openbaar vervoer, specifiek de capaciteit en punctualiteit van de 'Hoornse lijn' en de ontsluiting per bus.
- Verbeteren van het goederenvervoer over water. Onder meer door het programma 'vaart in de Zaan'.
- Verbeteren van de bereikbaarheid per fiets. Zorgen voor voorzieningen ketenmobiliteit, snelle (regionale) fietsroutes en fietsparkeren bij bedrijventerreinen.

In drie deelgebieden hangen bereikbaarheidsdoelen en ruimtelijke-economische ambities sterk met elkaar samen. Het gaat dan om de deelgebieden Koog-Zaandijk, Kogerveld en Zaanstad Zuid.

Koog-Zaandijk en Kogerveld zijn aangewezen als locaties voor knooppuntontwikkeling (intentieovereenkomst programma Maak Plaats, Woonvisie 2015, de programma's ZaanIJoever en de visie Noordzeekanaalgebied). Door hier in hoge dichtheden rondom goed ontsloten (multimodale) knooppunten te bouwen, zijn er straks minder autobewegingen over de corridor dan wanneer de ontwikkelingen elders in de corridor plaatsvinden. En zoals gezegd: het verbeteren van de bereikbaarheid is van belang om de geplande ontwikkelingen daadwerkelijk te kunnen realiseren.

Aan de zuidkant van Zaanstad speelt de herontwikkeling van het Hembrugterrein en de Achtersluispolder (langs de ZaanIJoever). Deze ontwikkelingen versterken de geconstateerde toekomstige knelpunten op de N516 en de aansluiting op de A8.

## Kansrijke oplossingsrichtingen

### C1 Koog Zaandijk

Uit de verkeersanalyses komen verschillende knelpunten naar voren op zowel het hoofdwegennet als de aansluitingen. De capaciteit van de A8 ter hoogte van de Coenbrug is, mede door de brugopeningen niet toereikend. Daarnaast is er sprake van veel vertraging bij knooppunt Zaandam. Deze knelpunten worden veroorzaakt door verkeerstromen vanuit de regio Alkmaar, de noordelijke IJmond en het noordelijke deel van de Zaanstreek. De geconstateerde knelpunten worden groter als de Verbinding A8-A9 wordt gerealiseerd.

De geambieerde knooppuntontwikkeling rondom station Koog-Zaandijk (met name woningen en voorzieningen) is via de weg slecht ontsloten omdat de aansluitingen 2 en 3 op de A8 enkelzijdig gericht zijn op Amsterdam. Daarbij belemmert de drukke spoorwegovergang op de Guisweg de aansluiting tussen het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet via de N203. Door het verbeteren van de ontsluiting van de gebiedsontwikkeling rondom Koog-Zaandijk in samenhang op te pakken met de aanpak van de knelpunten op het hoofdwegennet kunnen efficiënte oplossingen op tafel komen. Een slimme aansluiting van Koog-Zaandijk kan hierbij tevens een oplossing zijn voor de lange wachttijden bij de spoorovergang Guisweg en zorgen voor minder omrijdbewegingen van lokaal verkeer via de A8 en knooppunt Zaandam (zie ook opgave F).

### Inrichten/knooppuntontwikkeling

- Op openbaar vervoer gerichte woonmilieus creëren rondom station Koog-Zaandijk (*gemeente Zaanstad*)
- Ruimtelijke kwaliteit en aansluiting op omgeving verbeteren (*gemeente Zaanstad*)



## Innoveren en informeren

- Corridorbrede werkgeversaanpak (*ministerie van Infrastructuur en Milieu, Stadsregio Amsterdam, gemeente Zaanstad, bedrijfsleven*)
- Optimalisatie van dynamisch verkeersmanagement, uitbreiding Praktijkproef Amsterdam. Dit betreft de gehele corridor (*ministerie van Infrastructuur en Milieu, Stadsregio Amsterdam, gemeente Zaanstad*)

## Infrastructuur

- Doorstroming op en leefbaarheid rond A8 verbeteren – waarbij het brugopeningsregime van de Coenbrug aan de orde komt (*ministerie van Infrastructuur en Milieu, Stadsregio Amsterdam, gemeente Zaanstad*)
- Aansluiting tussen A8 en onderliggend wegennet verbeteren. Het gaat dan om de aansluitingen vanaf de westelijke tak van de A8 en de N203 (*ministerie van Infrastructuur en Milieu, Stadsregio Amsterdam, provincie, gemeente Zaanstad*)
- Verbeteren veiligheid en verkeersafwikkeling spoorwegovergang Guisweg (*ministerie van Infrastructuur en Milieu (directie openbaar vervoer en spoor), gemeente Zaanstad, ProRail, Stadsregio Amsterdam, provincie*).

## C2 Kogerveld

Het Prins Bernhardplein heeft een belangrijke rol in de afwikkeling van het verkeer vanuit het centrum van Zaandam richting de A7 en knooppunt Zaandam. Op knooppunt Zaandam veroorzaakt het in- en uitvoegende verkeer vertragingen die bij drukte tot files leiden. Door deze weefbewegingen te verminderen kunnen de verkeersknelpunten op knooppunt Zaandam (zie ook opgave F) worden verminderd.

Door de woningbouwopgave op Kogerveld neemt de druk op het Prins Bernhardplein verder toe. Dat vraagt om maatregelen op het onderliggende wegennet. Als deze maatregelen gecombineerd worden met het verminderen van de weefbewegingen op knooppunt Zaandam, kunnen mogelijk slimmere oplossingen voor het aanpakken van de bereikbaarheidsknelpunten op knooppunt Zaandam worden gevonden. Daarnaast laat de ontsluiting van het gebied per openbaar vervoer te wensen over. Dat is een belemmering is voor de geplande gebiedsontwikkeling.

## Inrichten/knooppuntontwikkeling

- Op openbaar vervoer gerichte woonmilieus creëren rondom station Kogerveld (*gemeente Zaanstad*)
- Ruimtelijke kwaliteit, sociale veiligheid en aansluiting op omgeving verbeteren (*gemeente Zaanstad*)
- Vergroten van de capaciteit (bijvoorbeeld ander materieel of hogere frequentie) en verbeteren betrouwbaarheid treindienst op 'Hooranse lijn' (*ministerie van Infrastructuur en Milieu (directie OVS), ProRail, NS*)

## Innoveren en informeren

- Optimalisatie van dynamisch verkeersmanagement, uitbreiding Praktijkproef Amsterdam. Dit betreft de gehele corridor (*ministerie van Infrastructuur en Milieu, Stadsregio Amsterdam, gemeente Zaanstad*)
- Corridorbrede werkgeversaanpak (*ministerie van Infrastructuur en Milieu, Stadsregio Amsterdam, gemeente Zaanstad, bedrijfsleven*)

## Infrastructuur

- Doorstroming op en leefbaarheid rond A8 verbeteren – waarbij openingsregime Coenbrug aan de orde komt (*ministerie van Infrastructuur en Milieu, Stadsregio Amsterdam, gemeente Zaanstad*)
- Aansluiting tussen hoofdwegennet en onderliggend wegennet verbeteren. Het gaat om de aansluiting van de woongebieden op de A8 en het beperken van de verkeersbewegingen op knooppunt Zaandam (*ministerie van Infrastructuur en Milieu, gemeente Zaanstad*)
- Doorstroming Bernhardplein verbeteren, waarbij ook brugopeningen aan de orde komen (*ministerie van Infrastructuur en Milieu, gemeente Zaanstad*)

## C3 Zaanstad-Zuid

De zuidzijde van Zaanstad is via de N516 aangesloten op de A8 (aansluiting 1). Deze provinciale weg vormt naar verwachting op termijn een knelpunt indien de geplande herontwikkelingen in Zuid en langs de ZaanIJ-oeveren worden gerealiseerd – denk aan een nieuwe Ikea en de initiatieven op het Hembrugterrein en in de Achtersluispolder. Overigens staat een groot deel van deze ontwikkelingen gepland voor de lange termijn.

Ook hier geldt dat een goede bereikbaarheid een belangrijke voorwaarde is voor het scheppen van een aantrekkelijk woon- en vestigingsklimaat. Door opgaven te combineren en in te zetten op een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer kunnen de knelpunten rondom de aansluiting van de N516 worden verminderd.

## Inrichten/knooppuntontwikkeling

- De geplande woon-werkmilieus in Achtersluispolder en op Hembrugterrein realiseren (*gemeente Zaanstad*)

## Innoveren en informeren

- Optimalisatie van dynamisch verkeersmanagement, uitbreiding Praktijkproef Amsterdam. Dit betreft de gehele corridor (*ministerie van Infrastructuur en Milieu, Stadsregio Amsterdam, gemeente Zaanstad*)
- Corridorbrede werkgeversaanpak (*ministerie van Infrastructuur en Milieu, Stadsregio Amsterdam, gemeente Zaanstad, bedrijfsleven*)

## Infrastructuur

- Aansluiting tussen hoofdwegennet en onderliggend wegennet verbeteren. Het gaat om het beter benutten of uitbreiden van de capaciteit op de N516, het verbeteren van de aansluiting Zaanstad Zuid en kruispunt De Vijfhoek (*ministerie van Infrastructuur en Milieu, provincie, gemeente Zaanstad, gemeente Oostzaan*)
- Verbeteren openbaar vervoer voor de bedrijventerreinen (*Stadsregio Amsterdam*)
- Realisatie van een aanvullende vaste oeververbinding met Amsterdam over het Noordzeekanaal op de locatie van de huidige veerpont (*gemeente Zaanstad, Stadsregio Amsterdam, provincie Noord-Holland, ministerie van Infrastructuur en Milieu*).



## D. Openbaar vervoer

**Het vergroten van de bijdrage van het openbaar vervoer aan de bereikbaarheid van de corridor en van belangrijke bestemmingen in de Metropoolregio Amsterdam, door verhoging van de kwaliteit van de reis voor (multimodale) deur-tot-deur-verplaatsingen.**

Een aanzienlijk deel van alle reizigers in de corridor maakt gebruik van het openbaar vervoer. De intercity's en sprinters op de 'Hoornse lijn' worden goed gebruikt. Niettemin kampt de lijn met een aantal knelpunten op het gebied van capaciteit, betrouwbaarheid en comfort. Zo is de capaciteit in de spits ontoereikend (reizigers moeten vaak staan) en de punctualiteit van met name de sprinters is onvoldoende – onder andere door een te strakke planning, de uitval van treinen en een onderschatting van het aantal reizigers. Knelpunten betreffen ook de overstapmogelijkheden op station Zaandam – hier hebben vooral reizigers mee te maken die vanuit Amsterdam in noordelijke richting naar Purmerend en Hoorn reizen.

Vanwege de populariteit van de 'Hoornse lijn' is het belangrijk dat de capaciteit en de punctualiteit van de treinen binnen afzienbare tijd verbeteren. Niet alleen om de verkeersintensiteit op de weg te verminderen (het aandeel 'keuzereizigers' is beperkt), maar vooral om als eigenstandige vervoerswijze met een goede basiskwaliteit een bijdrage te leveren aan de bereikbaarheid in de corridor. De NS voert overigens het verbeterprogramma 'Vervoerscapaciteit naar tevredenheid'. Daarmee moet een deel van de knelpunten op korte termijn worden opgelost.

Ook op middellange termijn zijn maatregelen nodig. Uit analyses (zie deelstudie werkstroom 'Openbaar vervoer, Fiets en Ketenmobiliteit') blijkt immers dat het aandeel reizigers dat in 2030 gebruikmaakt van het openbaar vervoer, hoog blijft. Het betreft dan vooral reizigers die vanuit het corridorgebied naar Amsterdam gaan. Vanuit West-Friesland zal in 2030 meer dan 40 procent met het openbaar vervoer naar het centrum van de hoofdstad reizen, vanuit Waterland-West is dat 50 procent en vanuit de Zaanstreek rond de 30 procent.

Een verbetering van het treinproduct is ook interessant voor het streven om gebiedsontwikkelingen rondom knooppunten te situeren. Want hoe beter het openbaar vervoer, hoe kansrijker de voorgenomen bouw van woningen, bedrijfsruimten en andere voorzieningen bij stations – zoals bijvoorbeeld bedoeld in Kogerveld en Poort van Hoorn.

Door deze knooppuntontwikkelingen kan het percentage reizigers dat gebruikmaakt van de trein op middellange en lange termijn verder oplopen. En zo wordt het voor de NS weer aantrekkelijker om de gewenste capaciteitsvergroting door te voeren – ook omdat het aantal reizigers in noordelijke richting ('tegenspits') mogelijk toeneemt.

## Kansrijke oplossingsrichtingen

### Innoveren en informeren

- ‘Spits mijden’ in de trein (*ministerie van Infrastructuur en Milieu (directie OVS), NS*)
- Meer buslijnen op OV-knooppunten (stations) en betere afstemming tussen bus en trein, koppeling doelgroepenvervoer (*stadsregio Amsterdam, provincie, NS*)
- Integrale reisinformatie (*stadsregio Amsterdam, provincie, NS*)

### Infrastructuur

- Snelheidsverhoging tussen Hoorn en Enkhuizen en bij Zaandam (*ministerie van Infrastructuur en Milieu (directie OVS), NS, ProRail*)
- Wegnemen verstoringen (*NS, ProRail*)
- Generieke maatregelen bij stations met overwegen (*ProRail*)
- Zitplaatsgarantie: het rijden met ander materieel of langere treinen in de spits (*ministerie van Infrastructuur en Milieu (directie OVS), NS, ProRail*)
- Het verhogen van de frequentie in de spits (*ministerie van Infrastructuur en Milieu (directie OVS), NS, ProRail*)
- Vergroting robuustheid dienstregeling (*NS*)
- Realisatie P+R bij stations (*NS, gemeenten*)
- Extra treindienst tussen Zaandam en Schiphol (*NS, ministerie van Infrastructuur en Milieu (directie OVS)*)



## E. Regionale fietsverbindingen

**Het verbeteren van fietsverbindingen tussen de regio Purmerend/Waterland en Hoorn en tussen Purmerend/Waterland en Zaanstreek. Dat is goed voor de bereikbaarheid in de corridor.**

Met de opkomst van de elektrische fiets en de aanleg van hoogwaardige fietsinfrastructuur wordt de fiets een aantrekkelijk vervoermiddel voor woon-werkverkeer. Met name in de deur-tot-deurrelaties tussen de regio Purmerend en Hoorn en tussen Purmerend en Zaanstreek liggen mogelijkheden tot verbetering – de fiets kan hier een duurzame bijdrage leveren aan het verbeteren van de bereikbaarheid in het corridorgebied. In het zuidelijk deel van de corridor heeft de Stadsregio Amsterdam met de Investeringsagenda Fiets al aandacht voor de verbetering van het fietsnetwerk. De verbindingen in deze agenda betreffen vooral Amsterdam en maken geen onderdeel uit van de Corridorstudie.

Het aanbieden van geschikte fietsinfrastructuur is geen garantie voor een hoog fietsgebruik. Voor de beoogde gedragsverandering zijn additionele maatregelen nodig, zoals (financiële) randvoorwaarden en gedragsbeïnvloeding (campagne, marketing).

### Kansrijke oplossingsrichtingen

#### Innoveren en informeren

- Reiskostenregeling (aanschaf fiets en vergoeding kilometers)
- Campagne: vergroten bekendheid van routes en regelingen
- Marketing: reis- en routeadvies

*(partners nader te bepalen)*

#### Infrastructuur

- Verbeteren fietsinfrastructuur tussen de Zaanstreek en regio Purmerend/Waterland/Oostzaan (*Stadsregio Amsterdam, gemeenten, Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier*)
- Verbeteren fietsinfrastructuur tussen Purmerend en Hoorn (*Stadsregio Amsterdam, provincie, gemeenten, Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier*)

Beide oplossingsrichtingen worden in samenhang met de Investeringsagenda Fiets uitgewerkt.



## F. Knooppunt Zaandam

De doorstroming op knooppunt Zaandam moet verbeteren – het functioneren van dit knooppunt is van groot belang voor de bereikbaarheid in de gehele corridor. In samenhang hiermee moet gekeken naar de doorstroming op de A8 richting knooppunt Coenplein (met name ter hoogte van de aansluiting N516 en afslag 1), de doorstroming op dat knooppunt en de doorstroming in de Coentunnel.

Het opvoeren van dit deel van het hoofdwegennet als een op zichzelf staande opgave is legitiem. Ten eerste: naast de oplossingen die gevonden worden in de Zaanse opgave (opgave C) zullen hier aanvullende maatregelen op het hoofdwegennet nodig zijn. Ten tweede: elke maatregel ten noorden van het knooppunt is van invloed op de doorstroming op knooppunt Zaandam en de A8 richting Coenplein. Ten derde blijkt uit verkeersanalyses dat knooppunt Zaandam in 2030 hoe dan ook een van de grootste fileknelpunten in het corridorgebied is.

Primair ontstaat het knelpunt door de samenvoeging van verkeersstromen richting Amsterdam vanuit Purmerend, Zaandijk en Zaandam. Een andere oorzaak ligt in het feit dat het doorgaande verkeer vanuit Hoorn en Purmerend richting Amsterdam enerzijds en vanuit Amsterdam anderzijds hinder ondervindt van in- en uitvoegend verkeer – afkomstig van en naar de A8 en van en naar Zaandam.

### Kansrijke oplossingsrichtingen

#### Innoveren en informeren

- Corridorbrede werkgeversaanpak bij onder andere grote bedrijven en publiekstrekkers, zoals ‘spits mijden’, het stimuleren van alternatieve vervoerswijzen, goederenvervoer en flexibele openingstijden (*ministerie van Infrastructuur en Milieu, Stadsregio Amsterdam, gemeenten*)
- CITS en dynamisch verkeersmanagement, zoals het doseren van de instroom en het ‘dynamisch ontvlechten’ van verkeersstromen op de A8 (*ministerie van Infrastructuur en Milieu, Stadsregio Amsterdam*)

#### Infrastructuur: capaciteitsuitbreiding knooppunt Zaandam conform MONA<sup>6</sup>

(*ministerie van Infrastructuur en Milieu*)

- Optimalisatieverbeteringen
- Robuust met extra verbeteringen
- Inrichten op basis van hoofdstromen
- Verbeterde ‘wijkhuizenvariant’ (aanpassen van weefbewegingen op knooppunt Zaandam)
- Brugopeningsregime (Coenbrug) (*gemeente Zaanstad, provincie, ministerie van Infrastructuur en Milieu, bedrijfsleven*)

6: MONA: MIRT-onderzoek Noordkant Amsterdam

**Infrastructuur: doorstroming A8 tussen knooppunten Zaandam en Coenplein conform MONA** (*ministerie van Infrastructuur en Milieu*)

- Ontvlechten of voorkomen van weefbewegingen
- 2x5 rijstroken
- 2x6 rijstroken, eventueel met aanpassingen voor ‘weefbewegingen’
- Wisselstrook

**Infrastructuur: Coenplein, Coentunnel conform MONA** (*ministerie van Infrastructuur en Milieu*)

- Verbeteren aansluiting A10 Noord en A8
- Aansluiten wisselbuis/wisselstroken
- Openstelling gereserveerde rijstroken in Coentunnels



## 5.2 Belangrijke voorwaarden

De volgende aspecten zijn in de komende fases van invloed op de uiteindelijke keuze voor (pakketten van) maatregelen:

### Waardevol landschap

In het corridorgebied liggen waardevolle landschappen (werelderfgoederen als De Beemster en Stelling van Amsterdam), rijke natuurgebieden (diverse Natura 2000-gebieden zoals Oostzanerveld) en toeristische trekpleisters van wereldformaat (De Zaanse Schans). Die maken het corridorgebied tot een geliefd woon- en recreatiemilieu en een populaire toeristenbestemming. Van belang om te realiseren is dat deze waarden onder druk staan als gevolg van onder meer toenemende verstedelijking, groeiend toerisme en recreatie en klimaatverandering. Daarbij kent het veenweidegebied in de corridor een relatief snelle bodemdaling.

Het is van belang dat de oplossingen en maatregelen die straks genomen worden niet ten koste gaan van deze waarden. Sterker nog, het voornemen is om te kijken waar 'meekoppelkansen' liggen om deze kwaliteiten te versterken. In andere woorden: in de Corridorstudie is rekening houden met natuur, landschap en ruimtelijke kwaliteit meer dan voldoende aan de wettelijke vereisten. De Gebiedsatlas heeft een rol in het identificeren van de mogelijke 'meekoppelkansen' van maatregelen en oplossingen.

### De ring A10 'draaiende' houden

Dit betekent reistijdverlies op de ring A10 beperkt houden door een goede balans in het gebruik van de ring A10 door (boven)regionaal en lokaal verkeer.

### Leefbaarheid

Voldoen aan de wettelijke normen ten aanzien van luchtkwaliteit en geluidhinder. Ambities om de leefbaarheid te verbeteren behoren niet tot de Corridorstudie.

## 5.3 Wat zijn geen opgaven voor de Corridorstudie?

### **Buslijnen**

Het zorgen voor kwalitatief goede busdiensten op de routes naar werkgebieden waar geen spoorverbindingen zijn, blijft een aandachtspunt. Niettemin blijken de busverbindingen in het corridorgebied nu al goed te werken. De buslijnen tussen Amsterdam en Purmerend en Edam-Volendam behoren zelfs tot de meest succesvolle lijnen van Nederland. En daarom is er voor deze lijnen geen opgave geformuleerd.<sup>7</sup> De vraag is wel wat het effect is van het besluit om een aanzienlijk deel van de bussen na ingebruikname van de Noord-Zuidlijn te laten eindigen bij de nieuwe metrohalte Amsterdam Noord, in plaats van bij het centraal station. Deze vraag nemen we niet mee in de Corridorstudie, omdat dit vraagstuk reeds door de Stadsregio Amsterdam is opgepakt.

### **Wegen in Waterland**

De provinciale wegen N235 en N247 in Waterland kampen met grote bereikbaarheidsproblemen. Die zijn niet alleen van invloed op de doorstroming op het hoofdwegennet, maar ook op de leefbaarheid van Waterland en Purmerend. De aanpak van deze wegproblemen staat centraal in aparte studies, geïnitieerd door de provincie en de Stadsregio. Het is van belang de bevindingen uit die studies af te stemmen met de resultaten van deze Corridorstudie en vice versa.

### **Personenvervoer over water**

Vanwege vele obstakels (bruggen en sluizen) en de aanwezigheid van een uitgebreid openbaarvervoernetwerk wordt het niet zinvol geacht om de mogelijkheden van personenvervoer over water als aparte opgave mee te nemen.

### **Goederenvervoer over de weg**

Goederenvervoer ondervindt hinder van de geconstateerde knelpunten. De oplossingsrichtingen voor het autoverkeer leiden ook tot een betere bereikbaarheid voor vrachtverkeer. Voor goederenvervoer is onderzocht of sprake is van aanvullende, specifieke opgaven. Dat is niet het geval.

### **Doortrekken Noord-Zuidlijn**

Over de doortrekking van de Noord-Zuidlijn richting Purmerend en Zaanstad is een lange en brede discussie gevoerd. Gebleken is dat voor deze oplossingsrichting bestuurlijk onvoldoende draagvlak is, zowel bij de betreffende gemeenten als bij de Stadsregio. De snelle busroutes vanuit Waterland (via de N247) en vanuit Purmerend (via de N235) zijn, mede door voortdurende investeringen in het verhogen van de kwaliteit van deze routes, een goed functionerend alternatief. In deze verkenning wordt een eventuele doortrekking van de Noord-Zuidlijn dan ook niet als opgave of oplossingsrichting gezien.

<sup>7</sup> Uitzondering is een eventuele buslijn tussen Zaanstreek en Purmerend. Deze mogelijke busverbinding is als oplossingsrichting opgenomen bij opgave B.

## 5.4 Doorkijk naar volgende fase

In de volgende fase (oplossingsfase) worden zoals gezegd de kansrijke oplossingsrichtingen uitgewerkt in een longlist van maatregelen. Deze maatregelen worden globaal getoetst en de meest kansrijke worden vervolgens samengevoegd tot maatregelenpakketten (ook wel ‘alternatieven’ genoemd). De alternatieven worden met het beoordelingskader beoordeeld. Op basis daarvan maakt het bestuurlijk overleg een selectie van de meest kansrijke alternatieven (‘zeef 1’), die in de fase erna tot een voorkeursalternatief moeten leiden (‘zeef 2’).

In de volgende fase is expliciet aandacht voor twee zaken: de samenhang tussen oplossingsrichtingen en de verdeling van taken en verantwoordelijkheden.

### **Samenhang tussen oplossingsrichtingen**

In de volgende fase worden oplossingsrichtingen op elkaar afgestemd. Zo wordt bijvoorbeeld door verkeersberekeningen bepaald of wegmaatregelen per opgave ook op newerk-niveau bij elkaar passen. Of wat de invloed van een maatregel bij Hoorn is op de opgave bij bijvoorbeeld Purmerend of knooppunt Zaandam.

### **Verantwoordelijkheden, financiering en taken**

Daarnaast wordt verkend welke partners bereid zijn om het realiseren van bepaalde maatregelen (deels) voor hun rekening te nemen. Daarbij is het niet uitgesloten dat nieuwe partners het toneel betreden – denk aan de Fietsersbond, NS en ProRail. In deze Notitie kansrijke oplossingsrichtingen is in ieder geval beschreven wie in de volgende fase welke oplossingsrichtingen uitwerkt. Op termijn rijst de vraag of alle maatregelen nog onder de vlag van de Corridorstudie moeten worden opgepakt.

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 2016