UITVOERINGSAGENDA AANPAK NOORDKANT AMSTERDAM

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 1e 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 weggennet 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[1];
- 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.

[1] 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[2] 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

[2] 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 versoberingsopties, 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 1e 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

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.

BIJLAGE 1: AANLEIDING EN RESULTATEN 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 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 bezien 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

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

