



# Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Corridor Amsterdam-Hoorn

projectnummer 0410260.00  
definitief  
3 mei 2017

# Notitie Reikwijdte en Detailniveau

## Corridor Amsterdam-Hoorn

projectnummer 0410260.00

definitief revisie 2  
3 mei 2017

### Auteurs

T. (Tessa) Koene  
M. (Marijke) Visser-Poldervaart


### Opdrachtgever

Ministerie van Infrastructuur en Milieu - Directoraat Generaal Bereikbaarheid  
Postbus 20951  
2500 EZ 's-Gravenhage

datum vrijgave  
3 mei 2017

beschrijving revisie 2  
definitief

goedkeuring  
M. Visser-Poldervaart



vrijgave  
T. Artz



# Inhoudsopgave

Blz.

<b>1</b>	<b>Inleiding en leeswijzer</b>	<b>1</b>
1.1	Inleiding	1
1.2	Leeswijzer	1
<b>2</b>	<b>Voorgeschiedenis en aanleiding</b>	<b>2</b>
2.1	Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse	2
2.2	MIRT-onderzoek Noordkant Amsterdam (MONA)	2
2.3	Startbeslissing en -document	2
2.4	Notitie kansrijke oplossingsrichtingen (NKO)	3
<b>3</b>	<b>Probleem- en doelstelling</b>	<b>5</b>
3.1	Probleemstelling	5
3.1.1	Wegverkeer	5
3.1.2	Openbaar vervoer (OV)	8
3.2	Doelstelling	8
<b>4</b>	<b>Maatregelen</b>	<b>10</b>
4.1	Verzamelde maatregelen	10
4.2	Trechteren: zeef 1	10
4.3	Vervolg: zeef 2	11
<b>5</b>	<b>Te volgen procedure</b>	<b>13</b>
5.1	Structuurvisie en Plan-m.e.r.	13
5.2	Plan-m.e.r. en Project-m.e.r.	13
5.2.1	Algemeen	13
5.2.2	Corridor Amsterdam-Hoorn	14
5.3	Procedure in stappen	16
5.3.1	Kennisgeving	16
5.3.2	Raadpleging	17
5.3.3	Vervolg van de m.e.r.-procedure	17
5.3.4	Vervolg na het voorkeursbesluit	17
<b>6</b>	<b>Inhoudelijke aspecten</b>	<b>19</b>
6.1	Plangebied en studiegebied	19
6.2	Referentiesituatie (2030)	20
6.3	Raakvlakken met andere projecten	20
6.4	Thema's	21
6.5	Beoordelingskader	24
	<b>Overzichtstabel met afkortingen en termen.</b>	<b>27</b>

**Bronnen 28**

**Bijlage 1 Kaartmateriaal maatregelen**

# 1 Inleiding en leeswijzer

## 1.1 Inleiding

Deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau (in het vervolg NRD) is het startpunt van de plan-m.e.r.-procedure voor de Corridor Amsterdam-Hoorn. De notitie beschrijft het kader waarbinnen de plan-m.e.r. doorlopen wordt en op welke wijze onderzoeken worden uitgevoerd.

De NRD vormt een afsluiting van de werkzaamheden tussen de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen die in februari 2016 is gepubliceerd en de zogenaamde 'zeef 1'. Deze NRD vormt daarmee onderdeel van de verklaring voor de keuzes die gemaakt zijn en een opstap naar het vervolg van de studie, waarin de keuze gemaakt wordt voor een voorkeursalternatief. De NRD moet in samenhang gelezen worden met het synthesesdocument, waarin meer achtergrondinformatie gegeven is over de doorlopen stappen in deze fase, de keuzes die gemaakt zijn over mogelijke maatregelen en de wijze waarop maatregelpakketten samengesteld kunnen worden.

## 1.2 Leeswijzer

In deze NRD is eerst de voorgeschiedenis en aanleiding van het project beschreven (hoofdstuk 2). In het hoofdstuk wordt ingegaan op de voorgaande analyses die geleid hebben tot de probleem- en doelstelling. Deze probleem- en doelstelling worden vervolgens in hoofdstuk 3 op hoofdlijnen geschetst. Een meer uitgebreide beschrijving daarvan is opgenomen in het synthesesdocument.

In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op het proces waarin de maatregelen zijn gekozen en beoordeeld.

Hoofdstuk 5 gaat in op de procedure die doorlopen wordt voor het vervolg van het project. Dit hoofdstuk schetst vooral de procedurele stappen naar het vervolg. In dit hoofdstuk wordt ook de procedure en verdere besluitvorming gepresenteerd, alsmede het traject van de participatie dat gevolgd wordt.

Hoofdstuk 6 beschrijft tot slot de inhoudelijke informatie voor het vervolg van de studie. Daarbij wordt ingegaan op het beoordelingskader voor het plan-MER, het plan- en studiegebied en de referentiesituatie. Deze inhoudelijke uitgangspunten vormen het kader waarbinnen het plan-MER verder wordt vormgegeven.

## 2 Voorgeschiedenis en aanleiding

Dit hoofdstuk beschrijft de voorgeschiedenis en aanleiding voor de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn. De voorgeschiedenis is al in 2011 gestart met de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse en loopt door tot de Notitie Kansrijke oplossingsrichtingen die in februari 2016 is gepubliceerd. Deze laatste is in hoofdstuk 4 nader beschreven.

### 2.1 Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse

In 2011 is de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) gepubliceerd. Deze is gekoppeld aan de bereikbaarheidsdoelen van de ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Doel van de NMCA was het signaleren van trajecten waar de infrastructuur in 2020 en in 2028 naar verwachting niet toereikend is voor de bereikbaarheidsdoelstellingen.

Uit de NMCA is gebleken dat er op de weg (A8/A7) van Amsterdam via Purmerend naar Hoorn al in een laag economisch groeiscenario sprake is van knelpunten. De bereikbaarheidsdoelstellingen worden in de genoemde jaren ver boven de streefwaarde overschreden. In het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO-MIRT) najaar 2011 is vervolgens besloten dat Rijk en regio gezamenlijk een MIRT-onderzoek (MONA = MIRT-Onderzoek Noordkant Amsterdam, 2013) uitvoeren om meer zicht te krijgen op de knelpunten en mogelijke oplossingen, voor de periode na 2020.

### 2.2 MIRT-onderzoek Noordkant Amsterdam (MONA)

Het in 2013 afgeronde MIRT-onderzoek Noordkant Amsterdam (MONA) bevestigde het beeld dat de wegen aan de noordkant van Amsterdam na 2020 te maken krijgen met een forse overschrijding van de reistijdnormen. De gehanteerde reistijdnormen in het onderzoek waren (onder meer) vastgesteld in het Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). De studie leidt tot de conclusies dat de overschrijdingen veroorzaakt worden met name door bevolkingsgroei en een toename van de automobilititeit. In de studie zijn knelpunten en mogelijke oplossingen voor de periode tussen 2020 en 2030 aangedragen.

Deze overschrijdingen 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). In MONA is geconstateerd dat het bereikbaarheidsprobleem het grootst is aan de oostkant van het studiegebied, bij de A7 en de A8 (Muconsult, 2013).

### 2.3 Startbeslissing en -document

Op basis van MONA heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu in 2015 besloten tot het opstarten van de MIRT-verkenning 'Corridor Amsterdam – Hoorn'. Deze beslissing is beschreven in het Startdocument (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2015).

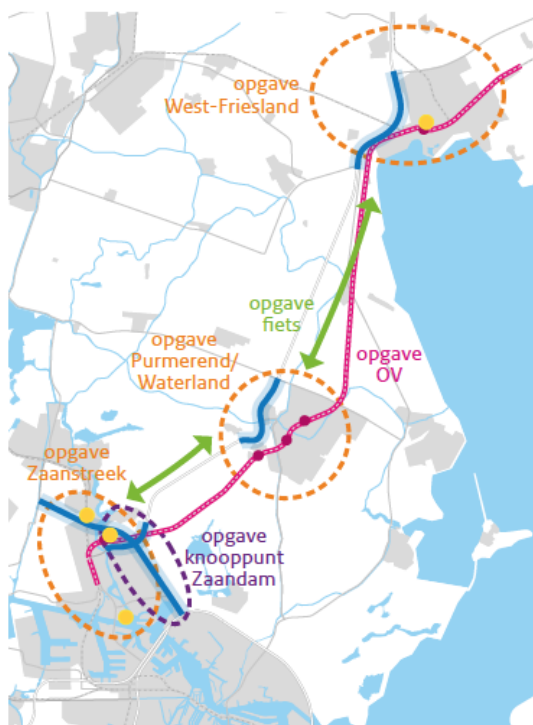
De Corridorstudie Amsterdam-Hoorn gaat in op de bereikbaarheid in het gebied tussen Amsterdam en Hoorn. Daarbij wordt de bereikbaarheid expliciet gekoppeld aan de internationale concurrentiepositie van de regio en een aantrekkelijke woon- en leefomgeving. In overleg met de regio is besloten in de Corridorstudie een sectorale focus aan te brengen, namelijk de bereikbaarheid op de lange termijn waarborgen. Hierbij staat de vraag (de reiziger, de vervoerder) na 2020 centraal op de corridor Amsterdam-Hoorn. De verkenning zelf moet echter geen sectorale aanpak kennen, zodat het startdocument beschrijft dat bij het definiëren van mogelijke oplossingsrichtingen een brede blik gehanteerd moet worden. In de studie wordt daarom niet alleen naar het hoofdwegennet, maar ook naar het onderliggend wegennet, het OV, de fiets en de ketenmobiliteit gekeken. Ook de samenwerking met regionale overheden, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties maakt eveneens onderdeel uit van deze brede blik.

Dit alles sluit aan bij een nieuwe aanpak die de minister en de staatssecretaris eind 2013 in een kamerbrief hebben geïntroduceerd. Maatschappelijke ontwikkelingen zoals verstedelijking, economie, een veranderend reizigersgedrag en technologische ontwikkelingen maken een brede en andere bereikbaarheidsaanpak noodzakelijk. Deze filosofie staat bekend als 'Meer Bereiken'.

## 2.4 Notitie kansrijke oplossingsrichtingen (NKO)

Op basis van de startbeslissing is de analysefase van de MIRT-verkenning gestart. In deze fase is het oplossen en voorkomen van de verwachte bereikbaarheidsproblemen in de corridor Amsterdam-Hoorn verwoord in zes opgaven. Hiervoor is gezamenlijk opgetrokken met diverse

partijen in de omgeving (zie ook voorgaande paragraaf).



Op basis van de analyse is in de Notitie kansrijke oplossingsrichtingen (NKO) per opgave een eerste selectie van oplossingsrichtingen geschetst. Deze geven op hoofdlijnen aan in welke richting oplossingen voor de gestelde opgaven gezocht moeten worden. De oplossingsrichtingen zijn gebaseerd op de vijf i's (Innoveren, informeren, in stand houden, inrichten en infrastructuur).

De NKO is te vinden op de site van het project: [www.corridoramsterdamhoorn.nl](http://www.corridoramsterdamhoorn.nl)

De NKO vormt de verbinding tussen de aanleiding voor de studie en het formuleren van de maatregelen.

Figuur 2.1: Opgaven uit de NKO

**Notitie Reikwijdte en Detailniveau**

Corridor Amsterdam-Hoorn

projectnummer 0410260.00

3 mei 2017 revisie 2

Ministerie van Infrastructuur en Milieu - Directoraat Generaal Bereikbaarheid





## 3 Probleem- en doelstelling

Dit hoofdstuk bevat een beknopte samenvatting van de probleemstelling voor de Corridor Amsterdam-Hoorn. Het startdocument van de MIRT-verkenning (februari 2015) en de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen (februari 2016) die beschikbaar gesteld zijn op de website [www.corridoramsterdamhoorn.nl](http://www.corridoramsterdamhoorn.nl) bevat een meer uitgebreide probleemanalyse. Op hoofdlijnen is de doelstelling als volgt geformuleerd:

*Verbeteren van de bereikbaarheid in de corridor Amsterdam-Hoorn om daarmee een bijdrage te leveren aan de ambities van rijk en regio, zoals het versterken van de economische concurrentiepositie en het zorgen voor een aantrekkelijke leefomgeving.*

### 3.1 Probleemstelling

Het gebied van de Corridor Amsterdam-Hoorn kent een scheve woon-werkbalans, waarbij de werkgebieden zich in en rond Amsterdam bevinden en de woongebieden zich ten noorden daarvan in en rond de kernen van Zaanstad (Zaansreek), Purmerend (Waterland) en Hoorn (West-Friesland). Deze scheve woon-werkbalans leidt tot een beweging waarbij de mensen 's ochtends in grote getalen naar het zuiden reizen per auto of openbaar vervoer en 's avonds de tegengestelde beweging maken. Gezien de verwachte autonome ontwikkelingen in de corridor wordt een versterking van deze beweging verwacht in de komende jaren. Samen met de verwachte toename aan mobiliteit leidt dit tot een verzwarende van de knelpunten. De maatregelen die in de afgelopen jaren genomen zijn om de filedruk in de corridor te verlagen – Tweede Coentunnel, Westrandweg, spitsstroken A7 en A8 – lossen de bereikbaarheidsknelpunten op dit moment goeddeels op. Na 2020 krijgt de corridor opnieuw te maken met bereikbaarheidsproblemen, zo blijkt uit MONA (zie paragraaf 2.2).

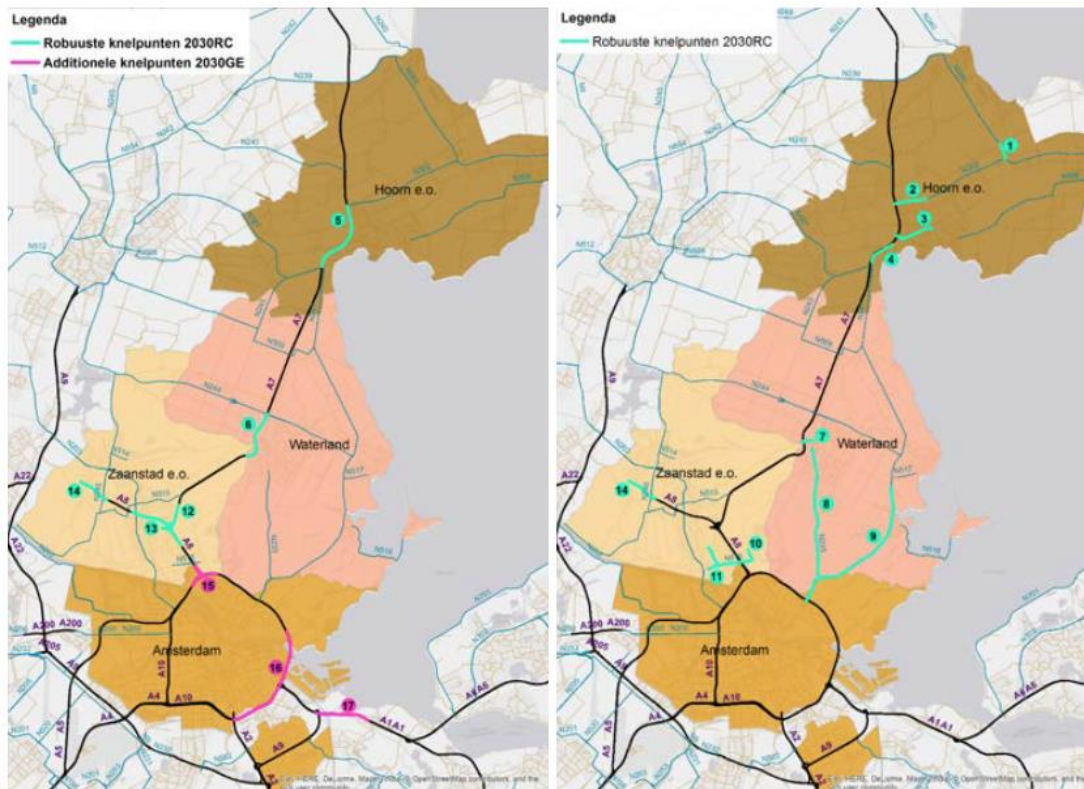
#### 3.1.1 Wegverkeer

De eerste indicatie van de knelpunten is in MONA inzichtelijk gemaakt door middel van de Bereikbaarheidsindicator. De uitkomsten daarvan bevestigen het beeld van de scheve woon-werkbalans en de bereikbaarheidsknelpunten in de spitsen.

Daarnaast is onderzoek gedaan naar knelpunten aan de hand van voertuigverliesuren<sup>1</sup>. Dit onderzoek heeft geleid tot een lijst van dertien tot zeventien knelpunten (afhankelijk van het gehanteerde economische scenario). De knelpunten zijn zowel op het hoofdwegennet als op het onderliggende wegennet geïdentificeerd. De knelpunten zijn in figuur 3.1 weergegeven voor het hoofdwegennet (links) en het onderliggend wegennet (rechts). Deze analyse geeft hetzelfde beeld weer, dat ook uit de Bereikbaarheidsindicator naar voren kwam.

---

<sup>1</sup> Voertuigverliesuren = de totale vertraging van alle voertuigen op een weg of in een gebied.

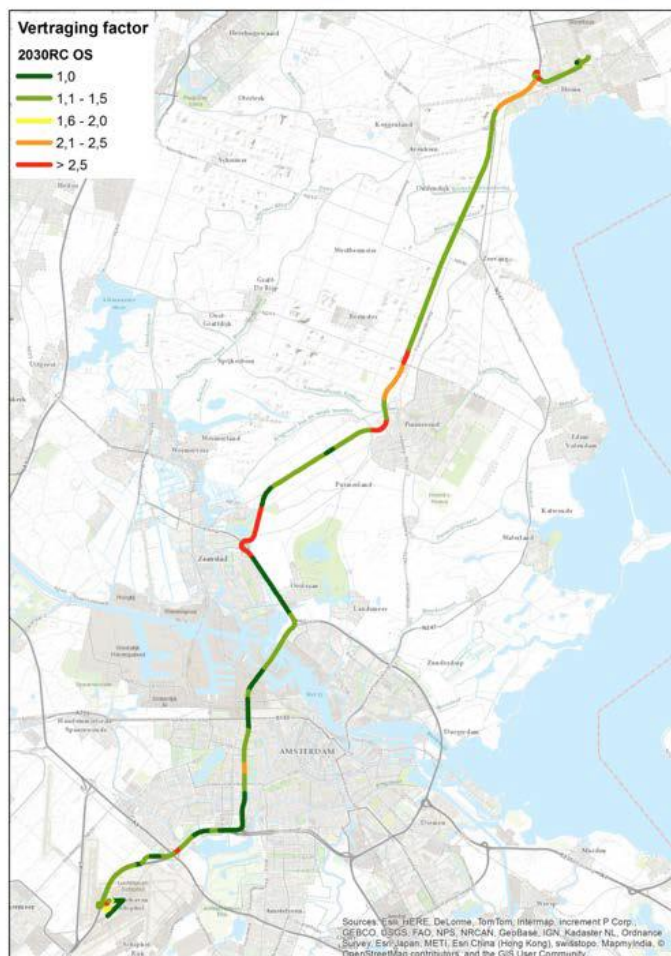


figuur 3.1 Knelpunten op het hoofdwegennet (links) en het onderliggende wegennet (rechts) in de corridor Amsterdam-Hoorn, op basis van voertuigverliesuren.

In de analysefase is tevens een analyse van trajectreistijden uitgevoerd. Hieruit blijkt dat in 2030 – zowel in het hoge GE-scenario als in het lage RC-scenario<sup>2</sup> – op sommige trajecten de reistijdnormen die wegbeheerders hanteren in de spits, in de corridor Amsterdam-Hoorn worden overschreden (vooral in noord-zuidrichting). Ter illustratie is in Figuur 3.2 de vertragsingsfactor op het traject van het centrum van Hoorn naar Schiphol weergegeven in 2030 in het RC-scenario. De figuur geeft weer dat met name bij Purmerend en knooppunt Zaandam de reistijdfactor<sup>3</sup> oploopt.

<sup>2</sup> In de eerdere fasen van de Corridorstudie is gebruik gemaakt van oudere scenario's van WLO (GE = Global Economy, dat staat voor een hoog groeiscenario; RC = Regional Communities, dat staat voor een laag groeiscenario). In de analyse in de oplossingsfase wordt gebruikt van de nieuwere WLO-scenario's Hoog en Laag, die globaal dezelfde knelpunten weergeven.

<sup>3</sup> Reistijdfactor = de verhouding tussen de reistijd in de spits en de reistijd in een situatie zonder file (free flow).



Figuur 3.2: Vertragingfactoren op het reistijdtraject Hoorn-Schiphol

Ook deze analyse wees uit 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 daarom grofweg op vier plekken tot uiting:

- De aansluiting van de Westfriisiaweg 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. Er bestaan in de analyseresultaten overigens 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. Overigens blijken de nieuwere WLO-scenario's Hoog en Laag dichter bij elkaar te liggen dan de

eerder gehanteerde scenario's GE en RC. Deze nieuwe scenario's bevestigen het hierboven beschreven beeld van de bereikbaarheid. In het Plan-MER zullen deze nieuwe analyses op basis van de nieuwe scenario's nader toegelicht worden.

### 3.1.2 Openbaar vervoer (OV)

Uit de eerdere analyses zijn ook in het openbaar vervoer in 2030 knelpunten naar voren gekomen in beide scenario's. 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.

Tevens hebben de analyses laten zien dat het aandeel van reizigers in het OV in de Corridor naar 2030 daalt. Dit wordt naar verwachting veroorzaakt door het ontbreken van restcapaciteit in het OV in de spits. Bovenstaande beschrijving geeft het ontbreken van deze restcapaciteit in de spits eveneens weer.

Voor het OV vormt de scheve woon-werkbalans eveneens een belangrijk knelpunt. De treinen zijn in de spitsen in de spitsrichting zeer vol tot overvol, maar in de tegengestelde richting is het aantal reizigers (zeer) laag. Ook in het overige deel van de dag is het aandeel reizigers, met name op de Hoornlijn laag.

De corridor kent onder andere door de introductie van het R-net en met de aankomende Noord-Zuidlijn een relatief goed lijnennet van bus en metro.

## 3.2 Doelstelling

Op basis van de bovenstaande probleemstelling is in het startdocument MIRT-verkenning corridorstudie Amsterdam – Hoorn<sup>4</sup> de volgende doelstelling opgenomen voor de Corridorstudie: *Verbeteren van de bereikbaarheid in de corridor Amsterdam-Hoorn om daarmee een bijdrage te leveren aan de ambities van rijk en regio, zoals het versterken van de economische concurrentiepositie en het zorgen voor een aantrekkelijke leefomgeving.*

Deze doelstelling is aangevuld met een drietal ambities:

---

<sup>4</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2015/02/26/startdocument-mirt-verkenning-corridorstudie-amsterdam-hoorn>

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

Deze doelstellingen zijn input geweest voor het verzamelen van maatregelen. Daarin is samen met een groot aantal partners opgetrokken.

## 4 Maatregelen

Dit hoofdstuk beschrijft de maatregelen die verzameld zijn na de analysefase en de wijze waarop deze maatregelen zijn geordend en beoordeeld. Het doel van een MIRT-verkenning is om via een getrappt proces van ‘trechters’ te komen tot zinvolle alternatieven. Daarom wordt in de oplossingsfase in een aantal stappen getrechterd naar een voorkeursalternatief. Op dit moment is zeef 1 uitgevoerd. In hoofdstuk 6 is beschreven welke onderzoeken en stappen genomen worden om tot zeef 2 te komen.

### 4.1 Verzamelde maatregelen

Op basis van de Notitie kansrijke oplossingsrichtingen is in samenwerking met een grote groep stakeholders en partners een longlist van maatregelen opgesteld. Hiervoor konden allerlei ideeën en maatregelen aangedragen worden. Op basis van expert judgement is de longlist vervolgens teruggebracht tot een shortlist. Hierbij zijn maatregelen afgevallen die niet binnen de scope van de studie behoren of die op belangrijke ‘showstoppers’ stuiten. De lijst met afgevallen maatregelen is opgenomen in het synthesedocument (Bijlage C van het synthesedocument).

### 4.2 Trechters: zeef 1

De 1<sup>e</sup> fase van dit trechterproces (zeef 1) richt zich op zinvol alternatieven bepalen en niet zozeer op het bepalen van effecten in detail. Het doel daarvan is de totale bandbreedte van mogelijke oplossingsrichtingen inzichtelijk te maken en uit het totale scala van oplossingen de meest kansrijke oplossingen te kiezen die in de vervolgfase nader beoordeeld worden. De volgende fase leidt dan tot een voorkeursalternatief.

Om deze stappen te kunnen zetten zijn de maatregelen op de shortlist nader uitgewerkt en beoordeeld op doelbereik en effecten. Daarbij is het beoordelingskader (zie het Startdocument) gebruikt om de effecten in beeld te brengen. Per (cluster van) maatregel(en) is een factsheet gemaakt waarin beknopt de effecten van de maatregelen zijn weergegeven. De beoordelingen op de factsheets zijn onderbouwd in een drietal achtergronddocumenten (Ontwerp en kosten, Mobiliteit en Leefomgeving). Daarin zijn ook de beoordelingen en randvoorwaarden nader toegelicht.

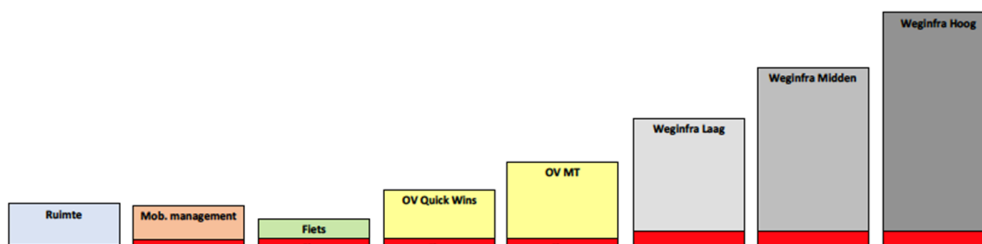
Op basis van onder andere de effecten en het doelbereik zijn de maatregelen – vrij naar de Ladder van Verdaas – ingedeeld naar maatregelpakketten, waarbij voor een aantal maatregelpakketten tevens onderscheid is gemaakt naar verschillende ambitieniveaus (van alleen het grootste knelpunt oplossen tot het oplossen van zoveel mogelijk knelpunten). Tevens is een aantal maatregelen in deze fase afgevallen. Deze maatregelen worden in deze studie verder niet meer als onderdeel van het voornemen betrokken. De beschrijving van deze maatregelen en de redenen waarom deze in het vervolg niet in de studie worden betrokken is beschreven in Bijlage C van het synthesedocument. De hiervoor genoemde factsheets en de achtergrondrapporten zijn beschikbaar op de site van het project:

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

In deze fase zijn de effecten nog vooral inzichtelijk gemaakt op afzonderlijke onderdelen van de maatregelpakketten (zie ook figuur 4.1). Daarbij is een eerste inzicht in de

bereikbaarheidseffecten van de maatregelpakketten beschikbaar, maar de integrale pakketten worden in de volgende fase samengesteld.

Zowel de maatregelpakketten als de afgevalen maatregelen zijn 20 april 2017 bestuurlijk overeengekomen. Hiermee is zeef 1 afgesloten. Naast de initiatiefnemer (Ministerie van Infrastructuur en Milieu) en de bevoegde gezagen (Rijk, Provincie Noord Holland en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier) hebben vervoerregio Amsterdam en de gemeenten Amsterdam, Purmerend, Zaanstad, Hoorn, Beemster, Oostzaan en Wormerland aan het bestuurlijk overleg deelgenomen.



figuur 4.1 schematische voorstelling maatregelpakketten

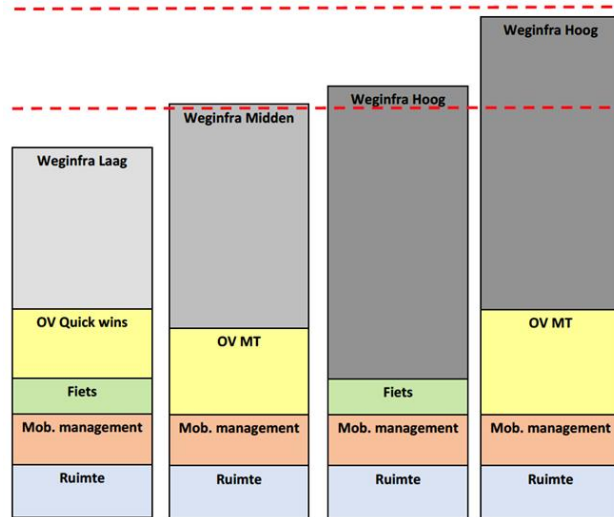
Deze NRD vormt – samen met het synthesedocument – de afsluiting van deze fase. Voor een gedetailleerd overzicht van alle maatregelen in de verschillende maatregelpakketten wordt verwezen naar het synthesedocument en de maatregelkaarten op de website [www.corridoramsterdamhoorn.nl](http://www.corridoramsterdamhoorn.nl). In Bijlage 1 bij deze NRD zijn bovendien de maatregelen op de kaart aangegeven, waarbij de eerste kaart betrekking heeft op alle maatregelen die niet aan de weginfrastructuur gekoppeld zijn en de tweede tot en met de vierde kaart de drie pakketten van weginfrastructuur maatregelen weergeven.

### 4.3 Vervolg: zeef 2

De onderzoeken in het kader van zeef 2 worden in twee fasen vormgegeven. Op basis van de in zeef 1 overeengekomen maatregelen en maatregelpakketten wordt in het vervolg eerst onderzocht welke combinaties van maatregelen en maatregelpakketten doelmatig zijn. Hierin komt de integratie van de verschillende onderdelen van de pakketten nader in beeld (zie ook figuur 4.2). Deze combipakketten worden (bestuurlijk) afgestemd waarbij opnieuw ook een trechtering zal plaatsvinden (zeef 1,5). De zo verkregen combipakketten worden in een plan-MER nader uitgewerkt, geanalyseerd en beoordeeld in de tweede fase van het vervolg.

Het proces werkt in deze fase geleidelijk toe naar een nieuwe zeef (zeef 2) waarin de gezamenlijke bestuurders besluiten tot een voorkeursalternatief. Dit besluit voor een voorkeursalternatief wordt opgenomen in een (ontwerp) structuurvisie en vormt de basis voor de verdere juridische en planologische uitwerking. Onderdeel van de (ontwerp) structuurvisie zijn:

- Het plan-MER (dat zich richt op effecten op het gebied van milieu);
- Een passende beoordeling (een toets op significante negatieve effecten op Natura 2000-gebieden en hoe deze indien nodig gemitigeerd dan wel gecompenseerd kunnen worden);
- Een KBA (integraal overzicht van de maatschappelijke kosten en baten).



figuur 4.2 schematische en indicatieve voorstelling combipakketten



## 5 Te volgen procedure

Dit hoofdstuk beschrijft de m.e.r.-procedure die doorlopen wordt voor de Corridor Amsterdam-Hoorn. Deze procedure is sterk verweven met de procedure voor het te nemen ruimtelijke besluit, in dit geval een structuurvisie. Ook de reden voor het voeren van de plan-m.e.r.-procedure is hier toegelicht.

### 5.1 Structuurvisie en Plan-m.e.r.

Voor het project A7/A8 corridorstudie Hoorn Amsterdam is een startbeslissing genomen in de zin van de Tracéwet (d.d. februari 2015). Deze wet bevat regels voor de besluitvorming met betrekking tot de aanleg of wijziging van infrastructurele projecten. De MIRT-verkenning betreft een 'sectorale verkenning met structuurvisie en plan-MER'. Dit is gebaseerd op het doel van de studie: de bereikbaarheid en doorstroming na 2020 staan centraal, andere (ruimtelijke) opgaven behoren niet tot de hoofddoelstelling. Dit betekent dat de Corridorstudie in essentie een sectorale bereikbaarheidsopgave betreft – en dus geen integrale studie waarin voor vraagstukken op het gebied van ruimtelijke ordening, natuurontwikkeling of recreatie naar afzonderlijke oplossingen wordt gezocht. Wel staat het bereikbaarheidsvraagstuk ten dienste van de doelstellingen van het versterken van de economische concurrentiepositie en het leveren van een bijdrage aan een aantrekkelijke leefomgeving.

Ten behoeve van de besluitvorming over de (ontwerp) Structuurvisie zal de procedure van milieueffectrapportage worden doorlopen. De reden voor het doorlopen van een plan-m.e.r.-procedure is beschreven in paragraaf 5.2. De Structuurvisie voor de Corridor Amsterdam-Hoorn vormt het (eerste) ruimtelijke besluit waaraan het plan-MER gekoppeld wordt. Dit betekent dat de m.e.r.-procedure gelijk op loopt met de ruimtelijke procedure voor dit besluit.

Formeel is het bevoegd gezag, in dit geval de Minister van Infrastructuur en Milieu, verantwoordelijk voor de m.e.r.-procedure en alle besluiten, adviesvragen en kennisgeving in deze procedure. De Minister geeft raadpleging over reikwijdte en detailniveau vorm door deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau te delen met de wettelijke adviseurs en betrokken bestuursorganen.

### 5.2 Plan-m.e.r. en Project-m.e.r.

#### 5.2.1 Algemeen

De m.e.r.-procedure kent een onderscheid in plan- en project-m.e.r. (de laatste wordt ook wel besluit-m.e.r. genoemd). Een project-m.e.r. is gekoppeld aan een concreet besluit, een plan-m.e.r. aan een plan. Of het voornemen leidt tot een project-m.e.r. of een plan-m.e.r.<sup>5</sup> wordt

---

<sup>5</sup> Hiernaast kan ook een m.e.r.-beoordeling aan de orde zijn, maar deze is in het kader van het voornemen voor de Corridor Amsterdam-Hoorn niet van toepassing.

bepaald aan de hand van verschillende wettelijke kaders. Enerzijds betreft dit het wettelijke kader van de milieueffectrapportage (Wet milieubeheer en Besluit milieueffectrapportage) en anderzijds het kader van de Wet natuurbescherming (Wnb).

In de bijlagen bij het *Besluit milieueffectrapportage* (verder Besluit m.e.r.) is een lijst opgenomen met activiteiten die kunnen leiden tot een m.e.r.-plicht of m.e.r.-beoordelingsplicht, de zogenaamde C- en D-lijst. Indien een activiteit in een van deze lijsten voorkomt en voldoet aan de gevallen die in de lijst worden toegelicht (drempelwaarden) dan is een m.e.r.-procedure (C-lijst) of m.e.r.-beoordeling (D-lijst) verplicht. De lijsten maken onderscheid tussen plannen (kolom 3) en besluiten (kolom 4). Is een plan kaderstellend voor een m.e.r.(beoordelings)plichtige activiteit dan moet er voor het plan een plan-MER worden opgesteld. Een structuurvisie is in bijlagen C en D van het Besluit m.e.r. genoemd als kaderstellend plan voor m.e.r.(beoordelings)plichtige activiteiten, dit wordt nader toegelicht in de volgende paragraaf. Voor dit project wordt daarom een plan-MER opgesteld. Daar komt bij dat als er voor de Structuurvisie een passende beoordeling moet worden opgesteld in de zin van de Wet natuurbescherming er ook een plan-MER moet worden opgesteld. Deze verplichting staat los van de lijsten van activiteiten in het Besluit milieueffectrapportage. Vanwege de nabijheid van de Natura2000-gebieden IJperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske en Wormer- & Jisperveld is het noodzakelijk om een passende beoordeling op te stellen voor de Structuurvisie. De eerste analyse van de effecten op de Natura 2000-gebieden wijst uit dat significante effecten op de instandhoudingsdoelen van deze gebieden op voorhand niet uitgesloten kunnen worden.

## 5.2.2 Corridor Amsterdam-Hoorn

Zoals toegelicht in de vorige paragraaf geldt er een plan-m.e.r.plicht voor een Structuurvisie als deze kaderstellend is voor m.e.r.(beoordelings)plichtige activiteiten. De maatregelpakketten die zijn gevormd in de zeef 1-fase bevatten meerdere maatregelen die m.e.r.(beoordelings)plichtig zijn. De relevante m.e.r.(beoordelings)plichtige activiteiten zijn in de onderstaande tabel weergegeven. Die maatregelen die niet genoemd zijn in bijlagen C en D van het Besluit m.e.r. als m.e.r.(beoordelings)plichtige activiteiten worden wel in het plan-MER beschouwd. In het plan-MER worden de maatregelpakketten met elkaar vergeleken en worden alle aspecten van het voornemen meegewogen.

De eerste analyse van de effecten op de Natura 2000-gebieden wijst uit dat significante effecten op de instandhoudingsdoelen van deze gebieden op voorhand niet uitgesloten kunnen worden. Daarmee geldt de verplichting om een plan-m.e.r.-procedure te doorlopen voor het plan.

Vanuit het Besluit m.e.r. geldt de verplichting voor het uitvoeren van een plan-m.e.r. voor de maatregelpakketten vanuit diverse voorgestelde maatregelen. Verschillende van de maatregelen in de maatregelpakketten zijn activiteiten die in onderstaande tabel (tabel 5.1) zijn weergegeven en voldoen aan de drempelwaarde (kolom gevallen) die genoemd zijn. De structuurvisie die voor het voorkeursalternatief wordt opgesteld wordt in alle gevallen in de kolom plannen benoemd. Dat betekent dat voor deze zaken een plan-m.e.r.-procedure verplicht is. Die maatregelen die niet voldoen aan hetgeen in deze tabel is weergegeven worden wel in het plan-m.e.r. beschouwd. In het plan-m.e.r. worden namelijk maatregelpakketten met elkaar vergeleken en worden alle aspecten van het voornemen meegewogen.

Tabel 5.1: Uitsnede uit de C- en D-lijsten van relevante categorieën activiteiten

Activiteit	Geval	Plan	Besluit
C 1.2 De aanleg van een autosnelweg of autoweg.*		Het plan, bedoeld in de <a href="#">artikelen 5 en 8 j° 9, tweede lid, van de Planwet verkeer en vervoer, de structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening</a> en het plan, bedoeld in de <a href="#">artikelen 3.1, eerste lid, 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet.</a>	De vaststelling van het tracé op grond van de Tracéwet of de Spoedwet wegverbreding door de Minister van Infrastructuur en Milieu dan wel het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.
C 1.3 De aanleg, wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een autosnelweg of autoweg.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 10 kilometer of meer.	Het plan, bedoeld in de artikelen 5 en 8 j° 9, tweede lid, van de Planwet verkeer en vervoer, <b>de structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1 en 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening</b> en het plan, bedoeld in de artikelen 3.1, eerste lid, 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet.	De vaststelling van het tracé op grond van de Tracéwet door de Minister van Infrastructuur en Milieu, dan wel het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet
C2 De aanleg, wijziging of uitbreiding van een spoorweg voor spoorverkeer over lange afstand.		<b>De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2, 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening</b> en het plan, bedoeld in de artikelen 3.1, eerste lid, 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet.	De vaststelling van het tracé op grond van de Tracéwet door de Minister van Infrastructuur en Milieu dan wel het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.
D 1.1 De wijziging of uitbreiding van een autosnelweg of autoweg.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 5 kilometer of meer.	Het plan, bedoeld in de artikelen 5 en 8 j° 9, tweede lid, van de Planwet verkeer en vervoer en <b>de structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening</b> , en de plannen, bedoeld in de artikelen 3.1, eerste lid, 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet.	De vaststelling van het tracé op grond van de Tracéwet of de Spoedwet wegverbreding door de Minister van Infrastructuur en Milieu, dan wel het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.

D 1.2	De wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een, autosnelweg of autoweg.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 5 kilometer of meer.	Het plan, bedoeld in de artikelen 5 en 8 j° 9, tweede lid, van de Planwet verkeer en vervoer, <b>de structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1 en 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening</b> en het plan, bedoeld in de artikelen 3.1, eerste lid, 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet.	De vaststelling van het tracé op grond van de Tracéwet door de Minister van Infrastructuur en Milieu, dan wel het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.
D 2.2	Aanleg, wijziging of uitbreiding van een tramrails, boven- en ondergrondse spoorwegen, zweefspoor en dergelijke bijzondere constructies.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: a. de aanleg van een nieuwe trambaan, boven- of ondergrondse spoorweg, zweefspoor of andere bijzondere constructie die over een lengte van 500 meter of meer op een afstand van 25 meter of meer is gelegen van de grens van de voor tram- of spoorwegdoeleinden aangewezen bestemming, voor zover deze is gelegen in een gevoelig gebied als bedoeld onder a of b van onderdeel A van deze bijlage; b. de wijziging of uitbreiding van een trambaan, boven- of ondergrondse spoorweg, zweefspoor of andere bijzondere constructie indien deze bestaat uit een uitbreiding van de tram- of spoorweg met één of meer sporen met een aaneengesloten tracélengte van 5 kilometer of meer en voor zover deze is gelegen in een gevoelig gebied als bedoeld onder a of b van onderdeel A van deze bijlage.	<b>De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening</b> en het plan, bedoeld in de artikelen 3.1, eerste lid, 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet.	De vaststelling van het tracé door de Minister van Infrastructuur en Milieu dan wel van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.

\* Op basis van jurisprudentie kan de uitbreiding van de autosnelwegen mogelijk ook gelijk aan aanleg gezien worden. Dit wijzigt niets aan het uitgangspunt dat een plan-m.e.r.-procedure doorlopen moet worden.

Op basis van het bovenstaande wordt geconcludeerd dat een plan-m.e.r.-procedure ten behoeve van de structuurvisie doorlopen moet worden.

## 5.3 Procedure in stappen

### 5.3.1 Kennisgeving

De kennisgeving is het bekend maken van het voornemen voor het ruimtelijk plan met de daarbij horende m.e.r.-procedure aan een ieder die met de plannen te maken gaat krijgen of die hierin geïnteresseerd is. Tegelijkertijd wordt kennisgegeven van de start van de m.e.r.-procedure.

De Notitie Reikwijdte en Detailniveau wordt niet ter inzage gelegd. Wel kan een ieder tegelijkertijd met de raadpleging een zienswijze indienen op het voornemen.

### 5.3.2 Raadpleging

Na de kennisgeving vindt een raadpleging plaats. Raadpleging is het inwinnen van advies over welke effecten moeten worden beschouwd in het plan-MER (“reikwijdte”) en op welke wijze de effecten moeten worden onderzocht (“detailniveau”). Alle direct betrokken bestuurlijke organisaties en wettelijke adviseurs worden door het ministerie verzocht om advies uit te brengen.

Het ministerie heeft ervoor gekozen de betrokken instanties te raadplegen door middel van deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau. De reacties hierop worden meegenomen in de verdere plan-m.e.r. procedure.

Het ministerie heeft besloten geen gebruik te maken van de mogelijkheid om de Commissie m.e.r.<sup>6</sup> te raadplegen over reikwijdte en detailniveau.

### 5.3.3 Vervolg van de m.e.r.-procedure

Na de raadpleging wordt het plan-MER opgesteld. In het plan-MER worden de effecten van de beoogde maatregelen / combipakketten in beeld gebracht.

Het plan-MER gaat na afronding gekoppeld aan de Ontwerp Structuurvisie in procedure. Na vrijgave door de minister wordt het plan-MER samen met de Ontwerp Structuurvisie ter inzage gelegd. Publicatie hiervan vindt op de gebruikelijke wijze plaats. Eenieder kan in deze periode een reactie geven op het plan-MER en de Ontwerp Structuurvisie. Tevens worden de bij de NRD benaderde partijen aangeschreven voor een reactie op het plan-MER. In deze fase toetst ook de Commissie m.e.r. het plan-MER op volledigheid en juistheid. Alle reacties worden door het bevoegd gezag beantwoord en al dan niet meegenomen in de Structuurvisie.

### 5.3.4 Vervolg na het voorkeursbesluit

Afhankelijk van het voorkeursalternatief wordt deze verder uitgewerkt in een Tracébesluit en/of in regionale planologische plannen<sup>7</sup>. Bij deze plannen (zowel Tracébesluit als regionaal

---

<sup>6</sup> Commissie m.e.r. = Commissie voor de milieueffectrapportage, de onafhankelijke instantie die milieueffectrapportages en de inhoud daarvan toetst.

<sup>7</sup> Of Projectbesluit in het geval de Omgevingswet in werking getreden is voor het te nemen besluit.

planologisch plan) zal wederom de procedure van de milieueffectrapportage doorlopen worden. Deze procedure is dan gericht op het nemen dat besluit. Het bij het Tracébesluit (of regionale plan) op te stellen project-MER zal zich, gedetailleerder dan in het plan-MER, richten op de milieueffecten van de in de structuurvisie beschreven voorkeursalternatief. De m.e.r.-procedure sluit namelijk qua detailniveau aan bij het detailniveau van het te nemen besluit. Een Tracébesluit of uitwerking in een regionaal plan kent een groter detailniveau dan de Structuurvisie waar het plan-MER bij hoort dat in deze fase wordt opgesteld.

## 6 Inhoudelijke aspecten

Dit hoofdstuk gaat in op de inhoud van het plan-MER en de daarvoor belangrijke elementen en keuzes. Een beschrijving op hoofdlijnen van het plan- en studiegebied, de referentiesituatie en raakvlakprojecten maakt hier onderdeel van uit. Tot slot beschrijft dit hoofdstuk de te beoordelen thema's met een eerste richting van de onderdelen die beschouwd worden voor deze thema's.

### 6.1 Plangebied en studiegebied

Het plangebied van de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn beslaat grofweg het gebied vanaf de twee Coentunnels tot en met Hoorn, met Waterland als oostelijke grens en Zaanstad, Wormerland en Beemster als westelijke grens. De grenzen van het plangebied worden bepaald door de grenzen van de voorgestelde maatregelen. Dit betekent dat in Zaanstad de westelijke grens van het plangebied grofweg ligt bij het (huidige) einde van de A8. In Wormerland liggen de grenzen langs de A7. Ook in de Beemster en Purmerend (/Waterland) wordt het plangebied begrensd door de ingrepen die rond de A7 worden voorgesteld. Bij Hoorn wordt het plangebied begrensd door het gebied rond de A7, het gebied rond het station en rond de provinciale weg.



figuur 6.1 plangebied

Het studiegebied verschilt per thema dat in het plan-MER beschreven en beoordeeld wordt. Het studiegebied wordt bepaald door de reikwijdte van de effecten van de maatregelenpakketten. Deze reikwijdte is voor thema's als bodem, archeologie en water vaak geringer en meer in de directe omgeving dan voor bijvoorbeeld effecten van geluid en luchtkwaliteit.

Voor de aspecten met een effect direct bij/onder de maatregelen wordt het studiegebied daarmee beperkt tot de directe omgeving van de maatregelenpakketten. Voor aspecten die afhankelijk zijn van gewijzigde verkeersstromen, wordt het studiegebied bepaald op basis van de impact van de maatregelen op het verkeer. De maatregelenpakketten hebben invloed op verkeersstromen in de omgeving van de A7 en A8 en het lokale wegennet van Hoorn, Purmerend en de Zaanstreek. De effecten op verkeer en de daarvan afhankelijke thema's als geluid en luchtkwaliteit worden daarom voor een groter studiegebied in beeld gebracht. In het plan-MER wordt het uiteindelijke studiegebied per thema weergegeven.

## 6.2 Referentiesituatie (2030)

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

- KANS: verbetering van de afwikkeling van de kruising A10 en N247 (S116). Dit project wordt uitgevoerd door de Stadsregio Amsterdam
- Bereikbaarheid Waterland: verbetering van de verkeersafwikkeling op de N235 en N247 tot Edam. De provincie Noord-Holland voert dit project uit. Dit project is in de realisatiefase
- OV: Westtak: intensiever gebruiken van spoor tussen Amsterdam-Sloterdijk en Schiphol door inzet van nieuwe concepten (lightrail) op het bestaande spoor. Dit project wordt door Prorail uitgevoerd.
- Harde woningbouwplannen in de regio. Deze plannen zijn geïnventariseerd in de ruimtelijke perspectieven (Muconsult, 2017) die in het kader van de Corridorstudie is uitgevoerd (zie [www.corridoramsterdamhoorn.nl](http://www.corridoramsterdamhoorn.nl)).

## 6.3 Raakvlakken met andere projecten

Naast de autonome ontwikkelingen heeft de besluitvorming rondom de Corridor Amsterdam-Hoorn te maken met een aantal raakvlakprojecten. Deze projecten hebben invloed op de bereikbaarheidsopgave in de corridor, maar de uitwerking van deze projecten is nog niet geheel zeker. In het plan-MER wordt met deze raakvlakprojecten rekening gehouden. Afhankelijk van de ontwikkeling van de projecten kan het zijn dat deze projecten niet meer relevant zijn, als autonome ontwikkeling gezien moeten worden (als een bestuurlijk besluit genomen is) of dat deze als raakvlakproject voor de studie blijven bestaan.

De impact van raakvlakprojecten op de alternatieven worden via een gevoeligheidsanalyse in beeld gebracht. Dit betreft in ieder geval de plannen voor de verbinding tussen de A8 en de A9. Dit project zal invloed hebben op de hoeveelheid verkeer op de A8. Afhankelijk van de besluitvorming wordt deze verbinding als raakvlakproject of als autonome ontwikkeling meegenomen.

Naast de harde woningbouwplannen (zie paragraaf 6.2) hebben gemeenten voor de periode tot 2030 ook zachte woningbouwplannen. Deze worden ofwel als trend of als raakvlakproject in de studie betrokken. De ruimtelijke perspectieven die in het kader van de Corridorstudie geschetst zijn bieden hiervoor input. Bijzondere elementen zijn hierin aan de TOD ontwikkelingen die in de eerdere fase als maatregelen onderdeel uitmaakten van de studie. In het plan-MER zullen wel de bereikbaarheidsmaatregelen voor deze TOD-ontwikkelingen als onderdeel van het voornemen beschouwd worden. De vulling van de TOD's maakt geen onderdeel uit van het voornemen. Afhankelijk van de besluitvorming van de gemeenten hierover maken deze ontwikkelingen onderdeel uit van de autonome situatie of worden deze als raakvlakproject beschouwd.

Ten behoeve van de A9 is het MIRT onderzoek NOWA opgestart. Op het moment van publiceren van deze NRD heeft nog geen concrete besluitvorming over deze studie plaatsgevonden. In het



vervolg wordt de voortgang van dit MIRT-onderzoek gemonitord met het oog op de impact van de keuzes in dit MIRT-onderzoek op de voorkeursalternatief voor de Corridor Amsterdam-Hoorn.

Recent is een MIRT-onderzoek naar de Ring A10 gestart. Ook met dit MIRT-onderzoek wordt afgestemd. Vooralsnog is een gevoeligheidsanalyse ten aanzien van de keuzes in dit MIRT-onderzoek niet aan de orde.

## **6.4 Thema's**

De effectbeschrijving en -beoordeling in het plan-MER wordt voor de combipakketten gemaakt (zie ook paragraaf 4.3). De combipakketten worden als alternatieven met elkaar vergeleken. Daarbij worden de effecten vergeleken met de referentiesituatie voor:

**Notitie Reikwijdte en Detailniveau**

Corridor Amsterdam-Hoorn

projectnummer 0410260.00

3 mei 2017 revisie 2

Ministerie van Infrastructuur en Milieu - Directoraat Generaal Bereikbaarheid



- Verkeer en vervoer
- Verkeersveiligheid
- Luchtkwaliteit
- Geluid
- Externe veiligheid
- Gezondheid
- Klimaat
- Natuur
- Bodem
- Water
- Landschap
- Archeologie
- Cultuurhistorie
- Ruimtelijke kwaliteit
- Duurzaamheid

Het accent ligt hierbij op de permanente effecten. Tijdelijke effecten zullen in kaart worden gebracht wanneer ze van invloed kunnen zijn op de keuze tussen maatregelen / combipakketten.

De effecten van de alternatieven (en eventuele varianten) worden in beeld gebracht aan de hand van zo mogelijk kwalitatieve en indien nodig kwantitatieve methoden. De diepgang van de effectbeschrijving is daarbij gericht op:

- het maken van een keuzes t.b.v. het voorkeursalternatief;
- het in kaart brengen van onmogelijkheden, de zogenaamde 'showstoppers'; showstoppers kunnen ontstaan als blijkt dat een bepaalde variant technisch onmogelijk is, maar ook als blijkt dat een variant niet is in te passen binnen de milieu- of natuurregelgeving.
- het toetsen of en hoe kan worden voldaan aan de vigerende (wettelijke) eisen en normen.

Na het in beeld brengen van de effecten en de beoordeling worden tevens mitigatie, compensatie en inpassing in beeld gebracht. De mogelijkheden voor het toepassen hiervan worden in beeld gebracht en aanbevelingen voor de uitwerking in de planstudiefase worden naar voren gebracht.

In paragraaf 6.5 gaan we nader in op de beoordeling per thema. De beoordelingsschaal wordt in het plan-MER nader uitgewerkt. In het plan-MER wordt een vijfpuntsschaal gehanteerd.

## 6.5 Beoordelingskader

### Verkeer en vervoer

Het verkeersonderzoek in het plan-MER zal zich richten op de effecten op het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet. Het verkeersonderzoek zal worden uitgevoerd met behulp van een verkeersmodel. Met het verkeersmodel kunnen veel gegevens worden geleverd die een beeld geven van de bereikbaarheid, betrouwbaarheid en robuustheid van het wegennet. Met de uitkomsten van het modelonderzoek zal worden getoetst of aan de streefwaarden en doelstellingen wordt voldaan. Naast deze aspecten van doelbereik zal het onderzoek tevens eventuele "bij-effecten" van de te nemen maatregelen in beeld brengen (zoals niet bedoelde andere spreidingen van het verkeer)

De berekende waarden voor verkeer zijn tevens input voor een aantal verkeersgerelateerde onderwerpen die onderzocht worden. De gegenereerde verkeerscijfers zijn hiervoor input.

### Verkeersveiligheid

In het plan-MER wordt ingegaan op de veiligheid op de weg en het spoor en op veranderingen in het netwerk.

### Luchtkwaliteit

Ten behoeve van het vergelijken van de alternatieven zal in het plan-MER de toe- en afname van de concentraties van fijn stof ( $PM_{10}$  en  $PM_{2,5}$ ) en  $NO_2$  bij de verschillende maatregelen in kaart worden gebracht. De toe- en afnames worden berekend voor verschillende maatgevende wegvakken. Met het onderzoek wordt aangesloten op de wet- en regelgeving rondom luchtkwaliteit en relevante richtlijnen. Ten behoeve van de toets aan de grenswaarden worden tevens de absolute concentraties in beeld gebracht en beoordeeld.

### Geluid

De beschrijving van de effecten op geluid wordt in belangrijke mate bepaald door de Wet Milieubeheer (voor het onderliggend wegennet door de Wet geluidhinder). De geluidberekeningen in het plan-MER zullen zich richten op het in kaart brengen van de verschillen tussen de maatregelen. Daarnaast zal een indicatie worden gegeven of, en zo ja welke, geluidwerende voorzieningen nodig zijn om aan de geluidnormen te kunnen voldoen.

### Externe veiligheid

Het plan-MER brengt de effecten op de externe veiligheid in beeld, de (on)veiligheid ten gevolge van gevaarlijke stoffen. Het vervoer van gevaarlijke stoffen brengt bepaalde risico's met zich mee. In het onderzoek wordt onderscheid gemaakt in het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het plan-MER beschrijft hoe deze beide risico's veranderen bij de verschillende maatregelen.

### Gezondheid

De gezondheid van mensen kan worden beïnvloed door geluidhinder, luchtverontreiniging en door calamiteiten met gevaarlijke stoffen. De gezondheidssituatie van mensen is van veel factoren afhankelijk, de effecten van infrastructuur is er daar slechts één van. Het plan-MER brengt de gezondheidseffecten in beeld ten behoeve van het vergelijken van de alternatieven. Het thema gezondheid kan hierbij worden gezien als een bundeling van de effecten op geluid, lucht en externe veiligheid. De effectbeschrijving geeft geen absoluut oordeel over de gezondheidsrisico's in een bepaald gebied, maar brengt de verbetering of verslechtering in de blootstelling aan bepaalde milieueffecten in beeld.

## **Klimaat**

Bij het thema klimaat wordt gekeken naar de uitstoot van broeikasgassen. Het gebruik van infrastructuur brengt de uitstoot van CO<sub>2</sub> met zich mee. Door de uitstoot van CO<sub>2</sub> neemt het broeikas effect toe. In het plan-MER wordt aan de hand van de verkeersgegevens een indicatie gegeven van de verandering van de CO<sub>2</sub>-emissies. Door kortere routes en minder files kan de CO<sub>2</sub>-emissie verminderen, maar de aanleg van nieuwe infrastructuur kan ook nieuw verkeer aantrekken, met meer CO<sub>2</sub> uitstoot tot gevolg.

## **Bodem**

Het plan-MER geeft op hoofdlijnen inzicht in de kans dat er bodemverontreinigingen aanwezig zijn ter plaatse van de maatregelen en wat de effecten zijn op de bodem in termen van zetting en aardkundige waarden. In het plan-MER wordt gebruik gemaakt van de Basisregistratie Ondergrond (BRO). Dit vormt een landsdekkend register met authentiek verklaarde gegevens en modellen, over bodem en ondergrond.

Ten behoeve van de aanleg van met name fysieke maatregelen zal tijdens de uitvoering het nodige grondverzet plaatsvinden. Dit grondverzet speelt vooral een rol in de uitvoeringsfase en is mede bepalend voor de aanlegkosten. In een latere fase zal een gedetailleerde grondbalans worden opgesteld. Het plan-MER gaat hier dan ook nog niet op in.

## **Water (en watertoets)**

Veel maatregelen hebben invloed op het regionale watersysteem. Mogelijk zal dit aangepast moeten worden als gevolg van doorsnijdingen van sloten en vaarten en toename van asfalt. Effecten hierop en op de mogelijkheden voor de wateropgave worden in het plan-MER in beeld gebracht. Bij de doorsnijding van waterkeringen geeft het plan-MER inzicht in de eventuele effecten op deze keringen. De robuustheid van deze keringen in relatie tot eventueel verhoogde waterstanden als gevolg van klimaatveranderingen zal bij de beoordeling betrokken worden. Bij mogelijke knelpunten worden randvoorwaarden geformuleerd voor het vervolgproces. Tot slot wordt gekeken naar de effecten op de kwaliteit van het oppervlaktewater, alsmede eventuele effecten op het grondwater.

De 'watertoets' is een instrument dat waterhuishoudkundige belangen expliciet en op evenwichtige wijze laat meewegen bij het opstellen van ruimtelijke plannen en besluiten. Het proces van de watertoets wordt gehanteerd, waarbij bovenstaande aspecten in beeld gebracht worden.

## **Natuur**

In het plan- en studiegebied zijn verschillende natuurgebieden aanwezig. Het gaat onder andere om delen van het Natuur Netwerkwerk Nederland (NNN) en diverse weidevogelgebieden. Het plan-MER beschrijft op hoofdlijnen de invloed van de maatregelen op deze natuurgebieden (zowel in termen van verstoring als fysieke aantasting). Hiertoe worden zowel de belangrijkste kenmerken van deze gebieden in kaart gebracht als ook de maatgevende beschermde soorten die er in het studiegebied voorkomen. Het plan-MER geeft op grond van deze analyse aan welke mitigerende of compenserende maatregelen noodzakelijk zijn bij eventuele beïnvloeding.

De Natura-2000 gebieden vragen aparte aandacht, omdat voor deze categorie natuurgebieden het hoogste beschermingsniveau geldt. Omdat op voorhand significant negatieve effecten (getoetst aan de instandhoudingsdoelstelling) niet uitgesloten kunnen worden, wordt in/bij het Plan-MER tevens een zogenoemde passende beoordeling uitgevoerd.

## **Landschap, cultuurhistorie en archeologie**

De aanleg en uitbreiding van infrastructuur vormt een ingreep in het aanwezige landschap en heeft hierop effecten. Meer dan bij de andere thema's spelen de landschappelijke en

cultuurhistorische waarden van de gebieden ook een belangrijke rol bij het ontwerp van de maatregelen. De inpassing van de fysieke ingrepen is hierin een belangrijk proces. Dit is een iteratief proces waarbij het ontwerp in meerdere stappen wordt verfijnd, rekening houdend met de specifieke kenmerken en waarden van het landschap en de technische randvoorwaarden. In het plan-MER worden niet alleen de effecten op de landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische waarden in beeld gebracht, maar is ook sprake van het opstellen van een inpassingsvisie. Hier ligt ook een raakvlak met het thema ruimtelijke kwaliteit.

### **Ruimtelijke kwaliteit**

De aanleg van nieuwe infrastructuur betekent dat het ruimtegebruik in het plangebied en de directe omgeving daarvan verandert. De ruimtelijke kwaliteit van het gebied kan in drie aspecten uiteengezet worden:

- De gebruikswaarde betreft de ruimtelijk economische aspecten en beschrijft de ruimtelijke indeling en de economische functies in het gebied.
- De belevingswaarde beschrijft de waardering die aan het gebied wordt gegeven door gebruikers in het gebied, zoals bewoners, werknemers en recreanten.
- De toekomstwaarde van het gebied betreft vooral de kansen die het gebied heeft voor de toekomst, welke kansen worden versterkt, en welke kansen worden wellicht afgesneden?

Het begrip ruimtelijke kwaliteit geeft hierbij een combinatie van landschappelijke en meer economische aspecten en vindt ook zijn uitwerking in de inpassingsvisie.

### **Duurzaamheid**

Voor duurzaamheid wordt in het plan-MER aandacht besteed aan aspecten die niet al onder andere aspecten terugkomen. In het plan-MER wordt er daarom voor gekozen in het plan-MER kansen te benoemen voor het toepassen van duurzame energie of mogelijkheden voor adaptiviteit van de maatregelpakketten. De Omgevingswijzer wordt in ieder geval toegepast in het proces. Belangrijke uitspraken daaruit worden gebruikt om de effecten nader te duiden.

### **Economische effecten en kosten- batenanalyse**

Naast de milieueffecten worden ook de (regionale) economische effecten in kaart gebracht. Deze economische effecten vormen de input in een zogenoemde (maatschappelijke) kosten – batenanalyse (MKBA). Bij de kosten gaat het daarbij om de investerings- en onderhoudskosten, bij de baten gaat het om onder meer de maatschappelijke baten van een verbeterde bereikbaarheid. Een samenvatting van de economische effectenstudie en de MKBA wordt opgenomen in het plan-MER.

## Overzichtstabel met afkortingen en termen.

### Afkortingen en begrippen

<b>MER</b>	het milieueffectrapport
<b>m.e.r.</b>	de procedure waarbinnen het milieueffectrapport opgesteld wordt
<b>voornemen</b>	datgene, wat de initiatiefnemer wil realiseren, in dit geval het verbeteren van de bereikbaarheid in de Corridor Amsterdam-Hoorn
<b>referentiesituatie</b>	de huidige situatie aangevuld met autonome ontwikkelingen
<b>autonome ontwikkeling</b>	ontwikkeling die onafhankelijk van de uitvoering van het voornemen plaats zal vinden en waarover een definitief besluit is genomen
<b>plangebied</b>	het gebied waarop het voornemen rechtstreeks betrekking heeft
<b>studiegebied</b>	het gebied waar als gevolg van het voornemen effecten kunnen optreden. Het studiegebied kan groter zijn dan het plangebied en kan per aspect verschillen
<b>alternatieven</b>	de mogelijke 'manieren' waarop het voornemen kan worden gerealiseerd, in dit geval de maatregelpakketten
<b>varianten</b>	kleine variaties binnen een alternatief

## Bronnen

Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2015, Startdocument MIRT-verkenning corridorstudie Amsterdam - Hoorn

Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2016, Notitie kansrijke oplossingsrichtingen MIRT-verkenning corridorstudie Amsterdam - Hoorn

Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2016, Hoofdrapport Verkeer Analysefase MIRT-verkenning corridorstudie Amsterdam - Hoorn

Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2016, Openbaar vervoer, ketenmobiliteit en fiets, MIRT-verkenning corridorstudie Amsterdam - Hoorn

Muconsult, 2013, MIRT-onderzoek Noordkant Amsterdam (MONA). Eindrapport

Muconsult, 2017, Ruimtelijke perspectieven

Verkeersmodel VENOM (2016)



**Notitie Reikwijdte en Detailniveau**

Corridor Amsterdam-Hoorn  
projectnummer 0410260.00

3 mei 2017 revisie 2

Ministerie van Infrastructuur en Milieu - Directoraat Generaal Bereikbaarheid



## **Bijlage 1 Kaartmateriaal maatregelen**

## **Bijlage 1 Kaartmateriaal maatregelen**

# A: Ruimte, Mobiliteits- management, OV & Fiets

- Mobiliteitsmanagement overig:**  
 21, 24, 66, 71, 120, 156, 166: DVM / on-trip reisinformatie  
 72: Toepassen DRIPS en PRIS  
 70, 119: Innovatief mobiliteitsmanagement  
 22, 71: Optimaliseren VRI's  
 16, 17, 19, 68, 105, 117, 118, 152: Werkgeversaanpak  
 64, 151: Stimuleren gebruik fiets en e-bike  
 69, 95: Bedrijfsvervoer  
 97, 100, 159, 161, 160: Verminderen van goederenvervoer over de weg
- Spoor overig:**  
 191: Meer capaciteit aanbieden in de spits (langer, dubbeldeks, max 8 bakken)  
 192: Oprekken van de spitsperiode van 2 naar 3 uur (extra inzet spitsintercity)  
 196: Uitbreiden van de sprinterdienst Hoofddorp-Zaandam naar Purmerend, Hoorn en Hoorn Kersenboogerd
- Fiets overig:**  
 55: Verbeteren regionale fietsverbinding Hoorn-Purmerend  
 51, 110: Verbeteren regionale fietsverbinding Purmerend Zaanstad/Oostzaan/Waterland  
 57, 59: Fietsparkeervoorzieningen bij bushaltes langs fietsroutes

- 48: Realisatie carpoolplaatsen
- 84: Herinrichting provinciale weg
- 60, 61, 62, 63, 65: Poort van Hoorn
- 184: Snelheidsverhoging naar 130 km/u
- 103: Verlenging bestaand keerspoor Hoorn-Kersenboogerd  
 104: Afteller  
 190: Extra verlengen keerspoor Hoorn-Kersenboogerd t.b.v. extra sprinterdienst
- 54-73: Perronverlenging Hoorn (2 varianten)

48: Realisatie carpoolplaatsen

48: Realisatie carpoolplaatsen

48: Realisatie carpoolplaatsen

48: Realisatie carpoolplaatsen

8 & 13: Knooppunt ontwikkeling stationslocaties Purmerend en Purmerend Overwhere

104: Afteller  
 180: Overweg Churchillaan ongelijkvloers voor langzaam verkeer (tunnelbak)

14: Verruimen capaciteit en aanpak VRI's Zuiddijk-route

121B: Tweezijdig maken aansluiting A8 Zaanstad-Westerkoog (3) met nieuwe verbinding aan noordzijde A8 i.c.m. oplossen Gulisweg

112: Knooppunt ontwikkeling TOD Zaanse Schans

123: Afsluiten A8 afrit 2

116, 134, 138, 145: Aanpassen brugopeningsregimes

116, 134, 138, 145: Aanpassen brugopeningsregimes

111: Knooppunt ontwikkeling TOD Kogerveld

139: Afvaarderen A7 Prins Bernardplein - knooppunt Zaandam

116, 134, 138, 145: Aanpassen brugopeningsregimes

18, 164: Spitsmijden

116, 134, 138, 145: Aanpassen brugopeningsregimes

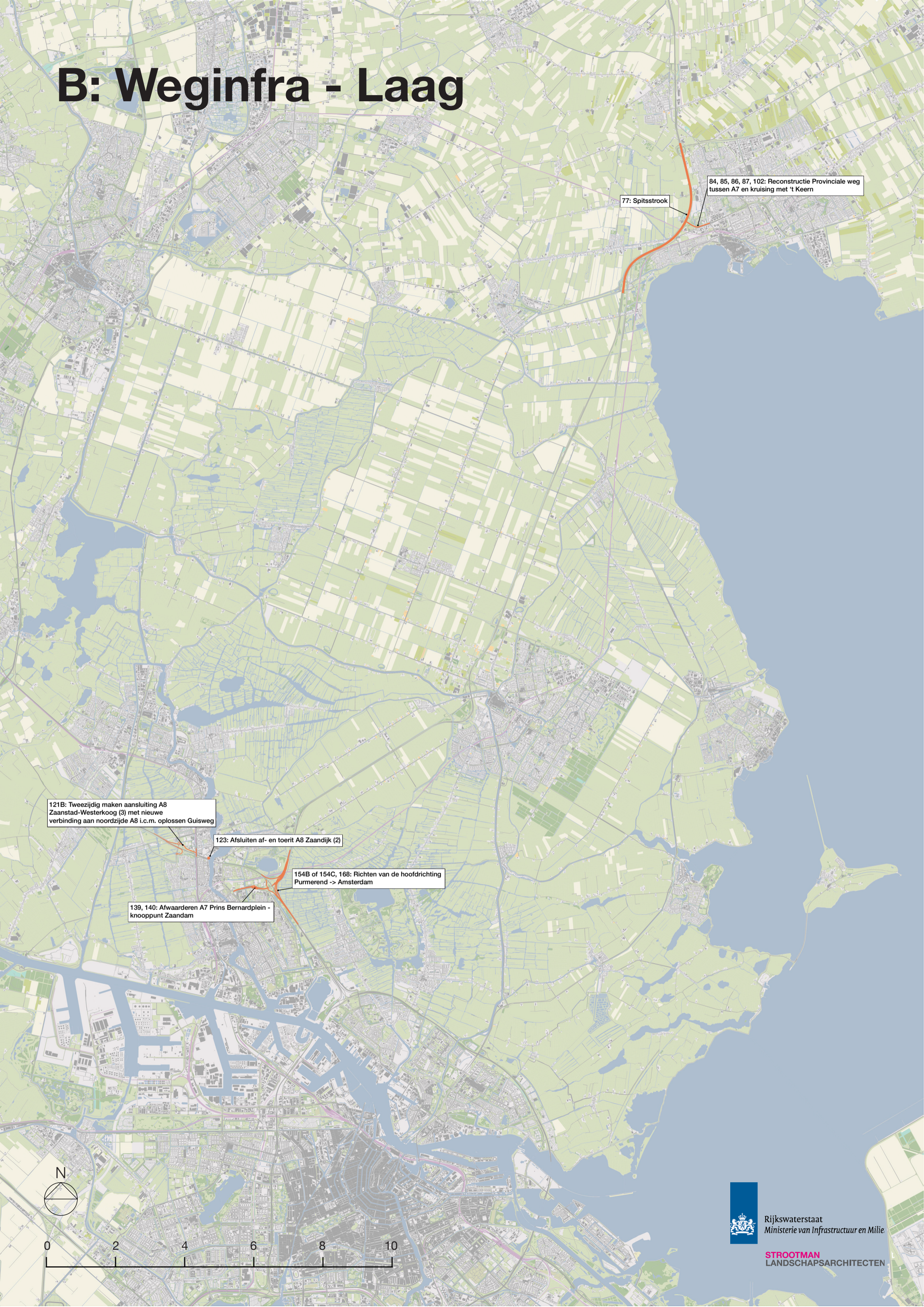
193: Reguliere IC krijgt een stop in Zaandam  
 195: Opzetten van een nieuwe sprinterdienst 2x per uur tussen Zaandam en Hoofddorp

142: Opheffen snelheidsbeperking

143: Verwijderen glazen wand



# B: Weginfra - Laag



77: Spitsstrook

84, 85, 86, 87, 102: Reconstructie Provinciale weg tussen A7 en kruising met 't Keern

121B: Tweezijdig maken aansluiting A8 Zaanstad-Westerkoog (3) met nieuwe verbinding aan noordzijde A8 i.c.m. oplossen Guisweg

123: Afsluiten af- en toerit A8 Zaandijk (2)

154B of 154C, 168: Richten van de hoofdrichting Purmerend -> Amsterdam

139, 140: Afwaarderen A7 Prins Bernardplein - knooppunt Zaandam



Rijkswaterstaat  
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

**STROOTMAN**  
LANDSCHAPSARCHITECTEN

# C: Weginfra - Midden

77: Spitsstrook

84, 85, 86, 87, 102: Reconstructie Provinciale weg tussen A7 en kruising met 't Keern

32A: A7 2x3 rijstroken met 2 halve aansluitingen

32B: A7 2x3 rijstroken met 2 hele aansluitingen

121B: Tweezijdig maken aansluiting A8 Zaanstad-Westerkoog (3) met nieuwe verbinding aan noordzijde A8 i.c.m. oplossen Guisweg

123: Afsluiten af- en toerit A8 Zaandijk (2)

139, 140: Afwaarden A7 Prins Bernardplein - knooppunt Zaandam

154B, 168: Richten van de hoofdrichting Purmerend -> Amsterdam in knooppunt Zaandam

132B2, 133B2: Verbreding N516 Kolkweg & aansluiting N516 x Vlinder t.b.v. wijk Poelenburg en Achterstuipolder

4B: A8 2x5 rijstroken

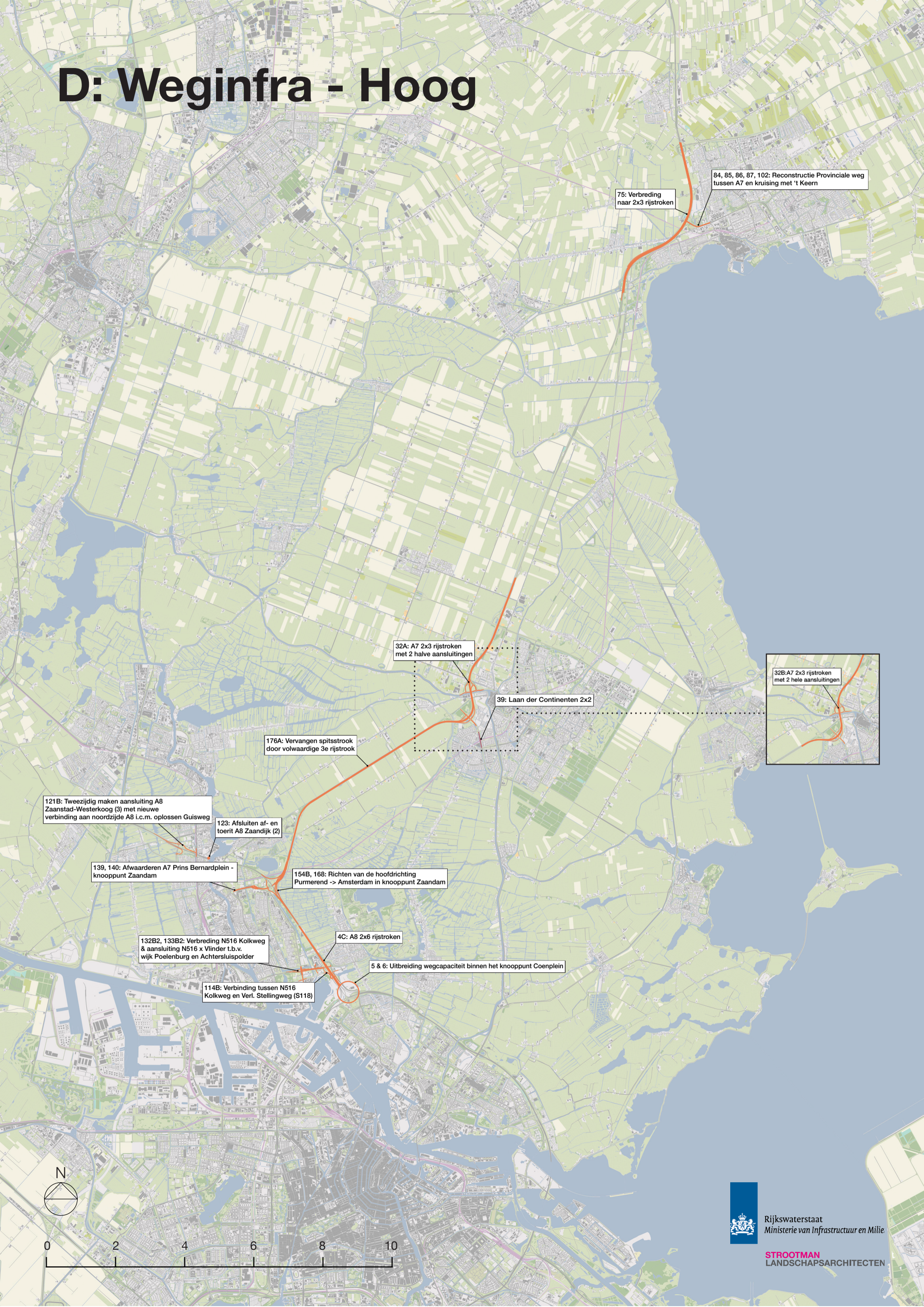
114B: Verbinding tussen N516 Kolkweg en Verl. Stellingweg (S118)



Rijkswaterstaat  
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

STROOTMAN  
LANDSCHAPSARCHITECTEN

# D: Weginfra - Hoog



75: Verbreding naar 2x3 rijstroken

84, 85, 86, 87, 102: Reconstructie Provinciale weg tussen A7 en kruising met 't Keern

32A: A7 2x3 rijstroken met 2 halve aansluitingen

39: Laan der Continenten 2x2

32B: A7 2x3 rijstroken met 2 hele aansluitingen

176A: Vervangen spitsstrook door volwaardige 3e rijstrook

121B: Tweezijdig maken aansluiting A8 Zaanstad-Westerkoog (3) met nieuwe verbinding aan noordzijde A8 i.c.m. oplossen Guisweg

123: Afsluiten af- en toerit A8 Zaandijk (2)

139, 140: Afwaarden A7 Prins Bernardplein - knooppunt Zaandam

154B, 168: Richten van de hoofdrichting Purmerend -> Amsterdam in knooppunt Zaandam

132B2, 133B2: Verbreding N516 Kolkweg & aansluiting N516 x Vlinder t.b.v. wijk Poelenburg en Achtersluispolder

4C: A8 2x6 rijstroken

5 & 6: Uitbreiding wegcapaciteit binnen het knooppunt Coenplein

114B: Verbinding tussen N516 Kolkweg en Verl. Stellingweg (S118)



Rijkswaterstaat  
Ministerie van Infrastructuur en Milie

STROOTMAN  
LANDSCHAPSARCHITECTEN

---

## Over Antea Group

Van stad tot land, van water tot lucht; de adviseurs en ingenieurs van Antea Group dragen in Nederland sinds jaar en dag bij aan onze leefomgeving. We ontwerpen bruggen en wegen, realiseren woonwijken en waterwerken. Maar we zijn ook betrokken bij thema's zoals milieu, veiligheid, assetmanagement en energie. Onder de naam Oranjewoud groeiden we uit tot een allround en onafhankelijk partner voor bedrijfsleven en overheden. Als Antea Group zetten we deze expertise ook mondiaal in. Door hoogwaardige kennis te combineren met een pragmatische aanpak maken we oplossingen haalbaar én uitvoerbaar. Doelgericht, met oog voor duurzaamheid. Op deze manier anticiperen we op de vragen van vandaag en de oplossingen van de toekomst. Al meer dan 60 jaar.

---

## Contactgegevens

Monitorweg 29  
1322 BK ALMERE  
Postbus 10044  
1301 AA ALMERE  
T. (06) 22 79 04 22  
E. [marijke.visser@anteagroup.com](mailto:marijke.visser@anteagroup.com)

**[www.anteagroup.nl](http://www.anteagroup.nl)**

### Copyright © 2016

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.