

Vergaderjaar 2018–2019

**35 239**

## **Structuurvisie Corridor Amsterdam-Hoorn**

**Nr. 1**

Ter griffie van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 21 juni 2019.

De wens dat over de structuurvisie overleg gewenst wordt kan door of namens de Kamer te kennen worden gegeven uiterlijk op 19 juli 2019.

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 juni 2019

In de brief van 22 november 2018 (Kamerstuk 35 000 A, nr. 70) over de uitkomsten van de Bestuurlijke Overleggen MIRT heb ik u samen met de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat geïnformeerd dat Rijk en regio een principebesluit hebben bereikt over het Multimodale mobiliteitspakket Corridor Amsterdam–Hoorn (A8/A7) als voorkeursalternatief van de MIRT-Verkenning Corridorstudie Amsterdam–Hoorn (CAH).

In de afgelopen periode is het principebesluit nader uitgewerkt tot een ontwerp-structuurvisie met daarin opgenomen het voorkeursalternatief. Het voorkeursalternatief bestaat uit maatregelen aan het hoofdwegennet, het onderliggende wegennet en aan de spoorinfra. Daarnaast zijn hierin ook spoorbenutting, werkgeversaanpak, fiets en regionale inpassingsmaatregelen opgenomen. Binnen het voorkeursalternatief is de Minister van Infrastructuur en Waterstaat verantwoordelijk voor de maatregelen aan het hoofdwegennet, de zgn. voorkeursbeslissing. De overige maatregelen uit het voorkeursalternatief zijn de gezamenlijke verantwoordelijkheid van de samenwerkende partijen. De verdeling van de verantwoordelijkheden voor de realisatie van het voorkeursalternatief zal in een Bestuurlijke Overeenkomst MIRT Verkenning Corridor Amsterdam – Hoorn worden vastgelegd. Mijn streven is de ondertekening van de Bestuurs-overeenkomst te laten plaatsvinden tegelijk met het door mij vaststellen van de definitieve structuurvisie, in het najaar van 2019.

Hierbij zend ik u de Ontwerp-Structuurvisie MIRT-Verkenning Corridor Amsterdam–Hoorn<sup>1</sup>. De kennisgeving, de bijlagen en achtergrondrapporten zijn vanaf 20 juni 2019 beschikbaar op de website [www.platformparticipatie.nl](http://www.platformparticipatie.nl). De kennisgeving is op 20 juni 2019 tevens gepubliceerd in de Staatscourant. De stukken liggen voor eenieder ter inzage van 20 juni t/m 31 juli 2019.

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

## **Probleemanalyse Corridor Amsterdam–Hoorn**

De corridor Amsterdam–Hoorn ligt grotendeels in de Metropoolregio Amsterdam (MRA), één van de belangrijkste economische regio's van Nederland met Amsterdam als economische motor. Voor de internationale concurrentiepositie van dit gebied zijn bereikbaarheid en doorstroming (op weg en spoor) essentieel. Goede bereikbaarheid is een vestigingsvoorwaarde voor bedrijven en een bepalende conditie voor aantrekkelijke woon- en leefmilieus. De Corridor Amsterdam–Hoorn kent een scheve woon-werkbalans, waarbij de werkgebieden in en rond Amsterdam liggen en de woongebieden ten noorden van Amsterdam: Zaanstad (Zaanstreek), Purmerend (Waterland) en Hoorn (West-Friesland). In de toekomst verandert deze scheve woon-werkbalans waarschijnlijk niet. De Metropoolregio Amsterdam (MRA) is en blijft een sterke regio met een gewild woon- en vestigingsklimaat. Alles wijst erop dat de vraag naar woningen in de regio de komende decennia blijft groeien. De provinciale prognose 2015–2040 laat zien dat bij een vraaggerichte ontwikkeling behoefte is aan verdere verstedelijking van Amsterdam en de direct aangrenzende gemeenten en regio's. De scheve woon-werkbalans en de beperkte fysieke ruimte maakt dat de inzet van alle modaliteiten nodig is om de corridor in de toekomst goed bereikbaar te houden. Dit komt overeen met de conclusies uit het MIRT-Onderzoek Noordkant Amsterdam (MONA, 2013), voorloper van de MIRT-verkenning CAH, waarin al werd aangegeven dat alleen sectorale verkeersmaatregelen op het rijkswegennet niet afdoende zijn om de bereikbaarheidsknelpunten na 2020 op te lossen en dat uitbreidingen van het infrastructuurnetwerk ten noorden van Amsterdam steeds complexer worden vanwege onder andere fysieke beperkingen (Natura 2000, werelderfgoed), de capaciteit Ring A10 en de toenemende vraag ten gevolge van de verdergaande verstedelijking.

### **Brede samenwerking**

Gezien de problematiek in de corridor heb ik de MIRT-verkenning Corridorstudie Amsterdam–Hoorn volgens de brede gezamenlijke aanpak bereikbaarheidsopgaven uitgevoerd (vernieuwing MIRT/ Meer Bereiken).<sup>2</sup> Dit betekent dat ik samen met overheden, bedrijven en maatschappelijke organisaties breed heb gekeken naar de opgaven in de corridor met als doel dat Rijk en regio samen de bereikbaarheid kunnen verbeteren in het licht van hun ambities, zoals het versterken van de economische concurrentiepositie en het zorgen voor een aantrekkelijke leefomgeving.

De brede aanpak houdt in dat ontwikkelingen en opgaven die in de regio spelen op het gebied van woningbouw, economie, landschap, openbaar vervoer en mobiliteitsgedrag in beeld zijn gebracht. Bovendien zijn de mogelijkheden tot het creëren van «meekoppelkansen» verkend. Dit zijn plannen of ontwikkelingen in (de omgeving van) het plangebied die op een logische manier aan het project kunnen worden gekoppeld, waardoor meerwaarde kan ontstaan<sup>3</sup>.

### **Voorkeursalternatief en Ontwerp-Structuurvisie**

De brede gezamenlijke aanpak van de bereikbaarheidsopgaven heeft geleid tot het Voorkeursalternatief waarbij invulling is gegeven aan de

<sup>2</sup> (Kamerstuk 34 000 A, nr. 58).

<sup>3</sup> Meekoppelkansen Plannen of ontwikkelingen in (de omgeving van) het plangebied die op een logische manier aan het project kunnen worden gekoppeld, waardoor meerwaarde kan ontstaan. Meekoppelkansen maken het mogelijk om verdergaande ambities van derden binnen het project te realiseren, mits met de betrokken derden ook sluitende afspraken te maken zijn over de realisatie, juridische planvorm, financiering en risicoverdeling.

brede doelstelling en met inachtneming van de aanvullende ambities zoals geformuleerd in de Startbeslissing (Startdocument Corridorstudie Amsterdam–Hoorn). Het voorkeursalternatief bestaat uit een multimodaal mobiliteitspakket met maatregelen aan het hoofdwegennet, het onderliggende wegennet, spoorinfra en spoorbenutting, werkgeversaanpak, fiets en regionale inpassingsmaatregelen. Voor de maatregelen aan het hoofdwegennet is gekozen voor een pakket dat een positieve bijdrage levert aan de bereikbaarheid waarbij ook voldaan wordt aan de randvoorwaarde de Ring A10 draaiende te houden(het pakket HWN MIDDEN A8/A7 – combipakket 5a).

Met de in het voorkeursalternatief opgenomen maatregelen aan het hoofdwegennet geef ik invulling aan de afspraken uit het Regeerakkoord (aanpak NMCA knelpunten A7 met cofinanciering vanuit de regio aan het multimodale mobiliteitspakket) en de door uw Kamer aangenomen moties: knooppunt Zaandam (Motie van de leden Visser en Hoogland met Kamerstuk 34 550 A, nr. 24); spitstrook omzetten in volwaardige rijstrook Zaandam–Purmerend (Motie van het lid Van Aalst-Dijkstra met Kamerstuk 34 775 A nr. 19) en spitstrook Hoorn (Motie van de leden Visser en Hoogland met Kamerstuk 34 300 A, nr. 23). Daarnaast wordt met het voorkeursalternatief een bestuurlijke stap voorwaarts gezet in het aanpakken van het knelpunt van de spoorwegovergang Guisweg onder trekkerschap van de Vervoerregio Amsterdam. Het oplossen van dit knelpunt is van belang voor de frequentieverhoging op de PHS-Corridor Amsterdam–Alkmaar.

Ik ga er vanuit dat deze verkenning met de brede bereikbaarheidsaanpak laat zien dat Rijk-regio gezamenlijk meer kunnen bereiken dan ieder voor zich waarmee het een goede stimulans is voor de gebiedsprogramma's, waaronder het Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid MRA.

## **PAS**

De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft 29 mei 2019 in haar uitspraak over het Programma Aanpak Stikstof (PAS) geconcludeerd dat het PAS niet langer als onderbouwing kan worden gebruikt voor toestemmingsbesluiten. De voorkeursbeslissing zoals opgenomen in de Ontwerp-Structuurvisie is geen toestemmingsbesluit, wel is in de onderbouwing van de effecten uitgegaan van het PAS. Dit betekent dat de onderbouwing van dit deel van de Structuurvisie zal moeten worden aangepast. Gezien de geringe bijdrage<sup>4</sup> van het voorkeursalternatief aan de stikstofdepositie in vergelijking tot de andere reële alternatieven, zal nader beoordeeld worden in hoeverre er sprake is van significante effecten. In het vervolproces zal een nadere passende beoordeling worden opgesteld. Als uit deze passende beoordeling zou blijken dat significant negatieve effecten als gevolg van stikstofdepositie niet zijn uit te sluiten, ook niet door het treffen van mitigerende maatregelen, zal een ADC-toets worden doorlopen.

Ik heb ervoor gekozen om nu al ter inzage te gaan met de ontwerpstructuurvisie, omdat deze bestaat uit een multimodaal mobiliteitspakket dat ook no regret maatregelen bevat die naar verwachting niet worden geraakt door de PAS-uitspraak en ik graag zienswijzen ontvang op het gehele pakket. Gezien de toenemende druk op de bereikbaarheid in de MRA wil ik, waar ik kan, snel kunnen handelen. Na de zomer, als ik verder ben met het inventariseren van de consequenties van de PAS-uitspraak en

<sup>4</sup> Hoofdrapport PlanMER MIRT-verkenning Corridorstudie Amsterdam–Hoorn, paragraaf 9.5 en MER-aanvulling plan MER Corridorstudie Amsterdam–Hoorn Varianten knooppunt Zaandam, paragraaf 4.5.

de Nota van Antwoorde heb opgesteld in reactie op de ingediende zienswijzen, zal ik besluiten over de vaststelling van de Structuurvisie.

### **Financiën**

Het multimodale mobiliteitspakket heeft een omvang van € 529 mln., waarvan het rijk circa € 364 mln. (69%) van de kosten draagt en de regio € 165 mln. (31%). Voor het rijksdeel wordt een reservering gemaakt op het artikel hoofdwegen (12.03) in 2023 en op het spoorartikel (13.03) van het Infrastructuurfonds en hoofdstuk XII. Na het vaststellen van de Structuurvisie en de ondertekening van de Bestuursovereenkomst zal ik de begroting en het MIRT overzicht hiermee in overeenstemming brengen.

### **Procedure Structuurvisie en vervolg**

Burgers, bedrijven en maatschappelijke organisaties zijn middels publieksparticipatie bij deze verkenning betrokken. In de afgelopen periode is in diverse sessies gevraagd mee te denken. Een ieder heeft vanaf de ter inzagelegging 6 weken de tijd een zienswijze in te dienen. Parallel aan de zienswijzenprocedure zal aan de commissie MER een advies over de plan-MER worden gevraagd. Na afronding van de zienswijzen procedure en het daaropvolgende besluitvormingsproces zal ik de definitieve voorkeursbeslissing nemen en de definitieve Structuurvisie vaststellen (planning in het najaar 2019). De binnengekomen zienswijzen zal ik beantwoorden in een Nota van Antwoord. Voor het tijdspad bij deze besluitvorming is het wenselijk dat een eventuele behandeling van de Ontwerp-Structuurvisie door de Kamer bij voorkeur voor het zomerreces of anders zeer kort daarna kan worden afgerond. Indien de behandeling later plaatsvindt kan dit consequenties hebben voor de planning van het vaststellen van het voorkeursalternatief en de het ondertekenen van de bestuursovereenkomst met de regionale partijen. Deze is nu voor het najaar 2019 gepland. Na vaststelling van de Structuurvisie wordt het voorkeursalternatief verder uitgewerkt in een ontwerp-Tracébesluit en een Tracébesluit. Naar aanleiding van de besluitvorming zal de planning worden herijkt. Na vaststelling van de Structuurvisie zal ik waar nodig in samenwerking met de medeoverheden ook meteen starten met de voorbereiding van die maatregelen uit het multimodale mobiliteitspakket die op korte termijn kunnen worden uitgevoerd.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga