

Omgevingswijzer corridorstudie Amsterdam-Hoorn

Datum bijeenkomst: 20 februari 2017

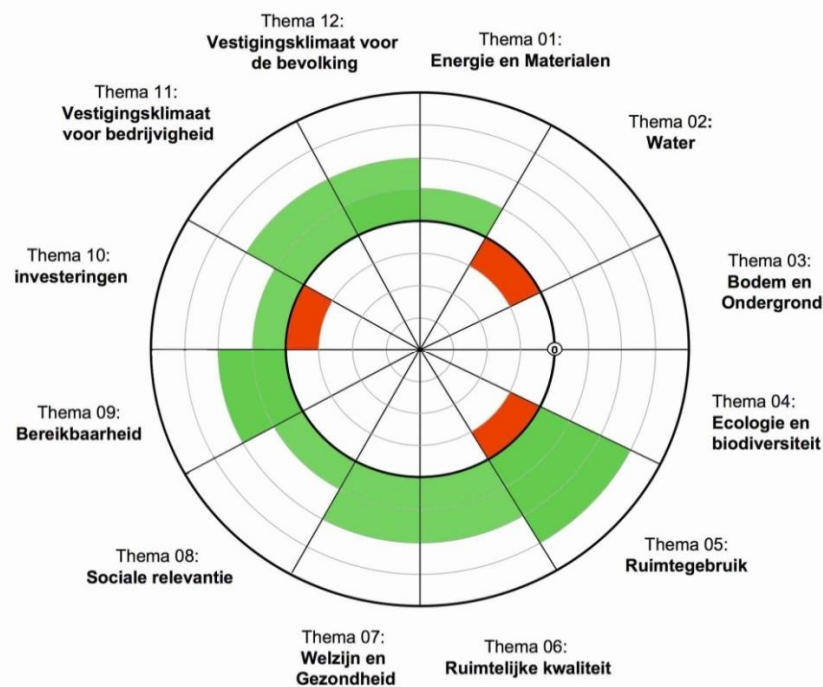
Introductie

Op 20 februari is er een Omgevingswijzerbijeenkomst georganiseerd. Doel van deze bijeenkomst was om het thema Duurzaamheid te operationaliseren in de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn. Dit document is een weergave van de belangrijkste bevindingen van deze bijeenkomst en de voorbereiding. De Omgevingswijzer is toegepast op 4 onderscheidende maatregelpakketten vrij gebaseerd op o.a. de ladder van Verdaas / 5i's:

1. ruimtelijke ontwikkeling (wonen en werken rondom OV-knooppunten),
2. mobiliteitsmanagement (gedragsverandering)
3. OV en fiets
4. investeren in het hoofdwegennet (deze laatste is weer onderverdeeld in Laag, Midden en Hoog)

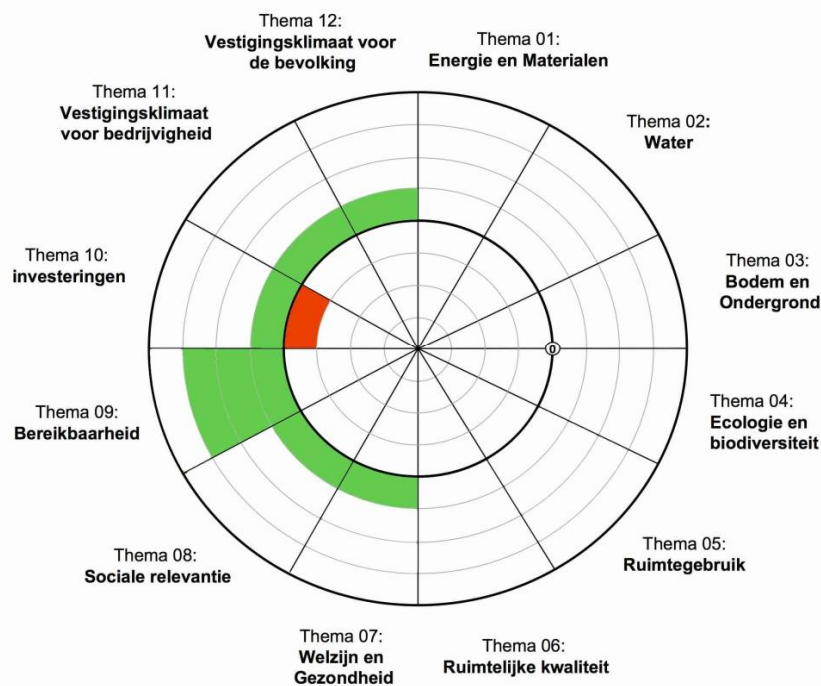
In onderstaande document staan de 'resultatenwielen' van deze maatregelpakketten. Op de bijeenkomst is het effect besproken ten opzichte van de referentiesituatie. De **rode** kleur duidt op negatieve effecten en de **groene** op positieve effecten. In de beschrijving onder het wiel wordt dit beknopt toegelicht.

1. Ruimtelijke ontwikkeling



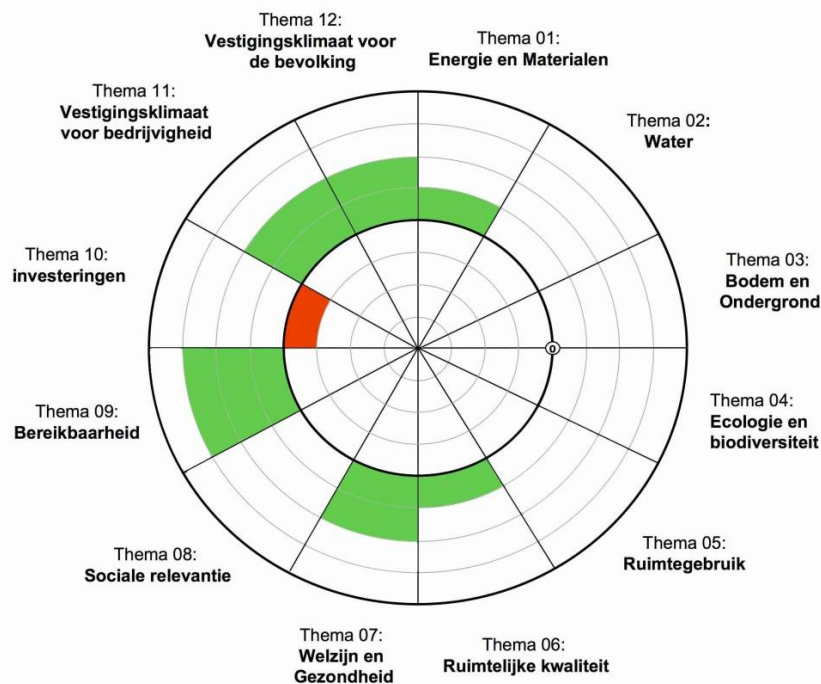
De ruimtelijke ontwikkelingen in het pakket zijn allen gebaseerd op 'Transit Oriented Development' (TOD of knooppuntontwikkeling) en binnenstedelijke verdichting en transformatie. **Green:** We zien in het algemeen een positief beeld ontstaan omdat gebruik wordt gemaakt van reeds bestaande mobiliteit en voorzieningen. Binnenstedelijk gebied wordt hergebruikt en landschap wordt hiermee gespaard. De focus op OV en fiets heeft een positieve relatie met gezondheid en ruimtelijke kwaliteit. Daarnaast heeft het stedelijke milieu doorgaans een goede aansluiting op een diensteneconomie. **Rood:** De kosten voor de aanpassingen die nodig zullen zijn in bijvoorbeeld het onderliggend wegennet. Daarnaast kan het in een hoog stedelijke omgeving lastiger zijn de klimaatopgave (wateroverlast en hittestress) een goede plek te geven.

2: Mobiliteitsmanagement, inclusief fiets als voor/natransport



In deze stap wordt in een reeks van maatregelen het gebruik van de bestaande infrastructuur efficiënter gemaakt. **Groen:** De bereikbaarheid wordt vergoot zonder grote infrastructurale / fysieke ingrepen. Dit heeft relatief weinig impact op 'planet'. Dit geeft ook weinig effecten in het resultatenwiel en mag gezien worden als een goede duurzaamheidsscore. Doordat ook het gebruik van de fiets wordt verbeterd in het voor- en natransport is ook een positief effect op welzijn/gezondheid te zien. **Rood:** De kosten die gemaakt moeten worden voor deze ontwikkelingen.

3: OV + Fiets



In deze stap wordt in een serie van maatregelen het openbaar vervoer (spoor) en fietsnetwerk verbeterd.

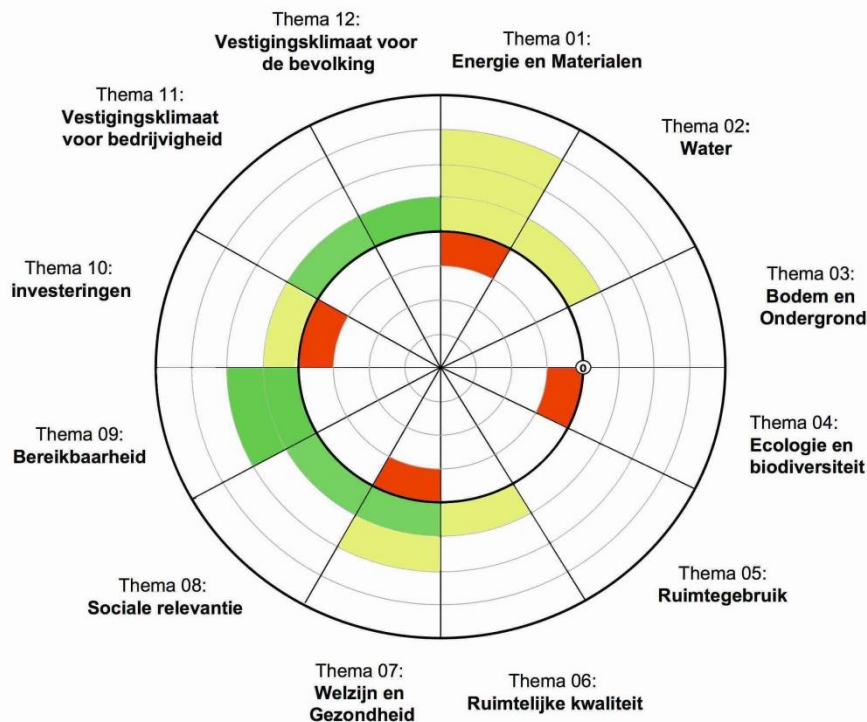
Groen: Dit pakket stimuleert schone en actieve vormen van mobiliteit en heeft een positieve relatie met het thema gezondheid. Ook sluit het goed aan bij het pakket ruimtelijke maatregelen (1) dat uitgaat van verstedelijking op basis van TOD. Het ontsluit hiermee ook bestaande voorzieningen beter en sluit goed aan op de arbeidsmarkt van de Metropoolregio.

Rood: De kosten die gemaakt moeten worden voor deze ontwikkelingen.

4: Investeren in het HWN

In deze stap worden de investeringen in het hoofdwegennet onderverdeeld in drie 'niveaus'; Laag, Midden en Hoog. 'Laag' concentreert zich hoofdzakelijk op het aanpassen van het knooppunt Zaandam, het afwaarderen van de A7-Zaandam, uitbreiding wegcapaciteit bij Hoorn (weefvakken) en een aantal -maatregelen op het onderliggend wegennet. Bij 'Midden', wordt tevens de A8 aangepast naar 2x5 rijbanen, is er sprake van het verbreden van de A7 naar 2x3 bij Purmerend (met als inpassingsvariant het rechte trekken van de bocht bij Purmerend -met brug of aquaduct), een spitsstrook bij Hoorn en aanvullende maatregelen op het onderliggend wegennet. Pakket 'Hoog' bestaat uit een verdere verbreding van de A8 naar 2x6 rijbanen en de A7 naar 2x3 rijbanen tussen Purmerend en het knooppunt Zaandam. In de bijeenkomst van 20 februari zijn deze pakketten besproken aan de hand van de Omgevingswijzer. Het effect is besproken ten opzichte van de referentiesituatie. Naast de **rode** (negatieve) effecten en de **groene** (positieve) effecten kwam ook een aantal (meekoppel)kansen naar voren. Deze zijn in het resultatenwiel als **lichtgroen** weergegeven. De kansen kunnen mogelijk worden verzilverd (en worden dan een groen effect) maar vallen nu nog buiten de scope van de corridorstudie.

Pakket Laag:



Groen:

- De verbeterde doorstroming met daarbij behorende economische effecten. Vermindering van files (die relatief veel vervuilen door inefficiënte verbranding van brandstof).

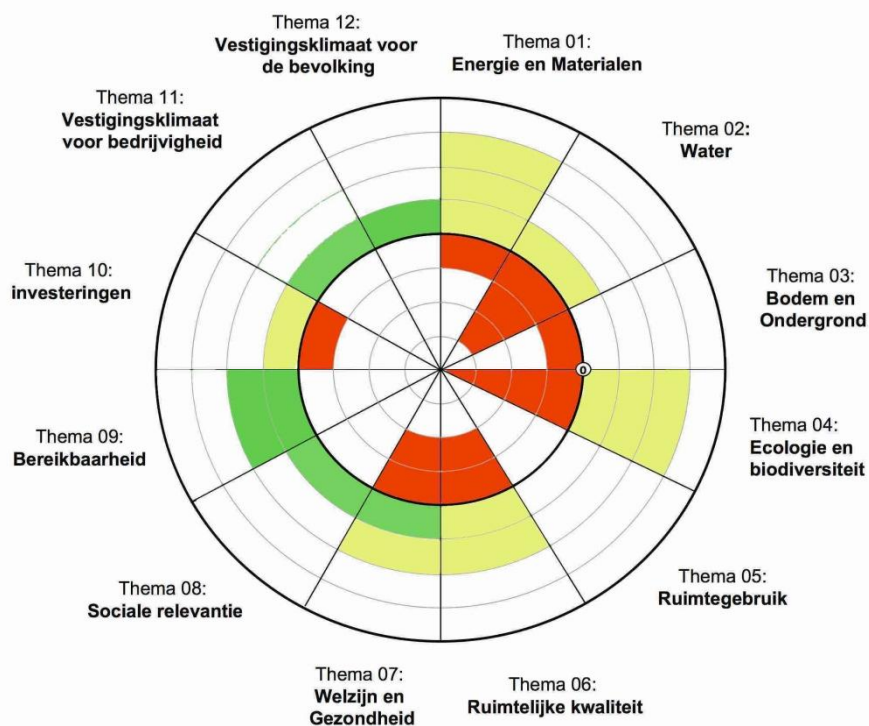
Rood:

- Voor de verbouwing van o.a. knooppunt Zaandam zal (fossiele) energie nodig zijn en door de verbetering zal meer gebruik van de weg worden gemaakt (CO₂/fossiele brandstof).
- De investeringen die nodig zullen zijn voor dit pakket.

Kansen:

- Vanuit duurzaamheid heeft het voorkeur om de werkzaamheden uit te voeren met een minimum aan energieverbruik en volgens de principes van de circulaire economie (zonder dat materialen worden afgewaardeerd gedurende de levenscyclus).
- Er bestaat de mogelijkheid om met de verbouwing van knooppunt Zaandam de logica en aantrekkelijkheid van fietsverbindingen te verbeteren en een 'missing link' voor het regionale fietsnetwerk mee te koppelen. Het verbeteren van het fietsnetwerk zal een positief effect hebben op mobiliteit, gezondheid en welzijn. Vanuit het aspect water is er een kans om de ruimte binnen het knooppunt te gebruiken als opvang en zuiveringsvoorziening voor water.
- Financieel bestaat er mogelijkheid om het afwaarderen van de A7 in Zaandam te koppelen aan de ruimtelijke ontwikkeling van het TOD Kogerveld om daarmee ook co-financiering voor deze opgave te genereren.

Pakket Midden



Groen:

- De robuustheid van het (hoofd)wegennet neemt toe en de bereikbaarheid van functies en arbeidsmarkten zal verbeteren.

Rood:

- Het pakket Midden onderscheidt zich met name door de verbreding van de A8 tussen het knooppunt Coenplein en knooppunt Zaandam en een verbreding van de A7 bij Hoorn (spitsstrook) en Purmerend (3^e rijstrook). Specifiek voor de A8 geldt dat deze ligt ingeklemd tussen een woongebied en een natuurgebied. Bij Hoorn en Purmerend ligt de weg al dicht op stedelijke gebied. Een verbreding hier zal betekenen dat de intensiteit wordt vergroot met bijbehorende effecten op lucht, geluid en energieverbruik.
- De barrièrewerking van de weg zal toenemen. Met name de A8 - en in wat mindere mate de A7 - kent een open en groene inpassing. Mocht deze niet houdbaar zijn (bijvoorbeeld als een

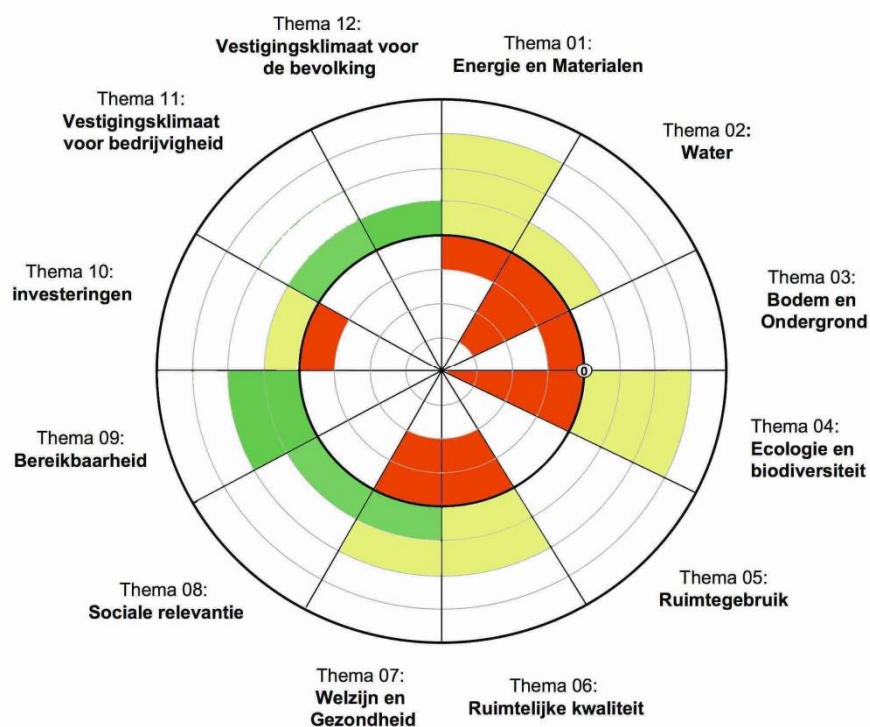
gevolg van de toename van geluidsschermen) zal dit een negatief effect op de ruimtelijke kwaliteit hebben.

- De toename aan verhard oppervlak heeft een negatief effect op water en bodem (run-off en extra berging van water). Het is de vraag of er voldoende ruimte is om zonder (extra) aantasting van natuur- en landschappelijke waarden te kunnen voldoen aan deze wateropgave (is er voldoende ruimte om water te infiltreren?)

Kansen:

- Er is een mogelijkheid om de werkzaamheden aan de snelweg aan te grijpen om de verbindingen op/onder de weg door te herstellen dan wel te verbeteren. Dit betreft onder meer het herstel van in het verleden met de aanleg van de A7 doorsneden (cultuurhistorische) verbindingen in de Beemster. Daarbuiten betreft het, het sociaal veiliger maken van bestaande verbindingen in met name stedelijk gebied en het toevoegen van nieuwe recreatieve verbindingen (nat en droog).
- Landschappelijke kansen zitten in het verbeteren van de zichtbaarheid van de Beemster als cultuurhistorisch waardevol gebied (samen met de Stelling van Amsterdam een Unesco Werelderfgoed).
- De werkzaamheden aan de A7 bieden bij Purmerend kansen om ecologische verbindingen te realiseren ter hoogte van de ringdijk bij Wijdewormer en het Noordhollandsch Kanaal. Dit biedt de mogelijkheid om op regionale schaal een aantal natuurgebieden met elkaar te verbinden: de 'Amsterdam Wetlands'. Dit is mogelijk ook het geval bij het knooppunt Zaandam/Oostzanerveld. In het geval er sprake is van het rechte trekken van de A7 in 'de kom' nemen de mogelijkheden voor ecologie en landschappelijke inpassing toe en genereert dit aanvullend ook kansen voor Purmerend voor een stedelijke uitbreiding. Een aquaduct geniet op het eerste oog vanuit landschap/cultuurhistorie een voorkeur boven een brug, aangezien een brug als een meer storend element in het landschap wordt beschouwd en veelal ook extra overlast kan generen (geluid). Aandachtspunten bij een aquaduct zijn echter wel de inpassing van een kanteldijk (i.v.m. waterveiligheid), geotechniek en (grond)water.

Pakket Hoog



Dit pakket kent vergelijkbare effecten als pakket Midden alleen in sterkere mate omdat de verbredingen groter zullen zijn. Dit is het geval bij de A8 die in dit pakket wordt verbreed naar 2x6, de ombouw van de spitsstrook naar een volledige rijstrook tussen knooppunt Zaandam en Purmerend en de toevoeging van een volledige 3^e rijstrook bij Hoorn. Ook de kansen zijn grotendeels gelijk aan pakket Midden echter deze zullen qua opgave uitdagender zijn dan in het pakket Midden.

Conclusies en aanbevelingen:

1. Basiseffect: hoe meer (ver)bouwen, hoe meer gebruik van energie, materialen, bodem en water.

Veel van de rode effecten hebben te maken met het feit dat hoe meer er wordt gebouwd/aangepast aan de infrastructuur, hoe meer effect dat heeft op het gebruik van energie, bodem, water leefomgeving en barrièrewerking.

2. Echter, ook meer potentiële meekoppelkansen: opheffen barrières voor mens, fiets, landschap en natuur.

Deze bouwopgave biedt ook kansen om de (huidige) situatie te verbeteren voor zowel de A7 en A8. Denk aan het verbeteren van de fietsstructuren bij knooppunt Zaandam, herstel van landschappelijke/ cultuurhistorische structuren, realisatie van ecologische verbindingen/ structuren (o.a. Ringdijk Wormer, Noordhollandsch kanaal) en het verbeteren van de aantrekkelijkheid en sociale veiligheid van onderdoorgangen. Het rechte trekken van de A7 bij Purmerend genereert daarnaast ook extra kansen om landschappelijke structuren te herstellen en deze ook te combineren met ruimtelijke ontwikkelingen bij Purmerend.

3. Energie en materialen: veel kansen, maar verankeren in een latere fase

Op het gebied van energie (verminderen of opwekken) en materialen liggen er kansen uiteenlopend van volledig circulair ontworpen levenscycli tot de toepassing van LED-verlichting. De ervaring leert dat dit goed op een later moment verankerd kan worden, wanneer de bouwopgave concreet is. Rijkswaterstaat geeft bijvoorbeeld een regelmatig een EMVI-bonus in de aanbesteding op deze onderwerpen.

4. Aandachtspunt: inpassing knooppunt Zaandam / A8 Oostzanerveld

De inpassing van het knooppunt Zaandam en een verbrede A8 zal een grote zorgvuldigheid vergen. Het is nog niet bepaald in hoeverre de open en groene inpassing van de A8 gehandhaafd kan blijven wanneer bijvoorbeeld geluidsschermen hoger moeten worden en de weg breder. Ook is het van belang om het regionale groen goed bereikbaar te houden voor de omwonenden (dan wel te verbeteren), wat ook meer aantrekkelijke en veilige onderdoorgangen vergt (zowel droog als nat). Het zorgvuldig en aantrekkelijk vormgeven van de wateropgave zonder extra aantasting van natuurlijke en landschappelijke waarde zal een uitdaging zijn in het (krappe) profiel. Op het gebied van mitigatie en compensatie liggen er verder kansen om de kwaliteit van het Oostzanerveld te verbeteren. Het verdient de aanbeveling deze inpassingsopgaven integraal en vroegtijdig op te pakken en in de komende fase uit te werken in een inpassingsvisie.

5. Aandachtspunt: inpassing A7 Beemster

De Beemster is een bijzondere droogmakerij en uitgeroepen tot Unesco Werelderfgoed. Het is daarom aan te bevelen met bijzondere aandacht te kijken naar de inpassing van de weg in het landschap en deze ook zo veel mogelijk te sparen bij de verbreding en waar mogelijk ook de belangrijke (historische) structuren te herstellen en het erfgoed zo veel mogelijk zichtbaar te maken voor de (weg) gebruikers.

6. Vervolg

De Omgevingswijzer is nu toegepast op maatregelpakketten waarin maatregelen zijn geclusterd die zijn te beschouwen als een 'familie' van gelijklopende modaliteiten. OV-maatregelen met elkaar

gecombineerd, maatregelen op het wegennet met elkaar gecombineerd etc. Dit geeft weliswaar inzicht hoe de verschillende modaliteiten zich ten opzichte van elkaar verhouden, echter de opgave is dat er na zeef 1 combinaties worden gemaakt van de verschillende modaliteiten. Dat zijn ook die maatregel- of combipakketten die onderdeel worden van de verdere besluitvorming in het kader van Zeef 2 (voorkeursalternatief). Daarom is het de bedoeling de Omgevingswijzer opnieuw toe te passen op deze 'combipakketten' zodat in de komende fase duurzaamheid onder de aandacht blijft.

Deelnemers Omgevingswijzersessie 20 februari 2017:

- Vincent Evers, gemeente Hoorn
- Tugba Köse, Vervoerregio Amsterdam
- Anneke van Dorp, ministerie van IenM
- Hans Smulders, gemeente Purmerend
- Kingson Wu, Rijkswaterstaat
- Jaklien van Middelaar, Rijkswaterstaat
- Kim Uittenbosch, provincie Noord-Holland
- Jan Wijkhuizen, provincie Noord-Holland
- Jeroen Laro, kernteam corridorstudie
- Steven Voest, kernteam corridorstudie
- Ebru Eryigit, kernteam corridorstudie
- Williard van der Sluis, kernteam corridorstudie
- Cari Derichs, kernteam corridorstudie
- Renske Gillissen, kernteam corridorstudie
- Tertius Hanekamp, TEMAH

Aanvullend overleg met John van Diepen, HHNK op 6 maart 2017.