**MIRT Verkenning Corridor Amsterdam Hoorn**

In de afgelopen week is een drietal voorlichtingsavonden georganiseerd omdat de MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) Verkenning CAH een ontwerpstructuurvisie en het milieueffectrapport Corridor Amsterdam – Hoorn ter inzage heeft gelegd.

Ook andere documenten zijn opgeleverd als een bijlage bij de bestuurlijke overeenkomst (concept), waardoor een complex geheel aan informatie is ontstaan, dat een zeer gedegen en doorwrochte indruk achter laat bij degene die de inhoud van de stukken tot zich neemt. Het ziet er zeer compleet uit.

Pas na ontvangst van de zienswijzen van het publiek zal er een definitief ontwerpstructuurvisie worden opgesteld.

Zie: <https://www.corridoramsterdamhoorn.nl>.

In de MIRT Verkenning werken 14 partijen, waaronder ministerie, provincie, waterschap en gemeentes, vanaf de start in 2015 samen. Verwacht wordt dat na de besluitvorming dit jaar er zeker twee jaar nodig is om alle te nemen maatregelen in een juridisch kader te vatten, zodat de aanbesteding op zijn vroegst in 2023 kan worden gedaan. De eerste resultaten zullen dan in 2025 merkbaar worden.

Doelstelling van de studie is om met een combinatie van maatregelen inzake het hoofdwegennet, het onderliggende wegennet, openbaar vervoer, fietsnetwerk en mobiliteitsmanagement de bereikbaarheid en doorstroming in de corridor Amsterdam – Hoorn te verbeteren.

Daarbij dient onmiddellijk te worden aangetekend dat op grond van de huidige oplossingsrichtingen verwacht mag worden dat in 2025 en daarna nieuwe knelpunten zullen ontstaan, die “dringend” om een oplossing zullen vragen. De huidige studie heeft zijn aanleiding gevonden in eerdere maatregelen zoals een tweede Coentunnel, de aanleg van de A5 en het creëren van spitsstroken op de A7

Eerder in november 2018 en maart 2019 heeft Bestuurlijk Overleg een keuze gemaakt voor een combinatiepakket dat verder is uitgewerkt in termen van milieueffecten, kosten-baten en draagvlak. In een ontwerpstructuurvisie is dat pakket verder gedetailleerd en uitgewerkt.

Dat pakket bestaat thans uit:

- In gebruikneming van extra rijstroken in de Coentunnel;

- Verbreding van de A8 tussen Coenplein en knooppunt Zaandam naar 2 x 5 rijstroken;

- Aanpassen knooppunt Zaandam;

- Vervangen van spitsstroken tussen knooppunt Zaandam en Purmerend;

- Verbreden van A7 naar 2 x 3 rijstroken tussen Purmerend Zuid en Purmerend Noord;

- Afwaarderen van weg tussen Bernardplein en knooppunt Zaandam;

- Aanleggen spitsstrook Hoorn –Avenhorn;

- Quick wins waaronder optimaliseren van fiets- en trein infrastructuur en uitbreiden carpoolplekken;

- Afstemmen met regionale en lokale projecten waaronder. AVANT, Guisweg en Hoorn A7 aansluiting.

De bijgaande begroting laat zien dat van de 292 miljoen euro van CAH plus 130 miljoen euro voor Guisweg plus 83 miljoen euro AVANT er zeker 300 miljoen euro besteed gaat worden aan automobiliteit.

Inzake de treininfrastructuur zal de kruising Guisweg van cruciaal belang zijn maar ook het fieldmanagement van de NS zal stappen moeten maken. Nu worden lege treinen als gevolg van het forenzen verkeer (vol heen, leeg terug) als een groot probleem ervaren. In het CAH project lijkt voor een beter OV geen geld vrijgemaakt te zijn

Inzake de fietsinfrastructuur zijn de twee voorstellen aangaande de noord-zuid verbinding ter hoogte van industriegebied de Ambacht Oostzaan (brug langs de A8) en de fietstunnel onder de Verlengde Stellingweg van groot belang.

De Zuiderweg door de Wijde Wormer krijgt het karakter van een snelfietsroute, in te richten als fietsstraat. Alle aansluitende fietspaden en/of stroken zullen een “kwalitatieve” upgrade ondergaan.

Volgens Minister Schultz (2016) leidt meer asfalt tot nieuwe en meer knelpunten en dus niet tot een oplossing voor de bereikbaarheid en doorstroming, in dat geval van Amsterdam en de corridor van Hoorn naar Amsterdam.

Meer asfalt zonder gerichter zoeken naar alternatieven blijft knelpunten verplaatsen. Moet je nog wel een auto bezitten? Een bezit dat 80 tot 90% stilstaat. De gemeente Amsterdam wil ze de stad niet meer in hebben, waar stopt die corridor dan? Een randweg vol met Transferia?

Werknemers verplaatsen zich nu per auto/busje over grote afstanden naar opdrachten. Hoe lang zal het duren dat een aanbesteding als voorwaarde gaat stellen dat in te zetten medewerkers niet verder dan 50 km van de plek van opdracht mogen wonen?

Of wordt het staan in de file een moment van reflectie en minder als een probleem ervaren dat de samenleving zoveel geld kost?

Of….?