

**SAMEN BOUWEN AAN
BEREIKBAARHEID**



**HET GEBIEDSGERICHTE
BEREIKBAARHEIDSPROGRAMMA
METROPOOLREGIO AMSTERDAM**

QUICK-SCAN MAATREGELEN

VERVOLGAANPAK CORRIDOR AMSTERDAM-HOORN

10 DECEMBER 2025



COLOFON

Projectleider SBAB

Iris van Noord (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat)

Begeleidingsgroep

Wim Brussaard (provincie Noord-Holland), Erik van Maaren (Vervoerregio Amsterdam), Tatjana Stenfert Kroese (SBAB), Anna Molenaar (gemeente Hoorn), Dennis Woning (gemeente Purmerend), Eric de Niet (gemeente Zaanstad), Jimmy Kunst (gemeente Koggenland), Jacob Hulder (gemeente Amsterdam), Luna Taglioni (ProRail), Simon de Crom (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat)

Projectteam Goudappel

Johannes Beuckens, Tom Hartog en Edith Goderis

Kenmerk

020823.20250919.R1.04

Definitief, 10 december 2025



INHOUD

1.	De corridor Amsterdam-Hoorn	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Opdracht Vervolgaanpak Corridor Amsterdam-Hoorn	2
1.3	Werkwijze	3
1.4	Toenemende bereikbaarheidsproblemen in de corridor	4
1.5	Verplaatsingsstromen	6
2.	Filteren Longlist	8
2.1	Opgehaalde maatregelen	8
2.2	Filterproces	8
2.3	Resultaat filtering	11
3.	Beoordeling shortlist	12
3.1	Een beoordelingskader op basis van brede welvaart	12
3.2	Toelichting indicatoren	13
3.3	De beoordelingsmethode	14
3.4	Resultaat beoordeling	15
3.5	Kansrijkheid maatregelen	17
3.6	Conclusie en aanbevelingen	18
Bijlage 1: Verplaatsingsstromen		20
Bijlage 2: Factsheets Maatregelen		22



1. DE CORRIDOR AMSTERDAM-HOORN

Dit hoofdstuk beschrijft de bereikbaarheid van de corridor Amsterdam-Hoorn, de opdracht aan Goudappel en de gevolgde werkwijze.

1.1 Aanleiding

De bereikbaarheid in de corridor Amsterdam-Hoorn staat al lange tijd onder druk, al meer dan 10 jaar lopen er MIRT-trajecten om de bereikbaarheid in de corridor te verbeteren. In 2013 is het MIRT-Onderzoek Noordkant Amsterdam opgeleverd (MONA), waarna in 2018 de MIRT-verkenning Amsterdam-Hoorn volgde.

De analyses hieruit liggen aan de basis van de Structuurvisie die in 2019 is vastgesteld met de Voorkeursbeslissing en de Bestuurlijke Overeenkomst (BOK). In 2023 is het Multimodaal Toekomstbeeld voor de Metropoolregio Amsterdam (MRA) vastgesteld, dit vormt het visiedocument voor mobiliteit van de MRA en de corridor Amsterdam-Hoorn valt grotendeels binnen de MRA. Uit het MTB blijkt dat Rijk en regio scherpe keuzes moeten maken, om de MRA aantrekkelijk en bereikbaar te houden en doelen op het gebied van duurzaamheid en brede welvaart te behalen.

In de Bestuurlijke Overeenkomst is door Rijk en regio een Multimodaal bereikbaarheidspakket afgesproken met onder andere infrastructurele maatregelen aan de A7-A8, de afwaardering van de A7 tussen knooppunt Zaandam en het Prins Bernhardplein in Zaandam en de openstelling van de reserverijstroken in de beide tunnelbuizen van de Coentunnel. In 2020 is de planuitwerking gestart. Momenteel ligt de planuitwerking van de maatregelen aan het Hoofdwegenet echter stil tot 2030, eerst vanwege capaciteitsgebrek bij Rijkswaterstaat en daarna door gebrek aan stikstofruimte. Afgelopen voorjaar is het beschikbare budget voor deze maatregelen volledig afgeroomd en bestemd voor andere opgaven waar het ministerie aan werkt.



Figuur 1: voorgeschiedenis (MIRT-)onderzoeken in de corridor Amsterdam-Hoorn sinds 2013



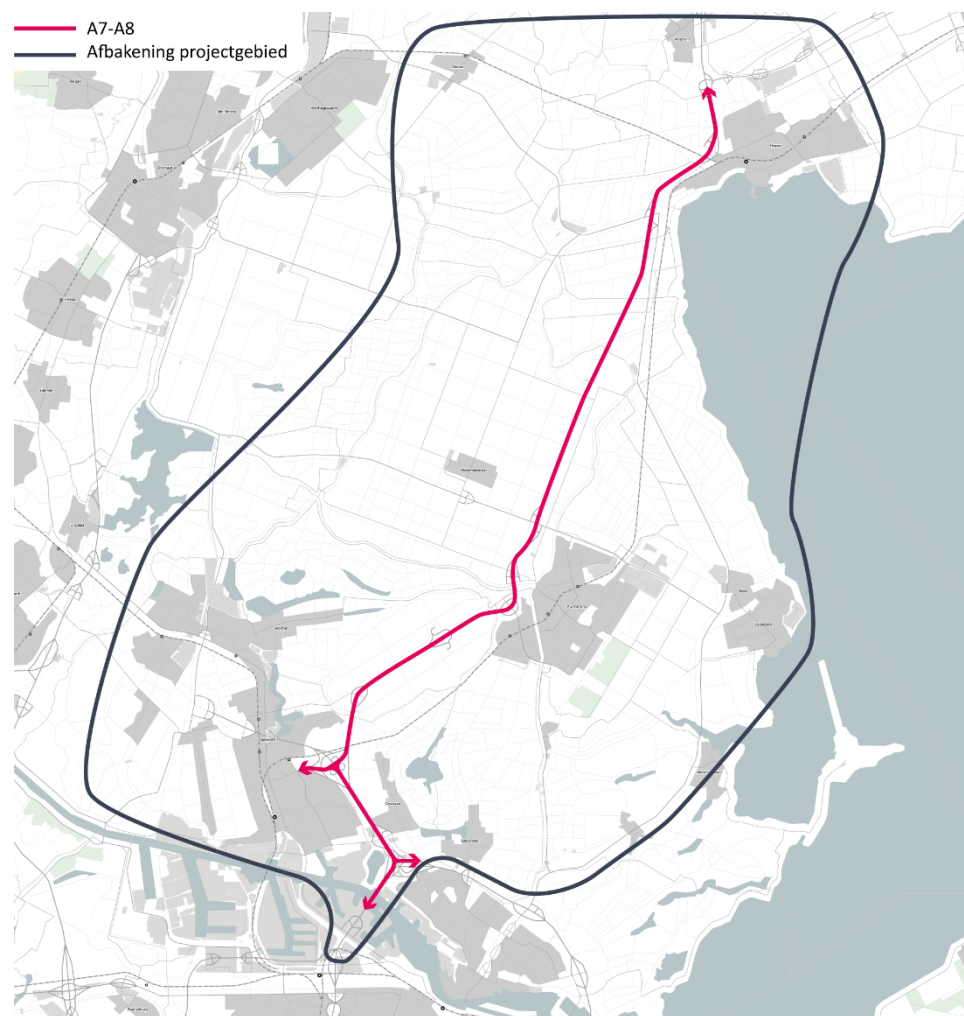
1.2 Opdracht Vervolgaanpak Corridor Amsterdam-Hoorn

De vraag die nu gesteld wordt, is of met andersoortige maatregelen of onderdelen van de afgesproken maatregelen uit de BOK CAH de doelen van de planuitwerking aan de corridor Amsterdam-Hoorn bereikt kunnen worden. De doelen uit de planuitwerking waren als volgt:

“Het 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.”

De maatregelen uit de Bestuurlijke Overeenkomst zijn de maatregelen voor de lange termijn die nodig zijn om de bereikbaarheid in de corridor te verbeteren. Dit maatregelenpakket blijft op de lange termijn het wensbeeld van de regio en het Rijk. Deze vervolgaanpak richt zich op multimodale maatregelen die al voor die tijd genomen kunnen worden en richt zich daarmee op de korte en middellange termijn tot 2035. Deze maatregelen zijn agendasettend.

Het projectgebied is gelijk aan het projectgebied uit de voorgaande MIRT-studies en betreft de gemeenten Hoorn, Koggenland, Edam-Volendam, Purmerend, Wormerland, Zaanstad, Oostzaan en binnen de gemeente Amsterdam knooppunt Coenplein en de Coentunnel. De overige delen van de A10 vallen buiten de scope van dit onderzoek. Naar het verbeteren van de doorstroming op de A10 is een ander onderzoekstraject van SBAB, namelijk de ringen draaiende houden. Het studiegebied betreft de rest van de Provincie Noord-Holland.



Figuur 2: Afbakening projectgebied en ligging A7-A8

1.3 Werkwijze

De aanpak bestaat uit zes stappen. Het Plan van Aanpak is vastgesteld door de directeuren. Hierna is gestart met het startoverleg waarin de scope is afgebakend. Daarbij zijn ruimtelijke ontwikkelingen en projecten binnen het gebied in beeld gebracht, inclusief recente toevoegingen. Ook zijn actuele verplaatsingspatronen onderzocht. Deze informatie is gebruikt om de mate waarin de maatregelen doeltreffend kunnen zijn inzichtelijk te maken. Daarnaast zijn recente woningbouwcijfers vergeleken met de uitgangspunten uit de structuurvisie. Vervolgens is in stap 2 het beoordelingskader opgesteld op basis van de principes uit het Multimodaal Toekomstbeeld en de vijf hoofdthema's van brede welvaart. Het kader heeft als doel een systematische manier te vormen om de maatregelen te beoordelen. In de eerste werksessie met de begeleidingsgroep is deze werkwijze besproken en vastgesteld.

In stap 3 is vervolgens een longlist van maatregelen opgesteld. Hiervoor zijn maatregelen verzameld uit de BOK CAH, de uitvraag, en aangevuld met voorstellen uit interne en externe werksessies en onderzoeken.

Stap 4 betreft het filteren van de maatregelen uit de longlist tot een shortlist van de meest kansrijke maatregelen binnen de scope van dit onderzoek. Dit is gedaan met behulp van een filteringsproces met criteria gebaseerd op onder meer de MTB-principes, technische en ruimtelijke haalbaarheid.

Tot slot is de shortlist kwalitatief beoordeeld met het beoordelingskader. De beoordeling is uitgevoerd op basis van bestaande kennis en beschikbare informatie. Hierbij is geen gebruik gemaakt van verkeersmodellen of kwantitatieve berekeningen, wat wel van belang is bij een verdere verdiepingsslag om een volledig beeld te krijgen van de maatregelen. Ook zijn indicatieve kostenramingen opgesteld op basis van eenheidsprijzen en referentieprojecten. De resultaten zijn besproken in de tweede werksessie met de begeleidingsgroep en waar nodig aangescherpt op basis van de inbreng van de deelnemers.



Figuur 3: Processchema werkwijze



1.4 Toenemende bereikbaarheidsproblemen in de corridor

De corridor Amsterdam–Hoorn vervult een cruciale functie in de verbinding tussen de Kop van Noord-Holland, Westfriesland, Waterland, de Zaanstreek en de Metropoolregio Amsterdam. De bereikbaarheid van deze regio's staat echter onder druk door toenemende vertragingen op de A7/A8, N235 en N247. Door bevolkingsgroei zal de mobiliteitsvraag in de corridor, en ook de vertragingen verder toenemen.

Uit de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) 2021 blijkt dat de corridor Amsterdam–Hoorn (A7/A8) in 2040 het wegtraject met de hoogste verlieskosten van Nederland zal zijn (op basis van WLO-Hoog in 2040). Het Multimodaal Toekomstbeeld (MTB) voor de MRA bevestigt dit beeld: de regio Zaanstreek–Waterland wordt daar aangemerkt als de MRA-regio waar de bereikbaarheid door congestie het sterkst zal toenemen. Dit is opvallend, aangezien in het MTB en de IMA al rekening is gehouden met de maatregelen uit de BOK, waaronder capaciteitsuitbreiding op de corridor. De daadwerkelijke bereikbaarheidsopgave is daarmee nog groter. Bovendien laat het MTB zien dat de N235 tussen Purmerend en Amsterdam in 2030 tijdens de spits geen restcapaciteit meer heeft.

De toenemende reistijden op het wegennet vergroten de noodzaak om het regionale openbaar vervoer en fietsnetwerk te versterken. Uit het MTB blijkt dat de bezetting van het OV in de regio hoog is. Op het spoor tussen Zaandam en Sloterdijk wordt in 2030 verwacht dat een zeer groot aantal staanplaatsen bezet zal zijn, terwijl op de verbinding Hoorn–Zaandam veel zitplaatsen bezet zullen zijn. Ook op de busverbinding Purmerend–Amsterdam Noord wordt een zeer hoge bezettingsgraad in de spits voorzien. Dit vraagt om toekomstige capaciteitsuitbreiding om een goede reizigerservaring te bieden. Daarnaast vormt de sterke spitsrichting een uitdaging voor de betaalbaarheid en kosteneffectiviteit van het OV in de corridor.

Voor het fietsnetwerk streven de provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam ernaar de belangrijkste kernen te verbinden met hoogwaardige doorfietsroutes. Op cruciale verbindingen ontbreken deze echter nog, zoals tussen Hoorn en Purmerend, Purmerend en Zaandam, Edam–Volendam en Purmerend, en Purmerend en Amsterdam.

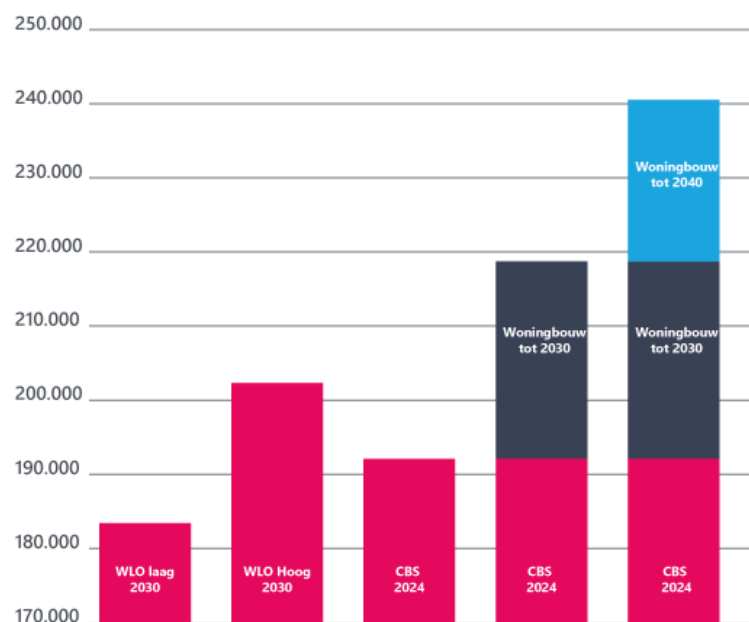


Figuur 4: Trajecten met de hoogste verlieskosten in Nederland. Bron: IMA2021



Woningbouwopgave

De regio groeit sneller dan tijdens de MIRT-verkenning uit 2018, wat ten grondslag ligt aan de BOK werd voorzien. In deze studie werd uitgegaan van 2030 als zichtjaar. Het aantal huishoudens in het projectgebied ligt in 2024 al boven de destijds verwachte hoeveelheid woningen voor 2030 in WLO-laag. De huidige geplande woningbouw tot 2030 op basis van plancapaciteit.nl ligt voor de regio zelfs ongeveer 10% hoger dan voorzien werd in het WLO-hoog scenario. Richting 2040 zal de regio verder blijven groeien. Figuur 5 geeft dit weer. Ook bij gemeenten buiten het projectgebied die gebruik maken van de CAH is forse woningbouw gepland. De bereikbaarheidsopgave, en de economische verlieskosten zullen daarmee groter zijn dan eerder voorzien.



Figuur 5: Aantal woningen in het projectgebied - voorspeld, huidig, en toekomst



1.5 Verplaatsingsstromen

De verplaatsingen in het gebied zijn per vervoerwijze op etmaalniveau in kaart gebracht. Er is onderscheid gemaakt tussen het projectgebied en het invloedsgebied. Het projectgebied bestaat uit alle gemeenten in de corridor, zoals die ook voor de BOK zijn gehanteerd. Het invloedsgebied omvat alle regio's en gemeenten in de provincie Noord-Holland die buiten het projectgebied liggen, maar die wel invloed hebben op de corridor. Het in kaart brengen van de verplaatsingen biedt vooral waarde in de beoordelingsfase, door inzicht te geven in de verwachte doeltreffendheid van de verschillende maatregelen. Figuur 6 toont de totale verplaatsingen voor alle modaliteiten. Een uitsplitsing per modaliteit is te zien in Bijlage 1.

Deze data is afkomstig uit het Mobiliteitsspectrum van Goudappel. Dit is een zwaartekrachtmodel, gebaseerd op gegevens uit het jaar 2023, zoals arbeidsplaatsen en inwoners. Vervolgens zijn de verplaatsingen gecorrigeerd is op basis van het NVP (Nederlands Verplaatsingspanel). Het NVP is een landelijk dekkende en regio specifieke databron van de daadwerkelijke mobiliteit en activiteiten van Nederlanders. Vervolgens is de data voor de auto en het OV gekalibreerd op basis van waargenomen data zoals tellingen.

Wat betreft de autoverplaatsingen zijn er veel kriskras verplaatsingen te zien, zowel in het projectgebied als het invloedsgebied. De hoogste aantallen (meer dan 10.000 verplaatsingen per etmaal) doen zich voor tussen Amsterdam en Zaanstad, Landsmeer, Purmerend, Zuid-Kennemerland, IJmond, de Gooi en Vechtstreek, Alkmaar en Omstreken, en tussen Zaanstad en Wormerland, Purmerend, Alkmaar en Omstreken, en IJmond, evenals tussen Hoorn en Westfriesland. De corridor Amsterdam–Hoorn kent dus zowel sterke autostromen richting Amsterdam en Zaanstad als intensieve regionale stromen binnen Noord-Holland Noord. Dit dubbele karakter benadrukt de rol van de corridor als toegangspoort tot de Metropoolregio én als belangrijke schakel in de regionale samenhang.

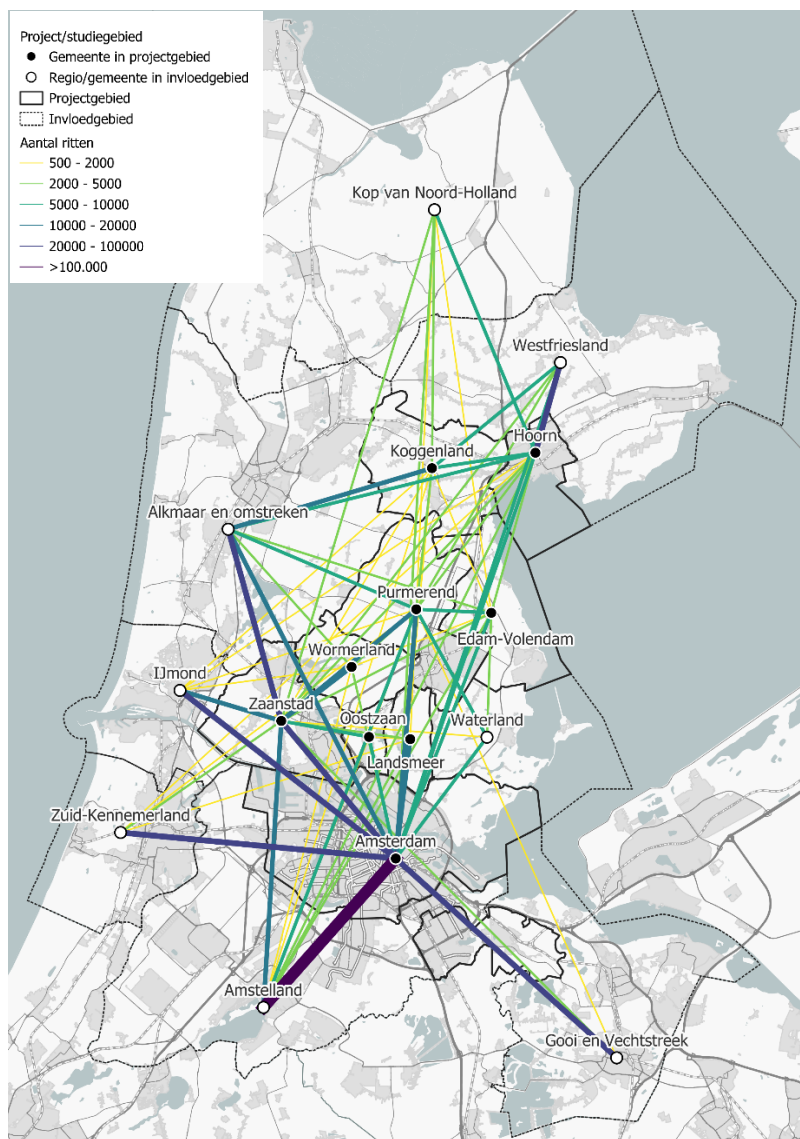
Voor de OV-verplaatsingen is een duidelijk stervormig patroon zichtbaar van en naar Amsterdam. De grootste aantallen (meer dan 10.000 verplaatsingen per etmaal) vinden plaats tussen Amsterdam en Zuid-Kennemerland, Zaanstad, Purmerend en de Gooi en Vechtstreek. Daarnaast zijn er meer dan 5.000

verplaatsingen per etmaal tussen Amsterdam en IJmond, Alkmaar en Omstreken. Dit bevestigt de centrale positie van Amsterdam als bestemming voor werk, studie en voorzieningen. Voor de corridor betekent dit dat de capaciteit en betrouwbaarheid van de OV-assen richting Amsterdam cruciaal zijn. Tegelijkertijd vraagt de relatief beperkte onderlinge uitwisseling tussen de overige regio's om aandacht: het versterken van regionale OV-verbindingen kan bijdragen aan een robuuster en veerkrachtiger netwerk, waarmee de corridor niet alleen naar Amsterdam gericht is, maar ook de interne samenhang in de provincie beter ondersteunt en aantrekkelijk maakt.

Fietsverplaatsingen komen voornamelijk voor op afstanden tot 15 km. Verplaatsingen binnen gemeenten zijn echter niet inzichtelijk gemaakt omdat deze geen effect hebben op de corridor, terwijl juist op deze korte afstanden naar verwachting veel fietsverplaatsingen plaatsvinden. De verplaatsingen tussen Amsterdam en Landsmeer, Zaanstad, Zuid-Kennemerland, de Gooi en Vechtstreek, tussen Zaanstad en Wormerland, en tussen Hoorn en Westfriesland tellen meer dan 5.000 verplaatsingen per etmaal. Echter liggen er voor de fiets duidelijke kansen in de corridor. Binnen afstanden tot circa 15 km, veelvoorkomend binnen de provincie en tussen aangrenzende regio's, worden nu nog veel verplaatsingen met de auto gemaakt, zoals tussen Purmerend, Wormerland en Zaanstad. Door in te zetten op hoogwaardige fietsvoorzieningen zoals doorfietsroutes, kan een groter aandeel van deze korte en middellange ritten per fiets worden afgelegd, wat bijdraagt aan het ontlasten van de drukke autoverkeersstromen binnen de corridor.

Tot slot zijn de verplaatsingen van vrachtverkeer in kaart gebracht. Deze vinden voornamelijk plaats tussen Amsterdam en Zaanstad, Zuid-Kennemerland, IJmond, en de Gooi en Vechtstreek, tussen Zaanstad en Alkmaar en Omstreken, en IJmond, en tussen Hoorn en Westfriesland, met meer dan 2.000 ritten per etmaal. De corridor kent dus met name sterke vrachtstromen richting Amsterdam.





Figuur 6: Alle verplaatsingen voor alle modaliteiten per etmaal

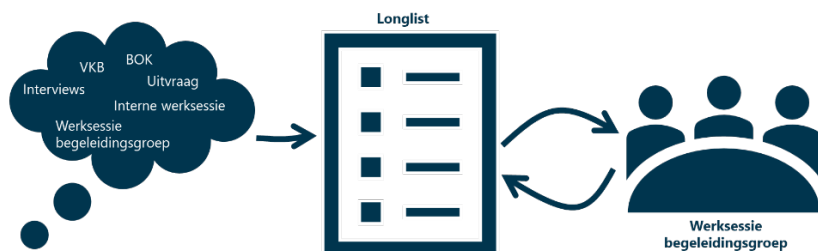


2. FILTEREN LONGLIST

Dit hoofdstuk beschrijft de aanpak en resultaten van het filteringsproces van longlist tot shortlist maatregelen.

2.1 Opgehaalde maatregelen

De longlist met maatregelen is samengesteld op basis van verschillende bronnen: de bestuurlijke overeenkomst (BOK), de uitvraag, interne werksessie en diepte interviews over Spreiden en mijden en met goederenvervoer. Tijdens de werksessie met de begeleidingsgroep zijn aanvullende maatregelen ingebracht en toegevoegd aan de longlist.



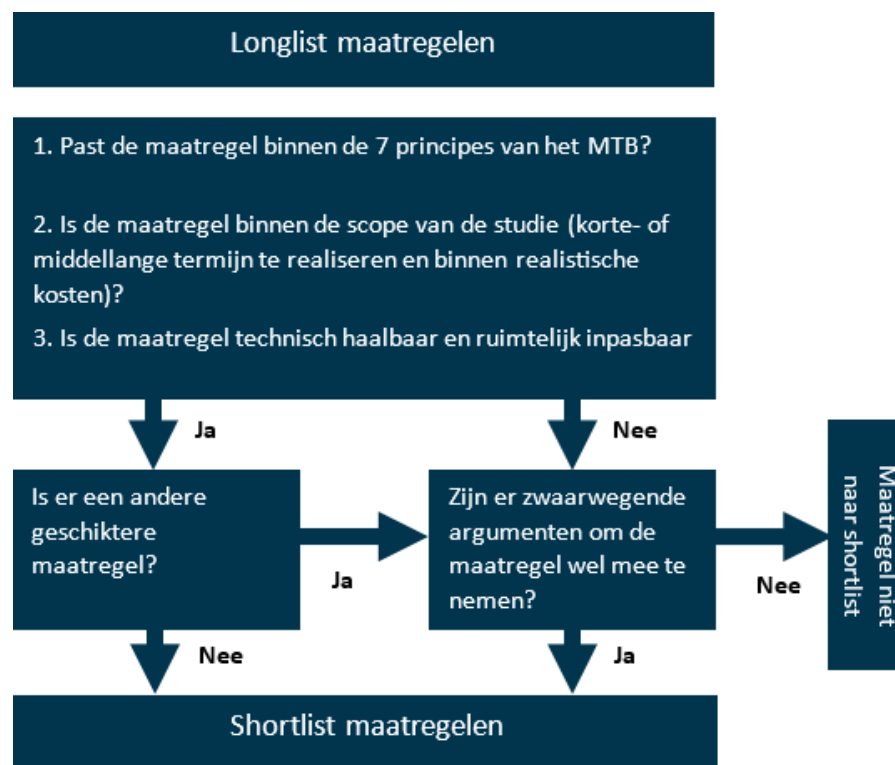
Figuur 7: Proces opstellen longlist

De uiteindelijke longlist omvat een brede waaier van meer dan 30 maatregelen met uiteenlopende kenmerken. Het gaat zowel om maatregelen gericht op verschillende vervoerwijzen (fiets, OV, auto, vracht) als om beleidsmatige maatregelen en maatregelen die sturen op gebiedsontwikkeling. Aan het eind van dit hoofdstuk is het overzicht van de maatregelen opgenomen.

2.2 Filterproces

De maatregelen van de longlist zijn gefilterd tot shortlist aan de hand van het schema in figuur 6. Daarbij is gekeken naar de mate waarin de maatregel past binnen de principes van het MTB, alsook binnen de scope van de studie (realisatietermijn en kosten). Daarnaast is een inschatting gemaakt van de technische en ruimtelijke haalbaarheid.

Indien de maatregel goed scoort op de bovenstaande criteria, volgt de volgende filterstap, waarbij is gekeken of er andere “betere” maatregelen zijn en of er zwaarwegende argumenten zijn om de maatregel wel op de shortlist op te nemen.



Figuur 8: Processchema filtering



Filteren maatregelen aan de hand van de MTB-principes

In het Multimodaal Toekomstbeeld zijn 7 principes beschreven om de MRA aantrekkelijk en bereikbaar te houden en om de doelen op het gebied van duurzaamheid en brede welvaart te behalen. Bij het filteren van de maatregelen aan de hand van deze principes is per maatregel gekeken of deze in lijn, neutraal, of in strijd met elk van de zeven MTB-principes. Hierbij is met name gekeken naar directe effecten.

Een maatregel is goedgekeurd bij de eerste stap van de filter wanneer:

- deze minimaal in lijn is met één principe, en;
- deze niet in strijd is met meer principes dan waar deze mee in lijn is.

Onderstaand staat per principe beschreven hoe de beoordeling van het principe heeft plaatsgevonden.

1. Stem verstedelijking nog beter af op de kwaliteit van de bereikbaarheid en nabijheid

Een maatregel is in lijn met dit principe wanneer het bijdraagt aan woningbouw op locaties met een goede multimodale bereikbaarheid en hoeveelheid voorzieningen.

2. Afremmen en spreiden van de Mobiliteitsgroei

Een maatregel is in lijn met dit principe wanneer het zorgt voor minder automobilité en minder mobiliteit op de drukste momenten.

3. Verbeter stedelijke en regionale fietsnetwerken

Een maatregel is in lijn met dit principe wanneer het de kwaliteit van fietsnetwerken vergroot.

4. Ontwikkel regionale hubs per corridor, dichtbij en verder van de steden

Een maatregel is in lijn met dit principe wanneer er een effectieve hub wordt gerealiseerd, waar een overstap van de auto op een andere modaliteit wordt gefaciliteerd.

5. Neem goederen integraal mee in de bereikbaarheids- en verstedelijkingsopgave

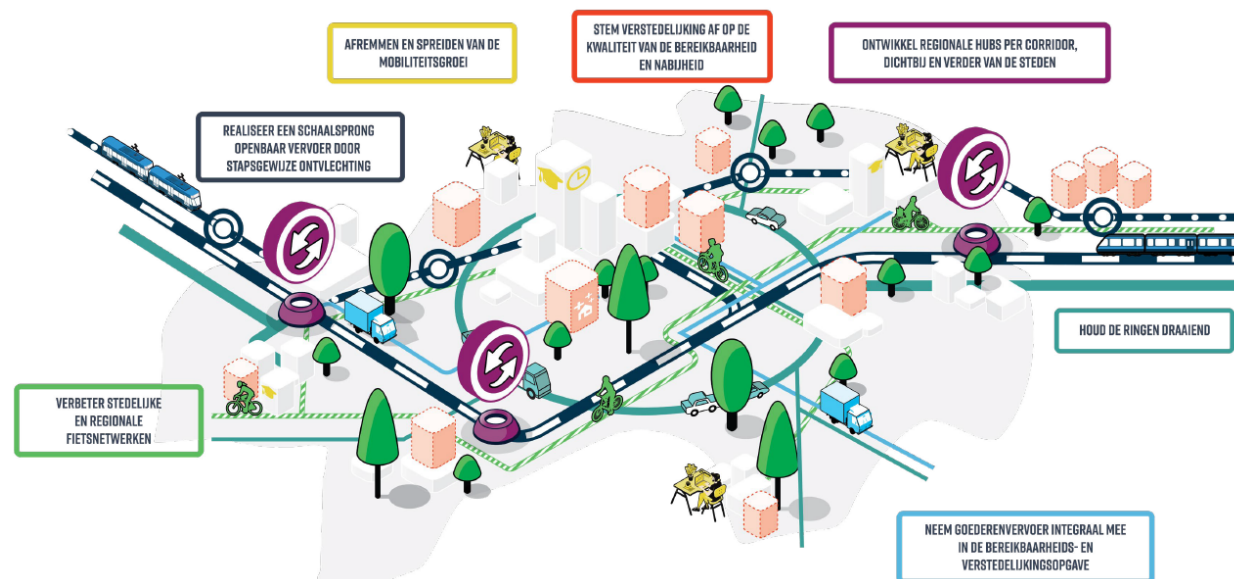
Een maatregel is in lijn met dit principe wanneer het bijdraagt aan minder goederenvervoer over de weg door een modal shift naar het water of spoor, het bijdraagt aan meer efficiëntie door het bundelen van goederenstromen, of het ontwijken van de hoeveelheid goederen vervoer in de spits op congestiegevoelige trajecten.

6. Realiseer een schaa sprong openbaar vervoer door stapsgewijze ontvlechting

Een maatregel is in lijn met het principe wanneer het bijdraagt aan een verbetering van het openbaar vervoer, of wanneer deze de lokale, regionale, en internationale OV-netwerken ontvlechten.

7. Houd de ringen draaiend

De maatregel is in lijn met het principe wanneer het zorgt voor een afname van de hoeveelheid verkeer op de A5, A9 en A10 op congestiegevoelige momenten.



Filteren maatregelen aan de hand van de scope

Het doel van deze studie is om tot een lijst mogelijke maatregelen te komen die de brede welvaart van de corridor Amsterdam-Hoorn verbeteren met andersoortige maatregelen, of onderdelen uit de BOK. De maatregelen uit de BOK vormen nog steeds de stip op de horizon, maar zijn momenteel stilgelegd vanwege beperkingen in capaciteit, financiën en stikstofruimte.

De scope van dit project richt zich daarom specifiek op maatregelen die op korte of middellange termijn (voor 2035) kunnen worden gerealiseerd en die minder kostbaar zijn dan de grote ingrepen uit de BOK.

Filteren maatregelen aan de hand van de haalbaarheid

In de vervolgstap is beoordeeld of de voorgestelde maatregelen in de praktijk technisch uitvoerbaar zijn en of zij ruimtelijk kunnen worden ingepast. Maatregelen die niet realiseerbaar blijken door technische beperkingen of een gebrek aan ruimtelijke mogelijkheden, worden direct buiten beschouwing gelaten.

Op deze manier blijft de analyse gericht op maatregelen die daadwerkelijk kansrijk zijn voor uitvoering op korte of middellange termijn.

Filteren maatregelen aan de hand van overige argumenten

Tot slot is een aanvullende toets uitgevoerd, gebaseerd op twee criteria:

- Beschikbaarheid van alternatieven: Is er een andere maatregel die in de gegeven context effectiever of beter passend is?
- Zwaarwegende argumenten: Zijn er omstandigheden die aanleiding geven om een maatregel toch te behouden of juist uit te sluiten, ondanks de eerdere beoordeling?

Door deze stap toe te voegen ontstaat ruimte voor maatwerk en kan beter worden aangesloten bij de specifieke kenmerken en afwegingen die in de praktijk een rol spelen.



2.3 Resultaat filtering

De onderstaande tabel geeft een overzicht van de longlist met maatregelen, inclusief een aanduiding van welke maatregelen niet zijn meegenomen naar de shortlist. Deze maatregelen zijn afgefallen omdat zij onvoldoende aansluiten bij de MTB-principes en/of buiten de scope van dit project vallen en/of ruimtelijk of technisch niet haalbaar zijn. Een gedetailleerd overzicht met motivatie en toelichting op de gemaakte keuzes is per maatregel opgenomen in Bijlage 2.

Tabel 1: Overzicht longlist en shortlist maatregelen

	Actief vervoer
	Openbaar vervoer
	Autoverkeer
	Beleid
	Logistiek
	Gebiedsontwikkeling

	Maatregel uit BOK
	Maatregel naar shortlist
	Maatregel niet naar shortlist

Maatregel	Thema	Maatregel	Thema
1 First & Last Mile verbeteren		18 Spreiden en mijden: werkgeversaanpak	
2 Doorfietsroute Purmerend-Hoorn		19 Spreiden en mijden: bewonersaanpak	
3 Doorfietsroute Purmerend-Zaanstad		20 Betalen naar gebruik	 
4 Doorfietsroute Purmerend-Amsterdam		21 Regionale Hub Purmerend	   
5 Opheffen snelheidsbeperking spoor		22 Regionale Hub Hoorn	   
6a Openstellen rijstroken Coentunnel voor autoverkeer	  	23 Spitsstrook Avenhorn – Hoorn Noord	
6b Openstellen rijstroken Coentunnel voor OV		24 Verbreden A7 Purmerend	
6c Openstellen rijstroken Coentunnel voor goederenvervoer		25 Derde rijstrook A7 (i.p.v. spitsstrook)	
7 Multimodaal Knooppunt Sloterdijk	 	26 Verbreden A8	
8 Poort van Hoorn	    	27 Aanpak knooppunt Zaandam	
9 BRT Hoorn-Amsterdam over de A7		28 Verlagen snelheid A8	
10 HOV ZaanIJ	  	29 Verlagen snelheid A7	
11 Economische ontwikkeling langs Hoornse Lijn	 	30 Reconstructie Guisweg	    
12 Gebiedsontwikkeling rond OV-knopen langs Hoornse Lijn	 	31 Onderdoorgang N247 Broek in Waterland	   
13 Spreiden van toerisme	 	32 Ontvlechting Het Schouw	   
14 Verknopen station Purmerend		33 De Houtribdijk als alternatief voor goederenvervoer	
15 Tegenspitstarieven NS	 	34 Spreiden en mijden: Logistiek	
16 Frequentieverhoging Hoornse Lijn		35 Logistieke hub <u>Westfriesland</u>	
17 <u>MPvE</u> bij ontwikkellocaties		36 Logistieke hub Purmerend	



3. BEOORDELING SHORTLIST

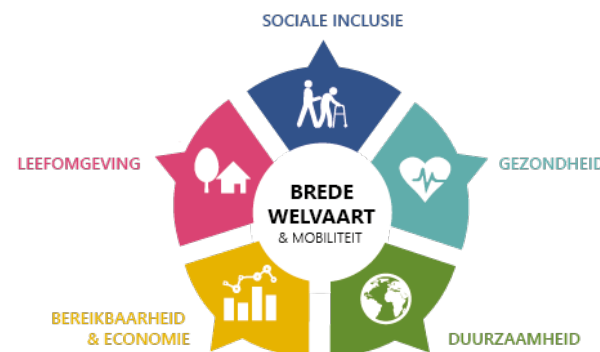
Dit hoofdstuk beschrijft de beoordeling van de maatregelen op de shortlist aan de hand van een beoordelingskader gebaseerd op brede welvaart.

3.1 Een beoordelingskader op basis van brede welvaart

Het beoordelingskader op basis van brede welvaart is in samenwerking met de begeleidingsgroep opgesteld. Brede welvaart is een veelzijdig begrip dat zich niet volledig laat vangen in enkele indicatoren, maar deze benadering vormt een duidelijke verbetering ten opzichte van het verleden, waarin vooral de bereikbaarheid centraal stond.

Het beoordelingskader bestaat uit acht indicatoren: zeven zijn gebaseerd op de hoofdthema's van brede welvaart en één betreft een indicatieve kostenraming. De indicatoren zijn gekoppeld aan één van de vijf thema's van brede welvaart, waardoor een integrale blik wordt gewaarborgd. In de praktijk dragen veel indicatoren bij aan meerdere thema's. Zo draagt de indicator stimuleren van lopen en fietsen direct bij aan het thema gezondheid, maar ook maatregelen die zorgen voor minder uitstoot en meer verkeersveiligheid. Deze indicatoren sluiten grotendeels aan bij de indicatoren zoals opgenomen in de Brede Basismonitor van de provincie Noord-Holland, onder het thema Bereikbaarheid.

Op deze manier is systematisch beoordeeld in welke mate de maatregelen bijdragen aan brede welvaart binnen de context van de corridor. De tabel hiernaast toont een overzicht van het beoordelingskader. De beoordeling is kwalitatief van zeer goed (++) tot zeer slecht (- -). de afzonderlijke indicatoren worden op de volgende pagina toegelicht.



Figuur 9: De vijf hoofdthema's van brede welvaart

Tabel 2: Het beoordelingskader op basis van brede welvaart

Thema brede welvaart	Indicator
Bereikbaarheid en economie	Draagt bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid op de Corridor Amsterdam Hoorn
	Draagt bij aan het draaiend houden van de ringen
Gezondheid	Mate waarin fietsen en lopen wordt gestimuleerd
Duurzaamheid	Draagt bij aan het reduceren van de CO2 uitstoot door het afremmen van de groei in automobilititeit
Sociale inclusie	Draagt bij aan de bereikbaarheid van kwetsbare inwoners
Leefomgeving	Draagt bij aan de verkeersveiligheid
	Ruimtebeslag infrastructuur
Kosten	Kosteninschatting voor het realiseren van de maatregel



3.2 Toelichting indicatoren

Draagt bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid op de corridor Amsterdam Hoorn

De bereikbaarheid van de CAH staat onder aanzienlijke druk en vormt het centrale doel van de planuitwerking binnen de BOK. Maatregelen die bijdragen aan een betere bereikbaarheid van banen en voorzieningen in de regio scoren positief op deze indicator. Bij de beoordeling wordt rekening gehouden met alle modaliteiten en met de omvang van de verschillende reizigersstromen.

Draagt bij aan het draaiend houden van de ringen

Voor de regionale bereikbaarheid is het essentieel dat de doorstroming op de ringen van Amsterdam behouden blijft. Maatregelen die leiden tot uitbreiding van de capaciteit op toeleidende wegen en daarmee vermoedelijk zorgen voor meer verkeer op de A10 hebben een negatieve invloed op deze indicator. Daarentegen scoren maatregelen die resulteren in een vermindering van het autoverkeer op de A10 positief. Van dit laatste is, in het geval van OV- of fietsmaatregel enkel sprake als er voor een grote groep reizigers een significante modal shift te verwachten is.

Mate waarin lopen of fietsen wordt gestimuleerd

Indien een maatregel zorgt voor meer, of langere verplaatsingen met actieve modaliteiten dan scoort deze maatregel positief. OV-maatregelen scoren ook veelal positief vanwege voor- en natransport. Dit geldt niet indien de betreffende OV-lijn zelf concurreert met de fiets.

Draagt bij aan het reduceren van de CO2 uitstoot door het afremmen van de groei in automobiliteit

Het realiseren van de doelstellingen op het gebied van duurzaamheid en leefkwaliteit vereist het afremmen van de groei van autoverkeer. Bij de beoordeling wordt daarom gekeken in welke mate een maatregel bijdraagt aan de reductie van het autogebruik.

Draagt bij aan de bereikbaarheid van kwetsbare inwoners

We beoordelen in welke mate een maatregel bijdraagt aan de bereikbaarheid van inwoners met een risico op vervoersarmoede. Risicofactoren op vervoersarmoede zijn (KiM, 2018):

- mensen met een laag inkomen of werklozen/werkzoekenden
- ouderen (met name vrouwen)
- mensen zonder rijbewijs
- mensen met een migratieachtergrond
- bewoners van landelijke gebieden
- Functie beperking (mentaal of fysiek) - opgevangen door doelgroepenvervoer

Maatregelen die positief scoren op deze indicator betreffen investeringen in openbaar vervoer, fietsvoorzieningen, toegankelijkheid en het voorzieningenniveau. Negatief scoren maatregelen die leiden tot een hogere kostprijs van mobiliteit.

Draagt bij aan de verkeersveiligheid

Bij de beoordeling wordt gekeken in welke mate een maatregel bijdraagt aan de verkeersveiligheid. Hierbij ligt de nadruk op de lokale effecten, die worden vastgesteld op basis van expert judgement. Maatregelen die leiden tot lagere rijsnelheden of een vermindering van het aantal potentiële conflicten scoren positief op deze indicator. Effecten die samenhangen met de hoeveelheid verkeer worden meegenomen onder andere indicatoren.

Ruimtebeslag infrastructuur

We beoordelen in welke mate de maatregel zorgt voor een groter of kleiner ruimtebeslag van de openbare ruimte.



3.3 De beoordelingsmethode

De beoordeling is kwalitatief en beschouwend van aard. Elke maatregel is per indicator beoordeeld op een 5-punten schaal, van '++' tot '-'. Daarnaast is een indicatieve totaalscore berekend door de scores per indicator op te tellen. Dit is slechts een hulpmiddel, waarbij geen weging is gehanteerd tussen de indicatoren. Hierbij komen de plus- en mintekens overeen met een bepaald aantal punten ('++' is 2 punten, en '-' is -2 punten).

Tabel 3: Beoordelingsschaal

Schaal indicatoren	++	+	0	-	--
Omgezet in aantal punten	2	1	0	-1	-2
Schaal totaalscore	4 t.e.m. 6	1 t.e.m. 3	0	-1 t.e.m. -3	-4 t.e.m. -6

Omdat geen gebruik is gemaakt van verkeersmodellen of andere kwantitatieve berekeningen, zijn de effecten beoordeeld op basis van bestaande kennis en beschikbare informatie. De scores van de maatregelen zijn voornamelijk tot stand gebracht door expert judgement, waarmee een weloverwogen inschatting van de verwachte effecten is verkregen.

Voor de kosteninschatting is zoveel mogelijk aangesloten bij bestaande ramingen. Indien deze ontbraken, is een indicatieve raming opgesteld aan de hand van eenheidsprijzen en referentieprojecten. Dit heeft geleid tot een globale inschatting van de kosten. Voor enkele maatregelen kon echter geen betrouwbare inschatting worden gemaakt, bijvoorbeeld omdat de kosten sterk afhankelijk zijn van de schaal van invoering, omdat het gaat om beleidsmaatregelen waarvoor de kosten binnen de scope van dit onderzoek niet worden geraamd, of omdat de maatregel nog nadere uitwerking vraagt om de financiële consequenties te kunnen bepalen. Voor een aantal maatregelen zijn de kosten al gedeeltelijk gedekt.

De resultaten van de beoordeling zijn ten slotte besproken in een werksessie met de begeleidingsgroep. In dit overleg zijn verschillende standpunten en overwegingen opgehaald, die zo nodig zijn meegenomen in de aanscherping van de beoordeling.



3.4 Resultaat beoordeling

De onderstaande tabel biedt een overzicht van de beoordeling per maatregel en per indicator. De uitgebreide beoordeling met toelichting is tevens te vinden in de bijlage.

Tabel 4: Overzicht beoordeling shortlist maatregelen (loopt door op de volgende pagina)

Maatregel		Bereikbaarheid en economie		Gezondheid	Duurzaamheid	Sociale inclusie	Leefomgeving		Totaal	Kosten (in miljoenen)
		<i>Draagt bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid op de Corridor Amsterdam Hoorn</i>	<i>Draagt bij aan het draaiend houden van de ringen</i>	<i>Mate waarin fietsen en lopen wordt gestimuleerd</i>	<i>Draagt bij aan het reduceren van de CO2 uitstoot door het afremmen van de groei in automobilititeit</i>	<i>Draagt bij aan de bereikbaarheid van kwetsbare inwoners</i>	<i>Draagt bij aan de verkeersveiligheid</i>	<i>Ruimtebeslag infrastructuur</i>		
1	First & Last Mile verbeteren	+	0	+	+	+	+	0	5	4,6
2	Doorfietsroute Purmerend-Hoorn	+	0	++	+	+	+	-	5	12
3	Doorfietsroute Purmerend-Zaandijk	+	0	++	+	+	+	-	5	16,5
4	Doorfietsroute Purmerend-Amsterdam	+	+	++	+	+	+	-	6	10
6a	Openstellen rijstroken Coentunnel voor autoverkeer	++	++	0	-	+	0	0	4	/
7	Multimodaal Knooppunt Sloterdijk	0	0	+	0	+	0	0	2	32
8	Poort van Hoorn	+	0	+	+	+	0	0	4	107
10	HOV ZaanIJ	++	+	+	+	+	+	-	6	671
11	Economische ontwikkeling langs Hoornse Lijn	+	+	+	+	+	0	0	5	/
12	Gebiedsontwikkeling rond OV-knopen langs Hoornse Lijn	0	+	++	+	0	0	0	4	/
13	Spreiden van toerisme	0	0	0	0	0	0	0	0	/
14	Verknopen station Purmerend	0	0	0	0	+	0	-	0	0,3
15	Tegenspitstarieven NS	0	0	0	0	0	0	0	0	/

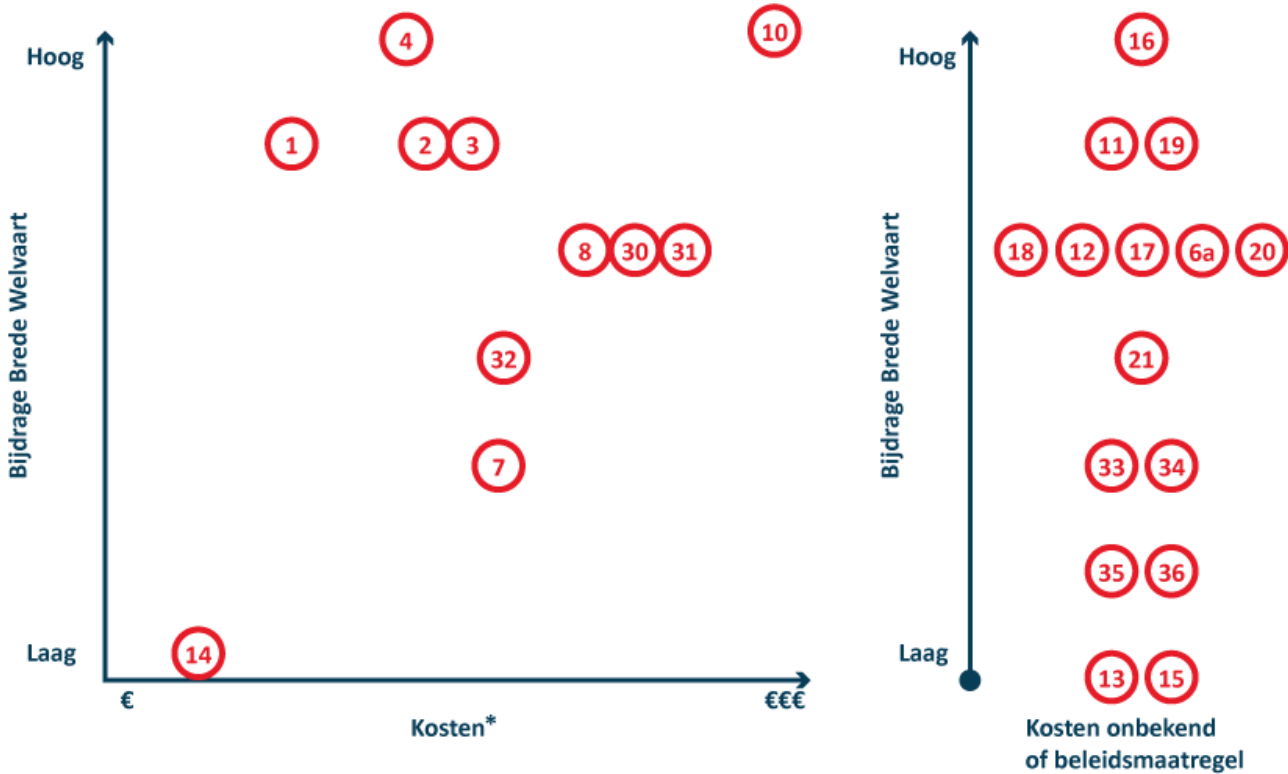


Maatregel		Bereikbaarheid en economie		Gezondheid	Duurzaamheid	Sociale inclusie	Leefomgeving		Totaal	Kosten (in miljoenen)
		<i>Draagt bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid op de Corridor Amsterdam Hoorn</i>	<i>Draagt bij aan het draaiend houden van de ringen</i>	<i>Mate waarin fietsen en lopen wordt gestimuleerd</i>	<i>Draagt bij aan het reduceren van de CO2 uitstoot door het afremmen van de groei in automobilititeit</i>	<i>Draagt bij aan de bereikbaarheid van kwetsbare inwoners</i>	<i>Draagt bij aan de verkeersveiligheid</i>	<i>Ruimtebeslag infrastructuur</i>		
16	Frequentieverhoging Hoornse Lijn	++	+	+	+	+	0	0	6	/
17	MPvE bij ontwikkellocaties	0	0	+	+	+	+	0	4	/
18	Spreiden en mijden: werkgeversaanpak	+	+	+	+	0	0	0	4	/
19	Spreiden en mijden: bewonersaanpak	+	+	+	+	+	0	0	5	/
20	Betalen naar gebruik	++	++	+	+	--	0	0	4	/
21	Regionale Hub Purmerend	+	+	+	+	0	0	-	3	/
30	Reconstructie Guisweg	+	+	+	+	0	+	-	4	180
31	Onderdoorgang N247 Broek in Waterland	+	0	+	0	+	+	+	4	188
32	Ontvlechting Het Schouw	+	0	+	0	+	+	-	3	40
33	De Houtribdijk als alternatief voor goederenvervoer	+	+	0	0	0	0	0	2	/
34	Spreiden en mijden: Logistiek	+	+	0	0	0	0	0	2	/
35	Logistieke hub Westfriesland	+	0	0	0	0	0	0	1	/
36	Logistieke hub Purmerend	+	0	0	0	0	0	0	1	/



3.5 Kansrijkheid maatregelen

Ondanks dat alle maatregelen op de shortlist voldoen aan de scope en vallen binnen de MTB-principes zijn deze niet allen kansrijk of wenselijk. De beoordeling van maatregelen op brede welvaart gecombineerd met kosten kan de regio wel helpen met het maken van keuzes voor maatregelen om op korte- of middellange termijn op in te zetten. De onderstaande figuur is daarvoor slechts een hulpmiddel.



Figuur 10: Kansrijkheid maatregelen - bijdrage vs kosten

* Voor een aantal maatregelen zijn de kosten al gedeeltelijk gedekt.

#	Maatregelen shortlist
1	First & Last Mile verbeteren
2	Doorfietsroute Purmerend-Hoorn
3	Doorfietsroute Purmerend-Zaandam
4	Doorfietsroute Purmerend-Amsterdam
6a	Openstellen rijstroken Coentunnel voor autoverkeer
7	Multimodaal Knooppunt Sloterdijk
8	Poort van Hoorn
10	HOV ZaanIJ
11	Economische ontwikkeling langs Hoornse Lijn
12	Gebiedsontwikkeling rond OV-knoppen langs Hoornse Lijn
13	Spreiden van toerisme
14	Verknopen station Purmerend
15	Tegenspitstarieven NS
16	Frequentieverhoging Hoornse Lijn
17	MPvE bij ontwikkellocaties
18	Spreiden en mijden: werkgeversaanpak
19	Spreiden en mijden: bewonersaanpak
20	Betalen naar gebruik
21	Regionale Hub Purmerend
30	Reconstructie Guisweg
31	Onderdoorgang N247 Broek in Waterland
32	Ontvlechting Het Schouw
33	De Houtribdijk als alternatief voor goederenvervoer
34	Spreiden en mijden: Logistiek
35	Logistieke hub Westfriesland
36	Logistieke hub Purmerend



3.6 Conclusie en aanbevelingen

De maatregelen op de shortlist kunnen in potentie op korte en middellange termijn bijdragen aan het vergroten van zowel de bereikbaarheid als de brede welvaart in de corridor Amsterdam-Hoorn. Het is nu aan de regio en het Rijk om te bepalen welke maatregelen uit de shortlist wenselijk én haalbaar zijn binnen deze termijnen. Dit vraagt verdere uitwerking. De maatregelen uit de BOK CAH blijven daarbij de stip op de horizon voor de (middel)lange termijn. Het is voor de bereikbaarheid van belang dat de regio en het Rijk hier blijvend op inzetten. Tegelijkertijd geldt dat veel van de grote infrastructurele maatregelen uit de BOK momenteel niet realiseerbaar zijn, vanwege beperkte financiële middelen, uitvoeringscapaciteit en stikstofruimte. Om die reden zijn deze maatregelen niet opgenomen op de shortlist.

De bereikbaarheidsopgave in de corridor is, mede door de forse verstedelijkingsopgave en toename van het aantal inwoners, zeer groot. Uit de IMA 2021 blijkt (in het scenario WLO-hoog) dat de corridor het traject is met de hoogste verlieskosten van Nederland. Juist daarom is het essentieel om op korte en middellange termijn te starten met maatregelen die bijdragen aan een toekomstbestendige bereikbaarheid.

Binnen de huidige randvoorwaarden van beperkte middelen en stikstofruimte blijkt het beperkt mogelijk om op korte en middellange termijn de capaciteit en verkeersafwikkeling op de A7 en A8 te verbeteren. Slechts één maatregel op de shortlist draagt hier direct aan bij: het openstellen van rijstroken in de Coentunnel. Deze maatregel vermindert één van de grootste knelpunten op de corridor en versterkt de autobereikbaarheid aanzienlijk. Toch zullen de vertragingen en congestie, ook met deze maatregel, in de toekomst naar verwachting weer toenemen.

Daarom is het versterken van alternatieven voor de auto cruciaal. Op de shortlist staan diverse maatregelen gericht op het verbeteren van fietsinfrastructuur en het openbaar vervoer. Veel van deze maatregelen zijn voor lagere kosten te realiseren en dragen fors bij aan brede welvaart. Daarnaast zijn investeringen in fiets en OV om twee redenen belangrijk: enerzijds omdat de autobereikbaarheid naar verwachting zal afnemen en goede alternatieven dan noodzakelijk zijn, en

anderzijds omdat aantrekkelijke alternatieven juist bijdragen aan minder autoverkeer en daarmee indirect aan een betere autobereikbaarheid.

In de corridor ontbreken nog meerdere kansrijke doorfietsroutes tussen grotere steden. De aanleg van dergelijke routes heeft bewezen effect op het stimuleren van fietsgebruik en draagt in lichte mate bij aan het terugdringen van autoverkeer.

De Guisweg en de onderdoorgang bij Broek in Waterland zijn twee maatregelen die op middellange termijn effectief bijdragen aan de multimodale bereikbaarheid van de corridor. De onderdoorgang bij Broek in Waterland draagt daarnaast ook bij aan de leefbaarheid ter plaatse.

Een voorbeeld van een kansrijke OV-maatregel is de frequentieverhoging op de Hoornse lijn. Deze maatregel is essentieel om de trein tot een volwaardig alternatief voor de auto te maken en de bereikbaarheid substantieel te vergroten. Wel vraagt een hogere frequentie om aanvullend beleid gericht op het aantrekken van extra reizigers. Ook dergelijke beleidsmaatregelen zijn opgenomen op de shortlist. Een ander voorbeeld is de HOV ZaanIJ, die noodzakelijk is om de woningbouwopgave in de ZaanIJ-corridor te faciliteren.

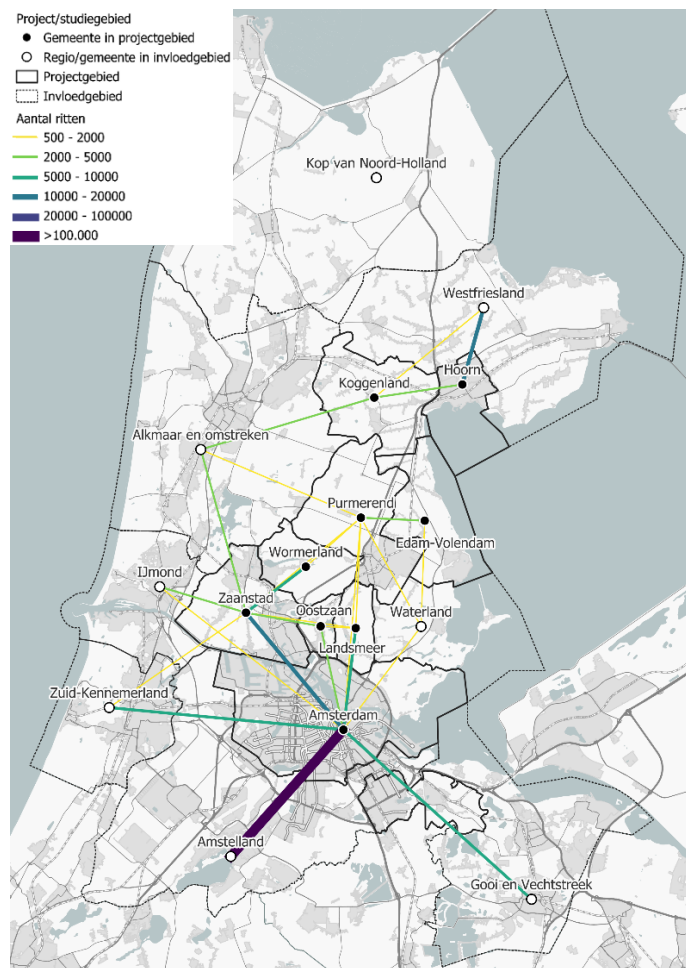
Naast infrastructurele maatregelen is aanvullend beleid van groot belang om de bereikbaarheid in de corridor duurzaam te verbeteren. Dit beleid richt zich onder andere op het sturen op lager autobezit bij nieuwbouwlocaties, zodat de afhankelijkheid van de auto vanaf het begin wordt verminderd. Ook zijn maatregelen die gericht zijn op het spreiden en mijden van reizen essentieel om de piekdruk op het mobiliteitssysteem te verlagen en de bereikbaarheid gedurende de dag beter te verdelen. Tenslotte kan het principe van betalen naar gebruik bijdragen aan een eerlijker en efficiënter gebruik van de beschikbare wegcapaciteit.

Tenslotte heeft de corridor een sterke spitsrichting. Door in het ruimtelijk beleid te sturen op meer werkgelegenheid ten noorden van Amsterdam kan de balans in reisstromen verbeteren. Dit vergroot de regionale bereikbaarheid, vermindert de oriëntatie op Amsterdam en de bijbehorende congestie, en maakt de spoorverbinding rendabeler.

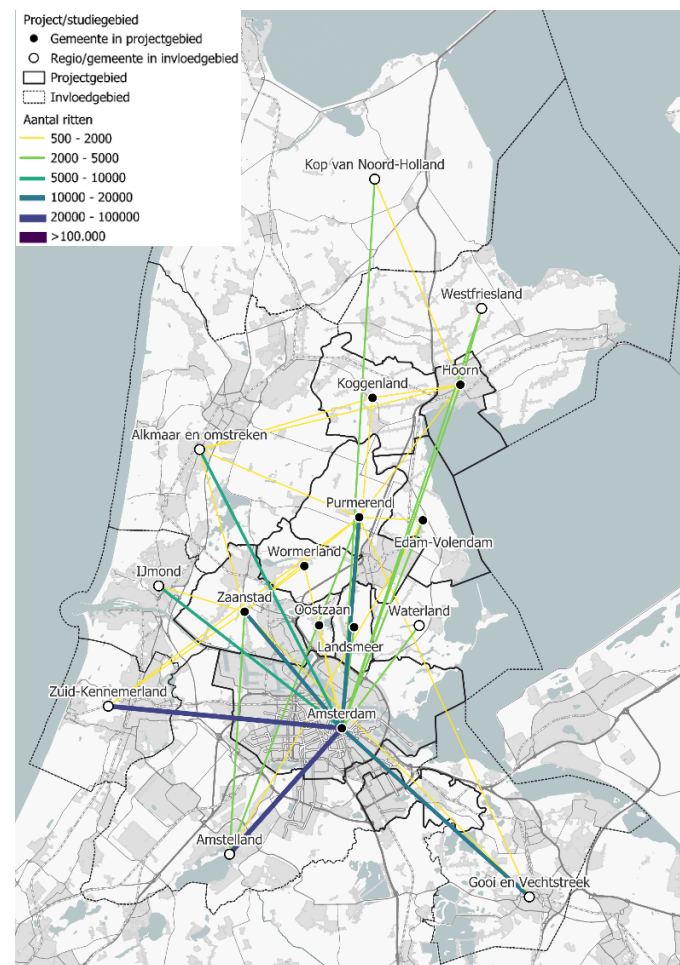




BIJLAGE 1: VERPLAATSINGSTROMEN

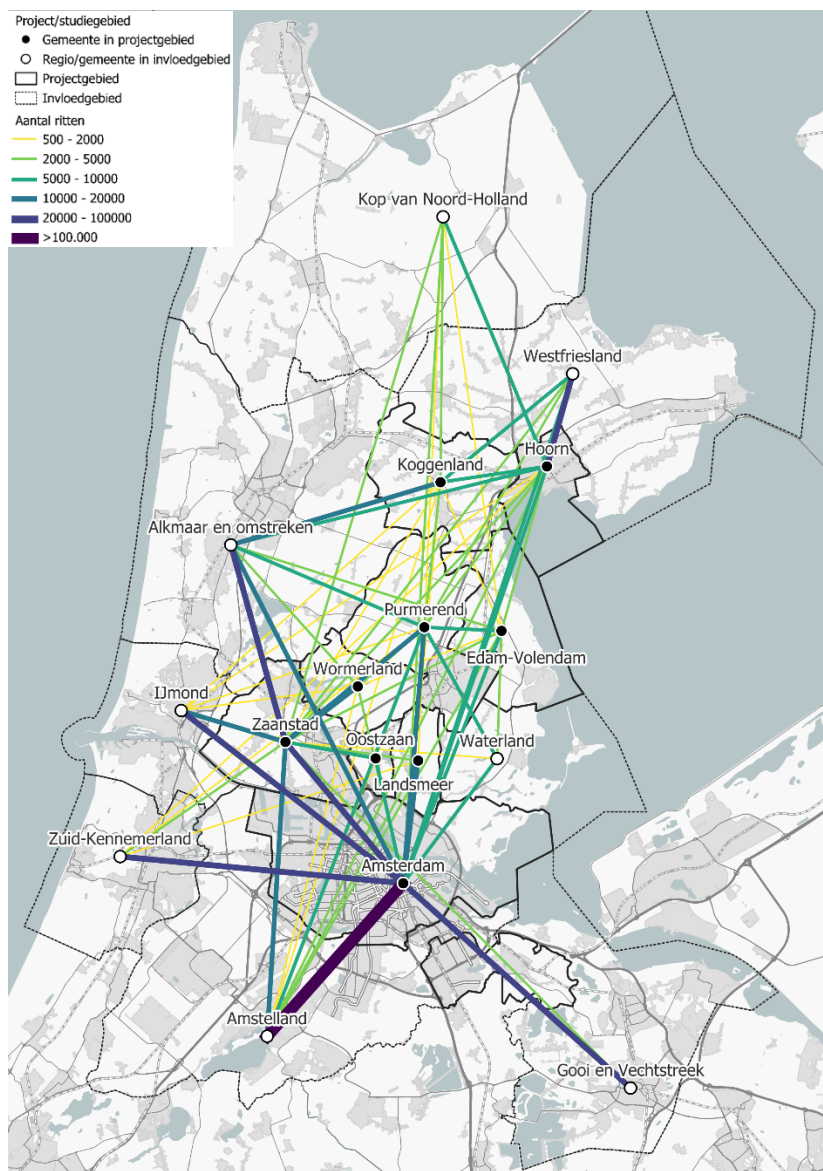


Figuur 11: Verplaatsingsstromen per etmaal met de fiets

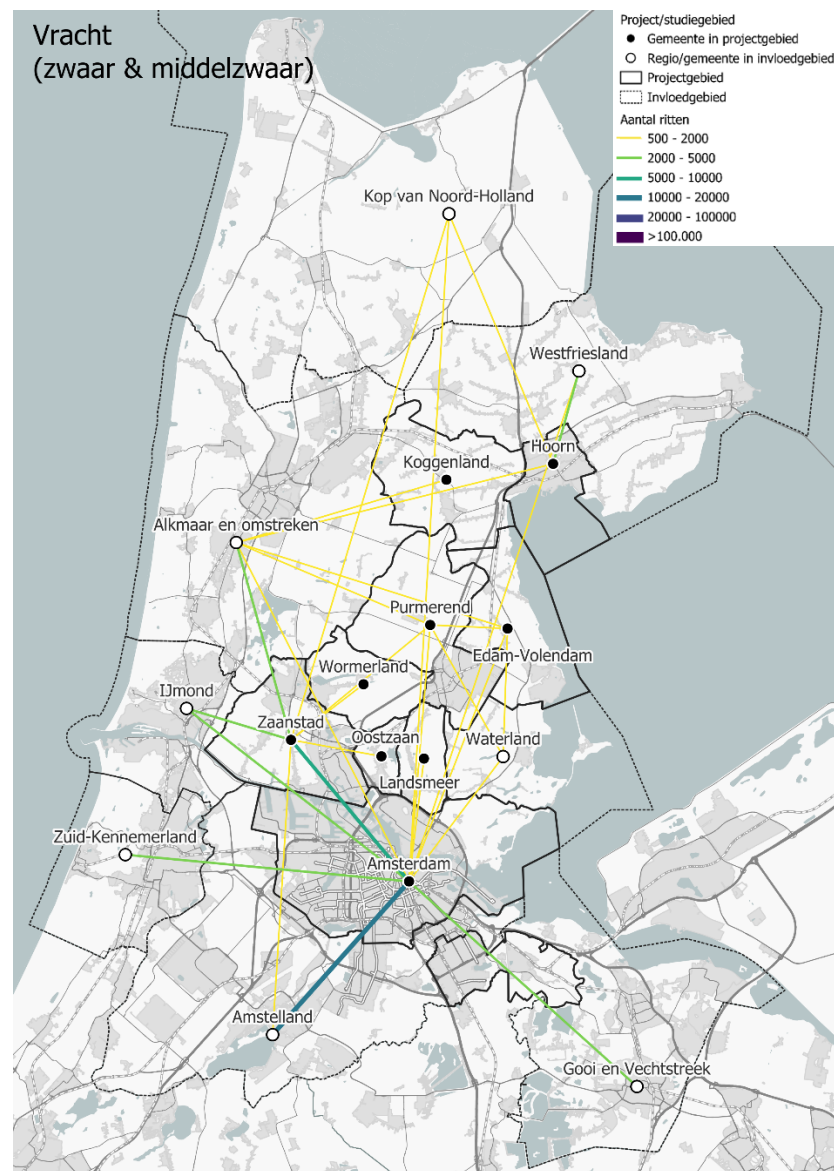


Figuur 12: Verplaatsingsstromen per etmaal met OV





Figuur 13: Verplaatsingsstromen pet etmaal met de auto



Figuur 14: Verplaatsingsstromen pet etmaal vracht

BIJLAGE 2: FACTSHEETS MAATREGELEN

Deze bijlage beschrijft zowel de filtering van de longlist als de beoordeling van de shortlist. Deze twee stappen vormen twee verschillende type factsheets die per maatregel achter elkaar worden weergegeven:

1. **Filteren longlist:** Op deze factsheets staat een beschrijving van de maatregel met een toetsing van de maatregel op de MTB-principes, de scope en haalbaarheid. Op basis daarvan is een conclusie geschreven met een onderbouwing van waarom de maatregel wel of niet naar de shortlist gaat.
2. **Beoordeling shortlist:** Op deze factsheets staan maatregelen uit de shortlist met een beoordeling van de maatregel op basis van brede welvaart met een toelichting op de beoordeling.

Voor de leesbaarheid van individuele maatregelen is gekozen voor een opzet waarbij de factsheets van beide stappen per maatregel achter elkaar zijn weergegeven. Hoofdstukken 2 en 3 beschrijven de werkwijze achter de filtering en beoordeling. Op de volgende pagina staat een overzicht met paginanummer per maatregel.



Figuur 15: Processchema longlist tot beoordeling maatregelen



Inhoud

1. First and Last Mile verbeteren.....	24	17. MPvE bij ontwikkellocaties	57
2. Doorfietsroute Purmerend-Hoorn.....	26	18. Spreiden en mijden: werkgeversaanpak	59
3. Doorfietsroute Purmerend-Zaanstad	28	19. Spreiden en mijden: bewonersaanpak	61
4. Doorfietsroute Purmerend-Amsterdam	30	20. Betalen naar Gebruik	63
5. Opheffen snelheidsbeperking spoor	32	21. Regionale hub Purmerend	65
6. Benutten rijstroken Coentunnel.....	33	22. Regionale hub Hoorn	67
6a. Openstellen rijstroken Coentunnel voor autoverkeer.....	34	23. Spitsstrook Avenhorn – Hoorn Noord	68
6b. Openstellen rijstroken Coentunnel voor OV	36	24. Verbreden A7 Purmerend	69
6c. Openstellen rijstroken Coentunnel voor goederen	37	25. 2x3 rijstroken op A7 tussen Purmerend en Zaandam	70
7. Multimodaal knooppunt Sloterdijk	38	26. Verbreden A8 naar 2x5 rijstroken.....	71
8. Poort van Hoorn	40	27. Aanpak knooppunt Zaandam.....	72
9. BRT Hoorn-Amsterdam over de A7	42	28. Verlagen snelheid A8	73
10. HOV ZaanIJ	43	29. Verlagen snelheid A7	74
11. Economische ontwikkeling langs Hoornse Lijn.....	45	30. Reconstructie Guisweg	75
12. Gebiedsontwikkeling rond OV-knopen langs de Hoornse Lijn	47	31. Onderdoorgang N247 Broek in Waterland	77
13. Spreiden van toerisme	49	32. Ontvlechting Het Schouw	79
14. Verknopen station Purmerend.....	51	33. De Houtribdijk als alternatief voor vrachtverkeer	81
15. Tegenspitstarieven NS.....	53	34. Spreiden en mijden: Logistiek.....	83
16. Frequentieverhoging Hoornse Lijn	55	35. Logistieke hub Westfriesland.....	85
		36. Logistieke hub Purmerend	87



1. First and Last Mile verbeteren

Omschrijving maatregel

Deze maatregel betreft de verbeteringen van fietsontsluitingen bij OV-Knooppunten op de stations Hoorn en Hoorn Kersenboogerd, knooppunt Koog/Zaandijk en station Kogerveld (in het kader van project MAAKZaanstad), station Purmerend en Purmerend Overwhere. Dit betreft o.a. het verbeteren van fietsparkeervoorzieningen, zoals veilige parkeerplekken, en fietspaden.

Conclusie filtering

Deze maatregel sluit aan bij ten minste één MTB-principe, namelijk het verbeteren van stedelijke en regionale fietsnetwerken en valt binnen de scope, en is technisch haalbaar en ruimtelijke inpasbaar. Daarom wordt deze maatregel opgenomen in de **shortlist**.

Filtering longlist	
Scoring aan de hand van MTB-principes:	
1. Stem verstedelijking nog beter af op de kwaliteit van de bereikbaarheid en nabijheid	Neutraal
2. Afremmen en spreiden van de Mobiliteitsgroei	Neutraal
3. Verbeter stedelijke en regionale fietsnetwerken	In lijn
4. Ontwikkel regionale hubs per corridor, dichtbij en verder van de steden	Neutraal
5. Neem goederen integraal mee in de bereikbaarheids- en verstedelijkingsopgave	Neutraal
6. Realiseer een schaa sprong openbaar vervoer door stapsgewijze ontvlechting	Neutraal
7. Houd de ringen draaiend	Neutraal
Scope	Binnen scope
Technische en ruimtelijke haalbaarheid	Voldoet
Andere geschiktere maatregel?	Nee



Beoordeling Brede Welvaart



Doel	Indicator	Beoordeling	Toelichting
Bereikbaarheid en economie	Draagt bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid op de Corridor Amsterdam Hoorn	+	Lichte verbetering van de bereikbaarheid bij een aantal stations in de CAH gebied
	Draagt bij aan het draaiend houden van de ringen	0	Geen substantieel effect verwacht
Gezondheid	Mate waarin fietsen en lopen wordt gestimuleerd	+	Lopen en fietsen naar stations wordt aantrekkelijker gemaakt
Duurzaamheid	Draagt bij aan het reduceren van de CO ₂ uitstoot door het afremmen van de groei in automobilititeit	+	Een kleine modal shift wordt verwacht.
Sociale inclusie	Draagt bij aan de bereikbaarheid van kwetsbare inwoners	+	First en last mile verbeteren draagt bij aan de toegankelijkheid van de stations
Leefomgeving	Draagt bij aan de verkeersveiligheid	+	Onderdeel van de maatregel betreft het vergroten van de verkeersveiligheid van fietsroutes naar stations.
	Ruimtebeslag infrastructuur	0	Geen substantieel effect verwacht
Kosten	Kosten	4,6mln	Bron kosten: First and last mile maatregelen CAH (Sweco, 2024)



2. Doorfietsroute Purmerend-Hoorn

Omschrijving maatregel

Deze maatregel betreft het verbeteren van de fietsroute tussen Purmerend en Hoorn tot een doorfietsroute. Deze maatregel is onderdeel van de BOK en bevindt zich in de planfase waarbij het tracé al bekend is.

Conclusie filtering

Deze maatregel sluit aan bij ten minste één MTB-principe, namelijk het verbeteren van stedelijke en regionale fietsnetwerken en valt binnen de scope, en is technisch haalbaar en ruimtelijke inpasbaar. Daarom wordt deze maatregel opgenomen in de **shortlist**.

Filtering longlist	
Scoring aan de hand van MTB-principes:	
1. Stem verstedelijking nog beter af op de kwaliteit van de bereikbaarheid en nabijheid	Neutraal
2. Afremmen en spreiden van de Mobiliteitsgroei	Neutraal
3. Verbeter stedelijke en regionale fietsnetwerken	In lijn
4. Ontwikkel regionale hubs per corridor, dichtbij en verder van de steden	Neutraal
5. Neem goederen integraal mee in de bereikbaarheids- en verstedelijkingsopgave	Neutraal
6. Realiseer een schaa sprong openbaar vervoer door stapsgewijze ontvlechting	Neutraal
7. Houd de ringen draaiend	Neutraal
Scope	Binnen scope
Technische en ruimtelijke haalbaarheid	Voldoet
Andere geschiktere maatregel?	Nee



Beoordeling Brede Welvaart



Doel	Indicator	Beoordeling	Toelichting
Bereikbaarheid en economie	Draagt bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid op de Corridor Amsterdam Hoorn	+	Lichte verbetering van de bereikbaarheid in de corridor, door een verbetering in de bereikbaarheid per fiets.
	Draagt bij aan het draaiend houden van de ringen	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht.
Gezondheid	Mate waarin fietsen en lopen wordt gestimuleerd	++	Fietsen wordt sterk gestimuleerd met een doorfietsroute op een route met een grote hoeveelheid reizigers.
Duurzaamheid	Draagt bij aan het reduceren van de CO ₂ uitstoot door het afremmen van de groei in automobilititeit	+	Lichte bijdrage gezien de verwachte modal shift naar fietsen.
Sociale inclusie	Draagt bij aan de bereikbaarheid van kwetsbare inwoners	+	Draagt bij aan de kwaliteit van fietsroutes.
Leefomgeving	Draagt bij aan de verkeersveiligheid	+	Hogere kwaliteit van de fietsinfrastructuur door de kwaliteitseisen van een doorfietsroute.
	Ruimtebeslag infrastructuur	-	Het aanleggen van een doorfietsroute zorgt voor extra infrastructuur (bredere en langere fietspaden).
Kosten	Kosten	12mln	Bron: Doorfietsroute Zaandam-Hoorn uitwerking voorkeurstracé (Sweco, 2024). Totaal 28,6 verdeeld tussen Purmerend-Hoorn en Zaanstad-Purmerend.



3. Doorfietsroute Purmerend-Zaanstad

Omschrijving maatregel

Deze maatregel betreft het verbeteren van de fietsroute tussen Purmerend en Zaanstad tot een doorfietsroute. Deze maatregel is onderdeel van de BOK en bevindt zich in de planfase. Het voorkeurstracé is in de gemeente Wormerland nog niet bepaald. Voor de beoordeling en kostenraming is uitgegaan van de route via de Zuiderweg.

Conclusie filtering

Deze maatregel sluit aan bij ten minste één MTB-principe, namelijk het verbeteren van stedelijke en regionale fietsnetwerken en valt binnen de scope, en is technisch haalbaar en ruimtelijke inpasbaar. Daarom wordt deze maatregel opgenomen in de **shortlist**.

Filtering longlist	
Scoring aan de hand van MTB-principes:	
1. Stem verstedelijking nog beter af op de kwaliteit van de bereikbaarheid en nabijheid	Neutraal
2. Afremmen en spreiden van de Mobiliteitsgroei	Neutraal
3. Verbeter stedelijke en regionale fietsnetwerken	In lijn
4. Ontwikkel regionale hubs per corridor, dichtbij en verder van de steden	Neutraal
5. Neem goederen integraal mee in de bereikbaarheids- en verstedelijkingsopgave	Neutraal
6. Realiseer een schaa sprong openbaar vervoer door stapsgewijze ontvlechting	Neutraal
7. Houd de ringen draaiend	Neutraal
Scope	Binnen scope
Technische en ruimtelijke haalbaarheid	Voldoet
Andere geschiktere maatregel?	Nee



Beoordeling Brede Welvaart



Doel	Indicator	Beoordeling	Toelichting
Bereikbaarheid en economie	Draagt bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid op de Corridor Amsterdam Hoorn	+	Lichte verbetering van de bereikbaarheid in de CAH, door een verbetering in de bereikbaarheid per fiets.
	Draagt bij aan het draaiend houden van de ringen	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht.
Gezondheid	Mate waarin fietsen en lopen wordt gestimuleerd	++	Fietsen wordt sterk gestimuleerd met een doorfietsroute op een route met een grote hoeveelheid reizigers.
Duurzaamheid	Draagt bij aan het reduceren van de CO ₂ uitstoot door het afremmen van de groei in automobilititeit	+	Lichte bijdrage gezien de verwachte modal shift naar fietsen.
Sociale inclusie	Draagt bij aan de bereikbaarheid van kwetsbare inwoners	+	Draagt bij aan de kwaliteit van fietsroutes.
Leefomgeving	Draagt bij aan de verkeersveiligheid	+	Hogere kwaliteit van de fietsinfrastructuur door de kwaliteitseisen van een doorfietsroute
	Ruimtebeslag infrastructuur	-	Het aanleggen van een doorfietsroute zorgt voor extra infrastructuur (breder en langere fietspaden)
Kosten	Kosten	16,5mln	Bron: Doorfietsroute Zaandam-Hoorn uitwerking voorkeustracé (Sweco, 2024). Totaal 28,6 verdeeld tussen Purmerend-Hoorn en Zaanstad-Purmerend.



4. Doorfietsroute Purmerend-Amsterdam

Omschrijving maatregel

Deze maatregel betreft het verbeteren van de fietsroute tussen Purmerend en Amsterdam tot een doorfietsroute. Dit betreft de route ten oosten van het Noordhollandsch Kanaal via IJpendam.

Conclusie filtering

Deze maatregel sluit aan bij ten minste één MTB-principe, namelijk het verbeteren van stedelijke en regionale fietsnetwerken en valt binnen de scope, en is technisch haalbaar en ruimtelijke inpasbaar. Daarom wordt deze maatregel opgenomen in de **shortlist**.

Filtering longlist	
Scoring aan de hand van MTB-principes:	
1. Stem verstedelijking nog beter af op de kwaliteit van de bereikbaarheid en nabijheid	Neutraal
2. Afremmen en spreiden van de Mobiliteitsgroei	Neutraal
3. Verbeter stedelijke en regionale fietsnetwerken	In lijn
4. Ontwikkel regionale hubs per corridor, dichtbij en verder van de steden	Neutraal
5. Neem goederen integraal mee in de bereikbaarheids- en verstedelijkingsopgave	Neutraal
6. Realiseer een schaa sprong openbaar vervoer door stapsgewijze ontvlechting	Neutraal
7. Houd de ringen draaiend	Neutraal
Scope	Binnen scope
Technische en ruimtelijke haalbaarheid	Voldoet
Andere geschiktere maatregel?	Nee



Beoordeling Brede Welvaart



Doel	Indicator	Beoordeling	Toelichting
Bereikbaarheid en economie	Draagt bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid op de Corridor Amsterdam Hoorn	+	Lichte verbetering van de bereikbaarheid in de CAH, door een verbetering in de bereikbaarheid per fiets..
	Draagt bij aan het draaiend houden van de ringen	+	Lichte bijdrage gezien de verwachte modal shift voor reizigers tussen Purmerend en Amsterdam.
Gezondheid	Mate waarin fietsen en lopen wordt gestimuleerd	++	Fietsen wordt sterk gestimuleerd met een doorfietsroute op een route met een grote hoeveelheid reizigers.
Duurzaamheid	Draagt bij aan het reduceren van de CO ₂ uitstoot door het afremmen van de groei in automobilititeit	+	Lichte bijdrage gezien de verwachte modal shift naar fietsen.
Sociale inclusie	Draagt bij aan de bereikbaarheid van kwetsbare inwoners	+	Draagt bij aan de kwaliteit van fietsroutes.
Leefomgeving	Draagt bij aan de verkeersveiligheid	+	Hogere kwaliteit van de fietsinfrastructuur door de kwaliteitseisen van een doorfietsroute
	Ruimtebeslag infrastructuur	-	Het aanleggen van een doorfietsroute zorgt voor extra infrastructuur (breder en langere fietspaden)
Kosten	Kosten	10mln	Op basis van de kosten per km van de doorfietsroute Zaandam-Hoorn (890.000) toegepast op de route van 11,5km.



5. Opheffen snelheidsbeperking spoor

Omschrijving maatregel

Deze maatregel betreft twee submaatregelen op twee trajecten en maakt onderdeel uit van de BOK:

- Tussen Zaandam en Zaandam Kogerveld van 40km/u naar 80 km/u. Dit maakt het mogelijk om vertragingen in de treindienst in te lopen, waardoor de maatregel robuuster wordt.
- Snelheidsverhoging op het traject tussen Hoorn-Kersenboogerd en Hoogkarspel van 100km/u naar 130 km/u maakt het mogelijk om vertragingen in de uitvoering van de treindienst in te lopen, en - zo mogelijk - reistijden conform dienstregeling te verkorten.

Gezamenlijk zorgen deze twee maatregelen tot een reistijdwinst van 2 minuten (minder halteertijd op Hoorn). Dit geldt zowel voor de IC als de sprinter.

Met betrekking tot de uitvoerbaarheid geeft ProRail het volgende aan:

- Bij Zaandam- Zaandam Kogerveld: Om dit te realiseren is een sanering van de overweg noodzakelijk waarbij ofwel het spoor richting Kogerveld omhoog gebracht moet worden, of de weg omlaag.
- Hoorn Kersenboogerd – Hoogkarspel: De baanstabieleit vormt hier structureel een uitdaging om de snelheid te verhogen.

Conclusie filtering

Deze maatregel sluit aan bij ten minste één MTB-principe, namelijk het realiseren van een schaa sprong in het openbaar vervoer. ProRail laat weten dat de uitvoerbaarheid nog moet worden onderzocht en dat het complexe projecten betreffen. Hierdoor kan de maatregel niet op korte- of middellange termijn worden gerealiseerd en valt het buiten de scope en wordt deze **niet meegenomen** in de shortlist.

Filtering longlist	
Scoring aan de hand van MTB-principes:	
1. Stem verstedelijking nog beter af op de kwaliteit van de bereikbaarheid en nabijheid	Neutraal
2. Afremmen en spreiden van de Mobiliteitsgroei	Neutraal
3. Verbeter stedelijke en regionale fietsnetwerken	Neutraal
4. Ontwikkel regionale hubs per corridor, dichtbij en verder van de steden	Neutraal
5. Neem goederen integraal mee in de bereikbaarheids- en verstedelijkingsopgave	Neutraal
6. Realiseer een schaa sprong openbaar vervoer door stapsgewijze ontvlechting	In lijn
7. Houd de ringen draaiend	Neutraal
Scope	Buiten scope
Technische en ruimtelijke haalbaarheid	N.n.b.
Andere geschiktere maatregel?	Nee



6. Benutten rijstroken Coentunnel

Context

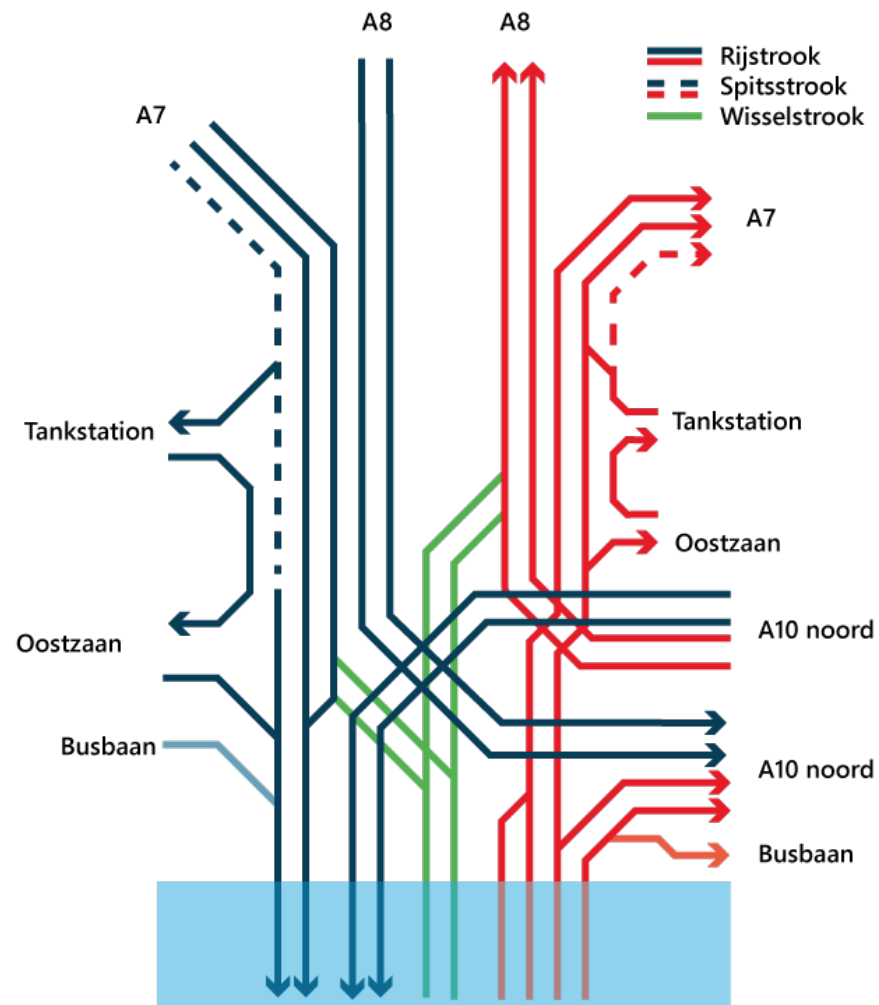
In de Coentunnel is in beide richtingen momenteel afgesproken om één rijstrook voor verkeer gesloten te houden. Dit kan een reguliere strook, of één van de twee wisselstroken zijn. De wisselstroken verbinden de A8 met de A10 West waarbij de richting van het opstellen per spits verschilt. In de spits kunnen in de drukste richting 5 van de 6 rijstroken benut kunnen worden en buiten de spits 3 van de 4 rijstroken. Dit maakt de tunnel, door de verminderde capaciteit per rijstrook van tunnels één van de grootste bottlenecks op de corridor.

In zuidelijke richting wordt of één van de rijstroken vanuit de A10 Noord afgesloten, of één van de wisselstroken. Dit laatste gebeurt wanneer, bij drukte, file terugslaat op de A10 Noord en ook het verkeer van de A10 Noord naar de A8 vertraging oploopt, dit gaat dan ten koste van de capaciteit van de A8 richting de A10 West.

In Noordelijke richting wordt ofwel de linkerrijstrook van de meest oostelijke tunnel, ofwel één van de wisselstroken afgesloten. Beiden gaan ten koste van de capaciteit tussen de A8 en de A10 West.

Een stikstofberekening is noodzakelijk om de rijstroken open te stellen. Het openstellen van een extra rijstrook, is met betrekking tot stikstof waarschijnlijk meer kansrijk van Noord naar Zuid dan andersom. Daarnaast is het waarschijnlijk nodig om het bestaande DBFM-contract open te breken. Binnen het SBAB-traject Ringen Draaiende houden wordt deze maatregel ook beoogd.

Het benutten van de volledige capaciteit van de Coentunnel vormt de basis van de volgende maatregelen.



Figuur 16: Schema huidige situatie Coentunnel

6a. Openstellen rijstroken Coentunnel voor autoverkeer

Omschrijving maatregel

Bij deze maatregel worden de reserverijstroken in de Coentunnel opengesteld voor regulier verkeer. De maatregel zal de doorstroming op de Ring A10 tijdens de spitsuren significant verbeteren doordat er sprake zal zijn van minder fileduur en -lengte in de spitsuren voor de Coentunnel. Deze maatregel is onderdeel van de BOK.

Conclusie filtering

Deze maatregel sluit aan bij het MTB-principe 'houd de ringen draaiend', maar is tegelijkertijd ook in tegenstrijd met één van de MTB-principes, namelijk het afremmen en spreiden van de mobiliteitsgroei. De maatregel valt binnen de scope, en is technische haalbaar en ruimtelijke inpasbaar. De maatregel draagt, door het oplossen van een bottleneck in het netwerk voor een groei van de bereikbaarheid van de regio. Daarom wordt deze maatregel opgenomen in de **shortlist**.

Filtering longlist	
Scoring aan de hand van MTB-principes:	
1. Stem verstedelijking nog beter af op de kwaliteit van de bereikbaarheid en nabijheid	Neutraal
2. Afremmen en spreiden van de Mobiliteitsgroei	Niet in lijn
3. Verbeter stedelijke en regionale fietsnetwerken	Neutraal
4. Ontwikkel regionale hubs per corridor, dichtbij en verder van de steden	Neutraal
5. Neem goederen integraal mee in de bereikbaarheids- en verstedelijkingsopgave	Neutraal
6. Realiseer een schaa sprong openbaar vervoer door stapsgewijze ontvlechting	Neutraal
7. Houd de ringen draaiend	In lijn
Scope	Binnen scope
Technische en ruimtelijke haalbaarheid	Voldoet
Andere geschiktere maatregel?	Nee



Beoordeling Brede Welvaart



Doel	Indicator	Beoordeling	Toelichting
Bereikbaarheid en economie	Draagt bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid op de Corridor Amsterdam Hoorn	++	De maatregel voegt capaciteit toe op één van de grootste bottlenecks op de corridor.
	Draagt bij aan het draaiend houden van de ringen	++	De maatregel voegt capaciteit toe op verkeer op de ring.
Gezondheid	Mate waarin fietsen en lopen wordt gestimuleerd	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
Duurzaamheid	Draagt bij aan het reduceren van de CO ₂ uitstoot door het afremmen van de groei in automobilititeit	-	De maatregel zal zorgen voor enige toename in de hoeveelheid autoverkeer.
Sociale inclusie	Draagt bij aan de bereikbaarheid van kwetsbare inwoners	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
Leefomgeving	Draagt bij aan de verkeersveiligheid	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
	Ruimtebeslag infrastructuur	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
Kosten	Kosten	N.t.b.	Kosten fysieke aanpassingen circa 1,5mln. Kosten voor openbreken DBFM-contract en stikstofberekeningen onbekend.



6b. Openstellen rijstroken Coentunnel voor OV

Omschrijving maatregel

Deze maatregel betreft het benutten van de extra rijstrook in beide Coentunnels voor OV. Vrijwel alle buslijnen die door de Coentunnel rijden ten noorden van de tunnel via de busbaan.

Het benutten van een afgesloten rijstrook van noord naar zuid voor OV is niet mogelijk omdat de rijstroken die worden afgesloten zich ofwel op de wisselstrook, ofwel tussen de A10 Noord en de Coentunnel bevinden. Vanuit de busbaan zijn deze stroken niet te bereiken.

Van zuid naar noord is het vanuit verkeersveiligheid en doorstroming niet gewenst om de meest rechter strook open te stellen voor de bus. Dit zorgt voor te veel rijstrookwisselingen voor verkeer naar de A10 Noord. Andere rijstroken zijn ook niet wenselijk omdat de bussen dan meermaals van rijstrook moeten wisselen, dit is vanuit verkeersveiligheid en doorstroming niet wenselijk.

Daarnaast is de maatregel niet doelmatig omdat de file veelal voor de Coentunnel staat en niet in de tunnel. Ten noorden van de tunnel ontwijken bussen de file via de busbaan. Vanuit het zuiden gebruiken de bussen bij file de vluchtstrook.

Conclusie filtering

De maatregel kan niet worden ingepast en is niet doelmatig. De maatregel wordt dus **niet meegenomen** in de shortlist.

Filtering longlist	
Scoring aan de hand van MTB-principes:	
1. Stem verstedelijking nog beter af op de kwaliteit van de bereikbaarheid en nabijheid	Neutraal
2. Afremmen en spreiden van de Mobiliteitsgroei	Neutraal
3. Verbeter stedelijke en regionale fietsnetwerken	Neutraal
4. Ontwikkel regionale hubs per corridor, dichtbij en verder van de steden	Neutraal
5. Neem goederen integraal mee in de bereikbaarheids- en verstedelijkingsopgave	Neutraal
6. Realiseer een schaa sprong openbaar vervoer door stapsgewijze ontvlechting	Neutraal
7. Houd de ringen draaiend	Neutraal
Scope	Binnen scope
Technische en ruimtelijke haalbaarheid	Voldoet niet
Andere geschiktere maatregel?	Ja



6c. Openstellen rijstroken Coentunnel voor goederen

Omschrijving maatregel

Bij deze maatregel worden de reserverijstroken in de Coentunnel voor vrachtverkeer opengesteld door middel van een doelgroepenstrook. Het is echter niet doelmatig om dit enkel in de Coentunnel te doen. De file staat in beide richtingen namelijk vooral voor de Coentunnel. Daarbij levert het verkeersveiligheidsrisico's op indien het vrachtverkeer met veel hogere snelheid kan doorrijden dan het reguliere verkeer zonder fysieke afscheiding.

Conclusie filtering

De maatregel is beperkt doelmatig en het openstellen van de rijstroken voor regulier verkeer is geschikter en effectiever, ook voor vrachtverkeer. De maatregel wordt dus **niet meegenomen** in de shortlist.

Filtering longlist	
Scoring aan de hand van MTB-principes:	
1. Stem verstedelijking nog beter af op de kwaliteit van de bereikbaarheid en nabijheid	Neutraal
2. Afremmen en spreiden van de Mobiliteitsgroei	Neutraal
3. Verbeter stedelijke en regionale fietsnetwerken	Neutraal
4. Ontwikkel regionale hubs per corridor, dichtbij en verder van de steden	Neutraal
5. Neem goederen integraal mee in de bereikbaarheids- en verstedelijkingsopgave	In lijn
6. Realiseer een schaa sprong openbaar vervoer door stapsgewijze ontvlechting	Neutraal
7. Houd de ringen draaiend	Neutraal
Scope	Binnen scope
Technische en ruimtelijke haalbaarheid	Voldoet
Andere geschiktere maatregel?	Ja



7. Multimodaal knooppunt Sloterdijk

Omschrijving maatregel

Verbeteren van de stationsomgeving aan de hand van wayfinding, verbeterde stallingsfaciliteiten en verbeteren van het comfort. Concreet betekent dit op de korte termijn een extra opgang en omloop naar de stationshal ten behoeve van een betere verdeling van reizigers van de HOV-bushaltes naar de stationshal, en op middellange termijn de uitbreiding van de stijpunten van het metrostation.

Conclusie filtering

Deze maatregel sluit aan bij twee MTB-principes, namelijk het verbeteren van stedelijke en regionale fietsnetwerken, en het realiseren van een schaa sprong in het openbaar vervoer. Daarnaast valt de maatregel binnen de scope, en is technisch haalbaar en ruimtelijke inpasbaar. Daarom wordt deze maatregel opgenomen in de **shortlist**.

Filtering longlist	
Scoring aan de hand van MTB-principes:	
1. Stem verstedelijking nog beter af op de kwaliteit van de bereikbaarheid en nabijheid	Neutraal
2. Afremmen en spreiden van de Mobiliteitsgroei	Neutraal
3. Verbeter stedelijke en regionale fietsnetwerken	In lijn
4. Ontwikkel regionale hubs per corridor, dichtbij en verder van de steden	Neutraal
5. Neem goederen integraal mee in de bereikbaarheids- en verstedelijkingsopgave	Neutraal
6. Realiseer een schaa sprong openbaar vervoer door stapsgewijze ontvlechting	In lijn
7. Houd de ringen draaiend	Neutraal
Scope	Binnen scope
Technische en ruimtelijke haalbaarheid	Voldoet
Andere geschiktere maatregel?	Nee



Beoordeling Brede Welvaart



Doel	Indicator	Beoordeling	Toelichting
Bereikbaarheid en economie	Draagt bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid op de Corridor Amsterdam Hoorn	0	Deze maatregel zal naar verwachting niet leiden tot substantieel kortere reistijden
	Draagt bij aan het draaiend houden van de ringen	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
Gezondheid	Mate waarin fietsen en lopen wordt gestimuleerd	+	Verbeteren van de stationsomgeving met aandacht op fietsvoorzieningen zorgt voor een stimulerend effect
Duurzaamheid	Draagt bij aan het reduceren van de CO ₂ uitstoot door het afremmen van de groei in automobilititeit	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
Sociale inclusie	Draagt bij aan de bereikbaarheid van kwetsbare inwoners	+	Verbetering van de stationsomgeving zorgt voor een betere toegankelijkheid van het station
Leefomgeving	Draagt bij aan de verkeersveiligheid	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
	Ruimtebeslag infrastructuur	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
Kosten	Kosten	32mln	Bron: Aangeleverd door Vervoerregio Amsterdam



8. Poort van Hoorn

Omschrijving maatregel

Poort van Hoorn is een grootschalig ontwikkelingsproject rondom het station van Hoorn. Het OV-knooppunt wordt geoptimaliseerd door het verplaatsen van het busstation naar de andere kant van het station voor kortere loopstromen, waarbij ook de traverse verbreed wordt. Hoorn is één van de scharnierpunten tussen Noord-Holland Noord en de MRA, waar veel inwoners uit Westfriesland en de Kop op de trein kunnen stappen richting de MRA.

Het doel is het gebied te transformeren tot een levendig en toekomstbestendig stadsdeel met circa 2.000 nieuwe woningen, variërend van sociale huur tot koopwoningen. Het stationsgebied wordt een autoluw, groen en aantrekkelijk OV-knooppunt, met ruimte voor winkels, horeca en maatschappelijke voorzieningen en werkgelegenheid. Belangrijke deelprojecten zijn onder andere de woonwijk Pelmolenpad en Pakhuis Dampten. De nadruk ligt op duurzaamheid, bereikbaarheid en stedelijke kwaliteit. Poort van Hoorn wordt zo een nieuwe, uitnodigende entree van de stad en een plek waar wonen, reizen en verblijven samenkomen. Ook wordt

Kanttekening: Maatregelen met betrekking tot verstedelijking zorgen altijd voor meer verkeer ten opzichte van wanneer deze verstedelijking niet plaats zou vinden. Deze maatregelen zijn beoordeeld ten opzichte van reguliere verstedelijking.

Conclusie filtering

Deze maatregel sluit aan bij meerdere MTB-principes, valt binnen de scope en is technisch haalbaar en ruimtelijke inpasbaar. Daarom wordt deze maatregel opgenomen in de **shortlist**.

Filtering longlist	
Scoring aan de hand van MTB-principes:	
1. Stem verstedelijking nog beter af op de kwaliteit van de bereikbaarheid en nabijheid	In lijn
2. Afremmen en spreiden van de Mobiliteitsgroei	In lijn
3. Verbeter stedelijke en regionale fietsnetwerken	In lijn
4. Ontwikkel regionale hubs per corridor, dichtbij en verder van de steden	In lijn
5. Neem goederen integraal mee in de bereikbaarheids- en verstedelijkingsopgave	Neutraal
6. Realiseer een schaa sprong openbaar vervoer door stapsgewijze ontvlechting	In lijn
7. Houd de ringen draaiend	Neutraal
Scope	Binnen scope
Technische en ruimtelijke haalbaarheid	Voldoet
Andere geschiktere maatregel?	Nee



Beoordeling Brede Welvaart



Doel	Indicator	Beoordeling	Toelichting
Bereikbaarheid en economie	Draagt bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid op de Corridor Amsterdam Hoorn	+	Het realiseren van extra voorzieningen en het optimaliseren van het OV-knooppunt draagt bij aan een verbetering van de bereikbaarheid
	Draagt bij aan het draaiend houden van de ringen	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
Gezondheid	Mate waarin fietsen en lopen wordt gestimuleerd	+	Het gebied wordt autoluw ingericht, met aandacht voor actieve vervoerswijzen
Duurzaamheid	Draagt bij aan het reduceren van de CO ₂ uitstoot door het afremmen van de groei in automobilititeit	+	De autoluwe en groene inrichting zorgt voor een gereduceerde CO ₂ uitstoot ten opzichte van reguliere woningbouw
Sociale inclusie	Draagt bij aan de bereikbaarheid van kwetsbare inwoners	+	Het realiseren van extra voorzieningen draagt bij aan een verbetering van de bereikbaarheid
Leefomgeving	Draagt bij aan de verkeersveiligheid	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
	Ruimtebeslag infrastructuur	0	Het gebied heeft in de huidige situatie ook al infrastructuur en bebouwing. De toename is dus beperkt
Kosten	Kosten	107mln	Bron: Gemeente Hoorn



9. BRT Hoorn-Amsterdam over de A7

Omschrijving maatregel

Deze maatregel betreft een BRT (bus rapid transit) dienst tussen Amsterdam en Hoorn over de A7.

Conclusie filtering

Deze maatregel sluit aan bij één MTB-principe, namelijk een schaa sprong in het OV en past binnen de scope, en is technische haalbaar en ruimtelijke inpasbaar. De BRT bus zal echter concurreren met de trein die over hetzelfde traject loopt. Om een verhoging van de frequentie over het spoor mogelijk te maken zijn extra reizigers essentieel en deze maatregel draagt beter bij aan de doelen. Er is dus een andere geschiktere maatregel. De maatregel wordt dus **niet meegenomen** in de shortlist.

Filtering longlist	
Scoring aan de hand van MTB-principes:	
1. Stem verstedelijking nog beter af op de kwaliteit van de bereikbaarheid en nabijheid	Neutraal
2. Afremmen en spreiden van de Mobiliteitsgroei	Neutraal
3. Verbeter stedelijke en regionale fietsnetwerken	Neutraal
4. Ontwikkel regionale hubs per corridor, dichtbij en verder van de steden	Neutraal
5. Neem goederen integraal mee in de bereikbaarheids- en verstedelijkingsopgave	Neutraal
6. Realiseer een schaa sprong openbaar vervoer door stapsgewijze ontvlechting	In lijn
7. Houd de ringen draaiend	Neutraal
Scope	Binnen scope
Technische en ruimtelijke haalbaarheid	Voldoet
Andere geschiktere maatregel?	Ja



10. HOV ZaanIJ

Omschrijving maatregel

Om de woningbouwopgave langs de ZaanIJ-corridor te faciliteren binnen de principes van het MTB zonder een te grote toename in het toekomstig autogebruik is het noodzakelijk om de HOV-verbinding tussen Amsterdam (metrostation Noorderpark) en Zaandam (station Kogerveld) uit te breiden. Het betreft een systeemsprong van R-net bus naar een MetroBus. Dit betekent een hogere capaciteit, frequentie, snelheid en betrouwbaarheid waarbij deze zonder vertraging kan functioneren. Hiervoor dienen onder andere de volgende maatregelen genomen te worden:

- Uitbreiden van busstation Noorderpark en station Kogerveld;
- Uitbreiden transfercapaciteit bus en metro;
- Realiseren van busbaan tussen Mosveld en Nieuwe Leeuwarderweg;
- Realiseren van busbaan op de Wibautas met een vrije doorgang op het Prins Bernhardplein;
- Uitbreiden fietsparkeervoorzieningen langs bushaltes;
- Prioriteren bus bij kruispunten.

Conclusie filtering

Deze maatregel sluit aan bij vier MTB-principes. Daarnaast valt de maatregel gedeeltelijk binnen de scope, en is technisch haalbaar en ruimtelijke inpasbaar. Echter zal niet de gehele maatregel op de korte- en middellange termijn gerealiseerd kunnen worden. Mogelijk is het wel mogelijk om de maatregel gedeeltelijk al te realiseren. Daarom wordt deze maatregel opgenomen in de **shortlist**.

Filtering longlist	
Scoring aan de hand van MTB-principes:	
1. Stem verstedelijking nog beter af op de kwaliteit van de bereikbaarheid en nabijheid	In lijn
2. Afremmen en spreiden van de Mobiliteitsgroei	Neutraal
3. Verbeter stedelijke en regionale fietsnetwerken	In lijn
4. Ontwikkel regionale hubs per corridor, dichtbij en verder van de steden	Neutraal
5. Neem goederen integraal mee in de bereikbaarheids- en verstedelijkingsopgave	Neutraal
6. Realiseer een schaa sprong openbaar vervoer door stapsgewijze ontvlechting	In lijn
7. Houd de ringen draaiend	In lijn
Scope	Deels binnen scope
Technische en ruimtelijke haalbaarheid	Voldoet
Andere geschiktere maatregel?	Nee



Beoordeling Brede Welvaart



Doel	Indicator	Beoordeling	Toelichting
Bereikbaarheid en economie	Draagt bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid op de Corridor Amsterdam Hoorn	++	De verbeteringen in de busverbinding vergroot de bereikbaarheid en is essentieel voor een lager autogebruik voor bewoners van de nieuw te realiseren woningen op de ZaanIJ corridor.
	Draagt bij aan het draaiend houden van de ringen	+	Een kwalitatieve schaa sprong in OV-verbinding kan zorgen voor een modal shift.
Gezondheid	Mate waarin fietsen en lopen wordt gestimuleerd	+	Verbetering van de first-en-last-mile stimuleert fietsen en lopen.
Duurzaamheid	Draagt bij aan het reduceren van de CO ₂ uitstoot door het afremmen van de groei in automobilit eit	+	Een kwalitatieve schaa sprong in OV-verbinding maakt een lager autogebruik bij de nieuw te realiseren woningen op de ZaanIJ corridor mogelijk.
Sociale inclusie	Draagt bij aan de bereikbaarheid van kwetsbare inwoners	+	Een goede OV-verbinding draagt bij aan de bereikbaarheid van inwoners zonder auto.
Leefomgeving	Draagt bij aan de verkeersveiligheid	+	Het verkeersveiliger maken van kruispunten valt onder deze maatregel.
	Ruimtebeslag infrastructuur	-	De benodigde infrastructuur neemt ruimte in beslag, maar door de keuze voor OV i.p.v. de auto in de openbare ruimte kan ook kwalitatief betere ruimte worden gecreëerd
Kosten	Kosten	671mln	Bron: HOV ZaanIJ propositie



11. Economische ontwikkeling langs Hoornse Lijn

Omschrijving maatregel

De Hoornse Lijn kent een sterke spitsrichting. Om het aantal reizigers te vergroten, en om de nabijheid van werkgelegenheid te verbeteren wordt economische ontwikkeling gestimuleerd in de stationsomgevingen van Hoorn, Purmerend (alle drie de stations) en Zaandam Kogerveld. Deze maatregel maakt onderdeel uit van de ontwikkelagenda Hoornse Lijn.

Kanttekening: Maatregelen met betrekking tot verstedelijking zorgen altijd voor meer verkeer ten opzichte van wanneer deze verstedelijking niet plaats zou vinden. Deze maatregelen zijn beoordeeld ten opzichte van reguliere verstedelijking.

Conclusie filtering

Deze maatregel sluit aan bij twee MTB-principes, namelijk verstedelijking beter afstemmen op de kwaliteit van bereikbaarheid en nabijheid, en afremmen van de mobiliteitsgroei. Daarnaast valt de maatregel binnen de scope, en is technisch haalbaar en ruimtelijke inpasbaar. Ook draagt de maatregel bij aan het verminderen van de tegenspits op de Hoornse lijn. Daarom wordt deze maatregel opgenomen in de **shortlist**. Deze maatregel draagt bij aan het mogelijk maken van maatregel 15: frequentieverhoging op het spoor.

Filtering longlist	
Scoring aan de hand van MTB-principes:	
1. Stem verstedelijking nog beter af op de kwaliteit van de bereikbaarheid en nabijheid	In lijn
2. Afremmen en spreiden van de Mobiliteitsgroei	In lijn
3. Verbeter stedelijke en regionale fietsnetwerken	Neutraal
4. Ontwikkel regionale hubs per corridor, dichtbij en verder van de steden	In lijn
5. Neem goederen integraal mee in de bereikbaarheids- en verstedelijkingsopgave	Neutraal
6. Realiseer een schaa sprong openbaar vervoer door stapsgewijze ontvlechting	Neutraal
7. Houd de ringen draaiend	Neutraal
Scope	Binnen scope
Technische en ruimtelijke haalbaarheid	Voldoet
Andere geschiktere maatregel?	Nee



Beoordeling Brede Welvaart

	Doel	Indicator	Beoordeling	Toelichting
	Bereikbaarheid en economie	Draagt bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid op de Corridor Amsterdam Hoorn	+	Extra voorzieningen dragen bij aan een verbetering van de bereikbaarheid
		Draagt bij aan het draaiend houden van de ringen	+	Economische ontwikkeling langs de Hoornse Lijn maakt bewoners van de corridor minder afhankelijk van werk en voorzieningen in, en rond Amsterdam.
	Gezondheid	Mate waarin fietsen en lopen wordt gestimuleerd	+	Voor inwoners van de corridor komen er meer banen binnen bereik op fietsafstand.
	Duurzaamheid	Draagt bij aan het reduceren van de CO ₂ uitstoot door het afremmen van de groei in automobilititeit	+	Voor inwoners van de corridor komen er meer banen binnen bereik op fietsafstand. Dit zorgt voor minder lange verplaatsingen.
	Sociale inclusie	Draagt bij aan de bereikbaarheid van kwetsbare inwoners	+	Extra voorzieningen dragen bij aan een verbetering van de bereikbaarheid
	Leefomgeving	Draagt bij aan de verkeersveiligheid	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
		Ruimtebeslag infrastructuur	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
	Kosten	Kosten	N.t.b.	Kosten zijn sterk afhankelijk van de schaal van de invoering



12. Gebiedsontwikkeling rond OV-knopen langs de Hoornse Lijn

Omschrijving maatregel

Het grootste deel van de woningbouwopgave in de corridor dient gerealiseerd te worden bij OV-knooppunten. Deze maatregel gaat met name om woningbouw, met gemengd met voorzieningen, zoals werkplekken, rond de knooppunten. Bij deze ontwikkelingen dient gebouwd te worden in hogere dichtheden, met lagere parkeernormen en primaat voor voetgangers en fiets. Deze maatregel maakt onderdeel uit van de ontwikkelagenda Hoornse Lijn, maar geldt ook voor de Westfriese lijn.

De maatregel het meeste effect samen met de maatregel 'economische ontwikkeling langs de Hoornse Lijn'. Beide maatregelen worden in dit onderzoek apart gescoord.

Kanttekening: Maatregelen met betrekking tot verstedelijking zorgen altijd voor meer verkeer ten opzichte van wanneer deze verstedelijking niet plaats zou vinden. Deze maatregelen zijn beoordeeld ten opzichte van reguliere verstedelijking.

Conclusie filtering

Deze maatregel sluit aan bij twee MTB-principes, namelijk verstedelijking beter afstemmen op de kwaliteit van bereikbaarheid en nabijheid, en afremmen van de mobiliteitsgroei. Daarnaast valt de maatregel binnen de scope en is technisch haalbaar en ruimtelijke inpasbaar. Daarom wordt deze maatregel opgenomen in de **shortlist**. Deze maatregel draagt bij aan het mogelijk maken van maatregel 15: frequentieverhoging op het spoor.

Filtering longlist	
Scoring aan de hand van MTB-principes:	
1. Stem verstedelijking nog beter af op de kwaliteit van de bereikbaarheid en nabijheid	In lijn
2. Afremmen en spreiden van de Mobiliteitsgroei	In lijn
3. Verbeter stedelijke en regionale fietsnetwerken	In lijn
4. Ontwikkel regionale hubs per corridor, dichtbij en verder van de steden	In lijn
5. Neem goederen integraal mee in de bereikbaarheids- en verstedelijkingsopgave	Neutraal
6. Realiseer een schaa sprong openbaar vervoer door stapsgewijze ontvlechting	Neutraal
7. Houd de ringen draaiend	Neutraal
Scope	Binnen scope
Technische en ruimtelijke haalbaarheid	Voldoet
Andere geschiktere maatregel?	Nee



Beoordeling Brede Welvaart



Doel	Indicator	Beoordeling	Toelichting
Bereikbaarheid en economie	Draagt bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid op de Corridor Amsterdam Hoorn	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht, aangezien het gaat om voornamelijk woningbouw met enkele overige voorzieningen
	Draagt bij aan het draaiend houden van de ringen	+	Ten opzichte van reguliere verstedelijking zorgt dit voor een lager autogebruik.
Gezondheid	Mate waarin fietsen en lopen wordt gestimuleerd	++	Lagere parkeernormen stimuleren lopen en fietsen
Duurzaamheid	Draagt bij aan het reduceren van de CO ₂ uitstoot door het afremmen van de groei in automobilititeit	+	Het realiseren van woningen bij een OV-knooppunt stimuleert het gebruik van alternatieve vervoerswijzen en draagt dus bij aan het afremmen van de groei in automobilititeit
Sociale inclusie	Draagt bij aan de bereikbaarheid van kwetsbare inwoners	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht, aangezien het gaat om voornamelijk woningbouw met enkele overige voorzieningen
Leefomgeving	Draagt bij aan de verkeersveiligheid	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
	Ruimtebeslag infrastructuur	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
Kosten	Kosten	N.t.b.	Kosten zijn sterk afhankelijk van de schaal van de invoering



13. Spreiden van toerisme

Omschrijving maatregel

Bij deze maatregel wordt toerisme aangepakt met als doel het spreiden over de regio en het creëren van tegenspits. Deze maatregel maakt deel uit van de ontwikkelagenda Hoornse Lijn.

Conclusie filtering

Deze maatregel sluit bij één MTB-principe: het afremmen en spreiden van de mobiliteitsgroei. Daarbij helpt de maatregel bij het mogelijk maken van een frequentieverhoging op het spoor. De maatregel valt binnen de scope en is ruimtelijk inpasbaar en haalbaar. Daarom wordt deze maatregel opgenomen in de **shortlist**.

Filtering longlist	
Scoring aan de hand van MTB-principes:	
1. Stem verstedelijking nog beter af op de kwaliteit van de bereikbaarheid en nabijheid	Neutraal
2. Afremmen en spreiden van de Mobiliteitsgroei	In lijn
3. Verbeter stedelijke en regionale fietsnetwerken	Neutraal
4. Ontwikkel regionale hubs per corridor, dichtbij en verder van de steden	Neutraal
5. Neem goederen integraal mee in de bereikbaarheids- en verstedelijkingsopgave	Neutraal
6. Realiseer een schaa sprong openbaar vervoer door stapsgewijze ontvlechting	Neutraal
7. Houd de ringen draaiend	Neutraal
Scope	Binnen scope
Technische en ruimtelijke haalbaarheid	Voldoet
Andere geschiktere maatregel?	Nee



Beoordeling Brede Welvaart



Doel	Indicator	Beoordeling	Toelichting
Bereikbaarheid en economie	Draagt bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid op de Corridor Amsterdam Hoorn	0	Draagt bij aan vergroten van de tegenspits. Dit leidt naar verwachting niet tot grotere bereikbaarheid, maar kan bijdragen aan een frequentieverhoging op de Hoornse Lijn (maatregel 16)
	Draagt bij aan het draaiend houden van de ringen	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
Gezondheid	Mate waarin fietsen en lopen wordt gestimuleerd	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
Duurzaamheid	Draagt bij aan het reduceren van de CO ₂ uitstoot door het afremmen van de groei in automobilititeit	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
Sociale inclusie	Draagt bij aan de bereikbaarheid van kwetsbare inwoners	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
Leefomgeving	Draagt bij aan de verkeersveiligheid	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
	Ruimtebeslag infrastructuur	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
Kosten	Kosten		Kosten van beleidsmaatregelen worden niet geschat.



14. Verknopen station Purmerend

Omschrijving maatregel

Deze maatregel heeft als doel de bussen in Purmerend beter te verknopen met station Purmerend door middel van een vrijliggende busbaan tussen de Waterlandlaan en het station. Meerdere HOV-buslijnen zullen via deze busbaan vanaf de Waterlandlaan een lus maken naar station Purmerend. Dit zorgt wel voor enige extra reistijd voor doorgaande reizigers.

Op de lange termijn is het verlengen van de perrons tot aan de Waterlandlaan een alternatief. Een voorbeeld hiervan is station Amsterdam Zuid en de Parnassusweg.

Conclusie filtering

Deze maatregel sluit aan bij één MTB-principe, namelijk het realiseren van een schaalsprong in het OV en de maatregel past binnen de scope, is technisch haalbaar en ruimtelijke inpasbaar. Daarom wordt deze maatregel opgenomen in de **shortlist**. Deze maatregel draagt bij aan het mogelijk maken van maatregel 15: frequentieverhoging op het spoor.

Filtering longlist	
Scoring aan de hand van MTB-principes:	
1. Stem verstedelijking nog beter af op de kwaliteit van de bereikbaarheid en nabijheid	Neutraal
2. Afremmen en spreiden van de Mobiliteitsgroei	Neutraal
3. Verbeter stedelijke en regionale fietsnetwerken	Neutraal
4. Ontwikkel regionale hubs per corridor, dichtbij en verder van de steden	Neutraal
5. Neem goederen integraal mee in de bereikbaarheids- en verstedelijkingsopgave	Neutraal
6. Realiseer een schaalsprong openbaar vervoer door stapsgewijze ontvlechting	In lijn
7. Houd de ringen draaiend	Neutraal
Scope	Binnen scope
Technische en ruimtelijke haalbaarheid	Voldoet
Andere geschiktere maatregel?	Nee



Beoordeling Brede Welvaart



Doel	Indicator	Beoordeling	Toelichting
Bereikbaarheid en economie	Draagt bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid op de Corridor Amsterdam Hoorn	0	Lichte verbetering van OV bereikbaarheid op een specifiek punt (station Purmerend) van de CAH, echter zorgt het ook voor extra reistijd voor doorgaande busreizigers.
	Draagt bij aan het draaiend houden van de ringen	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
Gezondheid	Mate waarin fietsen en lopen wordt gestimuleerd	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
Duurzaamheid	Draagt bij aan het reduceren van de CO ₂ uitstoot door het afremmen van de groei in automobilititeit	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht. De maatregel wordt niet verwacht een effect te hebben op de modal shift
Sociale inclusie	Draagt bij aan de bereikbaarheid van kwetsbare inwoners	+	Verbeteren van de toegankelijkheid van het OV
Leefomgeving	Draagt bij aan de verkeersveiligheid	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
	Ruimtebeslag infrastructuur	-	Extra infrastructuur voor de busbanen neemt extra ruimte in beslag. Echter gaat het om een kort stuk, dus is het effect beperkt
Kosten	Kosten	0,3mln	Kosteninschatting op basis van eenheidsprijzen. Uitgegaan van 285m benodigde lengte en 7m breed.



15. Tegenspitstarieven NS

Omschrijving maatregel

De maatregel betreft NS-tegenspitstarieven, gericht op het verminderen van de drukte tijdens spitsuren op specifieke trajecten. Dit betreft een prijsdifferentiatie op treintickets, namelijk een groter verschil in tarieven tijdens dal- en piekuren.

Conclusie filtering

Deze maatregel sluit aan bij één MTB-principe, namelijk het afremmen en spreiden van de mobiliteitsgroei. Ook past de maatregel binnen de scope, is technisch haalbaar en ruimtelijke inpasbaar. Daarom wordt deze maatregel opgenomen in de **shortlist**. Deze maatregel draagt bij aan het mogelijk maken van maatregel 15: frequentieverhoging op het spoor.

Filtering longlist	
Scoring aan de hand van MTB-principes:	
1. Stem verstedelijking nog beter af op de kwaliteit van de bereikbaarheid en nabijheid	Neutraal
2. Afremmen en spreiden van de Mobiliteitsgroei	In lijn
3. Verbeter stedelijke en regionale fietsnetwerken	Neutraal
4. Ontwikkel regionale hubs per corridor, dichtbij en verder van de steden	Neutraal
5. Neem goederen integraal mee in de bereikbaarheids- en verstedelijkingsopgave	Neutraal
6. Realiseer een schaa sprong openbaar vervoer door stapsgewijze ontvlechting	Neutraal
7. Houd de ringen draaiend	Neutraal
Scope	Binnen scope
Technische en ruimtelijke haalbaarheid	Voldoet
Andere geschiktere maatregel?	Nee



Beoordeling Brede Welvaart



Doel	Indicator	Beoordeling	Toelichting
Bereikbaarheid en economie	Draagt bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid op de Corridor Amsterdam Hoorn	0	Draagt bij het spreiden van het aantal reizigers. Dit leidt naar verwachting niet tot grotere bereikbaarheid, maar kan bijdragen aan een frequentieverhoging op de Hoornse Lijn (maatregel 16)
	Draagt bij aan het draaiend houden van de ringen	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
Gezondheid	Mate waarin fietsen en lopen wordt gestimuleerd	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
Duurzaamheid	Draagt bij aan het reduceren van de CO ₂ uitstoot door het afremmen van de groei in automobilititeit	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
Sociale inclusie	Draagt bij aan de bereikbaarheid van kwetsbare inwoners	0	Positieve effecten en negatieve effecten afhankelijk van de reisrichting houden elkaar in evenwicht.
Leefomgeving	Draagt bij aan de verkeersveiligheid	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
	Ruimtebeslag infrastructuur	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
Kosten	Kosten		Kosten van beleidsmaatregelen worden niet geschat.



16. Frequentieverhoging Hoornse Lijn

Omschrijving maatregel

Bij deze maatregel wordt de frequentie van de treinen op de Hoornse Lijn verhoogd.

De huidige frequentie van sprinters op de Hoornse Lijn betreft twee treinen per uur. Deze rijden tussen Hoorn Kersenboogerd en Hoofddorp via Schiphol. De Intercity rijdt met twee treinen per uur tussen Enkhuizen en Heerlen via Amsterdam Centraal. In de spits rijden in het drukste spitsuur vier treinen per uur tussen Amsterdam Centraal en Enkhuizen.

Conclusie filtering

Deze maatregel sluit aan bij twee MTB-principes: het realiseren van een schaalsprong in het OV en het draaiend houden van de ringen. Daarnaast past de maatregel binnen de scope, en is technisch haalbaar en ruimtelijke inpasbaar. Daarom wordt deze maatregel opgenomen in de **shortlist**. Voor de haalbaarheid van de maatregel is het van belang om het aantal reizigers op met name te tegenspits te verhogen. Maatregelen 10 tot en met 14 dragen hier aan bij.

Filtering longlist	
Scoring aan de hand van MTB-principes:	
1. Stem verstedelijking nog beter af op de kwaliteit van de bereikbaarheid en nabijheid	Neutraal
2. Afremmen en spreiden van de Mobiliteitsgroei	Neutraal
3. Verbeter stedelijke en regionale fietsnetwerken	Neutraal
4. Ontwikkel regionale hubs per corridor, dichtbij en verder van de steden	Neutraal
5. Neem goederen integraal mee in de bereikbaarheids- en verstedelijkingsopgave	Neutraal
6. Realiseer een schaalsprong openbaar vervoer door stapsgewijze ontvlechting	In lijn
7. Houd de ringen draaiend	In lijn
Scope	Binnen scope
Technische en ruimtelijke haalbaarheid	Voldoet
Andere geschiktere maatregel?	Nee



Beoordeling Brede Welvaart



Doel	Indicator	Beoordeling	Toelichting
Bereikbaarheid en economie	Draagt bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid op de Corridor Amsterdam Hoorn	++	Een hogere frequentie leidt tot een afname van de reistijd. Gezien de schaal van de Hoornse lijn heeft maatregel effect op een groot bereik.
	Draagt bij aan het draaiend houden van de ringen	+	Positief effect op de modal split (de trein wordt aantrekkelijker) leidt tot minder autoverkeer en dus een lichte verbetering van de doorstroming op de ringen
Gezondheid	Mate waarin fietsen en lopen wordt gestimuleerd	+	Meer reizigers die als voor- of natransport fietsen of lopen
Duurzaamheid	Draagt bij aan het reduceren van de CO ₂ uitstoot door het afremmen van de groei in automobilititeit	+	Positief effect op de modal split (de trein wordt aantrekkelijker) leidt tot minder autoverkeer
Sociale inclusie	Draagt bij aan de bereikbaarheid van kwetsbare inwoners	+	Verbetering in het OV zorgt vooral lokaal in West-Friesland voor positieve effecten. De trein tussen Hoorn en Amsterdam is waarschijnlijk te duur.
Leefomgeving	Draagt bij aan de verkeersveiligheid	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
	Ruimtebeslag infrastructuur	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
Kosten	Kosten		Investeringskosten zijn niet nodig. De kosten voor de extra inzet van personeel en materieel worden niet geschat.



17. MPvE bij ontwikkellocaties

Omschrijving maatregel

Een Mobiliteitsprogramma van Eisen (MPvE) beschrijft de functionele en kwalitatieve eisen die aan mobiliteit worden gesteld binnen een gebiedsontwikkeling. Het document vormt de basis voor ontwerp, besluitvorming en uitvoering en waarborgt dat mobiliteit integraal wordt meegenomen in de planvorming. In het MPvE staan onder andere doelstellingen, vervoersstromen, eisen aan bereikbaarheid, infrastructuur, duurzaamheid en verkeersveiligheid, aan de hand van verschillende knoppen zoals gemeentelijke parkeernormen en STOMP-principes. Ook worden relevante beleidskaders en randvoorwaarden opgenomen. Het MPvE helpt betrokken partijen om gezamenlijk richting te geven aan een toekomstbestendig mobiliteitssysteem dat aansluit bij de ruimtelijke en maatschappelijke ambities van het project. Een voorbeeld van een uitgevoerd MPvE in de corridor is het project De Lange Weeren in Edam-Volendam.

Kanttekening: Het effect van een MPvE is sterk afhankelijk van de mate waarin het wordt geborgd in het ruimtelijk proces. Zonder die borging bestaat het risico dat het MPvE slechts een 'wensenlijst' blijft. Het daadwerkelijk effect hangt namelijk direct samen met de bijbehorende maatregelen en investeringen die nodig zijn om de ambities te realiseren.

Conclusie filtering

Deze maatregel sluit aan bij twee MTB-principes, namelijk een verbeterde afstemming van verstedelijking op de bereikbaarheid en nabijheid, en het afremmen en spreiden van de mobiliteitsgroei. Daarnaast past de maatregel binnen de scope, en is technisch haalbaar en ruimtelijke inpasbaar. Daarom wordt deze maatregel opgenomen in de **shortlist**.

Filtering longlist	
Scoring aan de hand van MTB-principes:	
1. Stem verstedelijking nog beter af op de kwaliteit van de bereikbaarheid en nabijheid	In lijn
2. Afremmen en spreiden van de Mobiliteitsgroei	In lijn
3. Verbeter stedelijke en regionale fietsnetwerken	Neutraal
4. Ontwikkel regionale hubs per corridor, dichtbij en verder van de steden	Neutraal
5. Neem goederen integraal mee in de bereikbaarheids- en verstedelijkingsopgave	Neutraal
6. Realiseer een schaa sprong openbaar vervoer door stapsgewijze ontvlechting	Neutraal
7. Houd de ringen draaiend	Neutraal
Scope	Binnen scope
Technische en ruimtelijke haalbaarheid	Voldoet
Andere geschiktere maatregel?	Nee



Beoordeling Brede Welvaart



Doel	Indicator	Beoordeling	Toelichting
Bereikbaarheid en economie	Draagt bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid op de Corridor Amsterdam Hoorn	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
	Draagt bij aan het draaiend houden van de ringen	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
Gezondheid	Mate waarin fietsen en lopen wordt gestimuleerd	+	Een MPvE wordt opgesteld op basis van het STOMP-principe
Duurzaamheid	Draagt bij aan het reduceren van de CO ₂ uitstoot door het afremmen van de groei in automobilititeit	+	Een MPvE wordt opgesteld op basis van het STOMP-principe
Sociale inclusie	Draagt bij aan de bereikbaarheid van kwetsbare inwoners	+	Een MPvE wordt opgesteld met oog op de toekomstige bewoners en kwetsbare inwoners
Leefomgeving	Draagt bij aan de verkeersveiligheid	+	Een MPvE wordt opgesteld met oog op verkeersveiligheid
	Ruimtebeslag infrastructuur	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
Kosten	Kosten		Kosten van beleidsmaatregelen worden niet geschat.



18. Spreiden en mijden: werkgeversaankpak

Omschrijving maatregel

Om de druk op het wegennet tijdens piekuren te verminderen, wordt ingezet op het versterken en uitbreiden van de werkgeversaankpak. Dit sluit aan bij de doelstellingen van het programma Spreiden en Mijden van het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid. Inzetten op Spreiden en Mijden is ook onderdeel van de BOK. De Corridor Amsterdam Hoorn wordt momenteel niet genoemd bij IenW als één van de corridors waar het Ministerie wil inzetten op spreiden en mijden.

Een belangrijk aangrijpingspunt bij spreiden en mijden zijn levensveranderende momenten zoals een andere baan of een verhuizing. binnen Spreiden en Mijden wordt gedacht aan prikkels die het reisgedrag van werknemers sturen, zoals een lagere of geen kilometervergoeding voor autogebruik, gedifferentieerde vergoedingen of tarieven op drukke dagen (dinsdag en donderdag) en een hogere thuiswerkvergoeding op diezelfde dagen. Hoewel deze laatste maatregel momenteel fiscaal niet is toegestaan binnen het landelijke beleid, blijft dit een relevant aandachtspunt. Ook kan afgesproken worden om overleggen pas vanaf 10.00 uur fysiek te doen.

Conclusie filtering

Deze maatregel sluit aan bij één MTB-principe, namelijk het afremmen en spreiden van de mobiliteitsgroei. Daarnaast valt de maatregel binnen de scope van het programma en is deze zowel technisch uitvoerbaar als ruimtelijk goed inpasbaar. Op basis van deze overwegingen wordt de maatregel opgenomen in de **shortlist**.

Filtering longlist	
Scoring aan de hand van MTB-principes:	
1. Stem verstedelijking nog beter af op de kwaliteit van de bereikbaarheid en nabijheid	Neutraal
2. Afremmen en spreiden van de Mobiliteitsgroei	In lijn
3. Verbeter stedelijke en regionale fietsnetwerken	Neutraal
4. Ontwikkel regionale hubs per corridor, dichtbij en verder van de steden	Neutraal
5. Neem goederen integraal mee in de bereikbaarheids- en verstedelijkingsopgave	Neutraal
6. Realiseer een schaa sprong openbaar vervoer door stapsgewijze ontvlechting	Neutraal
7. Houd de ringen draaiend	Neutraal
Scope	Binnen scope
Technische en ruimtelijke haalbaarheid	Voldoet
Andere geschiktere maatregel?	Nee



Beoordeling Brede Welvaart



Doel	Indicator	Beoordeling	Toelichting
Bereikbaarheid en economie	Draagt bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid op de Corridor Amsterdam Hoorn	+	Een vermindering van de hoeveelheid autoverkeer op de drukste momenten zorgt voor een verbetering van de bereikbaarheid.
	Draagt bij aan het draaiend houden van de ringen	+	Vermindering van hoeveelheid autoverkeer op de drukste momenten draagt bij aan het draaiend houden van de ringen.
Gezondheid	Mate waarin fietsen en lopen wordt gestimuleerd	+	De werkgeversaanpak houdt o.a. in het stimuleren van alternatieve vervoerswijzen zoals fietsen en lopen
Duurzaamheid	Draagt bij aan het reduceren van de CO ₂ uitstoot door het afremmen van de groei in automobilititeit	+	De werkgeversaanpak houdt o.a. in het stimuleren van alternatieve en schone vervoerswijzen zoals fietsen en lopen en leidt zo tot een modal shift met minder automobilititeit
Sociale inclusie	Draagt bij aan de bereikbaarheid van kwetsbare inwoners	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
Leefomgeving	Draagt bij aan de verkeersveiligheid	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
	Ruimtebeslag infrastructuur	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
Kosten	Kosten		Kosten van beleidsmaatregelen worden niet geschat.



19. Spreiden en mijden: bewonersaanpak

Omschrijving maatregel

Het inzetten en uitbreiden van een bewonersaanpak om spitsreizen te verminderen tijdens piekbelasting. Denk aan het uitdelen van een gratis NS abonnement aan nieuwe bewoners in nieuwe wijken zoals in Purmerend, Hoorn en Zaanstad (inzetten op levensveranderende momenten zoals verhuizen). De corridor CAH wordt vooralsnog niet genoemd in de corridors voor S&M waar lenW aan denkt.

Conclusie filtering

De maatregel sluit aan bij ten minste één van de MTB-principes. Tevens scoort de maatregel positief op de criteria scope, technische haalbaarheid en ruimtelijke inpasbaarheid. Daarom wordt deze maatregel opgenomen in de **shortlist**.

Filtering longlist	
Scoring aan de hand van MTB-principes:	
1. Stem verstedelijking nog beter af op de kwaliteit van de bereikbaarheid en nabijheid	Neutraal
2. Afremmen en spreiden van de Mobiliteitsgroei	In lijn
3. Verbeter stedelijke en regionale fietsnetwerken	Neutraal
4. Ontwikkel regionale hubs per corridor, dichtbij en verder van de steden	Neutraal
5. Neem goederen integraal mee in de bereikbaarheids- en verstedelijkingsopgave	Neutraal
6. Realiseer een schaa sprong openbaar vervoer door stapsgewijze ontvlechting	Neutraal
7. Houd de ringen draaiend	Neutraal
Scope	Binnen scope
Technische en ruimtelijke haalbaarheid	Voldoet
Andere geschiktere maatregel?	Nee



Beoordeling Brede Welvaart



Doel	Indicator	Beoordeling	Toelichting
Bereikbaarheid en economie	Draagt bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid op de Corridor Amsterdam Hoorn	+	Een vermindering van de hoeveelheid autoverkeer op de drukste momenten zorgt voor een verbetering van de bereikbaarheid.
	Draagt bij aan het draaiend houden van de ringen	+	Vermindering van hoeveelheid autoverkeer op de drukste momenten draagt bij aan het draaiend houden van de ringen.
Gezondheid	Mate waarin fietsen en lopen wordt gestimuleerd	+	De werkgeversaanpak houdt o.a. in het stimuleren van alternatieve vervoerswijzen zoals fietsen en lopen
Duurzaamheid	Draagt bij aan het reduceren van de CO ₂ uitstoot door het afremmen van de groei in automobilititeit	+	De werkgeversaanpak houdt o.a. in het stimuleren van alternatieve en schone vervoerswijzen zoals fietsen en lopen en leidt zo tot een modal shift met minder automobilititeit
Sociale inclusie	Draagt bij aan de bereikbaarheid van kwetsbare inwoners	+	Indien er specifieke maatregelen worden genomen inwoners van sociale woningen
Leefomgeving	Draagt bij aan de verkeersveiligheid	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
	Ruimtebeslag infrastructuur	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
Kosten	Kosten		Kosten van beleidsmaatregelen worden niet geschat.



20. Betalen naar Gebruik

Omschrijving maatregel

Betalen naar gebruik is een systeem waarbij weggebruikers betalen op basis van het aantal gereden kilometers en/of de omstandigheden waarin zij rijden. Dit verschilt van het huidige belastingstelsel dat grotendeels bestaat uit vaste heffingen. Een vorm van betalen naar gebruik is rekeningrijden, waarbij de kosten direct gekoppeld worden aan het daadwerkelijke gebruik van de infrastructuur. De regio is voor de invoering van deze maatregel afhankelijk van het Rijk.

Conclusie filtering

Deze maatregel sluit aan bij ten minste één MTB-principe, namelijk het afremmen en spreiden van de mobiliteitsgroei. Daarnaast past de maatregel binnen de scope, is deze technische haalbaar en de ruimtelijke inpasbaar. Om die reden wordt deze maatregel opgenomen in de **shortlist**.

Filtering longlist	
Scoring aan de hand van MTB-principes:	
1. Stem verstedelijking nog beter af op de kwaliteit van de bereikbaarheid en nabijheid	Neutraal
2. Afremmen en spreiden van de Mobiliteitsgroei	In lijn
3. Verbeter stedelijke en regionale fietsnetwerken	Neutraal
4. Ontwikkel regionale hubs per corridor, dichtbij en verder van de steden	Neutraal
5. Neem goederen integraal mee in de bereikbaarheids- en verstedelijkingsopgave	Neutraal
6. Realiseer een schaa sprong openbaar vervoer door stapsgewijze ontvlechting	Neutraal
7. Houd de ringen draaiend	Neutraal
Scope	Binnen scope
Technische en ruimtelijke haalbaarheid	Voldoet
Andere geschiktere maatregel?	Nee



Beoordeling Brede Welvaart



Doel	Indicator	Beoordeling	Toelichting
Bereikbaarheid en economie	Draagt bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid op de Corridor Amsterdam Hoorn	++	Effectieve maatregel om hoeveelheid congestie te verminderen
	Draagt bij aan het draaiend houden van de ringen	++	Effectieve maatregel om hoeveelheid congestie te verminderen
Gezondheid	Mate waarin fietsen en lopen wordt gestimuleerd	+	Betalen naar gebruik kan mensen stimuleren om andere vervoerswijze keuzes te maken, zoals fietsen of lopen.
Duurzaamheid	Draagt bij aan het reduceren van de CO ₂ uitstoot door het afremmen van de groei in automobilititeit	+	Betalen naar gebruik kan mensen stimuleren om andere, schonere, vervoerswijze keuzes te maken
Sociale inclusie	Draagt bij aan de bereikbaarheid van kwetsbare inwoners	--	Betalen of verhogen van de prijs kan een negatief effect hebben op (financieel) kwetsbare inwoners
Leefomgeving	Draagt bij aan de verkeersveiligheid	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
	Ruimtebeslag infrastructuur	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
Kosten	Kosten		Kosten van beleidsmaatregelen worden niet geschat.



21. Regionale hub Purmerend

Omschrijving maatregel

Deze maatregel betreft het ontwikkelen van een regionale hub in Purmerend met als doel om de overstap van de auto naar het OV te faciliteren. Hiervoor zijn twee potentiële locaties:

- P&R N244
- De Vurige staart

Uit onderzoek van Arcadis (2022) is echter gebleken dat beide locaties tot 2030 onvoldoende kansrijk zijn. Voor P&R N244 omdat de ligging ten noorden van Purmerend maak dat (potentiele) buslijnen een routing door Purmerend hebben met een lange reistijd als gevolg. Voor de Vurige staart geldt dat de bereikbaarheid per auto langer is dan wenselijk.

Ook de huidige P&R locaties bij de stations zouden mogelijk kunnen fungeren als regionale hub, echter is een frequentie van sprinters bij deze stations van twee keer per uur hiervoor ontoereikend.

Bij de beoordeling is uitgegaan van het ontwikkelen van een regionale hub in Purmerend los van de locatie.

Conclusie filtering

Deze maatregel sluit aan bij drie MTB-principes, namelijk het afremmen en spreiden van de mobiliteitsgroei, het ontwikkelen van een regionale hub, en het draaiend houden van de ringen. Daarnaast scoort de maatregel goed op het gebied van scope, technische haalbaarheid en ruimtelijke inpasbaarheid. Daarom wordt deze maatregel opgenomen in de **shortlist**.

Alle potentiële regionale hublocaties in de CAH hebben nadelen, echter is wel behoefte aan een onderzoek naar hubs in de corridor. Dit omdat de reistijden op de corridor zullen toenemen en deze hubs bijdragen aan meerdere doelen. Daarbij kan blijken dat een netwerk van kleinere hubs effectiever is dan enkele grootschalige locaties.

Filtering longlist	
Scoring aan de hand van MTB-principes:	
1. Stem verstedelijking nog beter af op de kwaliteit van de bereikbaarheid en nabijheid	Neutraal
2. Afremmen en spreiden van de Mobiliteitsgroei	In lijn
3. Verbeter stedelijke en regionale fietsnetwerken	Neutraal
4. Ontwikkel regionale hubs per corridor, dichtbij en verder van de steden	In lijn
5. Neem goederen integraal mee in de bereikbaarheids- en verstedelijkingsopgave	Neutraal
6. Realiseer een schaa sprong openbaar vervoer door stapsgewijze ontvlechting	Neutraal
7. Houd de ringen draaiend	In lijn
Scope	Binnen scope
Technische en ruimtelijke haalbaarheid	Voldoet
Andere geschiktere maatregel?	Nee



Beoordeling Brede Welvaart



Doel	Indicator	Beoordeling	Toelichting
Bereikbaarheid en economie	Draagt bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid op de Corridor Amsterdam Hoorn	+	Een goede overstap van auto naar OV biedt meer reisopties bij vertragingen op de A7-A8.
	Draagt bij aan het draaiend houden van de ringen	+	Een modal shift van auto naar OV voor verkeer richting Amsterdam
Gezondheid	Mate waarin fietsen en lopen wordt gestimuleerd	+	Bij een regionale hub worden ook aantrekkelijke fietsenstallingen gerealiseerd.
Duurzaamheid	Draagt bij aan het reduceren van de CO ₂ uitstoot door het afremmen van de groei in automobilititeit	+	Een modal shift van auto naar OV zorgt voor minder autokilometers.
Sociale inclusie	Draagt bij aan de bereikbaarheid van kwetsbare inwoners	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
Leefomgeving	Draagt bij aan de verkeersveiligheid	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
	Ruimtebeslag infrastructuur	-	Het aanleggen van een hub (met o.a. carpoolplekken) neemt extra ruimte in beslag
Kosten	Kosten	N.t.b.	Kosten zijn sterk afhankelijk van de schaal van de invoering



22. Regionale hub Hoorn

Omschrijving maatregel

Deze maatregel betreft het ontwikkelen van een regionale hub in Hoorn met als doel om de overstap van de auto naar het OV te faciliteren. Op de korte- en middellange termijn voldoet het huidige P+R terrein naast Hoorn station. Door de verwachte groei van inwoners door woningbouw in Hoorn én Westfriesland en mobiliteitstransitie van auto op ov richting MRA is de verwachting dat de parkeerplekken in de Poort van Hoorn op lange termijn niet voldoende zijn. Op de langere termijn is daarom een andere locatie nodig met kwalitatief OV richting de MRA.

Conclusie filtering

De maatregel **is niet meegenomen naar de shortlist** omdat deze langere termijn buiten de scope van dit onderzoek valt.

Alle potentiële regionale hublocaties in de CAH hebben nadelen, echter is wel behoefte aan een onderzoek naar hubs in de corridor. Dit omdat de reistijden op de corridor zullen toenemen en deze hubs bijdragen aan meerdere doelen. Daarbij kan blijken dat een netwerk van kleinere hubs effectiever is dan enkele grootschalige locaties.

Filtering longlist	
Scoring aan de hand van MTB-principes:	
1. Stem verstedelijking nog beter af op de kwaliteit van de bereikbaarheid en nabijheid	Neutraal
2. Afremmen en spreiden van de Mobiliteitsgroei	In lijn
3. Verbeter stedelijke en regionale fietsnetwerken	Neutraal
4. Ontwikkel regionale hubs per corridor, dichtbij en verder van de steden	In lijn
5. Neem goederen integraal mee in de bereikbaarheids- en verstedelijkingsopgave	Neutraal
6. Realiseer een schaa sprong openbaar vervoer door stapsgewijze ontvlechting	Neutraal
7. Houd de ringen draaiend	In lijn
Scope	Buiten scope
Technische en ruimtelijke haalbaarheid	N.t.b.
Andere geschiktere maatregel?	Nee



23. Spitsstrook Avenhorn – Hoorn Noord

Omschrijving maatregel

Bij deze maatregel wordt een spitsstrook gerealiseerd op de A7 bij Hoorn, tussen aansluiting 7 Avenhoorn en aansluiting 9 Hoorn-Noord aan beide zijden. De rijbaan zal hier in beide richtingen twee rijstroken en een spitsstrook hebben. Binnen de bestaande wegbreedte valt dit echter onvoldoende verkeersveilig te realiseren waardoor aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn. De maatregel maakt onderdeel uit van de BOK.

Conclusie filtering

Deze maatregel is onderdeel van de BOK en draagt bij aan de bereikbaarheidsdoelen van de regio. De maatregel valt echter buiten de scope doordat een wegverbreding niet binnen de termijn gerealiseerd kan worden. Op de langere termijn blijft de maatregel gewenst, ondanks dat deze niet in lijn is met enkele MTB-principes. Op basis van de scope van het onderzoek wordt de maatregel **niet meegenomen naar de shortlist**.

Filtering longlist	
Scoring aan de hand van MTB-principes:	
1. Stem verstedelijking nog beter af op de kwaliteit van de bereikbaarheid en nabijheid	Neutraal
2. Afremmen en spreiden van de Mobiliteitsgroei	Niet in lijn
3. Verbeter stedelijke en regionale fietsnetwerken	Neutraal
4. Ontwikkel regionale hubs per corridor, dichtbij en verder van de steden	Neutraal
5. Neem goederen integraal mee in de bereikbaarheids- en verstedelijkingsopgave	Neutraal
6. Realiseer een schaa sprong openbaar vervoer door stapsgewijze ontvlechting	Neutraal
7. Houd de ringen draaiend	Neutraal
Scope	Buiten scope
Technische en ruimtelijke haalbaarheid	Voldoet
Andere geschiktere maatregel?	Nee



24. Verbreden A7 Purmerend

Omschrijving maatregel

Deze maatregel betreft het verbreden van de A7 naar 2x3 rijstroken tussen aansluiting 4 Purmerend Zuid en aansluiting 6 Purmerend Noord inclusief het aanleggen van een parallelstructuur in Purmerend. Deze maatregel is onderdeel van de BOK.

Conclusie filtering

Deze maatregel is onderdeel van de BOK en draagt bij aan de bereikbaarheidsdoelen van de regio. De maatregel valt echter buiten de scope doordat een wegverbreding niet binnen de termijn gerealiseerd kan worden. Op de langere termijn blijft de maatregel gewenst, ondanks dat deze niet in lijn is met enkele MTB-principes. Op basis van de scope van het onderzoek wordt de maatregel **niet meegenomen naar de shortlist**.

Filtering longlist	
Scoring aan de hand van MTB-principes:	
1. Stem verstedelijking nog beter af op de kwaliteit van de bereikbaarheid en nabijheid	Neutraal
2. Afremmen en spreiden van de Mobiliteitsgroei	Niet in lijn
3. Verbeter stedelijke en regionale fietsnetwerken	Neutraal
4. Ontwikkel regionale hubs per corridor, dichtbij en verder van de steden	Neutraal
5. Neem goederen integraal mee in de bereikbaarheids- en verstedelijkingsopgave	Neutraal
6. Realiseer een schaa sprong openbaar vervoer door stapsgewijze ontvlechting	Neutraal
7. Houd de ringen draaiend	Niet in lijn
Scope	Buiten scope
Technische en ruimtelijke haalbaarheid	Voldoet
Andere geschiktere maatregel?	Nee



25. 2x3 rijstroken op A7 tussen Purmerend en Zaandam

Omschrijving maatregel

Het vervangen van de spitsstrook door een volwaardige derde rijstrook inclusief vluchtstrook tussen knooppunt Zaandam en aansluiting A7 naar Purmerend Zuid. Hiervoor dient de rijbaan verbreed te worden. Deze maatregel is onderdeel van de BOK.

Conclusie filtering

Deze maatregel is onderdeel van de BOK en draagt bij aan de bereikbaarheidsdoelen van de regio. De maatregel valt echter buiten de scope doordat een wegverbreding niet binnen de termijn gerealiseerd kan worden. Op de langere termijn blijft de maatregel gewenst. Op basis van de scope van het onderzoek wordt de maatregel **niet meegenomen naar de shortlist**.

Filtering longlist	
Scoring aan de hand van MTB-principes:	
1. Stem verstedelijking nog beter af op de kwaliteit van de bereikbaarheid en nabijheid	Neutraal
2. Afremmen en spreiden van de Mobiliteitsgroei	Neutraal
3. Verbeter stedelijke en regionale fietsnetwerken	Neutraal
4. Ontwikkel regionale hubs per corridor, dichtbij en verder van de steden	Neutraal
5. Neem goederen integraal mee in de bereikbaarheids- en verstedelijkingsopgave	Neutraal
6. Realiseer een schaa sprong openbaar vervoer door stapsgewijze ontvlechting	Neutraal
7. Houd de ringen draaiend	Neutraal
Scope	Buiten scope
Technische en ruimtelijke haalbaarheid	Voldoet
Andere geschiktere maatregel?	Nee



26. Verbreden A8 naar 2x5 rijstroken

Omschrijving maatregel

Deze maatregel is onderdeel van de BOK en vergroot de capaciteit van de A8 tussen de Coentunnel en Knooppunt Zaandam. De huidige spitsstroken worden omgevormd tot volwaardige rijstroken met bijbehorende vluchtstrook. Daarnaast wordt de oostelijke rijbaan ter hoogte van het tankstation verbreed naar vijf rijstroken. Hiervoor is verplaatsing of verwijdering van het tankstation noodzakelijk. Met deze aanpassingen wordt dit traject van de A8 volledig ingericht als 2x5 rijstroken met vluchtstrook. Dit draagt bij aan een hogere capaciteit, een betere verkeersveiligheid en een afname van weefbewegingen door een meer logische en overzichtelijke rijstrookconfiguratie.

Conclusie filtering

Deze maatregel is onderdeel van de BOK en draagt bij aan de bereikbaarheidsdoelen van de regio. De maatregel valt echter buiten de scope doordat een wegverbreding niet binnen de termijn gerealiseerd kan worden. Op de langere termijn blijft de maatregel gewenst, ondanks dat deze niet in lijn is met enkele MTB-principes. Op basis van de scope van het onderzoek wordt de maatregel **niet meegenomen naar de shortlist**.

Filtering longlist	
Scoring aan de hand van MTB-principes:	
1. Stem verstedelijking nog beter af op de kwaliteit van de bereikbaarheid en nabijheid	Neutraal
2. Afremmen en spreiden van de Mobiliteitsgroei	Niet in lijn
3. Verbeter stedelijke en regionale fietsnetwerken	Neutraal
4. Ontwikkel regionale hubs per corridor, dichtbij en verder van de steden	Neutraal
5. Neem goederen integraal mee in de bereikbaarheids- en verstedelijkingsopgave	Neutraal
6. Realiseer een schaa sprong openbaar vervoer door stapsgewijze ontvlechting	Neutraal
7. Houd de ringen draaiend	Niet in lijn
Scope	Buiten scope
Technische en ruimtelijke haalbaarheid	Voldoet
Andere geschiktere maatregel?	Nee



27. Aanpak knooppunt Zaandam

Omschrijving maatregel

Deze maatregel, die onderdeel uitmaakt van de BOK betreft het ombouwen van het knooppunt Zaandam, met als doel de verkeersveiligheid verbeteren en de capaciteit vergroten. Hiervoor wordt het aantal rijstroken tussen de A7 Purmerend en de A8 Amsterdam uitgebreid van 2 naar 3, passend bij inrichting van A7 en A8 zoals beschreven in de BOK. Daarbij worden er diverse verkeersveiligheidsmaatregelen genomen.

Conclusie filtering

Deze maatregel is onderdeel van de BOK en draagt bij aan de bereikbaarheidsdoelen van de regio. De maatregel valt echter buiten de scope doordat een wegverbreding niet binnen de termijn gerealiseerd kan worden. Op de langere termijn blijft de maatregel gewenst, ondanks dat deze niet in lijn is met enkele MTB-principes. Op basis van de scope van het onderzoek wordt de maatregel **niet meegenomen naar de shortlist**.

Filtering longlist	
Scoring aan de hand van MTB-principes:	
1. Stem verstedelijking nog beter af op de kwaliteit van de bereikbaarheid en nabijheid	Neutraal
2. Afremmen en spreiden van de Mobiliteitsgroei	Niet in lijn
3. Verbeter stedelijke en regionale fietsnetwerken	Neutraal
4. Ontwikkel regionale hubs per corridor, dichtbij en verder van de steden	Neutraal
5. Neem goederen integraal mee in de bereikbaarheids- en verstedelijkingsopgave	Neutraal
6. Realiseer een schaa sprong openbaar vervoer door stapsgewijze ontvlechting	Neutraal
7. Houd de ringen draaiend	Niet in lijn
Scope	Buiten scope
Technische en ruimtelijke haalbaarheid	Voldoet
Andere geschiktere maatregel?	Nee



28. Verlagen snelheid A8

Omschrijving maatregel

De maatregel om de snelheid te verlagen van de snelheid op de A8 naar 80km/h had drie initiële doelen: Het verminderen van de verkeersintensiteit, het vergroten van de verkeersveiligheid en het verminderen van emissies.

In de Nederlandse praktijk is uit onderzoek gebleken dat het verlagen van de maximumsnelheid vaak leidt tot een lagere capaciteit. Volgens de theorie zou een lagere maximumsnelheid juist bijdragen aan een homogenere verkeersstroom, door kleinere volgafstanden en daarmee een hogere capaciteit. In werkelijkheid ontstaan er echter minder hiaten in de verkeersstroom, waardoor het wisselen van rijstrook wordt bemoeilijkt. Dit effect is met name zichtbaar op trajecten met veel weefbewegingen en strikte handhaving van de maximumsnelheid. Dit laatste is noodzakelijk omdat er onder weggebruikers weinig draagvlak is voor 80km/h. Onder dergelijke omstandigheden kan de capaciteit met circa 10% afnemen. Dit leidt tot extra filevorming en heeft daarmee een negatief effect op de verkeersveiligheid.

Conclusie filtering

De maatregel vermindert de capaciteit op de corridor, wat leidt tot een toename van het aantal files en daarmee tot een afname van de verkeersveiligheid. Daarmee is de maatregel in strijd met de doelstellingen van de planuitwerking en deze studie, die gericht zijn op het vergroten van de bereikbaarheid. De maatregel is daardoor niet doelmatig en wordt **niet opgenomen in de shortlist**.

Filtering longlist	
Scoring aan de hand van MTB-principes:	
1. Stem verstedelijking nog beter af op de kwaliteit van de bereikbaarheid en nabijheid	Niet in lijn
2. Afremmen en spreiden van de Mobiliteitsgroei	In lijn
3. Verbeter stedelijke en regionale fietsnetwerken	Neutraal
4. Ontwikkel regionale hubs per corridor, dichtbij en verder van de steden	Neutraal
5. Neem goederen integraal mee in de bereikbaarheids- en verstedelijkingsopgave	Neutraal
6. Realiseer een schaa sprong openbaar vervoer door stapsgewijze ontvlechting	Neutraal
7. Houd de ringen draaiend	Neutraal
Scope	Binnen scope
Technische en ruimtelijke haalbaarheid	Voldoet
Andere geschiktere maatregel?	Nee



29. Verlagen snelheid A7

Omschrijving maatregel

De maatregel om de snelheid te verlagen van de snelheid op de A7 tussen Purmerend en Zaandam naar 80km/h had twee initiële doelen: het vergroten van de verkeersveiligheid en het verminderen van emissies.

In de Nederlandse praktijk is uit onderzoek gebleken dat het verlagen van de maximumsnelheid vaak leidt tot een lagere capaciteit. Volgens de theorie zou een lagere maximumsnelheid juist bijdragen aan een homogenere verkeersstroom, door kleinere volgafstanden en daarmee een hogere capaciteit. In werkelijkheid ontstaan er echter minder hiaten in de verkeersstroom, waardoor het wisselen van rijstrook wordt bemoeilijkt. Dit effect is met name zichtbaar op trajecten met veel weefbewegingen en strikte handhaving van de maximumsnelheid. Dit laatste is noodzakelijk omdat er onder weggebruikers weinig draagvlak is voor 80km/h. Onder dergelijke omstandigheden kan de capaciteit met circa 10% afnemen. Dit leidt tot extra filevorming en heeft daarmee een negatief effect op de verkeersveiligheid.

Conclusie filtering

De maatregel vermindert de capaciteit op de corridor, wat leidt tot een toename van het aantal files en daarmee tot een afname van de verkeersveiligheid. Daarmee is de maatregel in strijd met de doelstellingen van de planuitwerking en deze studie, die gericht zijn op het vergroten van de bereikbaarheid. De maatregel is daardoor niet doelmatig en wordt **niet opgenomen in de shortlist**.

Filtering longlist	
Scoring aan de hand van MTB-principes:	
1. Stem verstedelijking nog beter af op de kwaliteit van de bereikbaarheid en nabijheid	Niet in lijn
2. Afremmen en spreiden van de Mobiliteitsgroei	In lijn
3. Verbeter stedelijke en regionale fietsnetwerken	Neutraal
4. Ontwikkel regionale hubs per corridor, dichtbij en verder van de steden	Neutraal
5. Neem goederen integraal mee in de bereikbaarheids- en verstedelijkingsopgave	Neutraal
6. Realiseer een schaa sprong openbaar vervoer door stapsgewijze ontvlechting	Neutraal
7. Houd de ringen draaiend	Neutraal
Scope	Binnen scope
Technische en ruimtelijke haalbaarheid	Voldoet
Andere geschiktere maatregel?	Nee



30. Reconstructie Guisweg

Omschrijving maatregel

Deze maatregel betreft het weghalen van de spoorwegovergang van de Guisweg. Dit maakt het mogelijk om meer treinen te laten rijden tussen Alkmaar en Amsterdam volgens de PHS dienstregeling. In de plaats komt een tunnel voor fietsers en voetgangers en een tunnel voor autoverkeer met nieuwe op- en afritten op de A8 met een volledige aansluiting. De maatregel is onderdeel van de BOK. Mogelijk zijn aanpassingen aan de maatregel noodzakelijk om binnen de stikstofruimte te blijven.

Conclusie filtering

Deze maatregel sluit aan bij ten minste één MTB-principe en past binnen de scope. Daarbij is de maatregel technische haalbaar en ruimtelijke inpasbaar. Daarom wordt deze maatregel opgenomen in de **shortlist**.

Filtering longlist	
Scoring aan de hand van MTB-principes:	
1. Stem verstedelijking nog beter af op de kwaliteit van de bereikbaarheid en nabijheid	In lijn
2. Afremmen en spreiden van de Mobiliteitsgroei	Neutraal
3. Verbeter stedelijke en regionale fietsnetwerken	In lijn
4. Ontwikkel regionale hubs per corridor, dichtbij en verder van de steden	Neutraal
5. Neem goederen integraal mee in de bereikbaarheids- en verstedelijkingsopgave	Neutraal
6. Realiseer een schaa sprong openbaar vervoer door stapsgewijze ontvlechting	In lijn
7. Houd de ringen draaiend	Neutraal
Scope	Binnen scope
Technische en ruimtelijke haalbaarheid	Voldoet
Andere geschiktere maatregel?	Nee



Beoordeling Brede Welvaart



Doel	Indicator	Beoordeling	Toelichting
Bereikbaarheid en economie	Draagt bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid op de Corridor Amsterdam Hoorn	+	Deze maatregel verbetert de bereikbaarheid van Zaanstad door de nieuwe volledige aansluiting op de A8. De effecten voor de corridor Alkmaar- Amsterdam zijn door de invoering van PHS erg groot en zijn niet meegenomen in deze beoordeling.
	Draagt bij aan het draaiend houden van de ringen	+	Door een modal shift door de invoering van PHS zal iets minder autoverkeer gebruik maken van de ringen.
Gezondheid	Mate waarin fietsen en lopen wordt gestimuleerd	+	Verbetering van infrastructuur stimuleert fietsen en lopen
Duurzaamheid	Draagt bij aan het reduceren van de CO ₂ uitstoot door het afremmen van de groei in automobilititeit	+	Door de invoering van PHS op de corridor Alkmaar Amsterdam zal het autogebruik afnemen.
Sociale inclusie	Draagt bij aan de bereikbaarheid van kwetsbare inwoners	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
Leefomgeving	Draagt bij aan de verkeersveiligheid	+	De reconstructie wordt zo vormgegeven dat verkeersveiligheid wordt bevorderd
	Ruimtebeslag infrastructuur	-	De reconstructie zal extra ruimte in beslag nemen
Kosten	Kosten	180mln	Bron: Gemeente Zaanstad



31. Onderdoorgang N247 Broek in Waterland

Omschrijving maatregel

Een van de projecten uit het programma N247 Bereikbaarheid Waterland richt zich specifiek op de manier waarop de provinciale weg de N247 het dorp Broek in Waterland doorkruist. Deze weg is het grootste regionale knelpunt. Op initiatief van de dorpsraad van Broek in Waterland is gekeken naar mogelijke ondergrondse oplossingen. In 2023 heeft GS van de provincie Noord-Holland op basis van een vervolgstudie naar 3 ondergrondse varianten een (voorlopige) voorkeur uitgesproken voor een brede, verlengde tunnelvariant met busstroken, onder voorwaarde van perspectief op financiële dekking.

Conclusie filtering

Deze maatregel sluit aan bij twee MTB-principes, namelijk het verbeteren van stedelijke en regionale fietsnetwerken en het realiseren van een schaa sprong in het openbaar vervoer. Daarnaast kan het project voor 2035 gerealiseerd worden en valt daarmee binnen de scope. Daarom wordt deze maatregel opgenomen in de **shortlist**.

Filtering longlist	
Scoring aan de hand van MTB-principes:	
1. Stem verstedelijking nog beter af op de kwaliteit van de bereikbaarheid en nabijheid	Neutraal
2. Afremmen en spreiden van de Mobiliteitsgroei	Neutraal
3. Verbeter stedelijke en regionale fietsnetwerken	In lijn
4. Ontwikkel regionale hubs per corridor, dichtbij en verder van de steden	Neutraal
5. Neem goederen integraal mee in de bereikbaarheids- en verstedelijkingsopgave	Neutraal
6. Realiseer een schaa sprong openbaar vervoer door stapsgewijze ontvlechting	In lijn
7. Houd de ringen draaiend	Neutraal
Scope	Binnen scope
Technische en ruimtelijke haalbaarheid	Voldoet
Andere geschiktere maatregel?	Nee



Beoordeling Brede Welvaart



Doel	Indicator	Beoordeling	Toelichting
Bereikbaarheid en economie	Draagt bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid op de Corridor Amsterdam Hoorn	+	Deze maatregel verbetert de bereikbaarheid in Waterland en Edam-Volendam.
	Draagt bij aan het draaiend houden van de ringen	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
Gezondheid	Mate waarin fietsen en lopen wordt gestimuleerd	+	Door het aanleggen van een tunnel voor de N247 verbeteren de loop- en fietsroutes binnen Broek en Waterland.
Duurzaamheid	Draagt bij aan het reduceren van de CO ₂ uitstoot door het afremmen van de groei in automobilititeit	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
Sociale inclusie	Draagt bij aan de bereikbaarheid van kwetsbare inwoners	+	De barrière van de N247 wordt verminderd wat de bereikbaarheid van kwetsbare inwoners ten goede komt.
Leefomgeving	Draagt bij aan de verkeersveiligheid	+	De reconstructie wordt zo vormgegeven dat verkeersveiligheid wordt bevorderd
	Ruimtebeslag infrastructuur	+	De reconstructie zorgt ervoor dat er op maaiveld ruimte vrijkomt.
Kosten	Kosten	188mln	Bron: MKBA Ecorys (2022)



32. Ontflechting Het Schouw

Omschrijving maatregel

De verkeersveiligheid en doorstroming rondom dit kruispunt staat onder druk. OP het kruispunt komt (een groot aantal) bussen, auto's en fietsers samen. De maatregel betreft het verbeteren van de verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling. Aan de westzijde komt een onderdoorgang voor lokaal verkeer, fietsers en voetgangers. Daarnaast wordt een tweede onderdoorgang gerealiseerd voor busverkeer in de avondspits van Amsterdam (N247) richting Purmerend (N235), die aansluit op de wisselbusbaan langs de N235. Tot slot wordt extra opstelruimte gecreëerd voor auto's bij het verkeerslicht.

Conclusie filtering

Deze maatregel sluit aan bij twee MTB-principes, namelijk het verbeteren van stedelijke en regionale fietsnetwerken, en het realiseren van een schaa sprong in het OV en ontflechting. De maatregel past binnen de scope, is technisch haalbaar en ruimtelijk inpasbaar. Daarom wordt deze maatregel opgenomen in de **shortlist**.

Filtering longlist	
Scoring aan de hand van MTB-principes:	
1. Stem verstedelijking nog beter af op de kwaliteit van de bereikbaarheid en nabijheid	Neutraal
2. Afremmen en spreiden van de Mobiliteitsgroei	Neutraal
3. Verbeter stedelijke en regionale fietsnetwerken	In lijn
4. Ontwikkel regionale hubs per corridor, dichtbij en verder van de steden	Neutraal
5. Neem goederen integraal mee in de bereikbaarheids- en verstedelijkingsopgave	Neutraal
6. Realiseer een schaa sprong openbaar vervoer door stapsgewijze ontflechting	In lijn
7. Houd de ringen draaiend	Neutraal
Scope	Binnen scope
Technische en ruimtelijke haalbaarheid	Voldoet
Andere geschiktere maatregel?	Nee



Beoordeling Brede Welvaart



Doel	Indicator	Beoordeling	Toelichting
Bereikbaarheid en economie	Draagt bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid op de Corridor Amsterdam Hoorn	+	De doorstroming van het OV neemt toe waardoor de OV-bereikbaarheid toeneemt.
	Draagt bij aan het draaiend houden van de ringen	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
Gezondheid	Mate waarin fietsen en lopen wordt gestimuleerd	+	Een verbetering voor fietsers en voetgangers doordat er een ongelijkvloerse kruising wordt gerealiseerd.
Duurzaamheid	Draagt bij aan het reduceren van de CO ₂ uitstoot door het afremmen van de groei in automobilititeit	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
Sociale inclusie	Draagt bij aan de bereikbaarheid van kwetsbare inwoners	+	De maatregel draagt bij aan de verkeersveiligheid van de route voor fietsers en voetgangers en verbetert het OV.
Leefomgeving	Draagt bij aan de verkeersveiligheid	+	Het project heeft als doel de verkeersveiligheid bij het kruispunt te verbeteren
	Ruimtebeslag infrastructuur	-	De ontvlechting en nieuwe infrastructuur zal extra ruimte in beslag nemen
Kosten	Kosten	40mln	Bron: Provincie Noord-Holland, Toelichting variantenafweging (2024)



33. De Houtribdijk als alternatief voor vrachtverkeer

Omschrijving maatregel

De reistijden op de corridor A7–A8 nemen toe, waardoor de Houtribdijk een aantrekkelijk en betrouwbaar alternatief kan vormen voor vrachtverkeer tussen Noord-Holland Noord en oost-, midden- en zuid-Nederland. Dit leidt tot een vermindering van vrachtverkeer op de corridor en daarmee tot een betere doorstroming voor het reguliere verkeer. De aankomende vrachtwagenheffing kan dit effect versterken, aangezien deze wel van toepassing is op snelwegen maar niet op de dijk.

Voor deze maatregel dienen de volgende aspecten nog onderzocht te worden:

- De doelgroep van vrachtverkeer waar deze route een aantrekkelijk alternatief voor vormt.
- Welke maatregelen zijn nodig om het gebruik van de Houtribdijk verder te stimuleren. Daarbij kan het noodzakelijk zijn om enkele kruispunten in West-Friesland en in de omgeving van Lelystad uit te breiden.
- Verkeersveiligheid op de Houtribdijk: meer vrachtverkeer verhoogd de kans op onveilig inhaalgedrag op de dijk.
- Het effect van brugopeningen op de betrouwbaarheid van de vrachtroute.

Conclusie filtering

Deze maatregel sluit aan bij het MTB-principe om goederen integraal mee te nemen in de bereikbaarheidsopgave. Daarom wordt de maatregel opgenomen in de **shortlist**. Of de maatregel binnen de scope valt en technisch en ruimtelijk inpasbaar is, dient in een vervolgfase nader te worden onderzocht.

Filtering longlist	
Scoring aan de hand van MTB-principes:	
1. Stem verstedelijking nog beter af op de kwaliteit van de bereikbaarheid en nabijheid	Neutraal
2. Afremmen en spreiden van de Mobiliteitsgroei	Neutraal
3. Verbeter stedelijke en regionale fietsnetwerken	Neutraal
4. Ontwikkel regionale hubs per corridor, dichtbij en verder van de steden	Neutraal
5. Neem goederen integraal mee in de bereikbaarheids- en verstedelijkingsopgave	In lijn
6. Realiseer een schaa sprong openbaar vervoer door stapsgewijze ontvlechting	Neutraal
7. Houd de ringen draaiend	Neutraal
Scope	N.t.b.
Technische en ruimtelijke haalbaarheid	N.t.b.
Andere geschiktere maatregel?	Nee



Beoordeling Brede Welvaart



Doel	Indicator	Beoordeling	Toelichting
Bereikbaarheid en economie	Draagt bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid op de Corridor Amsterdam Hoorn	+	Zorgt mogelijk voor minder vrachtverkeer op de CAH dus een betere doorstroming voor regulier verkeer
	Draagt bij aan het draaiend houden van de ringen	+	Zorgt mogelijk voor minder vrachtverkeer op de CAH dus een betere doorstroming voor regulier verkeer
Gezondheid	Mate waarin fietsen en lopen wordt gestimuleerd	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
Duurzaamheid	Draagt bij aan het reduceren van de CO ₂ uitstoot door het afremmen van de groei in automobilititeit	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
Sociale inclusie	Draagt bij aan de bereikbaarheid van kwetsbare inwoners	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
Leefomgeving	Draagt bij aan de verkeersveiligheid	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
	Ruimtebeslag infrastructuur	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
Kosten	Kosten	N.t.b.	Nader onderzoek over de invulling van de maatregel is vereist.



34. Spreiden en mijden: Logistiek

Omschrijving maatregel

Stimuleren dat vrachtverkeer zo veel mogelijk buiten de spits rijdt. Hiervoor dient onderzoek gedaan te worden gedaan naar een specifieke doelgroepenaanpak.

Conclusie filtering

Deze maatregel sluit aan bij twee MTB-principes, namelijk het spreiden van de mobiliteitsgroei, en het integraal meenemen van logistiek in bereikbaarheids- en verstedelijkingsopgaven. Daarnaast scoort deze maatregel goed op het gebied van scope, technische haalbaarheid en ruimtelijke inpasbaarheid. Daarom wordt deze maatregel opgenomen in de **shortlist**.

Filtering longlist	
Scoring aan de hand van MTB-principes:	
1. Stem verstedelijking nog beter af op de kwaliteit van de bereikbaarheid en nabijheid	Neutraal
2. Afremmen en spreiden van de Mobiliteitsgroei	In lijn
3. Verbeter stedelijke en regionale fietsnetwerken	Neutraal
4. Ontwikkel regionale hubs per corridor, dichtbij en verder van de steden	Neutraal
5. Neem goederen integraal mee in de bereikbaarheids- en verstedelijkingsopgave	In lijn
6. Realiseer een schaa sprong openbaar vervoer door stapsgewijze ontvlechting	Neutraal
7. Houd de ringen draaiend	Neutraal
Scope	Binnen scope
Technische en ruimtelijke haalbaarheid	Voldoet
Andere geschiktere maatregel?	Nee



Beoordeling Brede Welvaart



Doel	Indicator	Beoordeling	Toelichting
Bereikbaarheid en economie	Draagt bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid op de Corridor Amsterdam Hoorn	+	Zorgt voor minder vrachtverkeer op de CAH op drukke momenten en dus een betere doorstroming voor regulier verkeer
	Draagt bij aan het draaiend houden van de ringen	+	Zorgt voor minder vrachtverkeer op de CAH op drukke momenten en dus een betere doorstroming voor regulier verkeer
Gezondheid	Mate waarin fietsen en lopen wordt gestimuleerd	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
Duurzaamheid	Draagt bij aan het reduceren van de CO ₂ uitstoot door het afremmen van de groei in automobilititeit	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
Sociale inclusie	Draagt bij aan de bereikbaarheid van kwetsbare inwoners	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
Leefomgeving	Draagt bij aan de verkeersveiligheid	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
	Ruimtebeslag infrastructuur	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
Kosten	Kosten		Kosten van beleidsmaatregelen worden niet geschat.



35. Logistieke hub Westfriesland

Omschrijving maatregel

In Westfriesland bevinden zich meerdere logistieke bedrijven die gebruik maken van de CAH. Samenwerking tussen deze partijen in een logistieke hub maakt het mogelijk voor goederenvervoer om efficiënter gebruik te maken van de voertuigen waardoor er minder voertuigen nodig zijn.

Verder onderzoek en gesprekken met de logistieke sector zijn noodzakelijk om dit tot een succes te brengen. De aankomende vrachtwagenheffing kan dit positief beïnvloeden.

Conclusie filtering

Deze maatregel sluit aan bij ten minste één MTB-principe, namelijk het integraal meenemen van goederen in de bereikbaarheids- en verstedelijkingsopgave, en scoort goed op het gebied van scope, technische haalbaarheid en ruimtelijke inpasbaarheid. Daarom wordt deze maatregel opgenomen in de **shortlist**.

Filtering longlist	
Scoring aan de hand van MTB-principes:	
1. Stem verstedelijking nog beter af op de kwaliteit van de bereikbaarheid en nabijheid	Neutraal
2. Afremmen en spreiden van de Mobiliteitsgroei	Neutraal
3. Verbeter stedelijke en regionale fietsnetwerken	Neutraal
4. Ontwikkel regionale hubs per corridor, dichtbij en verder van de steden	Neutraal
5. Neem goederen integraal mee in de bereikbaarheids- en verstedelijkingsopgave	In lijn
6. Realiseer een schaa sprong openbaar vervoer door stapsgewijze ontvlechting	Neutraal
7. Houd de ringen draaiend	Neutraal
Scope	Binnen scope
Technische en ruimtelijke haalbaarheid	Voldoet
Andere geschiktere maatregel?	Nee



Beoordeling Brede Welvaart



Doel	Indicator	Beoordeling	Toelichting
Bereikbaarheid en economie	Draagt bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid op de Corridor Amsterdam Hoorn	+	Zorgt voor minder vrachtverkeer op de CAH op drukke momenten en dus een betere doorstroming voor regulier verkeer
	Draagt bij aan het draaiend houden van de ringen	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
Gezondheid	Mate waarin fietsen en lopen wordt gestimuleerd	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
Duurzaamheid	Draagt bij aan het reduceren van de CO ₂ uitstoot door het afremmen van de groei in automobilititeit	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
Sociale inclusie	Draagt bij aan de bereikbaarheid van kwetsbare inwoners	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
Leefomgeving	Draagt bij aan de verkeersveiligheid	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
	Ruimtebeslag infrastructuur	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
Kosten	Kosten	N.t.b.	Kosten zijn sterk afhankelijk van de schaal van de invoering



36. Logistieke hub Purmerend

Omschrijving maatregel

Purmerend streeft naar het realiseren van een logistieke hub met drie doelen:

- Overslag van grotere vrachtvoertuigen naar kleinere voertuigen met als doel om minder grotere vrachtvoertuigen in de stad te hebben. Het gevolg hiervan is wel dat er meer voertuigen nodig zijn om de stad te bevoorraden. Een zero-emissiezone blijkt vaak noodzakelijk om dit te bewerkstelligen.
- Overslag van vrachtvoertuigen naar vervoer over water. Dit zorgt voor minder vrachtverkeer op de CAH. Mogelijk is er potentie voor het afval van Purmerend.
- Overslag tussen vrachtvoertuigen om efficiënter gebruik te maken van de voertuigen waardoor er minder voertuigen nodig zijn.

Verder onderzoek en gesprekken met de logistieke sector zijn noodzakelijk om dit tot een succes te brengen. De aankomende vrachtwagenheffing kan dit positief beïnvloeden.

Conclusie filtering

Deze maatregel sluit aan bij ten minste één MTB-principe, namelijk het integraal meenemen van goederen in de bereikbaarheids- en verstedelijkingsopgave, en scoort goed op het gebied van scope, technische haalbaarheid en ruimtelijke inpasbaarheid. Daarom wordt deze maatregel opgenomen in de **shortlist**.

Filtering longlist	
Scoring aan de hand van MTB-principes:	
1. Stem verstedelijking nog beter af op de kwaliteit van de bereikbaarheid en nabijheid	Neutraal
2. Afremmen en spreiden van de Mobiliteitsgroei	Neutraal
3. Verbeter stedelijke en regionale fietsnetwerken	Neutraal
4. Ontwikkel regionale hubs per corridor, dichtbij en verder van de steden	Neutraal
5. Neem goederen integraal mee in de bereikbaarheids- en verstedelijkingsopgave	In lijn
6. Realiseer een schaa sprong openbaar vervoer door stapsgewijze ontvlechting	Neutraal
7. Houd de ringen draaiend	Neutraal
Scope	Binnen scope
Technische en ruimtelijke haalbaarheid	Voldoet
Andere geschiktere maatregel?	Nee



Beoordeling Brede Welvaart



Doel	Indicator	Beoordeling	Toelichting
Bereikbaarheid en economie	Draagt bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid op de Corridor Amsterdam Hoorn	+	Zorgt voor minder vrachtverkeer op de CAH op drukke momenten en dus een betere doorstroming voor regulier verkeer
	Draagt bij aan het draaiend houden van de ringen	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
Gezondheid	Mate waarin fietsen en lopen wordt gestimuleerd	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
Duurzaamheid	Draagt bij aan het reduceren van de CO ₂ uitstoot door het afremmen van de groei in automobilititeit	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
Sociale inclusie	Draagt bij aan de bereikbaarheid van kwetsbare inwoners	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
Leefomgeving	Draagt bij aan de verkeersveiligheid	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
	Ruimtebeslag infrastructuur	0	Er wordt geen substantieel effect verwacht
Kosten	Kosten	N.t.b.	Kosten zijn sterk afhankelijk van de schaal van de invoering



**SAMEN BOUWEN AAN
BEREIKBAARHEID**



HET GEBIEDSGERICHTE
BEREIKBAARHEIDSPROGRAMMA
METROPOOLREGIO AMSTERDAM