

CONCEPT

Scope document CAH

**Het Multimodale Mobiliteitspakket Corridor
Amsterdam-Hoorn.**

Doel van dit brondocument

Dit document vormt een bijlage bij de Bestuurlijke Overeenkomst (BOK) die in het kader van het Voorkeursalternatief CAH door Rijk en Regio is ondertekend op dd.....

Het document biedt een snel toegankelijk overzicht van de maatregelen die onderdeel vormen van de in de BOK beschreven maatregelpakketten. Er wordt een beknopte beschrijving gegeven van de scope van de maatregel en bij elk van de maatregel wordt aangegeven welke van de tekenende partijen, genoemd in de Bestuurlijke Overeenkomst in welke functie zijn betrokken bij de maatregel. Ook wordt aangegeven welke partij(en) primair verantwoordelijk zijn voor het verdere (realisatie) proces en – voor zover bekend – wanneer wordt gestart met de uitvoering van de bewuste maatregel en van welke opleveringstermijn nu wordt uitgegaan.

Dit document volgt de opbouw van de BOK, dat wil zeggen dat de artikelindeling in de BOK wordt aangehouden. Dit document is zelfstandig leesbaar. Om dit document beknopt en voor bestuurders leesbaar en toegankelijk te houden, zal zo nodig worden doorverwezen naar de juiste achtergronddocumentatie, die in de loop van de MIRT verkenning is vergaard en publiekelijk beschikbaar is gesteld.

Samen met bijlage 1 van de BOK, het taakstellend budget c.q. financiële dekkingsoverzicht, vormt dit scope document, in de BOK aangeduid als bijlage 2, de noodzakelijke gedetailleerde aanvulling op de BOK. Dit document kent de volgende opbouw:

- 1. Infrastructurele maatregelen Pakket HWN-Midden A8-A7 (BOK, artikel 4)**
- 2. Afwaardering A7 in Zaanstad (BOK, artikel 5)**
- 3. Regionale Inpassingsmaatregelen rond het Pakket HWN-Midden A8-A7 (BOK, artikel 6)**
- 4. Maatregelen Pakket Quick Wins en Mobiliteitsmanagement (BOK, artikel 7)**
- 5. Optimaliseren OV-concept Hoornse lijn in relatie tot knooppunt ontwikkeling op stationslocaties aan de Hoornse lijn (BOK, artikel 8)**
- 6. Maatregelen Project AVANT (BOK, artikel 9)**
- 7. Maatregelen Planstudie Guisweg (BOK, artikel 10)**
- 8. Maatregelen Project Hoorn (BOK, artikel 11)**

1. Infrastructurele maatregelen Pakket HWN-Midden A8-A7 (BOK, artikel 4)

<i>Opdrachtgever</i>	<i>Rijk</i>
<i>Opdrachtnemer</i>	<i>RWS WNN</i>
<i>Trekker</i>	<i>RWS WNN</i>
<i>Bevoegd Gezag</i>	<i>Rijk + gemeenten (i.c. Amsterdam, Oostzaan, Zaanstad, Wormerland, Purmerend, Beemster, Koggenland, Hoorn)</i>
<i>Huidige status project</i>	<i>Van MIRT verkenning naar planuitwerking</i>
<i>Beoogde start realisatie</i>	<i>2023</i>
<i>Beoogde oplevering</i>	<i>Vanaf 2025</i>

Context

Het ministerie van IenW zal binnen de huidige wet- en regelgeving waar noodzakelijk maatregelen nemen om negatieve effecten van de te nemen HWN-maatregelen te mitigeren en/of te compenseren. Dat geldt zowel voor de effecten op het milieu (o.a. geluid en fijnstof) als voor de effecten op het OWN. In de verkenningsfase zijn deze effecten in beeld gebracht m.b.v. de voorgeschreven verkeersmodellen en gegevenssets. Op basis van de modelresultaten uit de verkenning is de scope gedefinieerd van de onderstaande maatregelen. In de volgende fase, die van de planuitwerking, zal met het verkeersmodel dat voor die fase zal worden gehanteerd nogmaals worden bepaald wat nodig is.

Scope

1. Coentunnel ruimtereservering en aanpassing Coenplein

Omschrijving

In de Coentunnel zijn er 2 rijstroken beschikbaar die op dit moment niet opengesteld zijn voor het verkeer. Het betreft één rijstrook op de Hoofdrijbaan Rechts (HRR) (1) en één rijstrook op de Hoofdrijbaan Links (HRL) (2). In deze maatregel worden deze rijstroken opengesteld voor het verkeer. Op het Coenplein vindt een aantal aanpassingen plaats in de markering.



Aanpassingen HRR (1) : Voor de HRR betekent dit dat de huidige tapersplitsing (3 → 2+2) wordt vervangen door een reguliere splitsing (4 → 2+2). De betreft een aanpassing van de markering en deze is mogelijk op de bestaande verharding. Het 'rode kruis' boven de rijstrook wordt eveneens weggehaald. Bebording zal overeenkomstig worden aangepast.

Aanpassingen HRL (2): de aanpassing betreft een aanpassing van de markering. Het 'rode kruis' boven de rijstrook wordt eveneens weggehaald. Bebording zal overeenkomstig worden aangepast.

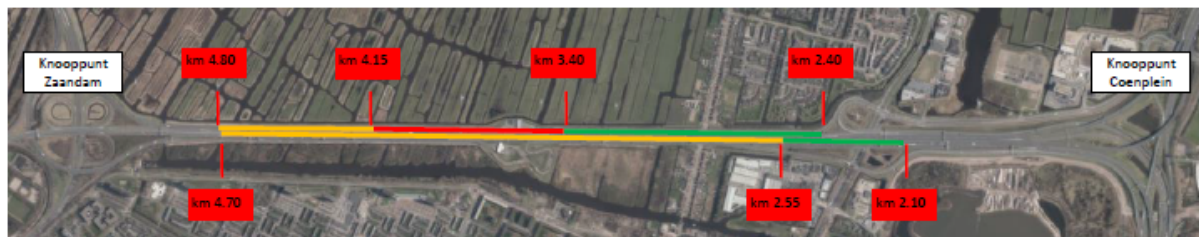
In de planuitvoeringsfase zal worden nagegaan of met betrekking tot de openstelling van de extra rijstroken een openstellingsregiem kan en/of moet worden gehanteerd, bijvoorbeeld alleen in de spits (beide stroken) of in de spitsrichting(één strook).

CONCEPT

2. A8 Coenplein – knp Zaandam verbreden naar 2 x 5

Omschrijving

De A8 tussen knooppunt Zaandam en knooppunt Coenplein is niet over de volledige lengte voorzien van 5 rijstroken. In deze maatregel wordt op de ontbrekende delen extra capaciteit toegevoegd door een extra rijstrook met vluchtstrook.



In bovenstaande figuur:

- zijn de groene delen reeds 5 rijstroken plus vluchtstrook; deze voldoen al en worden niet verder uitgebreid).
- Zijn de rode delen 4 rijstroken met vluchtstrook; deze worden uitgebreid naar 5 rijstroken met vluchtstrook;
- Zijn de oranje delen 4 rijstroken met spitsstrook; deze worden uitgebreid naar 5 rijstroken met vluchtstrook

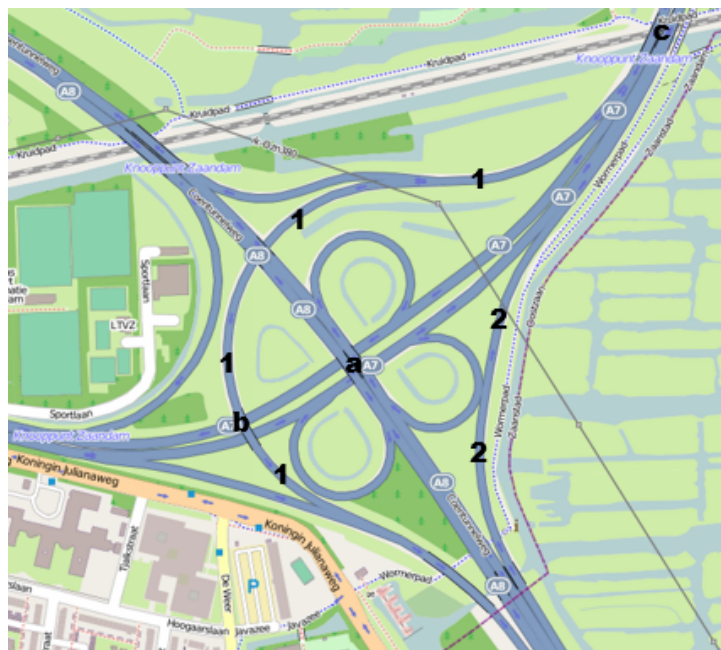
Verzorgingsplaatsen A8 oostzijde (BP station):

De verzorgingsplaats ter hoogte van km 3.60 (aan de HRR) kan omwille van de verbreding naar 5 rijstroken met vluchtstrook niet gehandhaafd worden. Er is tussen de A8 en het Natura 2000 gebied onvoldoende ruimte beschikbaar om de verzorgingsplaats opnieuw in te passen. Er loopt nu een studie naar de kosten van het uitplaatsen of opheffen van deze verzorgingsplaats. De kosten van deze opties zijn nog niet bekend. Ze komen boven op de huidige raming voor de verbreding van de A8 naar 2x5. De definitieve keuze zal in de planuitwerking gemaakt moeten worden.

3. Aanpassing knooppunt Zaandam.

Omschrijving

Het bestaande knooppunt Zaandam wordt gehandhaafd waarbij aan de verbindingswegen tussen A7 Purmerend en A8 Amsterdam (1) en tussen A8 Amsterdam en A7 Purmerend (2) extra capaciteit wordt toegevoegd. Dit gebeurt conform de variant 1A+. In deze variant wordt de bestaande spitstrook vervangen door een volwaardige rijstrook met vluchtstrook. De bestaande indirecte verbindingswegen (lussen) in het knooppunt worden behouden.



Daarnaast wordt, vanuit Purmerend komend, de splitsing naar de A8 West (Amsterdam/ Alkmaar), naar A7 Zaandam en naar A7 Amsterdam beter geconfigureerd: de uitvoeger naar de A8 West wordt eerder vormgegeven (nog voor spoorviaduct) waardoor de bewegwijzering kan worden verbeterd en de weggebruiker beter kan worden begeleid in zijn route.

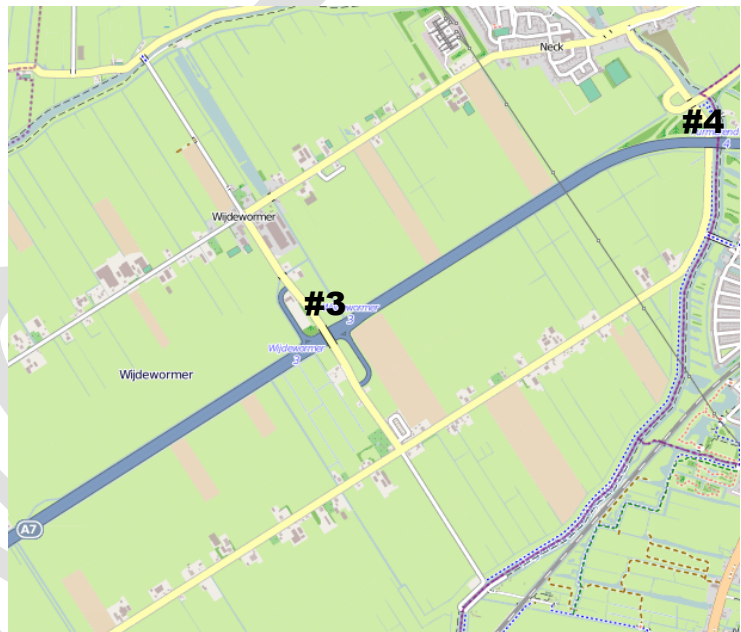
De verbreding van de verbindingsweg A7 naar A8 betekent dat ook de kunstwerken onder de A8 (a) en over de A7 (b) dienen te worden verbreed. Tenslotte wordt het spoorviaduct (c) aan de noordzijde van het knooppunt verbreed.

4. Verbreding A7 knp Zaandam – Purmerend

Omschrijving

Tussen knooppunt Zaandam en de aansluiting Purmerend-Zuid (#4) wordt de A7 voorzien van een volwaardige 3de rijstrook inclusief vluchtstrook: de huidige spitsstrook wordt hiermee opgeheven.

Het traject bevat 2 aansluitingen, te weten Zaanstad/ 't Kalf (#2) en Wijdewormer (#3). Omwille van de verbreding van de A7 worden de toe- en afritten opnieuw aangesloten.



5. Verbreding A7 tussen Purmerend-Zuid en Purmerend-Noord

Omschrijving

Het wegvak vanaf aansluiting Purmerend-Zuid (#4) tot aansluiting Purmerend-Noord (#6) wordt verbreed van 2x2 naar 2x3 rijstroken. Deze verbreding vindt plaats conform variant A. Variant A omvat kort beschreven het volgende:

Aansluiting Purmerend-Zuid en Purmerend-Centrum worden halve aansluitingen:
Aangezien bij een verbreding van 2x2 naar 2x3 de aanwezige weefvaklengte tussen aansluiting Purmerend-Zuid (#4) en Purmerend-Centrum (#5) onvoldoende is worden 2 halve aansluitingen gecreëerd.

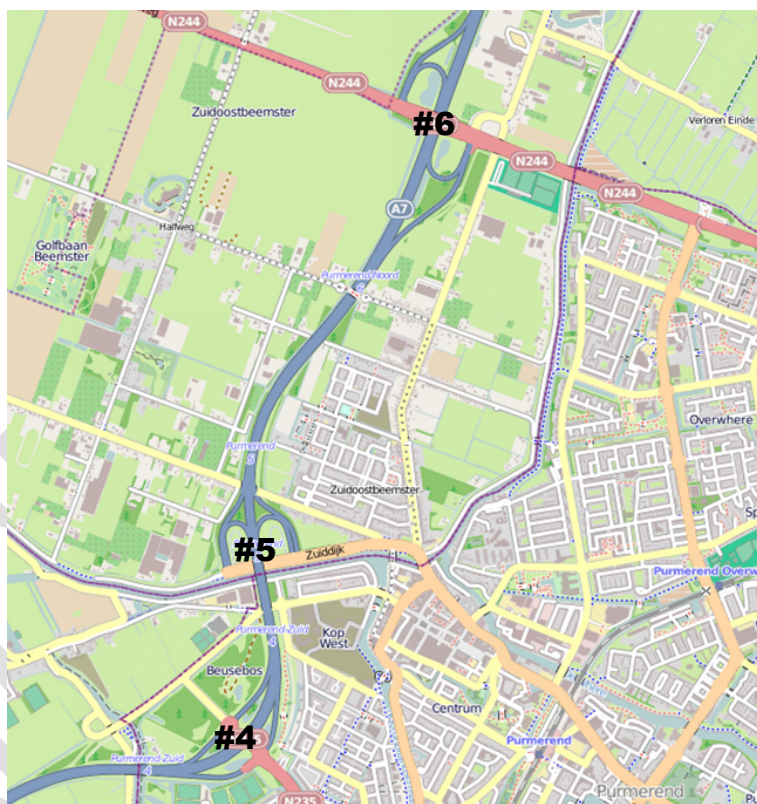
Aansluiting Purmerend-Zuid behoudt hierbij de bestaande toerit en afrit richting Zaandam: de huidige toerit en afrit richting het noorden (Hoorn) komen te vervallen.
Aansluiting Purmerend-Centrum behoudt hierbij de bestaande toerit en afrit richting Hoorn: de huidige toerit en afrit richting het zuiden (Zaandam) komen te vervallen.

Maximumsnelheid omlaag naar 100 km/h:

De maximumsnelheid op het traject tussen Purmerend-Zuid (#4) en Purmerend-Noord gaat omlaag naar 100 km/h: dit overeenkomstig het nieuwe beleid (LSV) waarbij alleen nog maximumsnelheden 130 en 100 voorkomen op het HWN. Om deze maximumsnelheid van 100 km/h te kunnen handhaven zullen mitigerende maatregelen worden genomen.

Parallelstructuur op het onderliggend wegennet:

Er wordt een nieuwe parallelstructuur ten oosten van de A7 gecreëerd die de beide halve aansluitingen met elkaar verbindt: op deze wijze fungeren de twee halve aansluitingen als één volwaardige aansluiting. Op de Oude Provincialeweg zullen aanvullende maatregelen getroffen worden om deze voor verkeer van en naar de A7 minder aantrekkelijk te maken. Door het halveren van de aansluitingen veranderen de verkeerstromen op de kruispunten van de aansluitingen. De rotondes bij de aansluiting Purmerend Zuid (aansluiting 4) zijn zowel in de ochtend- als in de avondspits overbelast en zullen worden vervangen door een verkeersregelininstallatie. Ook bij de aansluiting Purmerend zullen de verkeerstromen op de kruispunten veranderen. Een voorrangskruispunt of een enkelstrooksrotonde heeft te weinig capaciteit om het verkeer te kunnen verwerken. Voor zowel de Zuidelijk als de aansluiting van de parallelweg is een verkeersregelininstallatie noodzakelijk.



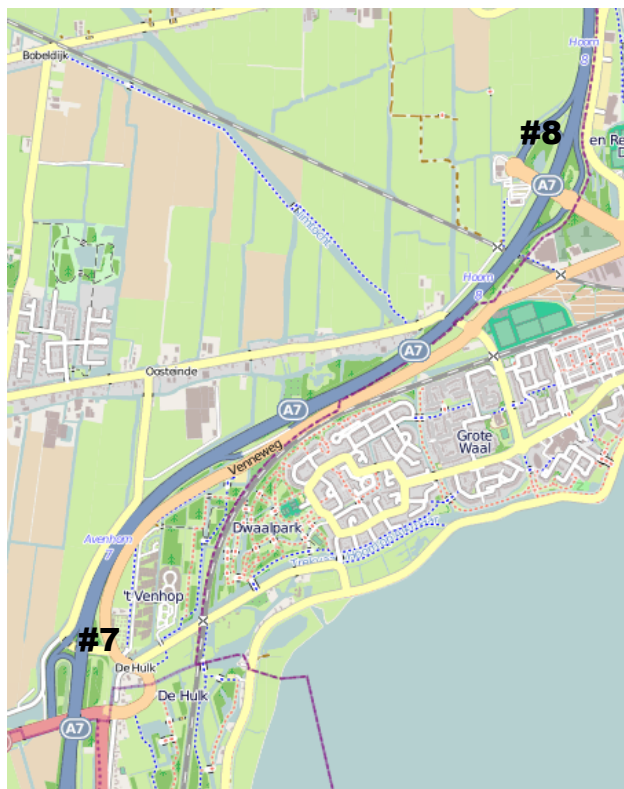
Aan de oostzijde wordt een nieuwe brug over het Noordhollandsch Kanaal aangebracht voor de parallelstructuur. Bij de realisatie van de nieuwe brug kan gebruik gemaakt worden van de reeds aanwezige fundering langs het kanaal.

CONCEPT

Spitsstrook A7 Hoorn tussen Avenhorn en Hoorn-Noord

Omschrijving

De A7 wordt tussen aansluiting Avenhorn (#7) en aansluiting Hoorn-Noord (#9) aan beide zijden uitgebreid met een spitsstrook. Hierbij start de spitsstrook in noordelijke richting bij Avenhorn bij de toerit. In zuidelijke richting start de spitsstrook bij de toerit bij Hoorn-Noord. De spitsstrook eindigt in noordelijke richting voor de afrit Hoorn-Noord. In zuidelijke richting eindigt de spitsstrook voor de afrit Avenhorn.



Opheffen parkeerplaats "De Koggen"

Parkeerplaats "De Koggen" is gelegen langs de hoofdrijbaan rechts tussen aansluiting Avenhorn (#7) en aansluiting Hoorn (#8). Het betreft enkel een parkeerplaats, er zijn geen andere voorzieningen aanwezig. Deze parkeerplaats zal komen te vervallen. De capaciteit die verloren gaat, zal worden toegevoegd aan de parkeerplaatsen Middelsloot (ten zuiden van Hoorn aan de A7) en Broekdijk (ten noorden van Hoorn aan de A7).

Afwaardering A7 in Zaanstad (BOK, artikel 5)

<i>Opdrachtgever</i>	<i>Zaanstad</i>
<i>Opdrachtnemer</i>	<i>Zaanstad in afstemming met RWS WNN</i>
<i>Trekker</i>	<i>Zaanstad</i>
<i>Bevoegd Gezag</i>	<i>Rijk + gemeente Zaanstad</i>
<i>Huidige status project</i>	<i>Start verkenning</i>
<i>Beoogde start realisatie</i>	<i>2023</i>
<i>Beoogde oplevering</i>	<i>2025</i>

Scope

De A7 wordt vanaf het Prins Bernhardplein tot aan de eigendoms- en beheergrens van Rijkswaterstaat (nabij het benzineverkooppunt) afgewaardeerd tot stadsweg. Pas vanaf de eigendoms- en beheergrens van IenW wordt de verbinding rijksweg. De gemeente Zaanstad wil het omliggende gebied gaan ontwikkelen en beter ontsluiten op de nieuwe stadsweg. In een op te starten verkenning zal zij in nauwe samenwerking met RWS de vormgeving van de ontsluiting op de stadsweg en de inrichting van de stadsweg onderzoeken. Daarbij wordt als uitgangspunt gehanteerd dat de ontwerpkeuzes geen terugslag mogen geven op het hoofdwegenet en de functionaliteit van knooppunt Zaandam niet mogen hinderen. De afwaardering past in gebiedsontwikkelpannen voor de Kogerveldwijk (rondom station Zaandam Kogerveld), waaronder het Oostzijderveld en maakt een betere ontsluiting van de aanliggende gebieden mogelijk waardoor tevens het Prins Bernhardplein wordt ontlast hetgeen goed is voor de bereikbaarheid van de hele Kogerveldwijk.



- Beheergrens Rijkswaterstaat



- Eigendomsgrens Rijkswaterstaat

Regionale inpassingsmaatregelen rond het Pakket HWN-Midden A8-A7 (BOK, artikel 6)

<i>Opdrachtgever</i>	<i>Nader te bepalen per maatregel</i>
<i>Opdrachtnemer</i>	<i>Nader te bepalen per maatregel in samenwerking met RWS WNN en overige partijen</i>
<i>Trekker ¹</i>	<i>PNH in samenwerking met overige partijen</i>
<i>Bevoegd Gezag</i>	<i>Rijk, PNH, gemeenten</i>
<i>Huidige status project</i>	<i>Van verkenning naar planuitvoering (landschapsplan)</i>
<i>Beoogde start realisatie</i>	<i>2023</i>
<i>Beoogde oplevering</i>	<i>2025</i>

Context

Het ministerie van IenW neemt maatregelen op basis van wet- en regelgeving om de negatieve effecten van de te nemen bereikbaarheidsmaatregelen uit het HWN-pakket 'Midden' te mitigeren en/of te compenseren. Aanvullend daarop biedt zij de kans aan de betrokken regionale overheden om inpassingsmaatregelen 'mee te koppelen' in de planuitwerking en de realisatiefase. Mits hiervoor de betreffende partij zorg draagt voor de financiering. De regionale partijen hebben als ambitie voor de inpassing "wat moet en voldoet". Daarnaast heeft de regio aanvullende wensen geïnventariseerd die, voorzien van een financiële dekking, mee gekoppeld kunnen worden.

Scope

In de regio is weinig draagvlak en/of budget beschikbaar voor de grotere, dure inpassingsmaatregelen zoals die zijn opgenomen in de gebiedsgerichte inpassingsvisie en verder door het project zijn uitgewerkt en geraamd. De gebiedsgerichte inpassingsvisie² voor de Corridorstudie wordt gezien als een onderlegger en inspiratiedocument voor het pakket aan inpassingsmaatregelen en voor de verdere planuitwerking. De kleinere maatregelen beziet de regio in 't licht van mitigatie/compensatie en het 'werk met werk' maken.

Ten aanzien van "bomen en bosschages" is de wens van de regio: behouden wat er is, tenzij er "bomen en bosschages" verwijderd moeten worden in verband met de aanleg van de infrastructurele maatregelen. Voor deze bomen geldt uiteraard wel de wet- en regelgeving t.a.v. compensatie en mitigatie.

Ten aanzien van de kruisende langzaam verkeersverbindingen vraagt de regio aandacht voor de sociale veiligheid in samenhang met de uitstraling en de ruimtelijke kwaliteit van tunnels en bruggen.

¹ De provincie Noord-Holland is trekker van de meekoppelkansen versterken natuurverbindingen Jisperveld-Oostzanerveld en Kalverpolder-Oostzanerveld. Verder vervult de provincie een procesrol t.a.v. de "blauwe" en "oranje" maatregelen.

² Gebiedsgerichte Inpassingsvisie MIRT verkenning Corridorstudie Amsterdam-Hoorn, Bosch-Slabbers, nov. 2018 (zie Achtergronddocumentatie Inpassing, te raadplegen via de onderstaande link: <https://www.corridoramsterdamhoorn.nl/bibliotheek/besluitvormingsfase+documenten/default.aspx#folder=1447631>)

De regio heeft de uitgewerkte inpassingsmaatregelen³ beoordeeld en ingedeeld in vier kleurgroepen. De betekenis van deze kleuren is als volgt:

	Op basis van wet- en regelgeving zal het rijk naar verwachting een opgave hebben om de negatieve effecten van de te nemen bereikbaarheidsmaatregelen uit het HWN-pakket 'Midden' te mitigeren en te compenseren. Bij het uitwerken van maatregelen ten behoeve van mitigatie en/of compensatie zal het rijk waar mogelijk rekening houden met de door de regio blauw gescoorde maatregelen. Voor de maatregelen die het rijk niet als maatregel voor compensatie en/of mitigatie aanmerkt, zal de regio op dat moment bezien of zij bereid is daarvoor middelen beschikbaar te stellen.
	Partijen willen deze maatregel niet of er is geen budget; de maatregel wordt niet meegenomen
	Partijen willen dit en er is zicht op financiering
	Partijen willen dit of zijn neutraal maar er is nu geen zicht op financiering. Partijen zetten zich in om dekking voor deze maatregelen te vinden. De maatregelen kunnen alleen verder in de planuitwerkingsfase indien partijen de benodigde financiering alsnog beschikbaar willen stellen.

In de Stoplichtrapportage Inpassingsmaatregelen⁴ is per maatregel het nummer van de maatregel aangegeven dat correspondeert met de nummering in de Powerpoint Presentatie Kostenraming en Inpassing (zie noot 2). Tevens is per maatregel een korte omschrijving opgenomen, het standpunt van partijen en hun oordeel in de vorm van een kleur. Één maatregel uit de stoplichtrapportage staat op groen en wordt opgenomen in de scope voor de planuitwerking HWN-pakket Midden. Onderstaand volgt de omschrijving:⁵

- De corridor Amsterdam-Hoorn loopt voor een groot deel door de regio Laag Holland met veel ecologische en landschappelijke waarde, inclusief enkele Europees beschermde natuurgebieden. De provincie heeft de ambitie de kwaliteit van landschap en natuur te verbeteren en in relatie tot de mobiliteitsopgave natuurverbindingen – stapsgewijs – te realiseren wanneer zich daar kansen voor voordoen. In de regio Laag Holland ligt een aantal zogenaamde "ontsnipperingsopgaven", waar bestaande infrastructuur natuur in ongewenste mate doorsnijdt. Dit is vanuit het natuurbeleid al langere tijd in beeld en is ook in het Natura 2000 beheerplan aangegeven als een belangrijk punt om op te lossen. De A7 vormt een belangrijke barrière, nu er zich kansen voordoen om daar verbetering in aan te brengen is er ook aanleiding om gerelateerde knelpunten op te (gaan) lossen. Het gaat om het versterken van de natuurverbinding Jisperveld en Oostzanerveld en de natuurverbinding Kalverpolder – Oostzanerveld. Belangrijke onderdelen van het nu voorziene maatregelenpakket voor de

³ Powerpoint presentatie Kostenraming en inpassingsmaatregelen (zie Achtergronddocumentatie Inpassing, te raadplegen via de link:

<https://www.corridoramsterdamhoorn.nl/bibliotheek/besluitvormingsfase+documenten/default.aspx#folder=1447631>

⁴ Stoplichtrapportage Inpassingsmaatregelen (klik op bovenstaande link)

⁵ Factsheets ecologische natuurverbindingen, PNH, (klik op bovenstaande link)

verbetering van de bereikbaarheid zijn de reconstructie van aansluiting Purmerend-Zuid en de reconstructie van knooppunt Zaanstad en 't Kalf. De provincie Noord-Holland heeft hiervoor € 2 miljoen op de begroting gereserveerd. Deze zijn bestemd voor:

- A. Realisatie van een robuuste natuurverbinding langs de ringvaart van de Wijde Wormer;
- B. Versterking van Jagersveld als belangrijke schakel en goed functionerende stapsteen in de natuurverbinding Kalverpolder – Oostzanerveld;
- C. Realisatie van voldoende en goed functionerende stapstenen
- D. Aanleg van nieuwe veilig passeerbare faunapassages en behoud en verbetering van bestaande passages in de verbinding
- E. Opheffen complexe barriers

Van de blauw en oranje gekleurde maatregelen kan pas in de planuitwerkingsfase worden aangegeven of ze in de scope zullen worden opgenomen. Van de blauwe maatregelen (15x) moet eerst bekend worden of ze gaan vallen binnen de mitigatie en compensatie verplichtingen. Mocht dat niet het geval zijn, dan kan de regio alsnog besluiten om de benodigde middelen ter beschikking te stellen om de maatregelen alsnog te laten uitvoeren of af te zien van de maatregelen. Voor de oranje maatregelen (12x) is belangstelling geuit door de regio, alleen is de dekking nog niet geregeld. Daarvoor is meer tijd en deels ook informatie (o.a. watersysteemanalyse van HHNK) nodig. In de planuitwerkingsfase zal de regio ook bij deze maatregelen aangeven of ze met middelen uit de regio binnen CAH worden meegenomen of niet.

Voor de omvangrijke achtergronddocumentatie wordt verwezen naar de aangegeven en openbaar toegankelijke stukken. Deze zijn terug te vinden op de website met de link <https://www.corridoramsterdamhoorn.nl/bibliotheek/besluitvormingsfase+documenten/default.aspx#folder=1447631>

Maatregelen Pakket Quick Wins en Mobiliteitsmanagement (BOK, artikel 7)

<i>Opdrachtgever</i>	<i>Rijk en Regio</i>
<i>Opdrachtnemer</i>	<i>Werkgroep Fiets, Werkgroep Carpoolplekken</i>
<i>Trekker</i>	<i>Zaanstad, Purmerend, MRA</i>
<i>Bevoegd Gezag</i>	<i>Rijk, PNH, HHNK, gemeenten</i>
<i>Huidige status project</i>	<i>Deels verkenning, deels naar planuitvoering</i>
<i>Beoogde start realisatie</i>	<i>2020</i>
<i>Beoogde oplevering</i>	<i>2025</i>

Scope

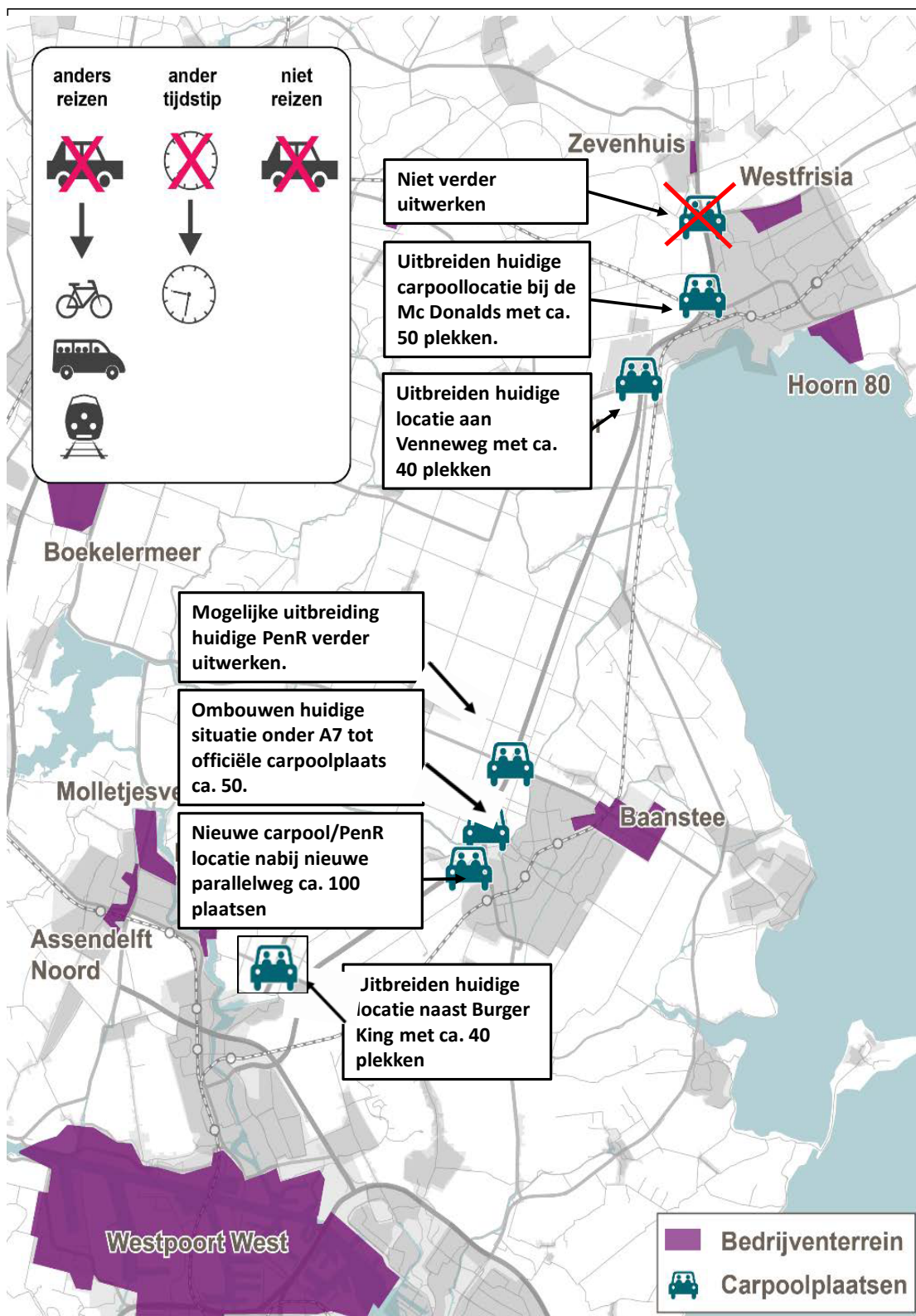
Het quickwins pakket CAH bestaat uit een aantal multimodale maatregelen die er samen voor moeten zorgen op een relatief korte termijn bij te dragen aan de verbetering van het woon-werk verkeer in het corridor gebied. De maatregelen kunnen als volgt gerubriceerd worden:

- **Fietsinfra: (werkgroep Fiets onder voorzitterschap van gemeente Zaanstad)**
 - Upgraden van de fietsroute tussen Purmerend en Hoorn tot op het niveau van regionale fietsroute. Daarbij dienen de ontwerp- en inrichtingseisen van de VRA en/of PNH gehanteerd te worden. Het tracé loopt via de Oostdijk van Purmerend naar Oosthuizen via de smalle dijk waar de fietser op de rijbaan moet fietsen. Net ten zuiden van Oosthuizen liggen rode fietssuggestiestroken. Vanaf Oosthuizen loopt de fietsroute via de parallelweg van de N247 richting Scharwoude. Halverwege gaat de route over naar een fietspad met wisselende kwaliteit. Bij Scharwoude zit het grootste knelpunt op de route, namelijk een fietstunnel waarbij omgefietst moet worden om van/naar Hoorn te gaan. De route naar Hoorn loopt vervolgens over een rustige straat (op de rijbaan) en grotendeels via fietspaden naar Hoorn.
 - Upgraden van de fietsroute tussen Purmerend en Zaanstad tot op het niveau van een metropolitane (snel)fietsroute. M.b.t. de uitwerking van de maatregelen wordt verwezen naar de memo voorstel CAH-maatregelpakket Fiets vastgesteld in BO-CAH 7 februari 2018 en de onderliggende rapportages van Bureau Tibs. Het tracé loopt vanuit Purmerend over de oude Provinciale weg via de Munnikdijkweg en de Zuiderweg naar Zaanstad. In Zaanstad zijn twee zg. inprikkers voorzien. Een verbinding loopt langs de N515 richting Zaanse Schans/Zaandijk en de andere gaat naar Zaandam.
- **Spoorinfra: (IenW en ProRail)**
 - het uitwerken en uitvoeren van maatregelen aan de Hoornse Lijn (i.c. aftellers plaatsen bij de stations Hoorn-Kersenboogerd en Purmerend Overwhere, opheffen snelheidsbeperking op het baanvak Zaandam-Kogerveld en doorvoeren snelheidsverhoging op het baanvak Hoorn-Kersenboogerd – Hoogkarspel)). De maatregel glazen wand (het verbeteren van de perronoutillage op station Zaandam) wordt inmiddels al meegenomen bij het groot onderhoud aan station Zaandam.
- **Mobiliteitsmanagements maatregelen Korte en Lange Termijn (samen bouwen aan bereikbaarheid MRA)**
 - Instemmen met het voorstel om de mobiliteitsmanagementmaatregel 'Uitrol van een werkgeversaanpak w.o. stimulering van het fietsgebruik op de corridor Amsterdam-Hoorn'

vanuit de MIRT-verkenning Corridor Amsterdam-Hoorn, te betrekken bij de Werkgeversaanpak Korte Termijn. De reden hiervoor is de samenhang van deze maatregel met de programmalijn Slimmer en Duurzaam van het Bereikbaarheidsprogramma Samen Bouwen Aan bereikbaarheid MRA (SDM). De verdere uitwerking van deze maatregel zal plaats vinden in het plan van aanpak voor de programma lijn Slimme en Duurzame Mobiliteit voor de periode 2020-2022. De financiële omvang van het meenemen van deze maatregel voor de periode 2020-2022 bedraagt maximaal €4 mln. De financiële middelen zijn nog niet gedekt binnen het programma. Bij vaststelling van het plan van aanpak voor SDM, eind 2019, zal definitief een besluit moeten worden genomen over de uitwerking en de kosten van deze maatregel.

- **Carpoolplekken: (werkgroep Carpoolplekken onder voorzitterschap van Zaanstad)**

- Voor het verder uitwerken van de onderstaande carpoolplaatsen gaat een werkgroep bestaande uit de Provincie Noord-Holland, VRA, RWS en de gemeenten Hoorn, Koggenland, Purmerend en Zaanstad aan de slag. De nadere uitwerking van deze carpoolplekken zal parallel aan de planuitwerking van de HWN-maatregelen, worden afgestemd met Rijkswaterstaat. Voor het realiseren van deze carpoolplaatsen inclusief inpassing is een taakstellend budget van 3 mln beschikbaar (prijspeil 2017, excl. BTW). Het beschikbare budget is gebaseerd op kengetallen voor de kosten van de aanleg van de carpoolplaatsen. In de planuitwerkingsfase zal per locatie een gedetailleerde uitwerking (ontwerp + raming) gemaakt worden. Dit budget is tevens bestemd voor het dekken van de langjarige beheer en onderhoudskosten en voor een campagne om carpoolen te stimuleren en de vernieuwde carpoolplekken bekend te maken). Beoogde locaties:
 - A7 Afslag 8 Hoorn; uitbreiding bestaande locatie naast McDonalds met ca. 50 plekken
 - A7 Afslag 7 Hoorn-Avenhorn; uitbreiding bestaande locatie recreatieterrein met 25 tot 40 plekken.
 - N244-Salvador Allende laan; nut-noodzaak uitbreiden bestaande PenR met een x-aantal carpoolplaatsen.
 - A7 Afslag 5 Purmerend Centrum; nieuwe locatie (vervangen huidige situatie) met ca. 25-50 plekken
 - A7 tussen afrit 4 en 5 een nieuwe locatie aan parallelweg; Ca. 50-100 plekken.
 - Reeds lopend project gefinancierd en uitgevoerd door Provincie en VRA; A7 Afslag 2 Zaandijk, uitbreiden bestaande locatie naast Burger King met ca. 45 plekken



Procesvoorstel Optimaliseren OV-concept Hoornse lijn in relatie tot knooppunt ontwikkeling op stationslocaties aan de Hoornse lijn (artikel 8)

<i>Opdrachtgever</i>	<i>Rijk en Regio</i>
<i>Opdrachtnemer</i>	<i>Werkgroep Spoor</i>
<i>Trekker</i>	<i>Purmerend</i>
<i>Bevoegd Gezag</i>	<i>n.v.t.</i>
<i>Huidige status project</i>	<i>Opstart werkgroep</i>
<i>Beoogde start</i>	<i>2019</i>
<i>Beoogde oplevering</i>	<i>BO MIRT2020</i>

Een belangrijk onderdeel van de quickwins betreft het optimaliseren van het gebruik van de Hoornse Lijn. Daartoe is in de afgelopen jaren een aantal benuttingsvoorstellen gedaan, variërend van een extra IC stop op het station Zaandam voor de IC treindienst vanuit en naar Enkhuizen tot het verhogen van de frequentie van de sprinterdienst op deze verbinding. Ook is nagedacht over de wijze waarop een eventuele airportsprinter kan worden ingepast. Al deze voorstellen zijn nog niet zodanig uitontwikkeld, dat ze als concrete maatregelen kunnen worden opgenomen in het VKA.

Daarom is gekozen voor de volgende procesafspraken:

- Partijen spreken af een werkgroep in te stellen bestaande uit vertegenwoordigers van het Rijk en BZK, de Provincie, de Vervoerregio, de Metropoolregio Amsterdam en de gemeenten Zaanstad, Purmerend, Edam-Volendam en Hoorn. NS Reizigers en NS Stations hebben in een brief, die is opgenomen als bijlage 4, aangegeven binnen de looptijd en de kaders van de Concessie voor het Hoofdrailnet 2015-2025 deel te nemen aan deze werkgroep. De werkgroep zal ProRail B.V. uitnodigen eveneens deel te nemen aan het overleg. De gemeente Purmerend zal de werkgroep voorzitten en faciliteren.
- Het doel van deze werkgroep is het opstellen van een ontwikkelagenda waarin een ontwikkelpad wordt uitgewerkt op het vlak van ruimtelijke ordening, wonen, economie, bereikbaarheid op en rond stationslocaties langs de Hoornse Lijn, een goede afstemming met de dienstregeling op de Hoornse Lijn en met onder andere aandacht voor de woon-werkverkeer balans en verminderen van de eenzijdige spits, flankerend beleid, duurzaamheid en de uitwerking van de 'First and last mile'.

In de BOK staat deze procesafspraken verder uitgewerkt in artikel 8.

Maatregelen Project AVANT (BOK, artikel 9)

<i>Opdrachtgever planuitwerking</i>	<i>VRA in afstemming met RWS WNN</i>
<i>Opdrachtnemer</i>	<i>n.v.t.</i>
<i>Trekker</i>	<i>VRA</i>
<i>Bevoegd Gezag</i>	<i>Rijk, PNH, gemeenten Zaanstad, Amsterdam, Oostzaan, HHNK</i>
<i>Huidige status project</i>	<i>Regionale planuitwerking</i>
<i>Beoogde start realisatie</i>	<i>2020</i>
<i>Beoogde oplevering</i>	<i>2023</i>

Scope

In het project AVANT is een definitieve voorkeur in beeld gekomen uit de diverse alternatieven. Het gaat hier om alternatief B. Dit alternatief is het meest kansrijk, geniet het meeste draagvlak, biedt de meeste voordelen, heeft een positieve MKBA en is het enige alternatief dat een robuuste oplossing biedt voor de Vijfhoek. Het geeft de meeste ruimte om de HOV-infrastructuur aan te leggen en het is een eerste stap om de barrière werking van Thorbeckeweg aan te pakken hetgeen zeer goed aansluit bij de plannen van de transformatie van de Achtersluispolder. Ook biedt dit alternatief door het verplaatsen van de drukke aansluiting Westkolkdijk naar de Vlinderbrug een forse verbetering van de capaciteit aan doorstroming van N516 en de op- en afritten van de A8. Ter hoogte van de Verlengde Stellingweg wordt het kruispunt met de oostelijke op- en afrit A8 uitgebreid en wordt een ongelijkvloerse fietsoversteek toegepast. Hierdoor wordt een gewenste verbetering vanuit de CAH reeds in een vroeg stadium gerealiseerd. De andere alternatieven hebben onvoldoende oplossend vermogen en draagvlak of passen niet bij de financieringscapaciteit van betrokken partners.



Dit voorkeursalternatief sluit een toekomstige uitbreiding in capaciteit bij de Vlinder (bijv alternatief C) niet uit. Het nu al bepalen van een voorkeur is noodzakelijk vanuit de krappe planning. Uit de recent afgeronde planstudie is het ontwerp nader uitgewerkt en onderzocht op maakbaarheid en haalbaarheid.

CONCEPT

Maatregelen Planstudie Guisweg (BOK, artikel 10)

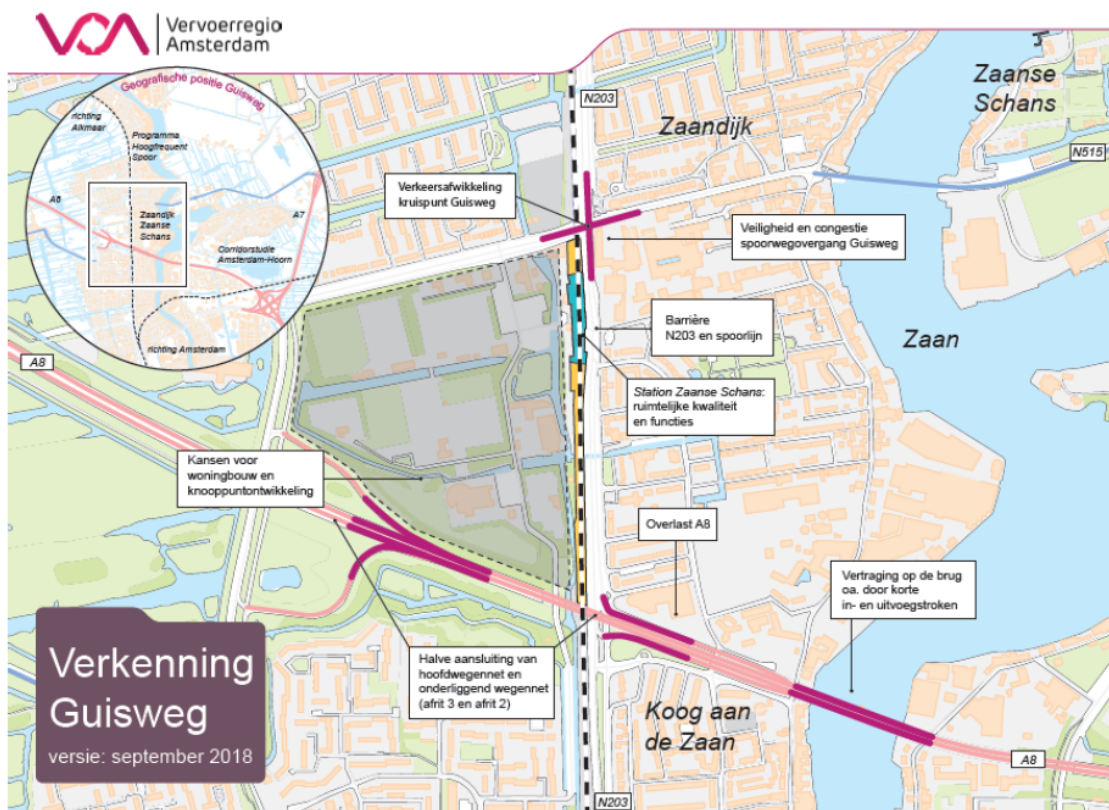
<i>Opdrachtgever planstudie</i>	<i>Vervoerregio Amsterdam</i>
<i>Opdrachtnemer</i>	<i>n.v.t.</i>
<i>Trekker</i>	<i>Vervoerregio Amsterdam</i>
<i>Bevoegd Gezag</i>	<i>n.v.t.</i>
<i>Huidige status project</i>	<i>Regionale planstudie</i>
<i>Beoogde start realisatie</i>	<i>2024</i>
<i>Beoogde oplevering</i>	<i>2026</i>

Scope

De kruising van de Guisweg in Zaandijk met het spoor en de Provincialeweg is al jaren een knelpunt voor zowel fietsers als autoverkeer. De directe omgeving van de spoorwegovergang heeft veiligheidsrisico's en de situatie vormt een barrière voor auto's, fietsers en voetgangers. Het grote aantal treinen op het traject Amsterdam – Alkmaar zorgt voor lange wachttijden voor fietsers en automobilisten. Omdat het aantal reizigers toeneemt, ook door toeristen van en naar de Zaanse Schans, en het groeiende aantal inwoners van de regio Zaanstad zal de hoeveelheid treinen op het traject in de toekomst toenemen.

In 2018 is verkend wat de mogelijkheden zijn voor de herinrichting van het gebied rondom station Zaandijk Zaanse Schans, inclusief het oplossen van de onveilige kruising van de Guisweg met het spoor en de Provincialeweg. De mogelijkheden die nu in schets verkend zijn geven een idee van de haalbaarheid en de investeringskosten. Uit de verkenning blijkt een ongelijkvloerse kruising – waarbij het spoor blijft liggen en er een weg onderdoor loopt – zowel qua effect als investering het best én het meest haalbaar. Ook een ongelijkvloerse kruising met het spoor voor langzaam verkeer maakt deel uit van de scope.

Afbeelding 1.3: Onderzoeksgebied Guisweg



Onderdeel van het project is ook om aansluiting 3 (Zaandijk-West) op de A8 volledig te maken en om met een goed voorstel te komen m.b.t. aansluiting 2. Dit kan inhouden dat aansluiting 2 wordt opgeheven en er een adequate oplossing komt om de ontsluiting van het gebied tussen de Provinciale weg en de Zaan op de A8 te garanderen.

Onderdeel van de scope is ook het verbeteren van de toegankelijkheid en ruimtelijke kwaliteit van station Zaandijk Zaanse Schans. Dat past in de 'First and last mile' maatregelen van de Corridor Amsterdam – Hoorn.

De planstudie Guisweg start medio 2019. Tijdens de planstudie wordt nauwkeuriger en gedetailleerder onderzocht wat de kansrijke mogelijkheden zijn. De planstudie loopt naar verwachting tot de zomer van 2021.

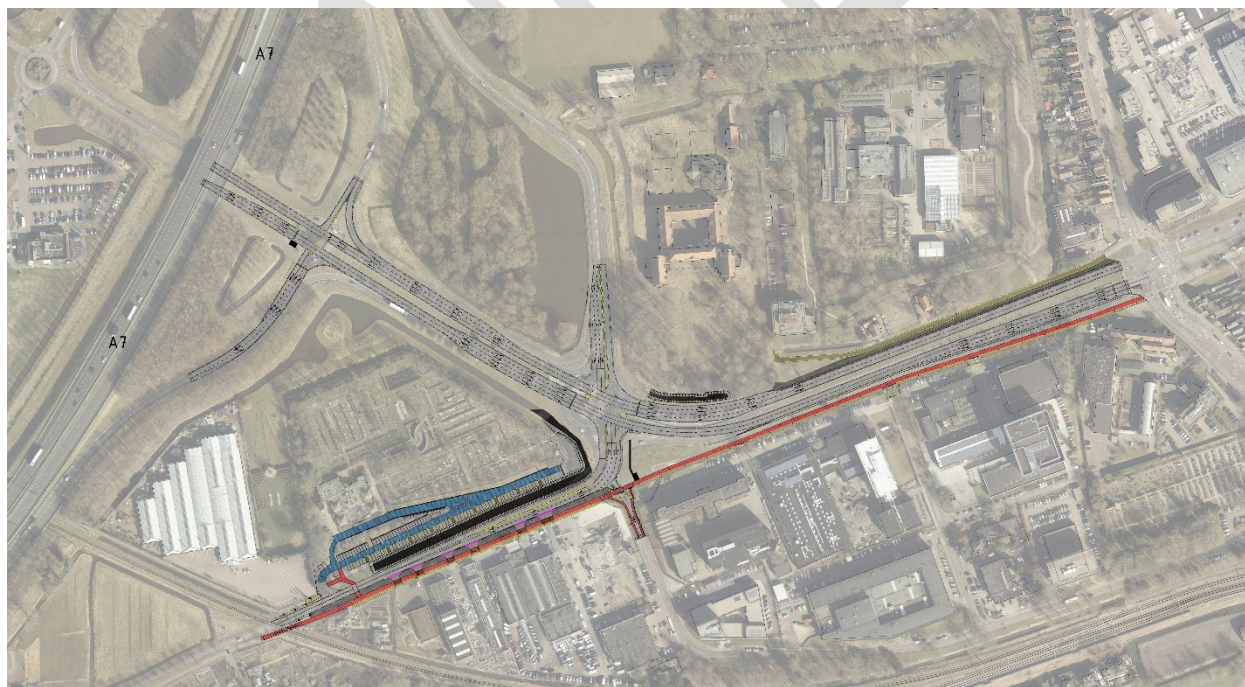
Maatregelen Project Hoorn (BOK, artikel 11)

<i>Opdrachtgever</i>	<i>Hoorn</i>
<i>Opdrachtnemer</i>	<i>Hoorn in afstemming met RWS WNN, HHNK, Koggenland en PNH</i>
<i>Trekker</i>	<i>Hoorn</i>
<i>Bevoegd Gezag</i>	<i>Rijk + gemeenten Hoorn, HHNK, PNH</i>
<i>Huidige status project</i>	<i>Realisatie</i>
<i>Beoogde start realisatie</i>	<i>2019</i>
<i>Beoogde oplevering</i>	<i>2020</i>

Scope

De turbotronde op de kruising Provincialeweg – Westfriese Parkweg – Berkhouterweg in Hoorn is in de huidige en de toekomstige situatie een knelpunt. Deze turbotronde zit aan zijn maximale verwerkingscapaciteit, waardoor files ontstaan in de ochtend- en avondspits en terugslag op onder andere de A7.

De doorstroming van de Provincialeweg behoort tot de MIRT-verkenning Corridorstudie Amsterdam-Hoorn (CAH). De gemeente Hoorn heeft als vertegenwoordiger van de regio Westfriesland aangedrongen op een spoedige uitvoering van de verbetering van de doorstroming van de Provincialeweg. Vandaar dat in overleg met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de Provincie Noord-Holland is besloten de aanpassing van de infrastructuur van de Provincialeweg naar voren te halen en vooruitlopend op de MIRT uit te voeren.



Voor het verbeteren van de doorstroming van de Provincialeweg is door Royal Haskoning DHV een variantenstudie uitgevoerd. De variantenstudie heeft opgeleverd dat zowel de turborotonde als ook de oostelijke rotonde nabij de op – en afrit A7 dienen te worden aangepast. Beide rotondes dienen te worden heringericht naar gelijkvloerse kruisingen met verkeerslichteninstallatie. De oostelijke rotonde nabij de op- en afrit A7 is in eigendom en beheer van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) en ligt op grondgebied van de gemeente Koggenland.

Gelijktijdig met de aanpassing van de turborotonde gaat de gemeente Hoorn de fietsverbinding langs de Berkhouterweg verbeteren. Dit is een druk bereden route door onder meer schoolgaande kinderen van en naar de voorgezet onderwijs scholen in Hoorn. Tevens maakt het gedeelte langs de Berkhouterweg onderdeel uit van de regionale fietsverbinding tussen Hoorn en Purmerend, welke ook geldt als onderdeel van de Corridorstudie (zie bij omschrijving maatregelen Quickwins en Mobiliteitsmanagement). Voor de herinrichting van de Berkhouterweg heeft de gemeente Hoorn van de provincie Noord-Holland een bijdrage toegezegd gekregen op grond van de Uitvoeringsregeling subsidie Kleine Infrastructuur Noord-Holland 2018.

Vanwege de benodigde tijd voor de zetting van de ondergrond heeft de uitvoering van de voorbelasting plaatsgevonden. De aanbesteding voor de civiele werkzaamheden voor de herinrichtingen is naar verwachting eind mei 2019 afgerond. De planning is dat in het derde kwartaal 2019 de uitvoering van (een deel van) de civiele werkzaamheden voor de herinrichtingen starten, een en ander afhankelijk van de afhandeling van de ingebrachte zienswijzen.