

**CONCEPT**  
**BESTUURLIJKE OVEREENKOMST**  
**MIRT-VERKENNING**  
**CORRIDOR AMSTERDAM-HOORN**

**DE ONDERGETEKENDEN:**

1. De minister van Infrastructuur en Waterstaat, handelend als bestuursorgaan en als rechtsgeldig vertegenwoordiger van de Staat der Nederlanden, voor deze de directeur-generaal Mobiliteit, <naam>, verder te noemen "het Rijk";
2. De minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, handelend als bestuursorgaan, voor deze < titel>, verder te noemen "BZK";<sup>1</sup>
3. De provincie Noord-Holland, alsmede het college van gedeputeerde staten van de provincie Noord-Holland, voor zover het afspraken betreft inzake het aanwenden van bestuursbevoegdheden, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de gedeputeerde <portefeuille>, ....., en handelend ter uitvoering van het GS besluit van .... 2019, hierna te noemen "de Provincie";<sup>2</sup>
4. Vervoerregio Amsterdam, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de portefeuillehouder Verkeer, de heer G. Slegers, krachtens volmacht van de voorzitter van .... 2019 en handelende ter uitvoering van het besluit van de Regioraad van .....2019, verder te noemen "de Vervoerregio";
5. Gemeente Amsterdam, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de wethouder Verkeer en Vervoer, mevrouw S. Dijkma, krachtens volmacht van de burgemeester van ..... 2019 en handelende ter uitvoering van het B&W besluit van .....2019, verder te noemen "de gemeente Amsterdam";
6. Gemeente Zaanstad, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de wethouder Bereikbaarheid, Mobiliteit en Parkeren, de heer G. Slegers, krachtens volmacht van de burgemeester van .... 2019 en handelende ter uitvoering van het B&W besluit van .....2019, verder te noemen "de gemeente Zaanstad";
7. Gemeente Purmerend, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de wethouder Verkeer en Vervoer, mevrouw E. Tijmstra, krachtens volmacht van de burgemeester van .... 2019 en handelende ter uitvoering van het B&W besluit van .....2019, verder te noemen "de gemeente Purmerend";
8. Gemeente Hoorn, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de wethouder Verkeer en Vervoer, de heer S. Bashara, krachtens volmacht van de burgemeester van .... 2019 en handelende ter uitvoering van het B&W besluit van .....2019, verder te noemen "de gemeente Hoorn";
9. Gemeente Oostzaan, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de wethouder Verkeer en Vervoer, mevrouw R. Dral, krachtens volmacht van de burgemeester van .... 2019 en handelende ter uitvoering van het B&W besluit van .....2019, verder te noemen "de gemeente Oostzaan";

---

<sup>1</sup> Ondertekening door de Minister van Binnenlandse Zaken is afhankelijk van de (nog te maken) afspraken over de woningdeal. Dit geldt ook voor artikel 8 (lid 4 en 6).

<sup>2</sup> Alle namen en portefeuilletitels, mandaatbesluiten en data worden voor ondertekening gecontroleerd.

10. Gemeente Wormerland, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de wethouder Verkeer en Vervoer, de heer R. Berkhout, krachtens volmacht van de burgemeester van .... 2019 en handelende ter uitvoering van het B&W besluit van .....2019, verder te noemen "de gemeente Wormerland";
11. Gemeente Beemster, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de wethouder Verkeer en Vervoer, de heer D.J. Butter, krachtens volmacht van de burgemeester van .... 2019 en handelende ter uitvoering van het B&W besluit van .....2019, verder te noemen "de gemeente Beemster";
12. Gemeente Koggenland, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de wethouder Verkeer en Vervoer, mevrouw C. van de Pol, krachtens volmacht van de burgemeester van ... 2019 en handelende ter uitvoering van het B&W besluit van .....2019, verder te noemen "de gemeente Koggenland";
13. Gemeente Edam-Volendam, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de wethouder Verkeer en Vervoer, de heer W. Runderkamp, krachtens volmacht van de burgemeester van .... 2019 en handelende ter uitvoering van het B&W besluit van .....2019, verder te noemen "de gemeente Edam-Volendam";
14. Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de loco dijkgraaf, de heer R. Veenman, handelende ter uitvoering van het besluit van het Algemeen Bestuur van .....2019, verder te noemen "het Hoogheemraadschap";

hierna gezamenlijk ook te noemen: "Partijen".

#### **OVERWEGENDE DAT:**

1. het Rijk in de *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte* (maart 2012) het verbeteren van de bereikbaarheid ten noorden van Amsterdam heeft beschreven als een opgave van nationaal belang;
2. het Rijk, de Provincie en de Vervoerregio Amsterdam (voorheen Stadsregio Amsterdam) in 2011 daarom hebben besloten gezamenlijk een MIRT-onderzoek Noordkant Amsterdam uit te voeren;
3. op basis van dit onderzoek (eindrapportage fase 1 en 2, juni 2013) een *Uitvoeringsagenda Aanpak Noordkant Amsterdam* is vastgesteld op 17 oktober 2013, waarbij het Rijk een bijdrage gaat leveren aan de verbetering van de bereikbaarheid ten noorden van Amsterdam door de aanpak van de A7-A8 corridor en daartoe in samenwerking met de regio in 2014 een MIRT-verkenning Corridor Amsterdam - Hoorn is gestart;
4. de minister van Infrastructuur en Milieu op 26 februari 2015 de startbeslissing heeft genomen voor een breed sectorale aanpak van de MIRT-verkenning Corridor Amsterdam - Hoorn, met als doel de bereikbaarheid en doorstroming na 2020 te verbeteren 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;
5. voor deze verkenning is gewerkt volgens de brede gezamenlijke aanpak bereikbaarheidsopgave (Vernieuwing MIRT/Meer bereiken). Hierbij staat de vraag (de reiziger, de vervoerder) centraal. In de MIRT-verkenning is daarom niet alleen naar het hoofdwegennet, maar ook naar het onderliggende wegennet, het OV, de fiets en de ketenmobiliteit gekeken gericht op het inventariseren van

maatregelen die kunnen bijdragen aan de doelstelling van de verkenning;

6. Partijen van het Bestuurlijk Overleg Corridorstudie op 24 februari 2016 gezamenlijk opdracht hebben gegeven om op basis van een uitgebreide probleemanalyse te komen met maatregelen en deze in de vorm van een Multimodaal mobiliteitspakket te toetsen op een aantal bereikbaarheids- en leefbaarheidscriteria;
7. Partijen in het BO-MIRT van 22 november 2018 een principebesluit hebben genomen om tot de realisatie en financiering van een Multimodaal mobiliteitspakket te komen;
8. Partijen met het Multimodaal mobiliteitspakket tevens inzetten op het faciliteren van de gewenste bereikbaarheid voor belangrijke woningbouwopgaven bij OV-knooppunten in de regio (Zaanstad, Purmerend en Hoorn);
9. de NS heeft aangegeven binnen de looptijd en de kaders van de Concessie voor het Hoofdrailnet 2015-2025 deel te willen nemen aan het opstellen van een ontwikkelagenda op en rond stationslocaties langs de Hoornse Lijn, in goede afstemming met de dienstregeling op de Hoornse Lijn;
10. Partijen voorkeursalternatieven hebben bepaald voor het hoofdwegennet (A7-A8) en de Aanpak Verkeersdruk Ambacht-N516-Thorbeckeweg (AVANT);
11. Partijen zijn gestart met de regionale planstudie Guisweg, dat begin 2021 zal leiden tot een voorkeursalternatief;
12. het Rijk het voorkeursalternatief voor het hoofdwegennet heeft vastgelegd in een Voorkeursbesluit in de MIRT-verkenning Corridor Amsterdam - Hoorn, welke ter inzage heeft gelegen;
13. Partijen, passend binnen hun wettelijke taken en bevoegdheden, samen willen werken om de realisatie van te nemen maatregelen optimaal te laten verlopen;
14. Partijen hierover gelijktijdig met de vaststelling van de Structuurvisie MIRT-verkenning Corridor Amsterdam - Hoorn afspraken willen vastleggen in een bestuurlijke overeenkomst om uitdrukking te geven aan hun bereidheid tot samenwerking in de uitvoering van de respectievelijke opgaven;

## **ZIJN OVEREENGEKOMEN ALS VOLGT:**

### **DEEL 1. Begrippen en doelen**

#### **Artikel 1: Begripsbepalingen**

- a. Bevoegd Gezag: het bestuursorgaan dat vanuit haar wettelijke rol en bevoegdheid verantwoordelijkheid draagt voor het besluit inzake een of meerdere maatregelen.
- b. Corridorstudie Amsterdam – Hoorn: MIRT-verkenning Corridor Amsterdam - Hoorn, met als doel de bereikbaarheid en doorstroming na 2020 te verbeteren 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.

- c. First and last mile-maatregelen: ketenmobiliteit en/of mobiliteitsmanagement maatregelen met als doel om het voor- en natransport van en naar OV-knooppunten te verbeteren.
- d. Inpassingsvisie: De Inpassingsvisie is een gebiedsgerichte uitwerking van een met de samenwerkende bestuurlijke partners uitgevoerde verkenning naar de ruimtelijke kwaliteit in het gebied tussen Amsterdam en Hoorn (*Gebiedsgerichte Inpassingsvisie MIRT-verkenning Corridorstudie Amsterdam-Hoorn*, maart 2019). De Inpassingsvisie heeft als zodanig de status van inspiratiedocument voor de Inpassingsmaatregelen.
- e. Inpassingsmaatregelen: op basis van de Inpassingsvisie hebben de Regionale Partijen bepaald welke inpassingsmaatregelen Regionale Partijen als opgave zien en waarvoor financiering beschikbaar is. In de planuitwerkingsfase wordt duidelijk welke maatregelen het Rijk op grond van wet- en regelgeving zal financieren als onderdeel van de realisatie van de Voorkeursbeslissing en welke maatregelen voor rekening van één of meer van de andere Partijen komen (zoals omschreven in de bijlage 2).
- f. Meekoppelkans: Plannen of ontwikkelingen in (de omgeving van) het plangebied die op een logische manier aan het project kunnen worden gekoppeld, waardoor meerwaarde kan ontstaan. Meekoppelkansen maken het mogelijk om verdergaande ambities van derden binnen het project te realiseren, mits met de betrokken derden ook sluitende afspraken te maken zijn over de realisatie, juridische planvorm, financiering en risicoverdeling.
- g. MIRT: Meerjarenprogramma voor Infrastructuur, Ruimte en Transport.
- h. Multimodaal mobiliteitspakket: het pakket aan maatregelen waarover in het BO MIRT op 22 november 2018 een principebesluit is genomen (zie bijlage 2). Dit pakket bevat onderstaande onderdelen uit de Corridorstudie Amsterdam – Hoorn:
  1. Pakket HWN-Midden A8-A7;
  2. Pakket Quick Wins en Mobiliteitsmanagement;
  3. Project AVANT;
  4. Project Guisweg;
  5. Project Hoorn.
- i. Overeenkomst: de voorliggende Bestuurlijke Overeenkomst MIRT-verkenning Corridor Amsterdam – Hoorn.
- j. Pakket HWN Midden A8-A7: infrastructurele maatregelen aan het traject A7-A8 zoals opgenomen als Voorkeursbeslissing in de Structuurvisie Corridor Amsterdam-Hoorn (zie bijlage 2), inclusief de afwaardering van het deel van de A7 ten westen van knooppunt Zaandam.
- k. Pakket Quick Wins en Mobiliteitsmanagement: pakket van maatregelen dat is samengesteld uit maatregelen terzake van fiets, spoorinfra en -benutting, en korte termijn mobiliteitsmanagement (voorheen bekend als pakket 1) en maatregelen terzake van lange termijn mobiliteitsmanagement (voorheen bekend als pakket 2) (zie bijlage 2).
- l. Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid: het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma van de Rijksoverheid (ministerie van Infrastructuur en Waterstaat) en de Metropoolregio Amsterdam, vastgesteld in het BO-MIRT van 15 maart 2018.

- m. Project AVANT: project met maatregelen ter verbetering van de doorstroming op de N516 en aansluiting 1 op de A8 (Project Aanpak Verkeersdruk Ambacht-N516-Thorbeckeweg; zie bijlage 2).
- n. Project Guisweg: betreffende een ongelijkvloerse kruising van de weg en spoor bij de Guisweg in de gemeente Zaanstad en het optimaliseren van de aansluitingen van dit gebied op de A8 door het volledig maken van aansluiting 3 en de aanpak van aansluiting 2 (op de A8); (zie bijlage 2).
- o. Project Hoorn: project inzake het verbeteren van de doorstroming op het onderliggend wegennet bij aansluiting 8 van de A7 richting Hoorn (zie bijlage 2).
- p. Regio(nale Partijen): de bestuursorganen van de Provincie, het Hoogheemraadschap, de Vervoerregio en de gemeenten Amsterdam, Beemster, Edam-Volendam, Hoorn, Koggenland, Oostzaan, Purmerend, Wormerland en Zaanstad.
- q. Structuurvisie: de door het rijk vastgestelde MIRT-verkenning Corridor Amsterdam – Hoorn” (<maand> 2019).<sup>3</sup>
- r. Uitvoeringsagenda Aanpak Noordkant Amsterdam: het afsprakenkader van het Rijk, de Provincie en de Stadsregio Amsterdam van 17 oktober 2013 voor de aanpak van de Corridor Amsterdam - Hoorn, de verbinding A8-A9 en de A9 Alkmaar-Raasdorp en het instellen van een bestuurlijk overleg Noordkant Amsterdam.
- s. Voorkeursbeslissing A7-A8: de door het Rijk in de Structuurvisie MIRT-verkenning Corridor Amsterdam - Hoorn vastgestelde voorkeursbeslissing, waarbij op basis van de resultaten van de beoordeling van de kansrijke maatregelpakketten (onder andere in het PlanMER), één gekozen pakket aan maatregelen de basis vormt voor de volgende fase van de MIRT-planuitvoering.

## **Artikel 2: Doel van de Overeenkomst**

1. Het doel van deze Overeenkomst is het vastleggen van de verplichtingen van Partijen die de uitvoering van het Multimodaal mobiliteitspakket voor ieder van hen met zich meebrengt, zowel in de zin van hun financiële bijdrage als in de zin van hun verantwoordelijkheden en bevoegdheden met betrekking tot de uitvoering van de in deze Overeenkomst opgenomen maatregelen.
2. Het doel van deze Overeenkomst is voorts om tussen Partijen afspraken te maken over:
  - a. de nakoming van deze verplichtingen,
  - b. de monitoring van de voortgang in relatie tot de overeengekomen planning,
  - c. de governance,
  - d. de wijze waarop Partijen bij de uitvoering van deze afspraken zullen omgaan met risico's,
  - e. de handelswijze bij wijzigingen ten opzichte van de situatie ten tijde van de ondertekening van deze Overeenkomst, en
  - f. de wijze waarop Partijen bij eventuele toekomstige geschillen tijdens de

---

<sup>3</sup> Invoegen datum vaststelling MIRT-verkenning

verdere planuitwerking en realisatie met elkaar zullen omgaan.

## **DEEL 2. Verplichtingen**

### **Artikel 3: Algemene inspanningsverplichtingen van Partijen**

1. Partijen verklaren de inspanningen te zullen verrichten die redelijkerwijs in hun vermogen en binnen hun politiek-bestuurlijk draagvlak liggen om de realisatie van de maatregelen van het Multimodaal mobiliteitspakket succesvol en binnen de overeengekomen tijdsplanning mogelijk te maken.
2. Alle in deze overeenkomst aangegeven verplichtingen gelden binnen de beperkingen van de bevoegdheden van Partijen en hun bestuursorganen en laten hun publiekrechtelijke verantwoordelijkheden en de uitoefening van hun publiekrechtelijke bevoegdheden onverlet. Voor zover instemming dan wel goedkeuring van andere organen binnen de betreffende Partij vereist is, gelden de aangegeven verplichtingen onder de opschortende voorwaarden van de vereiste instemming dan wel goedkeuring.
3. Partijen komen overeen zich in te spannen om, voor zover passend binnen hun wettelijke taken en bevoegdheden, en overeenkomstig deze Overeenkomst de door hen aanvaarde maatregelen van het Multimodaal mobiliteitspakket te realiseren om aldus bij te dragen aan de realisatie van de Voorkeursbeslissing, waarbij Partijen zich ook verplichten tot inpassing van de voorgenomen maatregelen.
4. Partijen komen overeen zich in te spannen om, voor zover passend binnen hun wettelijke taken en bevoegdheden, in de komende periode waarin de maatregelen uit het Multimodaal mobiliteitspakket nader worden uitgewerkt (gericht op het in de markt zetten van opdrachten tot werkzaamheden), bij te dragen aan de realisatie van het Multimodaal mobiliteitspakket in de vorm van menskracht, kennis en - voor zover zulks in nadere afspraken bilateraal tussen betrokken partijen wordt vastgelegd - financiële middelen en verdeling van risico's.
5. Partijen komen overeen om voor zover maatregelen onderdeel zijn van deze Overeenkomst en vallen binnen hun verantwoordelijkheden als Bevoegd Gezag of dienen te worden gerealiseerd binnen hun jurisdictie, te zullen meewerken in de vorm van het ter beschikking stellen van menskracht en kennis.
6. Partijen komen overeen om de uitvoering van de maatregelen van het Multimodaal mobiliteitspakket gezamenlijk te monitoren binnen de governance zoals aangegeven in artikel 12 van deze Overeenkomst.
7. Ter uitvoering van de aangegeven verplichtingen reserveren Partijen de financiële middelen die zijn opgenomen in het Financieringsoverzicht (zie bijlage 1 van deze Overeenkomst), met inbegrip van de daarbij gemaakte opmerkingen en kanttekeningen. Bijlage 1 maakt onlosmakelijk onderdeel uit van deze Overeenkomst.
8. Partijen komen overeen om zich in te spannen om de verplichtingen die hierna in de artikelen 4 tot en met 11 zijn opgenomen, uit te voeren in de geest van deze Overeenkomst, in de wetenschap dat deze verplichtingen verder dienen te worden uitgewerkt in de planuitwerkingsfase en dat in de artikelen 12 tot en met 19 procesmaatregelen zijn opgenomen om bij afwijkingen of tegenvallers met elkaar in bestuurlijk overleg te treden.

**Artikel 4: Infrastructurele maatregelen Pakket HWN-Midden A8-A7**

1. De uitvoering van de infrastructurele maatregelen (inclusief de mitigerende en compenserende maatregelen die zijn opgenomen in de Structuurvisie) voor het Pakket HWN-Midden A8-A7 (exclusief de afwaardering van de A7) geschiedt voor rekening en risico van het Rijk.
2. Het Rijk is als Bevoegd Gezag in het kader van de Tracéwet verantwoordelijk voor de besluiten die nodig zijn om de maatregelen van Pakket HWN-Midden A8-A7 uit te voeren. Waar nodig sluit het Rijk Uitvoeringsovereenkomsten met Partijen vóór vaststelling van het Tracébesluit.
3. Partijen komen overeen uitvoering te geven aan de afspraken uit het BO-MIRT van 22 november 2018:
  - a. De in het Pakket HWN-midden A8-A7 opgenomen openstelling van de reserverijstroken in de Coentunnels hebben als doel om de doorstroming van de A10 te verbeteren en de congestievorming voor de Coentunnels te voorkomen. Het Rijk en de gemeente Amsterdam onderzoeken of deze doelen ook door middel van aanpassing van het openstellingregime gehaald kunnen worden en wat hiervan de technische en financiële consequenties zijn;
  - b. Binnen het Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid wordt binnen de programmalijn 'Netwerken, ringen en stad' gewerkt aan ontwikkelperspectieven voor onder andere de A10 en de andere rijkswegen rond Amsterdam. Het Rijk en de gemeente Amsterdam spreken af dat in het kader van dit brede onderzoek wordt gerapporteerd over de aanpassing van het snelheidsregime op de ring A10 ten aanzien van doorstroming, leefbaarheid en luchtkwaliteit.

**Artikel 5: Afwaardering A7**

1. Het Rijk draagt zorg voor de juridische stappen die nodig zijn voor de afwaardering van de A7 tussen het Prins Bernhardplein en knooppunt Zaandam, waarbij als uitgangspunt geldt dat de grens tussen de af te waardenen A7 en het knooppunt Zaandam op de huidige eigendomsgrens tussen het Rijk en de gemeente Zaanstad ligt.
2. Partijen spreken af dat de gemeente Zaanstad vanaf het moment van de inwerkingtreding van de afwaardering inhoudelijk en financieel verantwoordelijk is voor het afgewaardeerde deel van de A7, inclusief het aanbrengen van een extra aansluiting ten behoeve van het verbeteren van het stedelijk wegennet en de gebiedsontwikkelingsopgave van Kogerveld. De gemeente Zaanstad is verantwoordelijk voor de besluiten die nodig zijn voor de nieuwe verkeerskundige status van de afgewaardeerde weg en de extra aansluiting.
3. Het Rijk en de gemeente Zaanstad zullen de ontwerpen voor knooppunt Zaandam en de afwaardering van de A7 op elkaar afstemmen.
4. De afwaardering inclusief de extra aansluiting is momenteel nog onderwerp van nadere studie. De kosten voor de afwaardering zijn afhankelijk van de uitwerking. De gemeente Zaanstad, BZK, de Provincie en de Vervoerregio Amsterdam treden in overleg over de maatregelen die randvoorwaardelijk zijn voor de woningbouwopgave in Zaanstad Kogerveld, zoals genoemd in het BO-MIRT d.d. 22 november 2018.

## **Artikel 6: Regionale inpassingsmaatregelen rond het Pakket HWN-Midden A8-A7**

1. De uitvoering van de Inpassingsmaatregelen die met de kleur groen zijn opgenomen in bijlage 2, zijn de door de Regio gewenste inpassingsmaatregelen, die minimaal moeten worden meegenomen bij de uitwerking van het (Landschapsplan gekoppeld aan het) ontwerp van de weg en de daaraan gerelateerde compensatieopgave.
2. De Provincie ziet het realiseren van twee natuurverbindingen als een Meekoppelkans binnen haar verantwoordelijkheid. Het betreft de volgende natuurverbindingen:
  - a. Kalverpolder – Oostzanerveld (en Jagersveld, nabij Zaanstad);
  - b. Jisperveld – Oostzanerveld (via ringvaart Wijdewormer, nabij Purmerend).
3. De in lid 2 genoemde natuurverbindingen worden opgenomen in het pakket HWN-Midden A8-A7, daar waar het direct aan de rijksweg is gerelateerd, als invulling van de wettelijke natuurcompensatie, en wordt nader uitgewerkt in het compensatieplan. Het provinciaal budget is beschikbaar voor de realisatie van de natuurverbindingen breder in de omgeving dan direct gerelateerd aan de rijksweg (ontwerp, inpassing, compensatie).
4. De uitvoering van de Inpassingsmaatregelen die met de kleuren blauw zijn opgenomen in bijlage 2, wordt door het Rijk nader verkend in het kader van de besluitvorming over mitigerende en compenserende maatregelen in het pakket HWN-Midden A8-A7. Indien het Rijk deze Inpassingsmaatregelen opneemt als onderdeel van de eigen opgave van pakket HWN-Midden A8-A7 geschiedt de uitvoering voor rekening en risico van het Rijk. Indien het Rijk deze Inpassingsmaatregelen niet opneemt als onderdeel van bedoelde eigen opgave, zullen de Regionale Partijen nader bezien of zij:
  - a. afzien van deze Inpassingsmaatregel(en);
  - b. deze Inpassingsmaatregel(en) alsnog zelf zullen uitvoeren; dan wel
  - c. deze Inpassingsmaatregel(en) als Meekoppelkans(en) voorstellen aan het Rijk, in welk geval uitvoering voor rekening en risico van de betreffende Regionale Partijen komt. Het Rijk zal tijdig aangeven tegen welke uiterste datum deze informatie door de Regio dient te worden verstrekt.
5. De uitvoering van de Inpassingsmaatregelen die met de kleuren oranje zijn opgenomen in bijlage 2, zijn maatregelen die de Regio wil en/of neutraal tegen aankijken maar waar nu geen zicht op financiering is. De Regio laat in de planuitwerking aan het Rijk weten of er financiering beschikbaar is en of het eerste lid kan worden aangevuld met maatregelen uit de categorie oranje. Het Rijk zal tijdig aangeven tegen welke uiterste datum deze informatie door de Regio dient te worden verstrekt. Heeft de Regio geen tijdig zicht op financiering dan worden deze oranje maatregelen verplaatst naar de categorie blauw en is het tweede lid van dit artikel van toepassing.
6. Een Partij die Bevoegd Gezag is voor een maatregel, draagt zorg voor de besluiten die nodig zijn om de betreffende Inpassingsmaatregel te kunnen realiseren.
7. De Inpassingsmaatregelen zullen in het kader van het (ontwerp-) Tracébesluit verder worden uitgewerkt in een Landschapsplan, waarin onder andere de mitigatie- en compensatieopgave wordt vastgelegd. Hierbij wordt opnieuw gekeken naar de financiële en technische haalbaarheid.
8. In de planuitwerkingsfase van het pakket HWN-Midden A8-A7 zullen het Rijk en het Hoogheemraadschap gezamenlijk bezien op welke wijze het door het Rijk op



te stellen Waterhuishoudingplan en de door het Hoogheemraadschap in ontwikkeling zijnde watersysteemanalyse op elkaar kunnen worden afgestemd, waarbij de planning van het opstellen van het Waterhuishoudingplan leidend zal zijn.

### **Artikel 7: Maatregelen Pakket Quick Wins en Mobiliteitsmanagement**

1. Partijen spannen zich in om de maatregelen uit het Pakket Quick Wins en Mobiliteitsmanagement die zijn opgenomen in de Structuurvisie Corridor Amsterdam - Hoorn uit te voeren conform de afspraken die zijn opgenomen in bijlage 2 van deze Overeenkomst.  
Het betreft:
  - a. Fietsinfra;
  - b. Werkgeversaanpak korte termijn;
  - c. Spoorinfra Hoornse Lijn;
  - d. Werkgeversaanpak lange termijn;
  - e. Carpoolplekken ten behoeve van het ontlasten van de spitsstroom A7 – A8.
2. Partijen maken voor elk van de in het vorige lid genoemde maatregelen nadere afspraken over de verantwoordelijkheden voor verdere uitwerking, realisatie, financiering en risicoverdeling.
3. Een Partij die Bevoegd Gezag is voor een maatregel als bedoeld in het eerst lid, draagt zorg voor de besluiten die nodig zijn om de betreffende maatregel te kunnen realiseren.
4. De wijze van beschikbaar stellen van een financiële bijdrage van een Partij aan de Partij die de verantwoordelijkheid voor de voorbereiding of realisatie van een maatregel draagt, regelen Partijen onderling.

### **Artikel 8: Optimaliseren OV-concept Hoornse lijn in relatie tot knooppuntontwikkeling op stationslocaties aan de Hoornse lijn<sup>4</sup>**

1. 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 heeft 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.
2. 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. In dit kader zal onder meer aandacht worden besteed aan de woon-werkverkeer balans en het verminderen van de eenzijdige spits, flankerend beleid en de uitwerking van de 'First and last mile'.
3. De werkgroep streeft er naar de ontwikkelagenda 2020 op een zodanig tijdstip op te leveren, dat deze in het BO-MIRT van najaar 2020 kan worden vastgesteld.

---

<sup>4</sup> Zie noot 1

4. BZK zal de gebiedsontwikkelingen bij de OV-knooppunten in de gemeenten Zaanstad en Purmerend waar mogelijk ondersteunen (BO-MIRT afspraak 4 juni 2018), zodat Regionale Partijen versneld kunnen starten met de ontwikkeling van woningbouwlocaties (start bouw uiterlijk in 2021).
5. De 'First and last mile' maatregelen betreffen de volgende knooppuntontwikkelingen:
  - Poort van Hoorn;
  - MAAKZaanstad (Kogerveld, Zandijk Zaanse Schans);
  - Stationslocaties Purmerend (centrum) en Purmerend Overwhere.
6. Rijk en Regio hebben in het BO-MIRT van 22 november 2018 afspraken gemaakt over de bereikbaarheid en ontwikkeling van vijf grote versnellingslocaties (verdichting stations Purmerend, Zaandam en Zaandam Kogerveld; herontwikkeling Achtersluispolder; verdichting centrum van Almere; ontwikkeling Oostkant Amsterdam (IJburg en Zeeburgereiland); ontwikkeling Westflank Haarlemmermeer). Deze moeten gezamenlijk leiden tot het versneld bouwen van 55.000 woningen.
7. De werkgroep zal in de ontwikkelagenda een geprioriteerde financieel haalbaar pakket van First and last mile maatregelen en gebiedsontwikkeling opstellen. Dit voorstel wordt bekrachtigd in het Directeurenoverleg CAH (zie artikel 12) alvorens deze onderdeel zullen kunnen uitmaken van de ontwikkelagenda.

#### **Artikel 9: Maatregelen Project AVANT**

1. De regionale planuitwerking AVANT wordt uitgevoerd onder leiding van de Vervoerregio. Betrokken Partijen zullen door de Vervoerregio worden uitgenodigd om hun onderlinge verdeling van taken, verantwoordelijkheden, governance, risicoverdeling en financiële bijdragen te regelen in een Samenwerkingsovereenkomst AVANT voor de planfase.
2. In de regionale planuitwerking AVANT wordt vastgelegd welke Partijen verantwoordelijk zullen zijn voor de realisatiefase van het voorkeursalternatief AVANT. In de regionale planuitwerking wordt de verdeling van verantwoordelijkheden en risico's voor de realisatiefase vastgelegd in een Uitvoeringsovereenkomst AVANT.
3. De scope van het project AVANT is uitgebreid met het gedeelte van de N516 dat de twee kruisingen met de A8 omvat, en met het creëren van een ongelijkvloerse fietsverbinding met de Verlengde Stellingweg.
4. De wijze van beschikbaar stellen en de voorwaarden waaronder van financiële bijdragen gebruik kan worden gemaakt, regelen het Rijk, de Provincie, de Vervoerregio, de gemeente Amsterdam, de gemeente Zaandam, de gemeente Oostzaan en het Hoogheemraadschap in de Samenwerkingsovereenkomst AVANT (planning eind 2019).

#### **Artikel 10: Maatregelen Project Guisweg**

1. De regionale planstudie Guisweg wordt uitgevoerd onder leiding van de Vervoerregio. Betrokken Partijen zullen door de Vervoerregio worden uitgenodigd om hun onderlinge verdeling van taken, verantwoordelijkheden, governance, risicoverdeling en financiële bijdragen te regelen in een bestuurlijke overeenkomst

Guisweg voor de planstudiefase.

2. In de regionale planstudie Guisweg wordt vastgelegd welke Partij(en) verantwoordelijk zullen zijn voor de planuitwerkingsfase en de realisatiefase van de maatregelen Guisweg. De verdeling van verantwoordelijkheden, de kosten en de risico's in de planstudiefase worden vastgelegd in een bestuurlijke overeenkomst Guisweg. De verdeling van verantwoordelijkheden, de kosten en de risico's in de realisatiefase worden door de betrokken partijen vastgelegd in een uitvoeringsovereenkomst.
3. De wijze van beschikbaar stellen en de voorwaarden waaronder van de financiële bijdragen gebruik kan worden gemaakt, regelen het Rijk, de Vervoerregio en de gemeente Zaanstad in de bestuurlijke overeenkomst Guisweg.

### **Artikel 11: Maatregelen Project Hoorn**

1. De voorbereiding, uitvoering en financiering van de maatregelen ter verbetering van de doorstroming op het onderliggende wegennet bij aansluiting 8 (Hoorn) van de A7 richting Hoorn en de bijbehorende inpassing (zoals opgenomen in het plan van aanpak in bijlage 2) vindt plaats door de gemeente Hoorn, het Hoogheemraadschap en in afstemming met de regio Westfriesland<sup>5</sup>. Het betreft:
  - a. Ronde HHNK (oostelijke op- en afrit A7);
  - b. Turboronde te Hoorn;
  - c. Herinrichting (fietsverbinding) Berkhouterweg te Hoorn (= onderdeel van de fietsverbinding Hoorn – Purmerend).
 Deze aanpassing van het onderliggend wegennet wordt afgestemd met het Rijk als uitvoerder van het pakket HWN-Midden A8-A7.
2. De gemeente Hoorn en het Hoogheemraadschap dragen als Bevoegd Gezag in het kader van vigerende wetgeving zorg voor de besluiten die nodig zijn om de maatregelen uit te voeren.

## **DEEL 3. Algemene bepalingen**

### **Artikel 12: Governancestructuur**

1. Partijen komen overeen dat voor elk van de vijf onderdelen van het Multimodaal mobiliteitspakket de eigen governance wordt bepaald. Per onderdeel is er een eigen organisatie die op gepaste wijze wordt vastgelegd, bijvoorbeeld in een Samenwerkingsovereenkomst tussen de betrokken Partijen. Een en ander is weergegeven in het organogram in bijlage 3.
2. In het kader van de Overeenkomst is er minimaal tweemaal per jaar een ambtelijk opdrachtgeversoverleg CAH, dat bestaat uit vertegenwoordigers van Partijen die als opdrachtgever van de verschillende maatregelen uit het Multimodaal mobiliteitspakket optreden. De hoofdtaak van het ambtelijk opdrachtgeversoverleg CAH is de monitoring van de uitvoering van het Multimodaal mobiliteitspakket. Dit overleg wordt gefaciliteerd door Rijkswaterstaat namens het Rijk. In dit overleg wordt voorts gesproken over:
  - a. het afstemmen van de plannings;
  - b. raakvlakken tussen onderdelen als bedoeld in lid 1, die tussen de betrokken

---

<sup>5</sup> Dit betreft de samenwerkende gemeenten in de regio Westfriesland.

Partijen niet zijn opgelost (escalatie);  
 c. problemen rond uitgangspunten die tussen de betrokken Partijen niet zijn opgelost (escalatie);  
 d. gewijzigde omstandigheden (waaronder budgetissues) die tussen de betrokken Partijen niet zijn opgelost (escalatie).

3. Tweemaal per jaar wordt een Directeurenoverleg gehouden. Indien het ambtelijk opdrachtgeversoverleg CAH daaraan behoefte heeft, of één van Partijen daarom verzoekt, wordt een extra Directeurenoverleg gehouden. Het Directeurenoverleg bestaat uit de vertegenwoordigers van Partijen op directeurenniveau. Het Directeurenoverleg stelt een voorzitter aan uit haar midden.
4. Indien het Directeurenoverleg CAH daaraan behoefte heeft, of één van Partijen daarom verzoekt, wordt een Bestuurlijke Overleg gehouden. Het Bestuurlijk Overleg bestaat uit de bestuurlijke vertegenwoordigers van Partijen. Het Rijk draagt zorg voor het voorzitterschap.
5. Partijen dragen de eigen kosten voor deelname aan de benodigde overleggen en het verrichten van de eigen ambtelijke werkzaamheden.

### **Artikel 13: Communicatie/Publiciteit**

1. Kennisgevingen die Partijen op grond van deze Overeenkomst aan elkaar doen, vinden schriftelijk plaats. Mondelinge mededelingen, toezeggingen of afspraken, hebben geen rechtskracht, tenzij deze schriftelijk zijn bevestigd.
2. De inhoud en het tijdstip waarop door Partijen mededelingen in het kader van deze Overeenkomst worden gedaan, zal door Partijen in overleg worden vastgesteld, waarbij Partijen over en weer rekening zullen houden met elkaars belangen en met inachtneming van het in deze Overeenkomst bepaalde.
3. Partijen zullen de inhoud van deze Overeenkomst bekend stellen bij hun volksvertegenwoordiging op de daartoe bij elk van hen gebruikelijke wijze.
4. Binnen tien dagen na de laatste ondertekening van deze Overeenkomst wordt de technische inhoud van deze Overeenkomst door de Minister gepubliceerd in de Staatscourant.

### **Artikel 14: Regeling (financiële) afspraken**

1. Partijen nemen de inspanningsverplichting op zich om binnen hun eigen organisatie die voorbereidende werkzaamheden uit te voeren en processen en procedures te doorlopen, die nodig zijn om een vlotte besluitvorming inzake de uitvoering van het Multimodaal mobiliteitspakket mogelijk te maken.
2. Partijen nemen de inspanningsverplichting op zich om binnen hun organisatie de besluiten te (laten) nemen met betrekking tot de financiële dekking van de kosten van verplichtingen die zijn aangegaan met het ondertekenen van deze Overeenkomst. Daarbij betrekken zij de kosten van beheer en onderhoud van de te nemen maatregelen (life cycle cost benadering).
3. Alle bedragen in deze Overeenkomst zijn prijspeil 2017 (tenzij anders aangegeven).
  - a. Ingeval sprake is van een verstrekking van een rijksbijdrage aan een maatregel in het Multimodaal mobiliteitspakket die door een andere Partij dan het

Rijk wordt uitgevoerd, wordt de rijksbijdrage jaarlijks geïndexeerd, conform de door de Minister van Financiën gehanteerde indexering in dat jaar aan de Minister van I&W, op basis van de IBOI.

b. Ingeval sprake is van een verstrekking van een bijdrage van een niet-rijkspartij aan een maatregel in het Multimodaal mobiliteitspakket die door een andere Partij wordt uitgevoerd, wordt deze bijdrage jaarlijks geïndexeerd conform GWW, met uitzondering van die bijdragen die worden verstrekt als subsidie, en de bijdrage van de Provincie aan de natuurverbindingen als bedoeld in artikel 6 lid 2.

4. De Minister van I&W stort de compensabele BTW in het BTW-compensatiefonds.
5. Partijen dragen er zorg voor dat de kosten van een pakket of project uit het Multimodaal mobiliteitspakket niet meer zullen bedragen dan het taakstellend budget van dat pakket of project. Dit houdt onder meer in dat zij de administratieve kosten, zoals leges en interne organisatiekosten, tot een minimum beperken en maximaal de werkelijk gemaakte kosten in rekening brengen aan het project.
6. Indien een Partij een financiële bijdrage van één of meer andere Partijen heeft toegezegd gekregen, draagt de ontvangende Partij de verantwoordelijkheid om afspraken te maken met de andere Partij(en) over de wijze en het moment waarop een bijdrage daadwerkelijk wordt betaald. Indien sprake is van een subsidieregeling rust op de subsidiërende Partij de inspanningsverplichting om de subsidie te verlenen, indien de aanvraag aan de vereisten van de betreffende regeling voldoet.

#### **Artikel 15: Wijziging van de Overeenkomst**

1. Elke Partij kan de andere Partijen schriftelijk verzoeken deze Overeenkomst te wijzigen. De Partij die om een wijziging verzoekt, stelt de voorzitter van het Directeurenoverleg daarvan in kennis.
2. De voorgestelde wijziging behoeft de schriftelijke instemming van alle Partijen. Partijen treden daartoe binnen zes weken na datum waarop de wijziging als bedoeld in het eerste lid wordt voorgesteld in overleg. De voorzitter van het Directeurenoverleg coördineert dit overleg.
3. De goedgekeurde wijziging wordt onderdeel van de Overeenkomst en de wijziging en de verklaringen tot instemming worden in afschrift aan de Overeenkomst gehecht.
4. De technische inhoud van de wijziging wordt door de minister van Infrastructuur en Waterstaat gepubliceerd in de Staatscourant.

#### **Artikel 16: Gedeeltelijke onverbindendheid van de Overeenkomst**

1. Indien één of meer bepalingen van deze Overeenkomst onverbindend of onuitvoerbaar blijken te zijn, zullen Partijen in overleg treden teneinde deze Overeenkomst zodanig te wijzigen, dat het geen onverbindende bepalingen meer bevat en dat het doel dat met deze Overeenkomst wordt beoogd zoveel mogelijk wordt bereikt. Het Directeurenoverleg wordt hiervan schriftelijk in kennis gesteld.
2. Indien één of meer bepalingen van deze Overeenkomst nietig zijn, of niet rechtsgeldig blijken te zijn, zullen de overige bepalingen van kracht blijven.

Partijen zullen over de bepalingen welke nietig zijn, of niet rechtsgeldig blijken te zijn, overleg plegen teneinde een vervangende regeling te treffen, in dier voege dat in zijn geheel de strekking van deze Overeenkomst behouden blijft. Het Directeurenoverleg wordt hiervan schriftelijk in kennis gesteld.

### **Artikel 17: Onvoorziene omstandigheden**

1. Indien een van de volgende wijzigingen zich voordoet:
  - a. de gevolgen van de situatie dat formele regelingen of besluiten leiden tot de niet of slechts gedeeltelijke goedkeuring, de schorsing of de vernietiging van besluiten die uit deze Overeenkomst voortvloeien,
  - b. van rijkswege, vanwege gewijzigde beleidsinzichten in de Ministerraad en/of de Eerste en Tweede Kamer der Staten Generaal, de voor realisatie van het Multimodaal mobiliteitspakket benodigde financiële middelen en/of de rijksbijdrage niet of niet in voldoende mate ter beschikking worden gesteld,
  - c. bij Regionale Partijen, vanwege gewijzigde beleidsinzichten in het uitvoerend of controlerend orgaan de voor realisatie van het Multimodaal mobiliteitspakket benodigde financiële middelen niet of niet in voldoende mate ter beschikking worden gesteld,
 dan zullen de Partijen over de wijziging van de Overeenkomst in overleg treden mits de wijziging van dusdanig aard is dat deze Overeenkomst billijkheidshalve behoort te worden gewijzigd.
2. Indien het overleg genoemd in het vorige lid niet binnen zes maanden kan plaatsvinden of niet tot een voor Partijen gewenst resultaat leidt, heeft elke Partij die zich benadeeld voelt, het recht de dan ontstane situatie als een geschil aan te merken.

### **Artikel 18: Geschillenregeling**

1. Een Partij die meent dat er een geschil bestaat over de uitvoering van deze Overeenkomst, deelt dat schriftelijk mee aan de andere Partijen en de voorzitter van het Directeurenoverleg. De mededeling bevat een aanduiding van het geschil.
2. Binnen zes weken na de schriftelijke mededeling overleggen Partijen over een oplossing voor het geschil. De voorzitter van het Directeurenoverleg coördineert het overleg.
3. Indien het overleg niet binnen twaalf weken na de mededeling, bedoeld in het eerste lid, tot een oplossing van het geschil heeft geleid, beraden Partijen zich over de wijze waarop het geschil zal worden beslecht, bijvoorbeeld door mediation, arbitrage of een beoordeling van het geschil door de burgerlijke rechter. Het AA legt de uitkomst van het beraad schriftelijk vast.
4. Komen Partijen niet tot een keuze dan is de burgerlijke rechter van de rechtbank Noord-Holland bevoegd om het geschil te beslechten.
5. Derden kunnen aan het bepaalde in deze Overeenkomst op geen enkele wijze, direct of indirect, rechten ontleen.

### **Artikel 19: Toetredingsregeling**

1. Voor anderen dan de bij het sluiten van de Overeenkomst betrokken Partijen bestaat de mogelijkheid om gedurende de looptijd van de Overeenkomst als

partij toe te treden indien zij bijdraagt aan realisatie van de gestelde doelen. Een partij die wil toetreden, maakt haar verzoek tot toetreding schriftelijk bekend aan de voorzitter van het Directeurenoverleg.

2. De voorzitter van het Directeurenoverleg beoordeelt de bijdrage aan de Overeenkomst en legt een advies voor aan de zittende Partijen. Als alle zittende Partijen instemmen met toetreding, ondertekenen de zittende Partijen en de toetredende partij een verklaring. Na de ondertekening van de verklaring ontvangt de toetredende partij de status van Partij van de Overeenkomst en gelden voor die partij de voor haar uit de overeenkomst voortvloeiende rechten en verplichtingen.
3. Een toetredende partij dient de verplichtingen die voor haar uit de Overeenkomst voortvloeien zonder voorbehoud te aanvaarden. De verplichtingen van de toetredende partij maken onlosmakelijk deel uit van deze Overeenkomst.
4. Het verzoek tot toetreding en de verklaring tot instemming worden in afschrift als bijlage aan de Overeenkomst gehecht.

#### **DEEL 4. Slotbepalingen**

##### **Artikel 20: Looptijd**

1. De Overeenkomst treedt in werking met ingang van de dag van de laatste ondertekening door één van de Partijen.
2. Deze Overeenkomst eindigt nadat alle verplichtingen uit deze Overeenkomst zijn nagekomen of indien deze Overeenkomst wordt vervangen door een nieuwe overeenkomst tussen Partijen.
3. De Overeenkomst is niet tussentijds opzegbaar.

##### **Artikel 21: Citeertitel**

Deze Overeenkomst wordt genoemd: Bestuurlijke Overeenkomst MIRT-verkenning Corridor Amsterdam - Hoorn.

Aldus overeengekomen en in veertienvoud getekend te <plaatsnaam> op <datum 2019>.

<PM. Ondertekeningsformules Partijen><sup>6</sup>

++++

##### **Bijlagen:**

- 1. Financieringsoverzicht Multimodaal mobiliteitspakket**
- 2. Scopedocument Multimodaal mobiliteitspakket**
- 3. Organogram Governance**
- 4. Brief NS**

---

<sup>6</sup> Opmaken ten behoeve van definitieve ondertekening door partijen.

# CONCEPT

Bijlage 1 Financieringsoverzicht CONCEPT-Bestuurlijke Overeenkomst MIRT Verkenning Corridor Amsterdam - Hoorn (mei 2019)

Artikel	Onderdeel/maatregel	Totale kosten * (€ mln.)	Rijk	Provincie	Vervoerregio	Amsterdam	Zaanstad	Purmerend	Hoorn	HHNK	E-V'dam	Totale dekking	Uitvoerder	Prijspeil	Incl./excl. BTW
4	HWN-Midden A8-A7	292,5	292,5									292,5	Rijk	2017	kosten en bijdragen incl BTW
5	Afwaardering A7	2					2					2	Zaanstad	2018	bijdrage excl BTW
6.1	Inpassingsmaatregelen: natuurverbindingen: a. Kalverpolder – Oostzanerveld (en Jagersveld, nabij Zaanstad); b. Jisperveld – Oostzanerveld (via ringvaart Wijdewormer, nabij Purmerend).	2		2								2	Rijk/Provincie	2018	kosten en bijdragen excl BTW
6.2	Blauw PM	ntb planuitwerking	X									onbekend			
6.3	Oranje PM	ntb planuitwerking		x	x	x	x	x				onbekend			
7	Quick wins en Mob.mgt												Rijk/Regio		
e	Carpoolplekken tbv het ontlasten van de spitsstroom A7 – A8	3			2,7		0,3					3	werkgroep olv Zaanstad	2017	kosten en bijdragen excl BTW
a	Fietsinfra ***	7,7		1,113	4,708		0,2	0,65	0,065	0,864	0,1	7,7	regionale wegbeheerders	2017	kosten en bijdragen excl BTW
b	Werkgeversaanpak korte termijn	ntb										ntb	via programma SBAB-programmalijn SDM		nvt
d	Werkgeversaanpak lange termijn	ntb										ntb	via SBAB-SDM/Breikers		nvt
c	Spoorinfra Hoornse Lijn	3	3									3	ProRail	2017	kosten en bijdragen incl BTW
8	Proces Geb.ontwikkeling en intensivering Hoornse Lijn **	8	2	6								?		nvt	nvt
	First and last mile maatregelen **	7		1	5,3		0,7					7	werkgroep olv Purmerend	2017	kosten en bijdragen excl BTW
9	Project AVANT****	75	9,1	13	34,8		9					75	VRA en Zaanstad	2018	kosten en bijdragen regio excl BTW, bijdrage Rijk incl. BTW
	Scopeuitbreiding AVANT****	8,3	2,93	2,93	2,44							8,3	VRA en Zaanstad	2018	kosten en bijdragen regio excl BTW, bijdrage Rijk incl. BTW
10	Project Guisweg **	130	56,2	5	59,8		9					130	VRA ism Prorail	2018	raming rijksinfra incl BTW en voor het hoofdwegennet prijpeil 2017, regionale infra ex. BTW: bijdrage Rijk incl BTW, bijdrage regio ex. BTW
subtotaal	multimodaal mobiliteitspakket CAH	528,5	363,73	23,043	118,848	0	21,2	0,65	0,065	0,864	0,1	528,5			
subtotaal	aanvullende afspraken Bestuurlijke Overeenkomst	10	2	8								10			
<b>Totaal</b>		<b>538,5</b>	<b>365,73</b>	<b>31,043</b>	<b>118,848</b>	<b>0</b>	<b>21,2</b>	<b>0,65</b>	<b>0,065</b>	<b>0,864</b>	<b>0,1</b>	<b>538,5</b>			

  multimodaal mobiliteitspakket  
  aanvullende afspraken Bestuurlijke Overeenkomst

\* de ramingen waarop de toegezegde bedragen gebaseerd zijn kennen een onzekerheidsmarge van +/- 25%. Dit is conform de ramingenmethodiek in de verkenningfase

\*\* in het BO 29 maart 2019 heeft de provincie aangegeven dat de gereserveerde € 12 mln vanuit Provincie Noord-Holland (vanuit OV-knooppuntenbudget en versnelling woningbouw) als volgt is verdeeld: 5 mln voor Zandijk-Zaanse Schans (project Guisweg), € 5 mln voor de gebiedsontwikkelingen nabij de station Kogerveld, € 1 mln voor versnellen woningbouw van station Zaanstad en 1 mln. voor first en last mile-maatregelen voor station Kogerveld.

\*\*\*: het HHNK draagt niet direct financieel bij. Zij nemen de betreffende maatregelen mee in haar langjarig onderhoudsprogramma. Deze inzet wordt geraamd op € 0,854 mln.

\*\*\*\*: de bijdragen € 9,1 mln vanuit het Rijk en de VRA voor AVANT lopen via de AROV-subsidie

\*\*\*\*\*: het uitgangspunt voor de verdeling van de kosten van de scopeuitbreiding is een 1/3, 1/3, 1/3 verdeling tussen rijk, provincie en VRA. Besluit Om het 'financieel gat' op fietsinfra te dekken is besloten om de bijdrage van de VRA met 0,5 mln te verlagen en de bijdrage van de VRA aan fietsinfra met 0,5 mln te verhogen



# **CONCEPT**

## **Scope document CAH**

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

CONCEPT

## **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 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>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

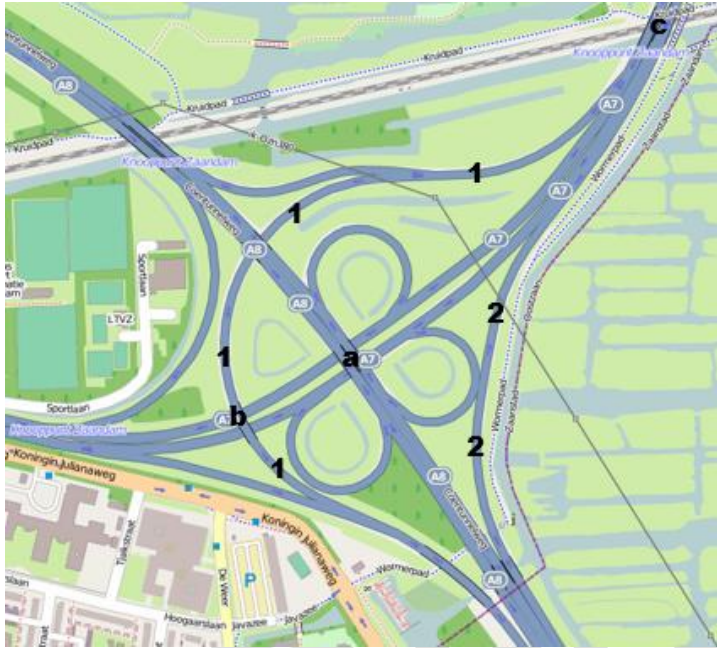
Verzorgingsplaatsen A8 oostzijde (BP station):

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.

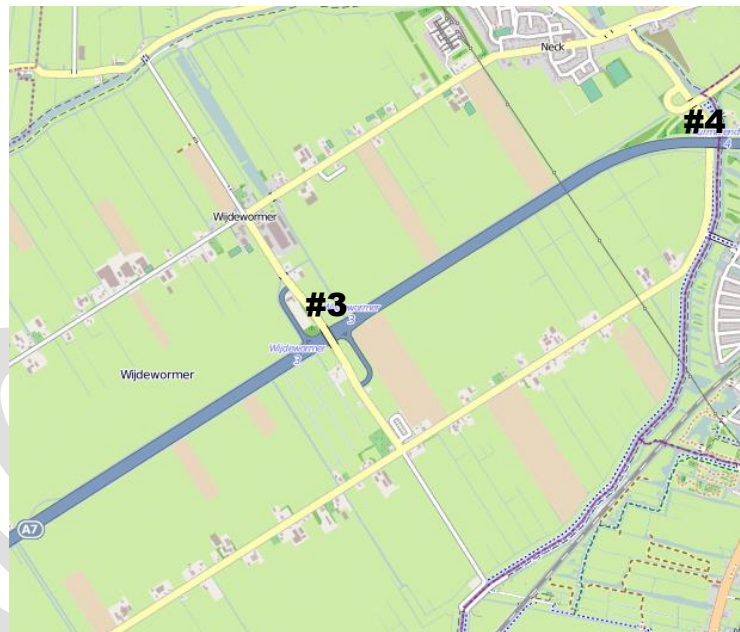


## 4. Verbreding A7 knp Zaandam – Purmerend

### 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.

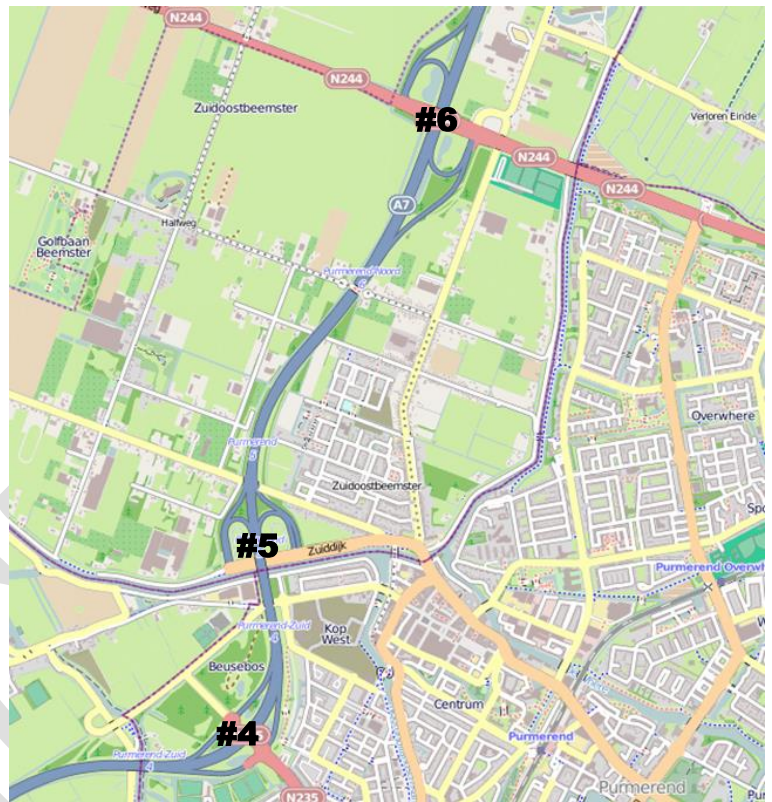
Aansluiting Purmerend-Zuid behoudt hierbij de bestaande toerit en afrit richting Zaandam: de huidige toerit en afrit richting het noorden (Hoorn) komen te vervallen. Aansluiting Purmerend-Centrum behoudt hierbij de bestaande toerit en afrit richting Hoorn: de huidige toerit en afrit richting het zuiden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





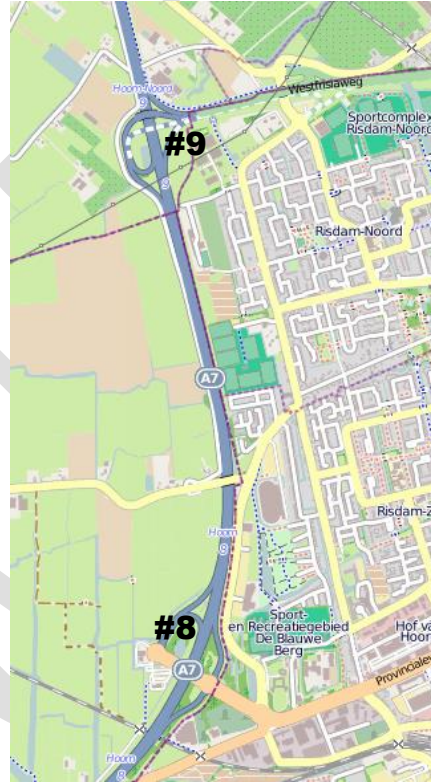
Aan de oostzijde wordt een nieuwe brug over het Noordhollandsch Kanaal aangebracht voor de parallelstructuur. Bij de realisatie van de nieuwe brug kan gebruik gemaakt worden van de reeds aanwezige fundering langs het kanaal.

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



- Eigendomsgrs 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 <sup>1</sup></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 inpassingsvisie<sup>2</sup> 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.

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

<sup>2</sup> Gebiedsgerichte Inpassingsvisie MIRT verkenning Corridorstudie Amsterdam-Hoorn, Bosch-Slabbers, nov. 2018 (zie Achtergronddocumentatie Inpassing)

De regio heeft de uitgewerkte inpassingsmaatregelen<sup>3</sup> 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 Inpassingsmaatregelen<sup>4</sup> 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:<sup>5</sup>

- 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 verbetering van de bereikbaarheid zijn de reconstructie van aansluiting Purmerend-Zuid en de

<sup>3</sup> Powerpoint presentatie Kostenraming en inpassingsmaatregelen (zie Achtergronddocumentatie Inpassing)

<sup>4</sup> Stoplichtrapportage Inpassingsmaatregelen (zie Achtergronddocumentatie Inpassing)

<sup>5</sup> Factsheets ecologische natuurverbindingen, PNH, (zie Achtergronddocumentatie Inpassing)

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.

## 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. inprickers 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'

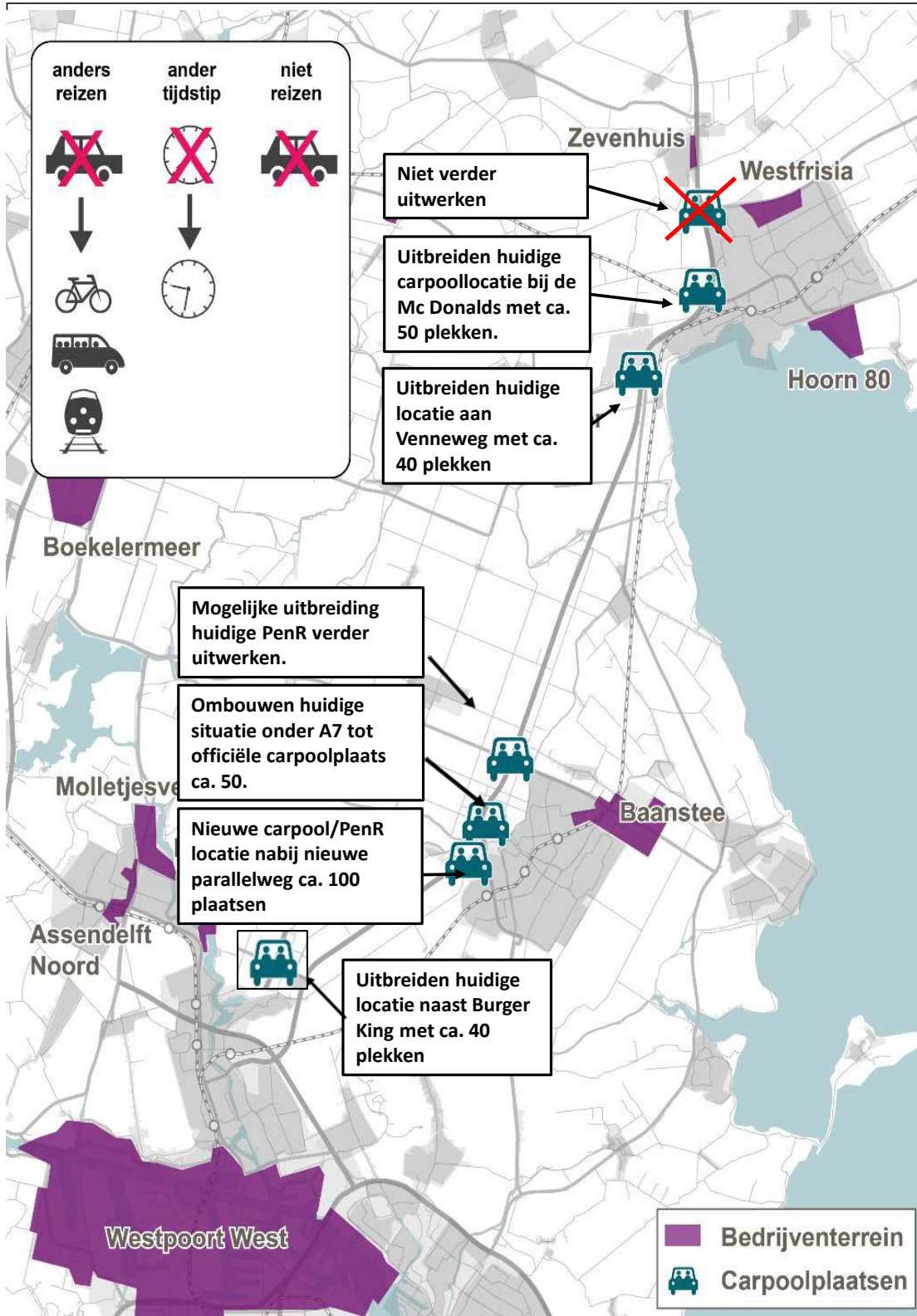


vanuit de MIRT-verkenning Corridor Amsterdam-Hoorn, te betrekken bij de Werkgeversaanpak Korte Termijn. De reden hiervoor is de samenhang van deze maatregel met de programmalijn Slimmer en Duurzaam van het Bereikbaarheidsprogramma Samen Bouwen Aan bereikbaarheid MRA (SDM). De verdere uitwerking van deze 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)

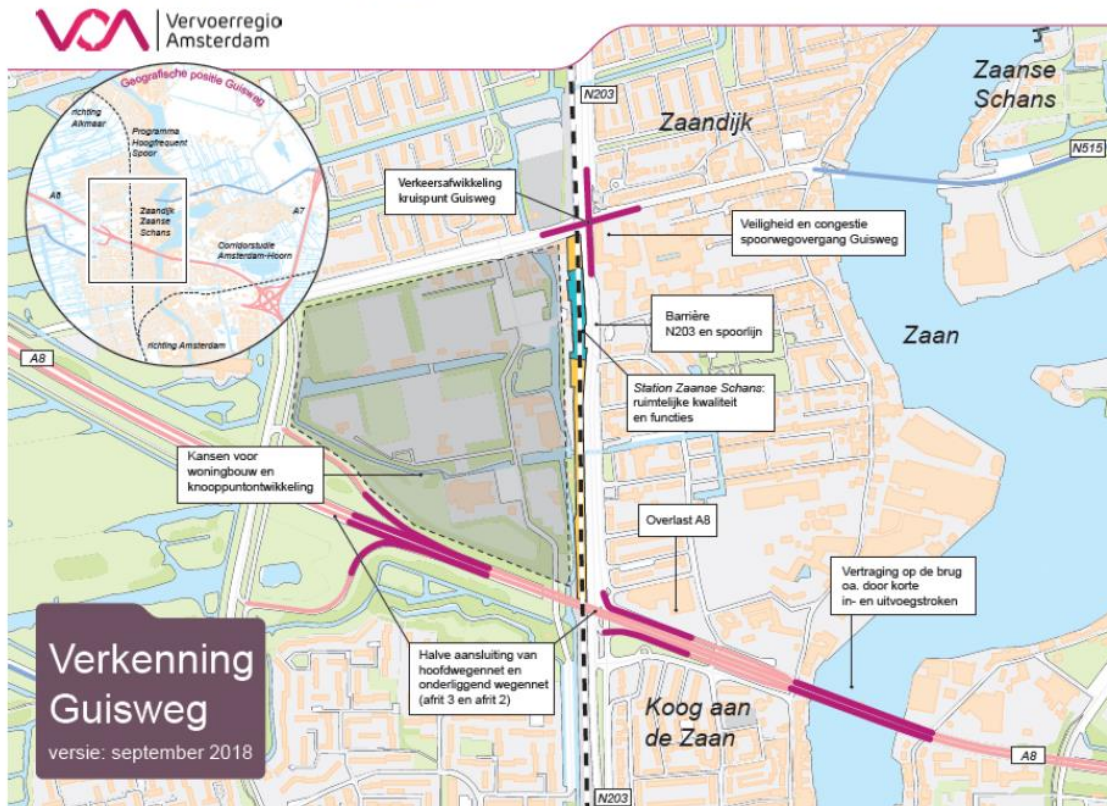
<i>Opdrachtgever planstudie</i>	<i>Vervoerregio Amsterdam</i>
<i>Opdrachtnemer</i>	<i>n.v.t.</i>
<i>Trekker</i>	<i>Vervoerregio Amsterdam</i>
<i>Bevoegd Gezag</i>	<i>n.v.t.</i>
<i>Huidige status project</i>	<i>Regionale planstudie</i>
<i>Beoogde start realisatie</i>	<i>2024</i>
<i>Beoogde oplevering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

### Scope

De kruising van de Guisweg in Zandijk 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 Zandijk 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.

CONCEPT

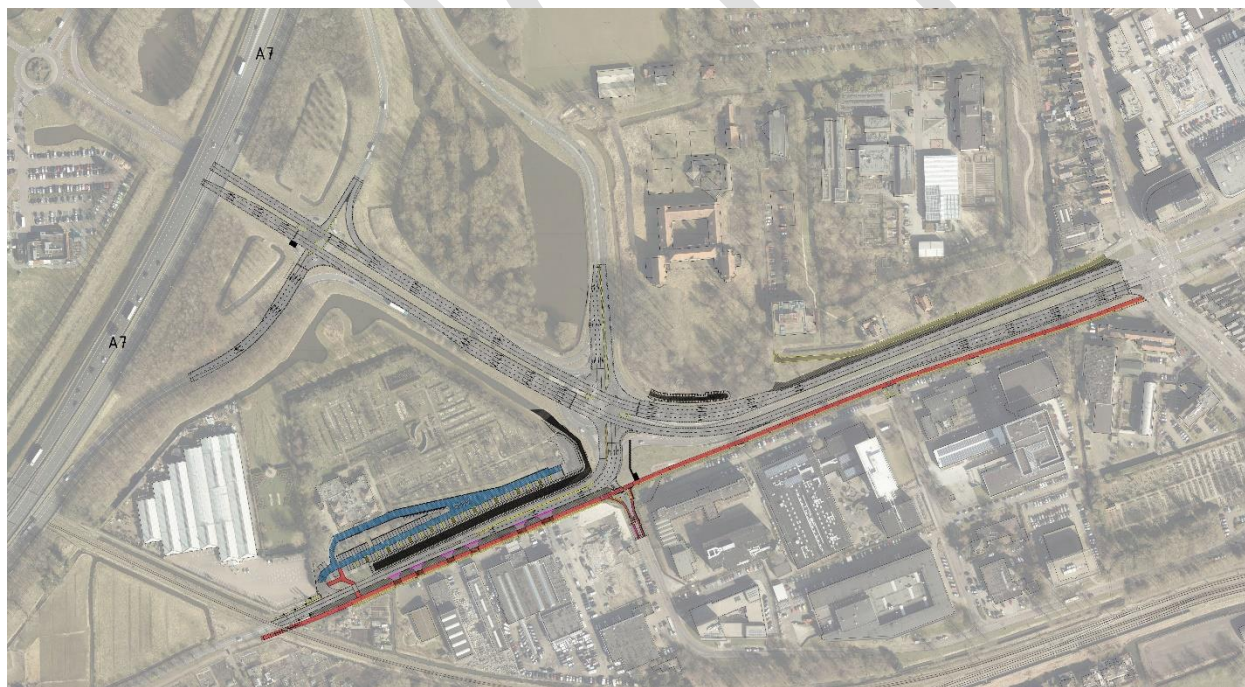
## Maatregelen Project Hoorn (BOK, artikel 11)

<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 turborotonde op de kruising Provincialeweg – Westfriese Parkweg – Berkhouterweg in Hoorn is in de huidige en de toekomstige situatie een knelpunt. Deze turborotonde 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.

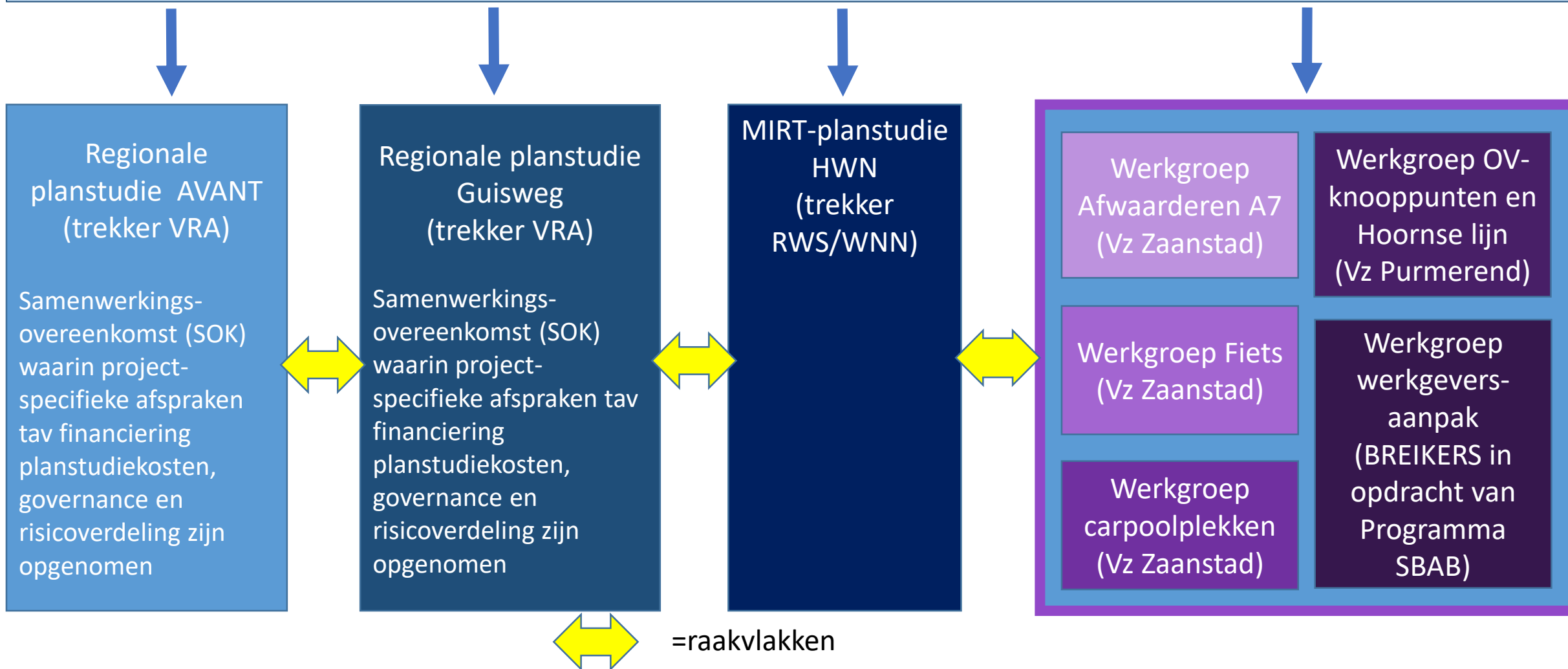
Gelijktijdig met de aanpassing van de turborotonde gaat de gemeente Hoorn de fietsverbinding langs de Berkhouterweg verbeteren. Dit is een druk bereden route door onder meer schoolgaande kinderen van en naar de voorgezet onderwijs scholen in Hoorn. Tevens maakt het gedeelte langs de Berkhouterweg onderdeel 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.



## CONCEPT-BESTUURSOVEREENKOMST CORRIDOR AMSTERDAM-HOORN (mei 2019)

Algemene bepalingen en afspraken over financiering, verantwoordelijkheden, governance en risicoverdeling van het totale multimodale mobiliteitspakket. Aangevuld met per deelpakket/project specifieke afspraken over definiëring scope projecten, verantwoordelijkheden, kosten, risicoverdeling en planning.



**NS**

Postbus 2534, 3500 GM Utrecht

Bestuurlijk Overleg Corridor Amsterdam-Hoorn  
P/a Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
(DGMo/WV)

Postbus 20901

2500 EX Den Haag



Katreinetoren

Stationshal 17

Postbus 2534

3500 GM Utrecht

**Datum** 12 april 2019  
**Uw kenmerk**  
**Ons kenmerk** 19.69240  
**Onderwerp** Samenwerking Corridor A'dam-Hoorn

**Contactpersoon** Irma Winkenius  
**Telefoon** 06 – 55 74 36 73  
**E-mail** irma.winkenius@ns.nl

Beste leden van het Bestuurlijk Overleg Corridor Amsterdam-Hoorn,

Namens NS Stations B.V. en NS Reizigers B.V. bericht ik u graag het volgende.

In de voorbereiding van de Structuurvisie Corridor Amsterdam – Hoorn werkt u gezamenlijk aan de uitvoering van een Multimodaal mobiliteitspakket voor de corridor Amsterdam – Hoorn. Voor dit doel bent u voornemens een werkgroep in het leven te roepen met vertegenwoordigers vanuit uw organisaties.

Het doel van deze werkgroep is het opstellen van een ontwikkelagenda waarin een ontwikkelpad wordt uitgewerkt op het vlak van ruimtelijke ordening, wonen, economie en bereikbaarheid op en rond stationslocaties langs de Hoornse Lijn. In dit kader zal onder meer aandacht worden besteed aan de woon-werkverkeer balans, het verminderen van de eenzijdige spits, flankerend beleid en de uitwerking van de 'first and last mile'-maatregelen. De ontwikkelagenda kan mogelijk een effect hebben voor de stations, de deur tot deur reis en de dienstregeling.

NS staat open voor nieuwe ontwikkelmogelijkheden die bijdragen aan de verbetering van de kwaliteit van de stations, de deur tot deur reis en een optimalisatie van het vervoerproduct. NS stelt haar expertise en kennis graag beschikbaar om actief bij te dragen aan deze werkgroep om voorstellen voor onder andere optimalisatie van de dienstregeling te onderzoeken, uiteraard binnen de looptijd van en passend binnen de kaders van de Concessie voor het hoofdrailnet 2015-2025.

Met vriendelijke groet,

Irma Winkenius