

## **Toelichting discussiepunten BO-CAH 20-04-2017**

### **Besluit 1 (Ruimte) (faciliteren multimodale bereikbaarheid voor OV knooppunten (TOD)).**

In het startdocument van CAH is de ambitie geformuleerd dat deze MIRT-verkenning dient bij te dragen aan de ambities van rijk en regio op het gebied van economische concurrentiepositie en leefbaarheid. Het versterken van knooppuntontwikkeling rondom de stations op de corridor worden door rijk en regio als een wenselijk beleid beschouwd voor de stedelijke ontwikkeling en de bereikbaarheid van de corridor. Daarom zetten rijk en regio zich in om de multimodale bereikbaarheid van de hieronder genoemde locaties te gaan versterken. Daarvoor zijn in de maatregelpakketten maatregelen opgenomen die hiervoor kunnen worden ingezet.

- Verdichten woningen rondom OV-knooppunten (Purmerend)
- Poort van Hoorn
- Knooppunt ontwikkeling TOD Kogerveld
- Knooppunt ontwikkeling TOD Zandijk Zaanse Schans

### **Besluit 3 (Mobiliteitsmanagement) (uitwerken deelpakket Vraagbeïnvloeding in samenwerking met PB MRA)**

Het project concludeert op basis van de doorrekening van het deelpakket 'vraag beïnvloeding' dat vraag beïnvloeding op het niveau van de metropoolregio Amsterdam geïmplementeerd dient te worden. De reden hiervoor is dat de corridor een te klein schaalniveau heeft om een werkgevers aanpak te implementeren. De belangrijke werklocaties liggen met name rond Amsterdam en pas als de bedrijven op deze locaties ook mee gaan doen met een werkgevers aanpak dan zijn er merkbaar bereikbaarheidseffecten te verwachten. De positieve bereikbaarheidseffecten slaan dan neer op het niveau van de MRA en niet alleen in de corridor.

Daarom wordt voorgesteld om niet binnen de corridorstudie op vraag beïnvloeding in te zetten maar om dit samen met het PB-MRA op te gaan pakken. Het doel is om op het BO-MIRT 2017 met een gezamenlijk voorstel te komen voor een vraagbeïnvloedingspakket op MRA-niveau met daarbij een voorstel tot financiering. Om tot dit voorstel te kunnen komen is personele capaciteit en kennis nodig van de aan het PM-MRA deelnemende partijen.

### **Besluit 5 (Spoorpakket QuickWins) (wel of niet meenemen van het verlengen van het keerspoor bij Hoorn-Kersenboogerd en maatregel IC stop bij Purmerend) en Besluit 7 (Spoorpakket MLT) (wel of niet meenemen maatregel IC stop Purmerend).**

De twee voorliggende pakketten voor de Hoornse Lijn komen voort uit een voorstel dat door NS, Prorail en IenM-OVS is gedaan na aanleiding van de eerder door het project voorgestelde drietal pakketten. In het DO van 22 maart is besloten om de filosofie van deze pakketten over te nemen met het acht nemen van een aantal openstaande bespreekpunten.

- Maatregel 103 verlengen keerspoor Hoorn-kersenboogard wel of niet opnemen in het pakket Quick-wins
- Maatregel 194 IC-stop station Purmerend wel of niet opnemen in de pakketten

#### Besluit BO:

Het gevraagde besluit voor dit BO is of deze maatregelen wel of niet onderdeel worden van de maatregelpakketten voor de Hoornse Lijn.

#### Maatregel 103 verlengen keerspoor Hoorn-kersenboogard wel of niet opnemen in het pakket Quick-wins.

NS en Prorail stellen voor om deze maatregel op te nemen in het OV-pakket Quick-wins. De argumentatie hierbij is dat de discussie tussen de NS en de omwonenden over de overlast die dit keerspoor geeft nu al speelt. Dit vormt een risico voor de dienstregeling omdat, als besloten wordt dat dit keerspoor niet meer gebruikt mag worden, dit zeer nadelige gevolgen heeft voor de bestaande sprinterdienstregeling.

Het project is tegen het opnemen van deze maatregel in het pakket Quick-wins want de discussie over het keerspoor speelt als in de autonome situatie. De NS en Prorail zijn, afhankelijk van de

uitkomsten over deze discussie, zelf verantwoordelijk voor een oplossing van dit omgevingsprobleem. De spoorpakketten hebben als doel om de robuustheid en de betrouwbaarheid te verhogen op de Hoornse lijn en niet om bestaande issues met de omgeving op te lossen.

Overigens dient maatregel 103 wel te worden uitgevoerd als besloten wordt om de gewenste extra sprinterdienst uit het pakket Quick Wins (Z'std – H'dorp) door te trekken naar Hoorn-Kersenboogerd. Deze maatregel is voorzien voor het Middellange Termijnpakket. Naast verlenging van het keerspoor zijn daarnaast ook aanvullende maatregelen op dit keerspoor nodig (maatregel 190).

#### Maatregel 194 IC-stop station Purmerend wel of niet opnemen in de pakketten.

Purmerend vraagt om in de pakketten Quick-wins en MLT ook een IC-stop in Purmerend op te nemen. Deze maatregel was onderdeel van de vroegere OV-pakketten Midden en Hoog. Purmerend vindt dat deze maatregel beter aansluit bij de reizigersstromen naar Amsterdam-CS en hun plannen voor knooppunt ontwikkeling nabij station Purmerend-Centrum.

NS is van mening dat een IC stop in Purmerend nadelig is voor de doorgaande reizigers (langere reistijd) en ook nadelig is voor de bestaande sprinterdienst. Bovendien is een extra stop logistiek niet of moeilijk maakbaar. De kansen voor een doorgetrokken extra sprinterdienst die alle stations in Purmerend bediend wordt hiermee ook kleiner.

#### **Besluit 10 (wel of niet rechtekken van de A7 bij Purmerend)**

Het project heeft reeds bij de trechtering van 'longlist' naar 'shortlist' reeds geoordeeld dat de verkeerskundige knelpunten van de kom gering is en dat om die reden rechtekken van de kom niet nodig is maar vanwege de wens vanuit diverse stakeholders om deze maatregel als meekoppelkans verder uit te werken is besloten om deze maatregel toe te voegen aan de ontwerpogave voor de A7 bij Purmerend. Op basis van huidige de beschikbare informatie komt het projectteam wederom tot het oordeel dat het rechtekken van de A7 geen tot weinig verkeerskundige baten (verkeersveiligheid, doorstroming) kent. En het projectteam stelt daarom voor deze maatregel niet verder uit te werken in het kader van CAH.

In de startbeslissing is opgenomen dat er ruimte is voor het meenemen van meekoppelkansen " - of te wel het meenemen van ambities van partners in de oplossingsrichtingen. Dit houdt wel in dat partners afspraken maken over de verdeling van verantwoordelijkheden bij de realisatie en financiering van dergelijke ambities" (Startdocument MIRT-verkenning CAH,p23).

Purmerend ziet op deze aspecten wel een noodzaak om de bocht in de A7 Purmerend te gaan aanpakken en wil daarom en zeker ook vanwege de ruimtelijke ambities van Purmerend (woningbouw) deze maatregel wel verder uitwerken in het kader van CAH.

Insteek van IenM is dat IenM onder de paraplu van deze corridorstudie geen mogelijkheden zien om deze optie vanuit verkeerskundige optiek mee te nemen omdat die geen/weinig relatie heeft met het doel van de verkenning (bereikbaarheid, geen voordelen vanuit verkeersveiligheid dan wel doorstroming).

Uit de eerste ramingen blijkt dat de maatregelen 32 A tussen de €70 en 120 mln (ex. BTW) kosten indien deze maatregelen gecombineerd worden met de kosten van het rechtekken A7 (zonder verdiepte ligging) nemen deze kosten met €50-100 mln (ex. BTW) toe. Deze meerkosten zijn nog zonder het verwijderen van de huidige A7, inpassing en herinrichting van de vrijkomende gronden.

#### Besluitpunt BO

- Wordt deze maatregel wel of verder uitgewerkt als verkeerskundige maatregel in het kader van de corridorstudie?
- Wordt deze maatregel als meekoppelkans beschouwd en in die hoedanigheid wel of niet verder uitgewerkt?
- En zo ja, wie heeft in het uitwerken van deze maatregel dan de lead en wat wordt de planning van deze uitwerking?

## **Besluit 12 Versnellen aanpak de Vlinder (N516)**

Vanuit de regio is breed draagvlak om tempo te maken met de maatregel 132B2 Verbreding N516 Kolkweg & aansluiting N516 de Vlinder (ter hoogte van Achtersluispolder / Poelenburg), zodra in het kader van de CAH wordt besloten tot het uitvoeren van een pakket aan maatregelen waar maatregel 132 B2 onderdeel van uit maakt (zeef 2). Deze maatregel heeft, naast invloed op de doorstroming van het autoverkeer, een positief effect op de doorstroming van de R-net bussen richting Zaandam, waar ook in het kader van het programma ZaanIJtangent aan wordt gewerkt. Vanuit dat programma is voor het project een bijdrage uit het AROV-budget (subsidie vanuit I&M) gereserveerd. Het AROV-budget moet echter op zeer korte termijn uitgegeven worden (gereed eind 2020).

Gezien de planning dat in de CAH zeef 2 medio 2018 plaatsvindt, het AROV-budget eind 2020 moet zijn uitgegeven en daarmee eventuele realisatie van de maatregel 132B binnen 1,5 jaar moet plaatsvinden wordt aan het BO het volgende besluit voorgelegd:

## **Besluit 15 (Niet verder mee te nemen maatregelen)**

Het project stelt voor diverse maatregelen die niet opgenomen zijn in de maatregelpakketten te laten vervallen. Zie bijlage 1: Van NKO naar Zeef 1, Bijlage D trechtering maatregelen Zeef1.

Purmerend wil een viertal maatregelen van deze maatregelen nog in studie houden. Dit betreft de maatregelen;

- maatregel 14 aanpak VRI's Zuidelijk
- maatregel 40 Optimaliseren kruispunten Gedempte Where (N235)
- maatregel 41 Ombouwen rotondes Allendelaan – Den Uyllaan naar 2-strooksrotondes
- maatregel 180 Churchillaan ongelijkvloerse overweg voor het OWN

Purmerend voert aan dat de mobiliteitseffecten van deze maatregelen nog onvoldoende bekend zijn om nu al te besluiten deze maatregelen te laten afvallen.

### Besluitpunt:

Aan het BO wordt gevraagd om te besluiten of deze maatregel in studie blijven of dat deze maatregelen vervallen.

### Standpunt project:

#### maatregel 14 aanpak VRI's Zuidelijk

Het effect op de bereikbaarheid van enkel deze maatregel op de corridor is beperkt. Lokaal wel een positief effect op de doorstroming. Het advies luidt om deze maatregel onderdeel te laten uitmaken van maatregel 22 en 71 (corridorbreed optimaliseren VRI's). Of indien sprake is van een urgente wens van de regio om deze maatregel zelfstandig uit te voeren dan is het advies deze buiten de corridorstudie om te realiseren. Het voordeel hiervan is namelijk dat hiervoor niet de hele procedure van Structuurvisie/PlanMER doorlopen hoeft te worden

#### Maatregel 40 Optimaliseren kruispunten Gedempte Where (N235), tweestrooks fietspad richting ZO-beemster.

Het effect van het verbreden van het fietspad op de bereikbaarheid is beperkt. Wel is sprake van een stimulans voor het lokale fietsverkeer (mede als onderdeel van de totale mobiliteitsketen) te bevorderen idem de verkeersveiligheid ter plaatse. Indien sprake is van een wens van de regio om deze maatregel uit te voeren dan is het advies deze maatregel buiten de corridorstudie om te realiseren. Het voordeel hiervan is namelijk dat niet de hele procedure van structuurvisie/PlanMER doorlopen hoeft te worden.

#### Maatregel 41 Ombouwen rotondes Allendelaan – Den Uyllaan naar 2-strooksrotondes

Het effect op de bereikbaarheid in de corridor is beperkt / nihil. Lokaal wel een positief effect op de doorstroming. Indien sprake is van een urgente wens van de regio om deze maatregel uit te voeren dan is het advies deze buiten de corridorstudie om te realiseren. Het voordeel hiervan is namelijk dat hiervoor niet de hele procedure van Structuurvisie/PlanMER doorlopen hoeft te worden

#### Maatregel 180 Churchillaan ongelijkvloerse overweg voor het OWN

Deze maatregel dient verstoringen op de bestaande overweg tegen te gaan en daarmee de robuustheid en betrouwbaarheid van het spoorproduct te vergroten. De maatregel verhoogt de

verkeersveiligheid en levert een bijdrage aan de doorstroming van het lokale verkeer. Advies; gezien de hoge kosten en de lokale baten van de autotunnel is deze maatregel als een lokale maatregel te typeren met weinig tot geen toegevoegde waarde voor de bereikbaarheid van de corridor. En daarom is het advies om deze autotunnel niet verder uit te werken in het kader van CAH. Let op! De fietstunnel is wel opgenomen in de maatregelpakket(ten) omdat de grootste bron van de verstoringen voor het treinverkeer veroorzaakt wordt door langzaam verkeer.