Bundel - Mobiliteit & Bereikbaarheid van 21 maart 2022

Agenda bijlagen

- Nieuwe spreektijdverdeling resterende Statenperiode - 3 uur.docx
- Agenda_Mobiliteit_&_Bereikbaarheid_21_maart_2022 (2).docx
- Beantwoording technische vragen M&B 21 maart 2022.docx
- Verslag commissievergadering M&B 21 maart 2022 - vastgesteld.docx

0 Overleg met Reizigersadviesraad Rocov-NH (18.15-19.00 uur)

1 19:15 - Opening en mededelingen

2 Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering en lijsten moties en toezeggingen

- Agenda_Mobiliteit_&_Bereikbaarheid_21_maart_2022 (2).docx
- Concept-verslag cie. M&B 14 februari 2022.pdf
- Lijst openstaande moties commissie M&B 21-03-2022.docx
- Lijst openstaande toezeggingen commissie M&B 21-03-2022.docx

2.a Vooruitblik komende vergadering(en) aan de hand van de Strategische Agenda en vaststelling Strategische Agenda

- StrA commissie M&B voor M&B 21-03-2022.docx

3 19:20 - Inspreekhalfuur over onderwerpen die niet op de agenda staan maar wel tot de portefeuille van de commissie behoren

4 Rondvraag gedeputeerde Pels (Noordzeekanaalgebied (NZKG) en (Zee)havens)

5 A-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur

5.a 19:50 - Agenda Slimme en Schone Logistiek

Voorstel voor behandeling:
Adviseren aan PS over de voordracht. De voordracht wordt geagendeerd voor de PS vergadering van 4 april 2022.
Toelichting:
De logistieke sector is belangrijk voor Noord-Holland. Iedere dag zijn in onze provincie goederen op weg naar hun bestemming. Omdat er de komende jaren veel Noord-Hollanders bijkomen wordt het steeds drukker op onze vaar-, spoor-, en autowegen. Ook het goederenvervoer neemt toe. In de Agenda Slimme en Schone Logistiek beschrijft de provincie hoe zij, samen met andere overheden, ondernemers en kennisinstellingen, de logistieke sector ondersteunt en stimuleert om te verduurzamen en met behulp van slimme digitale systemen efficiënter te werken. Dat biedt ook kansen om de CO2-uitstoot te beperken en de leefbaarheid in Noord-Holland te verbeteren.

- Dossier 9054 voorblad
- Brief aan PS over Agenda Slimme en Schone Logistiek.pdf
- Agenda Slimme en Schone Logistiek.pdf
- Voordracht.pdf
- Wijzigingsoverzicht t.o.v. conceptversie.pdf

5.a.1 inspreektekst namens Bedrijvengroep WFO

- inspreektekst Rotonde WFO staten.docx

6 B-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur

6.a 21:05 - C- naar B- Agenderingsverzoek Liberaal NH: Resultaten evaluatie project renovatie Leeghwaterbrug (C-agenda M&B 14-02-2022)

Voorstel voor behandeling:
De evaluatie met elkaar en gedeputeerde bespreken, zie bijgaand agenderingsverzoek van mevrouw Van Geffen (Liberaal Noord-Holland).
Toelichting:
Op 30 maart 2020 kon het autoverkeer na bijna drie jaar werkzaamheden weer van de volledige Leeghwaterbrug gebruik maken. De werkzaamheden aan deze brug in de drukke N242 bij Alkmaar duurden jaren langer dan gepland en de aanvankelijke begroting van 6,8 miljoen liep op tot ruim 22 miljoen euro. Een te krap startbudget, gebrek aan vertrouwen tussen provincie en aannemer en een veel slechtere staat van één van de brugdelen zijn belangrijke oorzaken, zo blijkt uit de evaluatie van het project.

- Dossier 8906 voorblad
- Rapport Procesevaluatie Leeghwaterbrug_def.pdf

Brief aan PS over procesevaluatie Leeghwaterbrug.pdf

Agenderingsverzoek Mevr. Van Geffen (Liberaal NH) over Evaluatie Leeghwaterbrug.docx

7 Rondvraag gedeputeerde Olthof (Mobiliteit, Bereikbaarheid, Infrastructuur en Luchtvaart)

Rondvraag mevr. Van Geffen (Liberaal Noord-Holland) over Leimuiderbrug.docx

Rondvraag mevr. Kuiper (CDA) over Leimuiderbrug.docx

Rondvraag Statenlid Van der Waart (GL) over Schiphol/luchtvaart.docx

8 Sluiting

9 C-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur

9.a Mobiliteit / Ruimte: Voortgang Regionale Ontwikkelagenda Noord-Holland (C-agenda RWK 14-03-2022 en M&B 21-03-2022)

De Provincie Noord-Holland werkt samen met gemeenten, NS en ProRail aan regionale actieprogramma's voor een aantal spoorcorridors. Deze actieprogramma's vormen samen de Regionale Ontwikkelagenda Noord-Holland. Het doel van de Regionale Ontwikkelagenda is de ontwikkelingen rondom OV-knooppunten, bijvoorbeeld op het gebied van verstedelijking en het openbaar vervoer, in samenhang te bekijken en te versterken.

Dossier 9003 voorblad

1774039 - Actieprogramma OV-knooppunten IJmond Zuid-Kennemerland.pdf

1774040 - Definitief Actieprogramma Gooicorridor.pdf

1774042 - Ontwikkelbeeld Zaancorridor.pdf

Brief aan PS over voortgang Regionale Ontwikkelagenda Noord-Holland.pdf

9.b Mobiliteit: Kwartaalrapportage Q4 2021 OV Ombudsman (C-agenda M&B 21-03-2022)

Begeleidende mail Kwartaalrapportage Q4 2021 OV Ombudsman.docx

Kwartaalrapportage Q4 2021 OV Ombudsman.pdf

9.c Formule 1: Evaluatie Formule 1 Zandvoort editie 2021 (C-agenda NLG 14-03-2022 & M&B 21-03-2022)

De gemeente Zandvoort heeft via een raadsinformatiebrief haar gemeenteraad geïnformeerd over de evaluatie van het Dutch Grand Prix Formule 1 evenement editie 2021 in Zandvoort en de voorbereidingen van dit evenement in 2022. Gedeputeerde Staten nemen kennis van deze raadsinformatiebrief en het rapport Evaluatie regionale, bestuurlijke processamenwerking Formule 1 evenement Zandvoort 2021 en informeren Provinciale Staten hierover.

Dossier 9081 voorblad

20220125 Regionale RIB voorbereidingen 2022 en evaluatie 2021_def.pdf

Rapport Evaluatie-onderzoek regio bestuurlijk F1-2021 definitief - kopie.pdf

Brief aan PS over evaluatie Formule 1 Zandvoort editie 2021.pdf

Bijlage bij brief aan PS over evaluatie Formule 1 Zandvoort editie 2021.pdf

9.d Mobiliteit: Voortgang oplossen fietsknelpunten (C-agenda M&B 21-03-2022)

Het doel van de fietsknelpuntenaanpak is een impuls geven aan het fietsnetwerk van Noord-Holland. De provincie werkt aan het oplossen van de 14 meest urgente fietsknelpunten op provinciaal areaal. De meeste knelpunten hebben betrekking op wegvakken. Het gaat bijvoorbeeld om ontbrekende schakels in het fietsnetwerk, onveilige kruispunten voor fietsers of onveiligheid door te hoge snelheden van het overige verkeer. Het is gebleken dat de meeste fietsknelpunten complexer zijn dan in eerste instantie werd gedacht, waardoor er minder snel een oplossing kan worden gevonden en gerealiseerd. Sinds september 2021 is er extra capaciteit aangetrokken om de aanpak te versnellen.

Dossier 9124 voorblad

Voortgang oplossen fietsknelpunten.pdf

Brief aan PS over voortgang oplossen fietsknelpunten.pdf

9.e Ruimte/Mobiliteit: Gebiedsplannen Bereikbare Steden (c-agenda RWK 14-3-2022 & M&B 21-3-2022)

In zeven stadsharten in Noord-Holland worden in korte tijd veel nieuwe woningen gebouwd. Stadsharten zijn (hoog)stedelijke gebieden rondom centraal gelegen openbaar vervoersknooppunten, zoals een trein- of busstation. Het gaat om de stadsharten Alkmaar, Haarlem, Hilversum, Hoorn, Hoofddorp, Purmerend en Zaanstad. Voor het versneld realiseren van de plannen in deze stadsharten is in het kader van het Rijk-regio programma 'Bereikbare Steden' door iedere gemeente gewerkt aan een gebiedsplan. Deze plannen zijn recentelijk vastgesteld. In 2022 gaan gemeenten, regio en Rijksoverheid samen aan de slag met de uitvoering.

Dossier 9116 voorblad

1. Gebiedsplan Alkmaar.pdf

2. Gebiedsplan Haarlem.pdf

3. Gebiedsplan Hilversum.pdf

4. Gebiedsplan Hoofddorp.pdf

5. Gebiedsplan Hoorn.pdf

6. Gebiedsplan Purmerend.pdf

7. Gebiedsplan Zaanstad.pdf

Brief aan PS over gebiedsplannen Bereikbare Steden.pdf

9.f Mobiliteit/Verstedelijking/Europa: Reisvoornemen gedeputeerde J.Olthof naar Parijs (C-agenda M&B -leidend- en EFB 21-3-2022 en C-agenda RWK 14-3-2022)

Van 16 tot en met 18 maart brengt Gedeputeerde Olthof een bezoek aan Parijs in het kader van de politieke werkgroep van POLIS en de Autonomy beurs. POLIS is een vooraanstaand netwerk van Europese steden en regio's om het Europese mobiliteitsbeleid te beïnvloeden. De provincie Noord-Holland is lid van het POLIS netwerk. Tijdens het werkbezoek zal kennis worden uitgewisseld over de nieuwste ontwikkelingen op het gebied van slimme en duurzame mobiliteit. Dit past in de aanpak van de provincie om mobiliteit slim, schoon en veilig te maken, zoals vastgelegd in het Perspectief Mobiliteit en de Focus Smart Mobility.

Dossier 9182 voorblad

Brief aan PS over reisvoornemen gedeputeerde Olthof naar Parijs.pdf

9.g Bereikbaarheid/Economie/Leefbaarheid/Wonen: Werkgeversaanpak woon-werkverkeer Noord-Holland Noord (C-agenda M&B -leidend- en EFB 21-3-2022 en C-agenda NLG en RWK 14-3-2022)

Om Noord-Holland bereikbaar én leefbaar te houden investeert de provincie onder andere in slim, schoon en veilig reizen. Daarom heeft de provincie een onderzoek laten uitvoeren naar de mogelijkheden en potentie van een werkgeversaanpak om het woon-werkverkeer in de regio Noord-Holland Noord duurzamer te maken en terug te dringen. Uit dit onderzoek blijkt dat een werkgeversaanpak in deze regio kansrijk is. De provincie start met een gerichte werkgeversaanpak voor de komende twee jaar.

Dossier 9157 voorblad

Rapportage Werkgeversaanpak NHN.pdf

Brief aan PS over werkgeversaanpak NHN.pdf

9.h Bereikbaarheid: Voortgang Vervangen Bruggen Krommenie (C-agenda M&B 21-03-2022)

De bruggen Krommenie bestaan uit twee bruggen die Wormerveer met Krommenie verbinden. Om beide bruggen toegankelijke en veilig te houden, voor zowel het weg- als het vaarverkeer, is een grootschalige renovatie van de bruggen noodzakelijk. De wijze waarop de bruggen kunnen worden ingepast is nu mede in overleg met de gemeente Zaanstad uitgewerkt. De noodzakelijke voorbereidingen en de verkeersfasering tijdens de uitvoering worden het komende jaar opgepakt. De verwachting is dat de bestaande bruggen uiterlijk medio 2026 vervangen zijn

Dossier 9218 voorblad

Brief aan PS over stand van zaken doorstart project bruggen Krommenie.pdf

9.i Mobiliteit: Randstedelijke Rekenkamer Onderzoeksopzet Fietsbeleid (C-agenda 21-03-2022)

2022-03-09 begeleidende brief onderzoeksopzet Fietsbeleid PS Noord-Holland.pdf

Onderzoeksopzet Fietsbeleid.pdf

10 C-agenda Algemeen

10.a MRA: Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht - editie 57 (C-agenda EFB en M&B 21-3-2022 en NLG en RWK 14-3-2022)

Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht - editie 57.pdf

10.b IPO: AV nieuwsbrief februari 2022 (C-agenda EFB en M&B 21-3-2022 en NLG en RWK 14-3-2022)

IPO AV nieuwsbrief februari 2022.docx

10.c Europa: Brief GS aan PS inz. Randstad Vooruitblik Europa 2022 (C-agenda's EFB en M&B 21-3-2022, NLG en RWK 14-3-2022)

In de jaarlijkse Randstad Vooruitblik Europa van de vier provincies Noord-Holland, Zuid-Holland, Utrecht en Flevoland staat beschreven wat er het komende jaar aankomt aan nieuwe beleidsinitiatieven vanuit Europa en op welke thema's de provincies zelf inzetten richting Europa.

Dossier 8911 voorblad

Randstad Vooruitblik Europa 2022.pdf

Brief aan PS over Randstad Vooruitblik Europa 2022.pdf

Nieuwe spreektijdverdeling resterende Statenperiode – 3 uur

De tijd loopt ook bij het interrumperen van mede-commissieleden en GS.

Ordevoorstellen, vragen aan insprekers, beantwoorden van interrupties en rondrvaagpunten tellen niet mee voor de spreektijd.

Fractie	Zetels	Cie 3 uur
GroenLinks	**9**	13 min.
VVD	**8**	12 min.
D66	**6**	11 min.
PvdA	**6**	11 min.
JA21	**5**	8 min.
CDA	**4**	10 min.
FvD	**3**	6 min.
PvdD	**3**	9 min.
PVV	**3**	9 min.
SP	**3**	9 min.
ChristenUnie	**1**	8 min.
50+ / PvdO	**1**	8 min.
Denk	**1**	8 min.
Fractie Baljeu	**1**	4 min.
Liberaal NH	**1**	4 min.
GS (25%)		*36 min.*

10 maart 2022

Provincie Noord-Holland

Agenda Mobiliteit & Bereikbaarheid

Datum	21-03-2022
Tijd	19:15 - 21:45
Locatie	Statenzaal
Voorzitter	Miriam van Meerten-Kok
Toelichting	De vergadering vindt in hybride vorm plaats, is openbaar en online live te volgen via https://noord-holland.stateninformatie.nl. De commissievergadering is ook weer toegankelijk voor publiek. Het is mogelijk om in te spreken bij de vergadering. Dat kan fysiek of digitaal op punten die ter bespreking staan geagendeerd (A- en B-agenda) of tijdens het inspreekhalfuur op andere punten die vallen onder de beleidsterreinen van de commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid. Voor het inspreken moet u zich aanmelden bij de Statengriffie. Dat kan tot 15.00 uur op de voorafgaande werkdag (vrijdag 18 maart 2022) bij commissieadviseur Mariëtte van Boheemen: boheemenm@noord-holland.nl Let op: alle genoemde tijden bij de afzonderlijke agendapunten zijn richttijden. Indien er geen, of een beperkt aantal, aanmeldingen zijn voor het inspreekhalfuur zullen de agendapunten na punt 3 ca. 30 minuten eerder beginnen.

0	**Overleg met Reizigersadviesraad Rocov-NH (18.15-19.00 uur)**
1 19:15	**Opening en mededelingen**
2	**Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering en lijsten moties en toezeggingen**
2.a	**Vooruitblik komende vergadering(en) aan de hand van de Strategische Agenda en vaststelling Strategische Agenda**
3 19:20	**Inspreekhalfuur over onderwerpen die niet op de agenda staan maar wel tot de portefeuille van de commissie behoren**
4	**Rondvraag gedeputeerde Pels (Noordzeekanaalgebied (NZKG) en (Zee)havens)**
5	**A-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur**
5.a	**Agenda Slimme en Schone Logistiek**

19:50 Voorstel voor behandeling:
Adviseren aan PS over de voordracht. De voordracht wordt geagendeerd voor de PS vergadering van 4 april 2022.

Toelichting:
De logistieke sector is belangrijk voor Noord-Holland. Iedere dag zijn in onze provincie goederen op weg naar hun bestemming. Omdat er de komende jaren veel Noord-Hollanders bijkomen wordt het steeds drukker op onze vaar-, spoor-, en autowegen. Ook het goederenvervoer neemt toe. In de Agenda Slimme en Schone Logistiek beschrijft de provincie hoe zij, samen met andere overheden, ondernemers en kennisinstellingen, de logistieke sector ondersteunt en stimuleert om te verduurzamen en met behulp van slimme digitale systemen efficiënter te werken. Dat biedt ook kansen om de CO2-uitstoot te beperken en de leefbaarheid in Noord-Holland te verbeteren.

6 B-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur

6.a C- naar B- Agenderingsverzoek Liberaal NH: Resultaten evaluatie project renovatie Leeghwaterbrug (C-agenda M&B 14-02-2022)
21:05
Voorstel voor behandeling:
De evaluatie met elkaar en gedeputeerde bespreken, zie bijgaand agenderingsverzoek van mevrouw Van Geffen (Liberaal Noord-Holland).

Toelichting:
Op 30 maart 2020 kon het autoverkeer na bijna drie jaar werkzaamheden weer van de volledige Leeghwaterbrug gebruik maken. De werkzaamheden aan deze brug in de drukke N242 bij Alkmaar duurden jaren langer dan gepland en de aanvankelijke begroting van 6,8 miljoen liep op tot ruim 22 miljoen euro. Een te krap startbudget, gebrek aan vertrouwen tussen provincie en aannemer en een veel slechtere staat van één van de brugdelen zijn belangrijke oorzaken, zo blijkt uit de evaluatie van het project.

7 Rondvraag gedeputeerde Olthof (Mobiliteit, Bereikbaarheid, Infrastructuur en Luchtvaart)

8 Sluiting

9 C-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur

9.a Mobiliteit / Ruimte: Voortgang Regionale Ontwikkelagenda Noord-Holland (C-agenda RWK 14-03-2022 en M&B 21-03-2022)

De Provincie Noord-Holland werkt samen met gemeenten, NS en ProRail aan regionale actieprogramma's voor een aantal spoorcorridors. Deze actieprogramma's vormen samen de Regionale Ontwikkelagenda Noord-Holland. Het doel van de Regionale Ontwikkelagenda is de ontwikkelingen rondom OV-knooppunten, bijvoorbeeld op het gebied van verstedelijking en het openbaar vervoer, in samenhang te bekijken en te versterken.

9.b Mobiliteit: Kwartaalrapportage Q4 2021 OV Ombudsman (C-agenda M&B 21-03-2022)

9.c Formule 1: Evaluatie Formule 1 Zandvoort editie 2021 (C-agenda NLG 14-03-2022 & M&B 21-03-2022)

De gemeente Zandvoort heeft via een raadsinformatiebrief haar gemeenteraad geïnformeerd over de evaluatie van het Dutch Grand Prix Formule 1 evenement editie 2021 in Zandvoort en de voorbereidingen van dit evenement in 2022. Gedeputeerde Staten nemen kennis van deze raadsinformatiebrief en het rapport Evaluatie regionale, bestuurlijke processamenwerking Formule 1 evenement Zandvoort 2021 en informeren Provinciale Staten hierover.

9.d Mobiliteit: Voortgang oplossen fietsknelpunten (C-agenda M&B 21-03-2022)

Het doel van de fietsknelpuntenaanpak is een impuls geven aan het fietsnetwerk van Noord-Holland. De provincie werkt aan het oplossen van de 14 meest urgente fietsknelpunten op provinciaal areaal. De meeste knelpunten hebben betrekking op wegvakken. Het gaat bijvoorbeeld om ontbrekende schakels in het fietsnetwerk, onveilige kruispunten voor fietsers of onveiligheid door te hoge snelheden van het overige verkeer. Het is gebleken dat de meeste fietsknelpunten complexer zijn dan in eerste instantie werd gedacht, waardoor er minder snel een oplossing kan worden gevonden en gerealiseerd. Sinds september 2021 is er extra capaciteit aangetrokken om de aanpak te versnellen.

9.e Ruimte/Mobiliteit: Gebiedsplannen Bereikbare Steden (c-agenda RWK 14-3-2022 & M&B 21-3-2022)

In zeven stadsharten in Noord-Holland worden in korte tijd veel nieuwe woningen gebouwd. Stadsharten zijn (hoog)stedelijke gebieden rondom centraal gelegen openbaar vervoersknooppunten, zoals een trein- of busstation. Het gaat om de stadsharten Alkmaar, Haarlem, Hilversum, Hoorn,

Hoofddorp, Purmerend en Zaanstad. Voor het versneld realiseren van de plannen in deze stadsharten is in het kader van het Rijk-regio programma 'Bereikbare Steden' door iedere gemeente gewerkt aan een gebiedsplan. Deze plannen zijn recentelijk vastgesteld. In 2022 gaan gemeenten, regio en Rijksoverheid samen aan de slag met de uitvoering.

9.f Mobiliteit/Verstedelijking/Europa: Reisvoornemen gedeputeerde J.Olthof naar Parijs (C-agenda M&B -leidend- en EFB 21-3-2022 en C-agenda RWK 14-3-2022)

Van 16 tot en met 18 maart brengt Gedeputeerde Olthof een bezoek aan Parijs in het kader van de politieke werkgroep van POLIS en de Autonomy beurs. POLIS is een vooraanstaand netwerk van Europese steden en regio's om het Europese mobiliteitsbeleid te beïnvloeden. De provincie Noord-Holland is lid van het POLIS netwerk. Tijdens het werkbezoek zal kennis worden uitgewisseld over de nieuwste ontwikkelingen op het gebied van slimme en duurzame mobiliteit. Dit past in de aanpak van de provincie om mobiliteit slim, schoon en veilig te maken, zoals vastgelegd in het Perspectief Mobiliteit en de Focus Smart Mobility.

9.g Bereikbaarheid/Economie/Leefbaarheid/Wonen: Werkgeversaanpak woon-werkverkeer Noord-Holland Noord (C-agenda M&B -leidend- en EFB 21-3-2022 en C-agenda NLG en RWK 14-3-2022)

Om Noord-Holland bereikbaar én leefbaar te houden investeert de provincie onder andere in slim, schoon en veilig reizen. Daarom heeft de provincie een onderzoek laten uitvoeren naar de mogelijkheden en potentie van een werkgeversaanpak om het woon-werkverkeer in de regio Noord-Holland Noord duurzamer te maken en terug te dringen. Uit dit onderzoek blijkt dat een werkgeversaanpak in deze regio kansrijk is. De provincie start met een gerichte werkgeversaanpak voor de komende twee jaar.

9.h Bereikbaarheid: Voortgang Vervangen Bruggen Krommenie (C-agenda M&B 21-03-2022)

De bruggen Krommenie bestaan uit twee bruggen die Wormerveer met Krommenie verbinden. Om beide bruggen toegankelijke en veilig te houden, voor zowel het weg- als het vaarverkeer, is een grootschalige renovatie van de bruggen noodzakelijk. De wijze waarop de bruggen kunnen worden ingepast is nu mede in overleg met de gemeente Zaanstad uitgewerkt. De noodzakelijke voorbereidingen en de verkeersfasering tijdens de uitvoering worden het komende jaar opgepakt. De verwachting is dat de bestaande bruggen uiterlijk medio 2026 vervangen zijn

9.i **Mobiliteit: Randstedelijke Rekenkamer Onderzoeksopzet Fietsbeleid (C-agenda 21-03-2022)**

10 **C-agenda Algemeen**

10.a **MRA: Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht - editie 57 (C-agenda EFB en M&B 21-3-2022 en NLG en RWK 14-3-2022)**

10.b **IPO: AV nieuwsbrief februari 2022 (C-agenda EFB en M&B 21-3-2022 en NLG en RWK 14-3-2022)**

10.c **Europa: Brief GS aan PS inz. Randstad Vooruitblik Europa 2022 (C-agenda's EFB en M&B 21-3-2022, NLG en RWK 14-3-2022)**

In de jaarlijkse Randstad Vooruitblik Europa van de vier provincies Noord-Holland, Zuid-Holland, Utrecht en Flevoland staat beschreven wat er het komende jaar aankomt aan nieuwe beleidsinitiatieven vanuit Europa en op welke thema's de provincies zelf inzetten richting Europa.

	Technische vragen M&B 21-03-2022					
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
1	Liberaal Noord-Holland, mw. G.H. van Geffen	5a	Olthof	Agenda Slimme en Schone Logistiek	p. 8 Met welke bedrijven is gesproken? Waarom ontbreekt een lijst van betrokkenen, geconsulteerden en gesprekspartners?	*Er is geen lijst met gesproken personen toegevoegd omdat het opstellen van deze agenda een iteratief proces is geweest van een kleine anderhalf jaar waarbij informatie, kennis en ontwikkelingen elkaar opgevolgd hebben om tot dit eindresultaat te komen. Zo zijn inzichten uit verschillende provinciale of samenwerkingstrajecten zoals de waterstofstrategie, vaarwegontwikkeling, de strategische agenda voedseldistributie, de modal shift aanpak, of Samen Bouwen aan Bereikbaarheid MRA, bij elkaar gevoegd om de agenda te versterken. Deze trajecten hadden in bijna alle gevallen niet de insteek om kennis op te leveren voor de Agenda Slimme en Schone Logistiek, maar bleek daar wel effectief voor.* *Gedurende de ontwikkeling van de Agenda is er gesproken met organisaties als: Havenbedrijf Amsterdam, Port of Den Helder, Peter Appel/Simon Loos, Bakker en Schilder Transport, Jumbo, Hardt Hyperloop, Simacan, Evofenedex, BLN Schuttevaer, Greenport Noord-Holland Noord, GP Groot, Avia-Marees, Shell, MRA-Elektrisch etc.*

	Technische vragen M&B 21-03-2022					
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					Ontwikkelen multimodaal kernnet goederenvervoer en daar alle logistieke activiteiten en verbeteringen concentreren: in de nota ontbreekt wat daar wel en niet onder valt. In het plaatje in de concept-nota bijvoorbeeld viel de westfrisiaweg (met een logistieke motor als bedrijventerrein WFO) daarbuiten maar in de commissiebespreking werd gezegd dat dit er wel degelijk onder viel. Op pagina 20 bovenaan worden een aantal locaties bij naam genoemd (niet WFO). Hoe verhoudt zich dit tot een heel aantal andere (kleinere) locaties waar logistieke bedrijvigheid is? Concentreert de provincie op een aantal prominente en/of innovatieve locaties?	*De Westfrisiaweg is een belangrijke transportader. Het is lastig voor te stellen dat die niet in het multimodale kernnet goederenvervoer zou vallen. Het is daarom dat dit ook door gedeputeerde Olthof benoemd is op de commissiebespreking. De reden dat WFO niet genoemd is in de Agenda, is omdat de WFO al in het gebied valt dat bedoeld wordt met de knooppunten Greenport A7 en Seed Valley.* *Wij denken dat concentratie van logistieke bedrijvigheid kan helpen om een hogere efficiëntie te halen in de logistieke sector en zo bij te dragen aan minder verkeersbewegingen en minder milieuvervuiling. Dat kan het gemakkelijkst daar waar meerdere logistieke bedrijven bij elkaar zitten en waar goede infrastructuur aanwezig is om deze stap te zetten. Dit past ook bij het stimuleren van clustervorming en aantrekkelijke en duurzame werklocaties dat in de Uitvoeringsagenda Economie 2021-2024 benoemd is. We willen in gesprek met ondernemers en gemeenten bekijken wat het multimodaal kernnet goederenvervoer betekent voor alle locaties met logistieke bedrijvigheid. In de Agenda*

	Technische vragen M&B 21-03-2022					
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
						Slimme en Schone Logistiek wordt niet bepaald waar of hoe bundeling plaats gaat vinden, alleen dat we dat een logische vervolgstap zien om de efficiency te vergroten en druk op de leefomgeving te verminderen.
					Op p. 9 is sprake van luchtvracht, Schiphol wordt daar genoemd. Zijn de percentages en cijfers inclusief de regionale luchtvaart? Is het mogelijk meer precies aan te geven hoe dit uitpakt voor de regionale luchtvaart?	*Nee, de genoemde cijfers zijn exclusief de regionale luchthavens. Maar op regionale luchthavens in Noord-Holland is eigenlijk geen sprake van noemenswaardige luchtvracht. Luchtvracht gaat vooral met specifieke vrachttoestellen, die niet landen op regionale luchthavens in Noord-Holland, of als bagage in de buik van passagiersvluchten, die ook regionaal niet plaatsvinden.*
					Digitale innovaties lijken vooral te komen vanuit / inzetbaar voor grotere bedrijven. Is er zoiets als een 'Tomtom voor vrachtwagens' in ontwikkeling?	Transporteurs maken reeds gebruik van navigatiesystemen. Het is vaak wel zo dat de digitale innovaties die de markt ontwikkeld eerst ingezet worden door grote bedrijven of bedrijven die net in een juiste nichemarkt zit die voor de specifieke innovatie inzetbaar is. Dat zijn ontwikkelingen die we niet kunnen sturen als provincie. Maar daar waar de provincie via de Focus Smart Mobility

	Technische vragen M&B 21-03-2022					
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
						projecten opzet, hebben we wel invloed. Zoals bijvoorbeeld met Connected Transport Corridors Amsterdam Westkant, waar ook het MKB benaderd is om hun voertuigen aan te sluiten op onze intelligente verkeersregelinstallaties (iVRI's).
2	PvdD, I. Kostic		Olthof	Cie. EFB: Mobiliteit/Verstedelijking/Europa: Reisvoornemen gedeputeerde J.Olthof naar Parijs	Welk vervoersmidddel wordt door gedeputeerde gebruikt om van en naar Parijs te gaan?	De trein.
				Cie. M&B	"Hierbij wordt gekeken naar mogelijkheden om kennis en ervaringen uit te wisselen en te vertalen naar oplossingen voor de Noord-Hollandse uitdagingen op het gebied van mobiliteit, verstedelijking en verduurzaming." Een van de opdrachten voor de provincie is ook zorgen voor veiligheid voor dieren en het voorkomen van slachtoffers. Daar kunnen slimme, integrale en duurzame mobiliteitsoplossingen bij helpen. Neemt gedeputeerde dit mee in de gesprekken?	In het Ontsnipperingsbeeld Noord-Holland is beschreven waar de aanleg van oversteekplekken voor dieren kansrijk is. In de voorbereiding van onze infraprojecten houden wij daar rekening mee. Mochten er tijdens de gesprekken aanknooppunten zijn dan kan dit ter sprake komen.

Verslag

Commissie Mobiliteit & Bereikbaarheid

Datum commissievergadering	:	21 maart 2022
Commissievoorzitter	:	Mw. M. van Meerten-Kok
Commissieadviseur	:	Mw. M. van Boheemen
Telefoonnummer/Email	:	023-5144628/ boheemenm@noord-holland.nl

Aanwezig:

Commissievoorzitter		: mw. M. van Meerten-Kok
Commissieadviseur		: mw. M. van Boheemen
Leden van de commissie:	CDA	: mw. W. Koning-Hoeve, mw. C. Kuiper-Kuijpers
	CU	: M.C.A. Klein
	D66	: M.C. Steeman, M. Meiland (duolid)
	DENK	: -
	Fractie Baljeu	: -
	FvD	: J. Dessing
	GroenLinks	: J. Gringhuis en N. van der Waart
	JA21	: E.W.J. Jensen
	PvdA	: mw. S.S. Doevendans, mw. S. Abdi (duolid)
	PvdD	: I. Kostić en F.A.S. Zoon
	PVV	: M. Deen
	SP	: mw. R. Alberts, H. Hoogervorst
	VVD	: K.J. Terwal, G. Hartog
	Liberaal N-H	: mw. G. van Geffen
	50PLUS/PVDO	: -
Gedeputeerde(n):	J. Olthof (PvdA)	
Notulist	mw. I.L. Vos (Moneypenny BV)	

Afwezig: J. Hollebeek (PvdD) en gedeputeerde mw. Z. Pels (GL)

Agenda

0. Overleg met Reizigersadviesraad Rocov-NH
1. Opening en mededelingen
2. Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering en lijsten moties en toezeggingen

2a. Vooruitblik komende vergadering(en)

3. Inspreekhalfuur over onderwerpen die niet op de agenda staan maar wel tot de portefeuille van de commissie behorende
4. Rondvraag gedeputeerde Pels (Noordzeekanaalgebied (NZKG) en (Zee)havens)
5. A-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur
5a. Agenda Slimme en Schone Logistiek
6. B-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur
6a. C- naar B-Agenderingsverzoek Liberaal N-H: Resultaten evaluatie project renovatie Leeghwaterbrug
7. Rondvraag gedeputeerde Olthof (Mobiliteit, Bereikbaarheid, Infrastructuur en Luchtvaart)
8. Sluiting
9. C-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur
9a. Mobiliteit/Ruimte: Voortgang Regionale Ontwikkelagenda Noord-Holland
9b. Mobiliteit: Kwartaalrapportage Q4 2021 OV Ombudsman
9c. Formule 1: Evaluatie Formule 1 Zandvoort editie 2021
9d. Mobiliteit: Voortgang oplossen fietsknelpunten
9e. Ruimte/Mobiliteit: Gebiedsplannen Bereikbare Steden
9f. Mobiliteit/Verstedelijking/Europa: Reisvoornemen gedeputeerde J. Olthof naar Parijs
9g. Bereikbaarheid/Economie/Leefbaarheid/Wonen: Werkgeversaanpak woonwerkverkeer Noord-Holland Noord
9h. Bereikbaarheid: Voortgang vervangen bruggen Krommenie
9i. Mobiliteit: Randstedelijke Rekenkamer Onderzoeksopzet Fietsbeleid
10. C-agenda Algemeen
10a. MRA: Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht - editie 57
10b. IPO: AV Nieuwsbrief februari 2022
10c. Europa: Brief GS aan PS inzake Randstad Vooruitblik Europa 2022

1. Opening en mededelingen

De **voorzitter** opent de hybride commissievergadering om 19.17 uur en verwelkomt alle aanwezigen. Om de vergadering in goede banen te leiden, neemt de voorzitter de vastgestelde richtlijnen voor digitaal vergaderen met de deelnemers door. Er is vastgesteld dat er een quorum is, zodat een rechtsgeldige vergadering kan worden gehouden.

Mededelingen:

- Een bericht van verhindering is ontvangen van de heer Hollebeek (PvdD). Statenlid Zoon zal hem vervangen. Ook gedeputeerde Pels is afwezig.
- Bij agendapunt 5a heeft zich een inspreker aangemeld.
- Vanavond kijken mogelijk deelnemers aan de Leergang Bestuurlijke Effectiviteit van de Provincie Noord-Holland mee. Het volgen van een commissievergadering is onderdeel van de leergang. Vanuit de Statenzaal worden alle cursisten van harte welkom geheten.
- Voor gedeputeerde Olthof zijn drie rondvragen aangemeld. Twee rondvragen gaan over de Leimuiderbrug. De derde rondvraag gaat over Schiphol.
- Vooraf zijn geen rondvragen voor gedeputeerde Pels ingediend.
- De commissie wordt voorgesteld om op 9 mei 2022 een technisch briefing over het Maritiem Cluster te laten plaatsvinden. In de briefing worden een terugblik en vooruitblik geworpen op het proces van het Maritiem Cluster. Zie brief 14 maart jl.. De commissie gaat akkoord met de aangekondigde technische briefing.
- Een tweede technische briefing over de Havennota is aangekondigd, naar aanleiding van een vraag van mevrouw Van Geffen (Liberaal N-H) over de Nationale Omgevingsvisie (NOVI). Deze technische brief kan wellicht eind september 2022 plaatsvinden. De Havennota zelf wordt eind dit jaar verwacht. De commissie gaat akkoord met deze aangekondigde technische briefing.

Gedeputeerde **Olthof**:

- De nieuw opgestelde OV klantenbarometer is vandaag gepubliceerd (zie website www.ovklantenbarometer.nl. Eenmaal per jaar wordt de klantenbarometer aan Provinciale Staten verstrekt. Op de website van CROW wordt een vergelijking gemaakt met andere regio's.
- Dura Vermeer kondigde vandaag een prijsverhoging aan. In de wegenbouw stijgen de prijzen van staal en asfalt enorm, onder andere door de oorlog in Oekraïne. Materialen zijn minder beschikbaar. Sommige aannemers trokken offertes zelfs in. Dit alles gaat de komende tijd de nodige problemen opleveren. De gedeputeerde hoopt snel met meer informatie te komen.

Mevrouw **Koning** (CDA):

- Mevrouw Koning was op 11 maart jl. op uitnodiging van ondernemersvereniging ORAM in de havens van Amsterdam. ORAM bood aan een werkbezoek voor Statenleden te organiseren. Statenleden kunnen op hun werkgebied worden bijgepraat over wat er in de havens gebeurt. Mevrouw Koning is benieuwd of die mogelijkheid er is om in overleg met de voorzitter en de griffie en eventueel de gedeputeerde(n) een werkbezoek te plannen.
  De voorzitter constateert dat er voldoende steun is vanuit de griffie voor dit voorstel. In overleg met de griffie en ORAM zal een werkbezoek aan de Amsterdamse havens worden geregeld. Met een mededeling of in de eerstvolgende commissievergadering volgt meer informatie. **(Actie)**

2. Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering en lijsten moties en toezeggingen

Vaststelling agenda:
De agenda wordt vastgesteld.

Vaststelling verslag vorige vergadering, lijsten van moties en toezeggingen
Het verslag van 14 februari 2022 wordt ongewijzigd vastgesteld.

Vaststelling lijst van moties
De lijst van moties wordt vastgesteld.

Vaststelling lijst van toezeggingen
De lijst van toezeggingen wordt vastgesteld.

2a. Vooruitblik komende vergadering(en) aan de hand van de Strategische agenda en vaststelling Strategische agenda

De Strategische agenda wordt vastgesteld.

3. Inspreekhalfuur over onderwerpen die niet op de agenda staan maar wel tot de portefeuille van de commissie behoren

Voor het inspreekhalfuur zijn geen aanmeldingen.

4. Rondvraag gedeputeerde Pels (Noordzeekanaalgebied (NZKG) en (Zee)havens)

Voor gedeputeerde Pels is geen rondvraag aangemeld.

5. A-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur
5a. Agenda Slimme en Schone Logistiek

Allereerst geeft de voorzitter het woord aan de heer B. Al Badri, die zich heeft aangemeld als inspreker.

De heer **Al Badri** is verenigingsmanager van de West-Friese Bedrijvengroep (WBG) en hij ondersteunt en spreekt in namens de Bedrijvengroep West-Friesland Oost (BWFO), een van de aangesloten verenigingen van de WBG. De heer Al Badri vraagt aandacht voor de verkeersproblematiek bij de rotonde Markerwaardweg. Tijdens de ochtend- en avondspits staat het verkeer regelmatig vast. Op dit terrein werken 6000 personen. Er zijn veel logistieke bedrijven aanwezig. Omdat een veilige fietsverbinding ontbreekt, komen veel werknemers met de auto. Het probleem is ontstaan toen bedrijven groeiden. De realisatie van de Westfrisiaweg heeft de situatie verslechterd. Het verkeer uit omliggende kernen rijdt nu deze route om verkeerslichten te vermijden. Het bedrijventerrein heeft slechts één ontsluiting en geen noodontsluiting. De veiligheid kan in de spits niet worden gegarandeerd. Ook vraagt BWFO aandacht voor de fietsveiligheid. Een zeer ernstig verkeersongeval met een fietser heeft zich al voorgedaan. Ondernemers hebben de verkeersproblematiek tevergeefs meerdere keren bij de provincie aangekaart. Inmiddels hebben de ondernemers zelf een onderzoek laten doen door Prommenz. Uit de beoordeling van de verkeerstechnische en planologische haalbaarheid komt de turborotonde als beste variant naar voren. De Provincie wordt gevraagd om een tijdelijke noodontsluiting voor de algemene veiligheid en ten behoeve van de hulpdiensten. Het onderzoek is gepresenteerd aan de gemeente en de Provincie. Met grote verbazing en

plaatsvervangende schaamte moesten de ondernemers een discussie aanhoren tussen de gemeente en de Provincie. Die discussie ging over nog meer onderzoek en over wie waarvoor verantwoordelijk is. Er is nog steeds geen duidelijkheid of en wanneer dit probleem wordt opgelost. De Markerwaardweg is een provinciale weg. De Provincie is verantwoordelijk. De ondernemers hebben hun verantwoordelijkheid genomen door onderzoek te laten doen. De Provincie wordt gevraagd haar verantwoordelijkheid te nemen en de leiding te nemen in de zoektocht naar een oplossing. De Provincie heeft aangegeven dat er geen problemen worden ervaren door hulpdiensten. De ondernemers maken echter regelmatig mee dat de hulpdiensten stil komen te staan in de verkeersopstoppingen. De heer Al Badri toont een filmpje waaruit dit blijkt.
BWFO wil graag uitgenodigd worden bij het gesprek met de hulpdiensten om te vernemen dat de verkeersproblematiek door hen niet als een probleem zou worden ervaren.
De Provincie wees op oplossingen als thuiswerken en spits mijden. Ook dat is een raadselachtige reactie. Het onderzoek laat duidelijk zien dat het verkeer voor 80% komt van bewoners van omliggende kernen. Uiteraard denkt ieder logistiek bedrijf over het mijden van de spits. Veel werkzaamheden kunnen niet vanuit huis worden uitgevoerd.
De ondernemers willen duidelijkheid over een oplossing, over de rollen en verantwoordelijkheden van Provincie en de gemeente, de prioritering van verkeersproblematiek in het algemeen bij de Provincie en op welke basis deze prioritering is gemaakt. Ten slotte wensen de ondernemers dat een termijn wordt gesteld aan de uitvoering van een oplossing in de vorm van een turborotonde en een noodoplossing in het kader van veiligheid.
Namens BWFO nodigt de heer Al Badri de commissieleden uit voor een werkbezoek aan het bedrijventerrein om te zien welke mooie bedrijven daar actief zijn.

Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal N-H) is bekend met de situatie. Zij stelde hierover al schriftelijke vragen. Verwacht de heer Al Badri dat de situatie gelijk blijft, krimp of groei? Vond het fietsongeluk bij de rotonde of elders op het bedrijventerrein plaats?

De heer **Al Badri** vertelt dat de bedrijven, die er nu gevestigd zijn, groeien. Regionaal neemt de behoefte aan bedrijfsterreinen toe. In West Friesland is meer dan de veronderstelde 43 ha uitbreiding nodig. Door woningbouw neemt het verkeer toe. Het fietsongeval vond plaats rondom de rotonde. Het ontbreken van fietspaden naar en op het bedrijventerrein is gevaarlijk.

De heer **Terwal** (VVD) hoorde dat er sprake is van een onhoudbare situatie, wat betreft de doorstroming, fietsveiligheid en de aanrijtijden van de hulpdiensten. Hij hoorde inspreker niet praten over economische schade. Zijn er bedrijven die nu niet willen investeren, omdat de doorstroming niet goed is, of zijn er bedrijven die mogelijk hierdoor vertrekken?

De heer **Al Badri** wijst op de milieuschade door wachtende auto's. Circa 120 vrachtwagens rijden 's ochtends en 's avonds van en naar het bedrijventerrein. Elke minuut dat die vrachtwagens stilstaan, kost geld. Firma Hessing vertrekt deels. Een goede bereikbaarheid en het vinden van personeel zijn de top 2 redenen voor de vestiging van een bedrijf. Krapte op de arbeidsmarkt is overal een probleem. Dan is bereikbaarheid mogelijk doorslaggevend om wel of niet voor dit terrein te kiezen.

De heer **Dessing** (FvD) bedankt de ondernemers voor hun initiatief om zelf een onderzoek te starten. Hoe eenvoudig is een noodontsluiting te realiseren?

De heer **Al Badri** is geen verkeersdeskundige. Er zijn noodbruggen beschikbaar. Wellicht zijn deze te huur, waardoor ze niet om een grote investering vragen. Aan de Markerwaardweg is er een

mogelijkheid om over een sloot een dergelijke noodbrug te leggen, waardoor hulpdiensten via deze noodontsluiting het terrein kunnen bereiken. Dit hoeft niet al te duur uit te pakken.

De heer **Jensen** (JA21) neemt de uitnodiging graag aan om eens ter plaatse te komen kijken. Is een turborotonde de enige oplossing? Is het ontbreken van een fietsverbinding al eerder aangekaart?

De heer **Al Badri** vertelt dat al eerder is aangekaart dat zowel een fietspad als stoep ontbreken op het bedrijventerrein. Dit leidt tot gevaarlijke situaties, zeker omdat er veel vrachtverkeer rijdt. Er zijn meerdere varianten onderzocht, zoals een turborotonde en een tweede ontsluiting aan de zijde van de Westfrisiaweg. De turborotonde komt er op dit moment uit als de beste oplossing en juridisch, financieel het meest haalbare. Oplossingen voor de lange termijn zijn uiteindelijk nog wenselijker.

De heer **Hoogervorst** (SP) stelde een jaar geleden al schriftelijke vragen over dit probleem. De antwoorden zijn al geruime tijd binnen.
De problematiek is vooral groter geworden na het realiseren van de N307. Gemeente en Provincie zijn in gesprek. De ondernemersvereniging is daarbij niet betrokken. Wat verwacht BWFO van de gedeputeerde in dit verhaal?

De heer **Al Badri** merkt op dat BWFO het onderzoek heeft gepresenteerd aan de gemeente en de Provincie. De vereniging schrok van het gebrek aan leiderschap. BWFO verwacht van de gedeputeerde een stuk leiderschap en dat de Provincie de leiding neemt.

Voor de heer **Steeman** (D66) is het een bekend terrein, een bekend probleem en een gedeelde zorg. Hoe heeft de gemeente gereageerd? Ziet zij een rol voor zichzelf weggelegd?

De heer **Al Badri** geeft aan dat de gemeente niet echt de leiding heeft genomen om naar een oplossing te zoeken. Ze steunt BWFO wel. De gemeente kijkt vooral ook naar de Provincie, omdat het een provinciale weg en rotonde betreft. De heer Al Badri vindt dat de verantwoordelijkheid moet worden opgepakt. De Provincie moet daarin de leiding nemen.

Mevrouw **Kuiper** (CDA) is benieuwd naar de antwoorden op schriftelijke vragen, die door Liberaal N-H zijn ingediend. Is het genoemde onderzoeksrapport een verkeerskundig rapport? Zijn in dat rapport noodoplossingen aangedragen?

De heer **Al Badri** antwoordt dat noodoplossingen en de rotonde in het onderzoeksrapport vermeld staan. Met een tweede ontsluiting worden ook de noodontsluitingsproblemen opgelost. De onderzoekers adviseren om naast de turborotonde ook een noodontsluiting te realiseren voor de hulpdiensten.

De **voorzitter** bedankt de inspreker voor zijn inbreng.

De heer Al Badri verlaat de online vergadering.

De **voorzitter** geeft het onderwerp ter bespreking aan de commissie.

De heer **Terwal** (VVD) complimenteert de opstellers met het voorliggend stuk. De VVD is verheugd dat de waarde van goederenvervoer en logistiek voor welvaart en welzijn voor Noord-Holland wordt erkend. De VVD is blij om te lezen dat de logistieke sector en haar brancheorganisaties actief worden betrokken bij de verdere uitwerking en concretisering van deze Agenda. Met 31% groei van het goederenvervoer in de provincie en 52% groei van het wegvervoer in de MRA tot en met 2040 is het goed om te lezen dat navraag van de VVD aan de definitieve versie van de agenda is toegevoegd dat de aanleg van nieuwe infrastructuur niet wordt uitgesloten. Modal Shift naar spoor- en vaarwegen en Smart Mobility zijn prachtig, maar niet afdoende om deze onstuimige groei in de logistiek op te vangen. Is de gedeputeerde het met de heer Terwal eens dat er nadrukkelijk moet worden gekozen voor een en/en, in plaats van een of-/of-aanpak?
De VVD is een voorstander van de gekozen verduurzamingsacties, maar vraagt aandacht voor het voorkomen van een wirwar aan gemeentelijke milieu- en zero emissiezones. Vaak doen transportondernemers op een dag meerdere gemeenten aan, met verschillende regels. Dit zorgt niet alleen voor verwarring maar ook voor extra administratieve lasten bij ondernemers. Is de gedeputeerde bereid hiervoor aandacht te vragen bij de Noord-Hollandse gemeenten en vanuit een provinciale regierol te pleiten voor meer uniformiteit in deze zones?
Naast voldoende capaciteit op de provinciale infrastructuur voor het goederenvervoer en een verdere verduurzaming van de logistieke keten is ook een vitale arbeidsmarkt van groot belang voor deze sector. De heer Terwal vindt daarvan weinig terug in de Agenda, terwijl er nu tekorten zijn aan geschikte chauffeurs en andere logistieke beroepen.
De logistieke sector kan personen die de Nederlandse taal spreken en die in het bezit zijn van rijbewijs B makkelijk plaatsen. Dit biedt werkgelegenheid voor mensen in de provincie.
Ziet de gedeputeerde deze kans ook? Is er een mogelijkheid om samen met de sector en onderwijsinstellingen hierop meer sturing te zetten?
Twee zaken zijn niet in overeenstemming met een van de drie ambities van de Agenda Slimme en Schone Logistiek. Een toekomstbestendig transportnetwerk dat robuust, betrouwbaar en veilig is en waarin slim gebruik wordt gemaakt van verschillende modaliteiten. Wil de gedeputeerde zich samen met de wethouder van gemeente Zaanstad inspannen om samen met de algemene schippersvereniging te kijken of er een oplossing gevonden kan worden voor de voorspelde lange wachttijden bij de tijdelijke Zaanbrug, als gevolg van de voorgestelde spitssluitingen? De heer Hoogervorst van de SP stelde hierover al schriftelijke vragen.
Daarnaast spreekt de VVD de hoop uit dat de gedeputeerde ook het gesprek wil aangaan met de gemeente Medemblik en de ondernemers van het bedrijventerrein in Zwaagdijk Oost, om te komen tot een oplossing voor het vastlopende logistieke verkeer op de rotonde van de Markerwaardweg, zoals zojuist door de inspreker naar voren is gebracht. De VVD hoort graag van de gedeputeerde of hij de geschetste problematiek erkent en welke stappen de Provincie onderneemt om te komen tot een betere doorstroming voor de logistieke ondernemers, zoals bepleit in de Agenda Slimme en Schone Logistiek.

De heer **Steeman** (D66) constateert dat het conceptdocument herkenbaar is aangepast naar aanleiding van de commissiebehandeling in september. De consultatie met andere overheden en marktpartijen hebben een zichtbaar verbeterd stuk opgeleverd. Het is goed om te zien dat de blik is verbreed voor alle Noord-Hollandse regio's en de MRA tunnelvisie is afgenomen.
In de commissie Ruimte Wonen Klimaat is goed merkbaar dat er veel claims liggen en worden gelegd op de ruimte in Noord-Holland. De Provincie heeft een belangrijke rol in het maken van keuzes voor die beperkte ruimte en het is van belang om een aantal glasheldere ambities voor ogen te houden. Bereikbaar wonen, voldoende natuur, het halen van klimaatafspraken et cetera. Transport en logistiek is in dit verband van groot belang voor ondernemend Noord-Holland, met een flinke

ruimteclaim. Aan de Provincie de schone taak om haar rol te pakken die de ruimte zoekt voor transport en logistiek, maar ook slim omgaat met de ruimte en andere maatschappelijke belangen. Elke meter asfalt, en bijbehorende contouren, die kan worden uitgespaard moet worden uitgespaard. Deze Agenda zet daar vol op in. Het is wat D66 betreft niet of/of, maar en/en. Inzetten op zoveel mogelijk Modal Shifts, zodat er zo min mogelijk knelpunten overblijven en daarmee zo min mogelijk hoeft te worden geïnvesteerd in asfalt. Meer vervoer over water scheelt vrachtwagens op de weg. D66 zet daar al jaren op in. De fractie had graag meer overlap gezien in de doelstellingen voor het terugdringen van emissies in de binnenvaart. Wordt dit niet uit het oog verloren?
Wat D66 betreft gaat de gehele sector van deze Agenda profiteren, ook de kleinere ondernemers. Duurzame en slimme logistiek is efficiënte, zuinige logistiek, minder vervoer, punten scoren bij aanbestedingen, bij opdrachtgevers, afnemers en consumenten. Het is ook voorsprong op concurrenten in concurrerende regio's. Op die manier wordt er gewerkt aan brede ambities, vanuit Provinciale Staten. Inzetten op concrete klimaatdoelstellingen, doelstellingen van korte ketens, gezonde economie en werkgelegenheid.
Sommige ambities blijven nog wat moeilijk vatbaar. Hoe wordt de ontwikkeling van het goederenvervoer in balans met de leefomgeving in 2030 gemonitord of gecontroleerd? Hoe wordt dit geen loze stip op de horizon die bij een ambitie blijft? Maak het smart. Hoe zit de Plan-Do-Act-Check van deze Agenda in elkaar?

Mevrouw **Kuiper** (CDA) bedankt voor het toegevoegde overzicht van de aangebrachte wijzigingen in de voorliggende definitieve versie van de Agenda Slimme en Schone Logistiek.
Niet alleen complimenten voor het stuk, maar ook voor het gevolgde proces waarbij gemeenten, de VRA en logistieke bedrijven de gelegenheid kregen om hun inbreng te leveren. Als mevrouw Kuiper leest waarom een integrale en adaptieve benadering van het goederenvervoer van belang is, dan zakt haar de moed in de schoenen. Het raakt zoveel zaken. De vraag rijst hoe tot een concrete uitwerking kan worden gekomen. De gedeputeerde heeft met deze agenda de problematiek en de uitdagingen waar het goederenvervoer voor staat, goed in beeld gebracht, maar ook concreet gemaakt wat de provincie gaat doen en wanneer. De routekaart brengt veel inzicht. Het CDA vindt het een goede insteek dat er een monitoring zal plaatsvinden, of de inzet ook leidt tot de genoemde doelstellingen. Veel is afhankelijk van partners en derden, die ook hun eigen prioriteiten kennen. Het is fijn dat de Staten tweejaarlijks worden geïnformeerd over de voortgang van de uitvoering van deze Agenda.
Het CDA was en is enthousiast over de Agenda Slimme en Schone Logistiek. Het is een goede basis om samen met gemeenten, VRA en bedrijven aan de slag te gaan voor een toekomstbestendig goederenvervoer in Noord-Holland.
Het gaat ook om verkeersveiligheid. Voor het goederenvervoer is de ambitie uitgesproken dat dit op een verkeersveilige manier moet plaatsvinden. Het CDA ziet ook verbanden met het iMPi. Mede op basis van de inspraak, hoort de fractie graag hoe de gedeputeerde dat voor zich ziet.

De heer **Deen** (PVV) spreekt complimenten uit voor het uitgebreide stuk. Zoals bekend is de PVV kritisch ten aanzien van EU-regelgeving. Helaas ligt er over voorliggend document weer een behoorlijk 'EU-sausje'. Hoewel het zo goed als onmogelijk is om toekomstige ontwikkelingen te voorspellen, kan de PVV-fractie in meer of mindere mate meegaan met de bevindingen inzake de groei van het goederenvervoer. In dit kader kunnen vaarwegen potentie hebben voor groei van de binnenvaart. Er hoeft geen Modal Shift richting het water plaats te vinden, vanwege klimaat en/of energietransitie gerelateerde zaken. Belangrijker zijn duidelijke en positieve gevolgen voor bijvoorbeeld de doorstroming op wegen en de vraag van bedrijven voor het verbeteren van hun bedrijfsvoering, bijvoorbeeld vanwege een efficiëntere logistiek.

De PVV onderkent dat ontwikkelingen in de digitalisering snel kunnen gaan en ook snel gaan en kansen kunnen bieden voor grotere efficiency. De fractie blijft erop wijzen dat er oog moet blijven voor de risico's van deze toenemende digitalisering, met name op het gebied van fraude en privacy. Kan de gedeputeerde bevestigen dat daarvoor aandacht is?
De PVV kan met de meeste opgaven en ambities instemmen. De fractie staat niet achter ambitie 2, inzake verduurzaming. Dat het gebruik van fossiele brandstoffen nog een tijd lang een belangrijke rol blijft spelen in het goederenvervoer dat lijkt de PVV logisch. Wat de fractie betreft hoeft de Provincie niet zo nodig bij te dragen aan de genoemde transitie naar duurzame voertuigen.
De meeste rollen die de Provincie op dit dossier vervult beoordeelt de PVV als positief. De Provincie zou de rol van aanjager niet op zich te hoeven nemen voor de genoemde transities.
Omdat de PVV niet gelooft in het stikstofsprookje staat de fractie op dat punt niet volledig achter ambitie 3. Echter, het beperken van luchtverontreiniging, geluidshinder, externe veiligheid en verkeersveiligheid kan zeker op steun van de PVV-fractie rekenen. In dat kader kan ze zich vinden in de wijzigingen, ten opzichte van de concept-Agenda, inzake het toevoegen van de zin betreffende gezonde lucht en het toevoegen van de omgevingsveiligheid aan de opsomming onder 'Leefklimaat'.
De PVV kan instemmen met het voorliggende besluit, behoudens de zojuist genoemde zaken. Goed in de gaten moet worden gehouden dat er geen onevenredige, economische hinder ontstaat voor het bedrijfsleven.

Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal N-H) bedankt voor de beantwoording van technische vragen.
Het is een goede zaak dat de provincie een agenda heeft voor schone en slimme logistiek. Bij deze agenda geldt wel het risico: Als je alles doet, doe je niets. De neiging om werkelijk alle onderwerpen die logistiek betreffen in deze agenda onder te brengen, kan de energie zozeer versnipperen dat kansrijke focuspunten ondersneeuwen onder de details van andere zaken die ook nog moeten worden opgepakt. Wat ziet de gedeputeerde als de belangrijkste focuspunten in deze enorme opsomming van punten?
Wat Liberaal N-H betreft is het een belangrijke strategie om te kijken of tot concentraties van logistieke bedrijvigheid kan worden gekomen. Het is goed dat de Provincie daarover verder in gesprek gaat met gemeenten en ondernemers. Ondernemers zijn te verleiden om aan te sluiten, als de voordelen vanuit hun perspectief aanwezig zijn. Voordelen zijn dat er goede elektrische laadinfrastructuur aanwezig is, dat de overheid groei niet belemmert door overbodige regels en beperkingen van ruimte en dat er geïnvesteerd wordt in de bereikbaarheid van terreinen. Denk bijvoorbeeld aan het WFO-bedrijventerrein waarover Liberaal N-H schriftelijke vragen stelde.
Er zijn zoveel kansen dat het niet nodig is om te werken in termen van dwang voor de sector. Deelt de gedeputeerde de visie op die aanpak bij het komen tot concentraties van logistieke bedrijvigheid, dus samenwerken en geen dwang?
Voor het onderwerp verduurzaming zijn er grote ambities. Zijn er in 2030 voldoende elektrisch of waterstof aangedreven vrachtwagens aanwezig? Zijn er voldoende laadplekken? Weten we dat, of hopen we het vooral?
Mevrouw Van Geffen is blij dat de belangen van de haven van Amsterdam met het vervoer over water prominent in deze nota terugkomen. Hoe gaat de gedeputeerde borgen dat de woningbouw in de haven het vervoer over water niet in de weg staat? In de Strategische agenda komt vervoer over water nog niet voor bij de Havennota.
Er ligt in de Agenda veel accent op lege vrachtwagens en onnodig transport. Daarvoor wordt vooral naar logistieke systemen binnen de bedrijven gekeken. Er lijkt nog weinig te worden nagedacht over onnodige transportbewegingen die worden veroorzaakt doordat er geen goede routeplanner voor vrachtwagens is, buiten de eigen systemen van grote vervoerders. Kleine bedrijven werken met Google Maps. Dit systeem houdt geen rekening met spits- en venstertijden en ook niet met wegen

waar vrachtverkeer niet is toegestaan. Het verminderen van onnodig transport zal ook door individuele chauffeurs waargemaakt moeten worden. Heeft de Provincie echt geen mogelijkheid om de ontwikkeling van een TomTom voor vrachtverkeer te stimuleren, bijvoorbeeld via het Smart Mobility Programma?
Landelijk wordt gewerkt aan een vrachtwagenheffing op A-wegen. Denkt de Provincie ook na over de sluiproutes, die daardoor op de N-wegen ontstaan?

De heer **Dessing** (FvD) bedankt voor het document waar goede dingen in staan. Alle vervoersmodaliteiten, inclusief de binnenvaart, zijn hierin goed uitgewerkt. In de inleiding van het stuk staat dat het eigenlijk zou moeten gaan om welvaart en welzijn in balans met een gezonde, veilige leefomgeving. Wat Forum voor Democratie betreft zijn daar vraagtekens bij te zetten. Niemand is tegen het slim en efficiënt inrichten van logistiek. Waar de fractie wel wat over wil opmerken is het verduurzamen van de logistiek. Er is een primeur. Bij deze stukken is voor het eerst gekwantificeerd wat de behoefte en de benodigde vraag is aan extra elektriciteit om deze ambities waar te maken.
Volgens het Klimaatakkoord moet in 2030 minimaal 30% van de CO2-uitstoot worden gereduceerd. Er wordt gesproken over duurzame biobrandstoffen, de transitie van fossiel naar waterstof, maar ook de elektrificatie. De elektriciteitsvraag is op dit moment 1,8 terawattuur (TWh) in het transport. Die vraag gaat stijgen naar 19 TWh per jaar. Dat betekent dat er 17 TWh aan elektra extra moet worden opgewekt. Wanneer wordt uitgegaan van een gemiddelde windturbine van 3 megawatt dan zijn landelijk gezien, 3000 extra windturbines nodig om alleen deze deelambitie waar te maken. Voor de Provincie Noord-Holland zou dat betekenen dat ze 300 extra windturbines nodig heeft, alleen voor genoemde 30% CO2-reductie in de transportsector. Wat doet dit voor de netwerkcapaciteit? Wat doet het met de totale kosten? Hoe haalbaar en betaalbaar zijn deze plannen? Wat doen de 300 extra turbines, naast alle andere windturbines, met het Noord-Hollands landschap? Wat doet de toename van elektrificatie met elektromagnetische velden versus de gezondheid?

Bij interruptie vraagt mevrouw **Van Geffen** (Liberaal N-H) of dit betoog betekent dat FvD wel de noodzaak van elektrificatie van het vervoer erkent.

De heer **Dessing** (FvD) antwoordt dat FvD die noodzaak niet erkent.

Bij interruptie vraagt de heer **Klein** (CU) of de heer Dessing het niet te simplistisch maakt door te suggereren dat er 300 extra windturbines in Noord- Holland kunnen komen. Het Kabinet heeft besloten om het aantal windmolens op zee te gaan verdubbelen.

De heer **Dessing** (FvD) licht toe dat dit alleen een deelambitie is voor de sector. Er zijn nog veel meer landelijke ambities. Bijvoorbeeld Tata Steel: Er zijn enorm veel windmolens nodig om straks groene waterstof op te wekken. De fractie van FvD ziet het niet als een realistisch haalbaar verhaal.

Bij interruptie vraagt mevrouw **Alberts** (SP) of de heer Dessing ermee bekend is dat 1 binnenvaartschip een equivalent is van 120 vrachtwagens. Heeft hij daarover gedacht en ziet hij dat als een mogelijke oplossing?

De heer **Dessing** (FvD) beaamt dat binnenvaart een optie is. Uit deze notitie blijkt dat ook die binnenvaartschepen straks op waterstof moeten gaan varen. Die waterstof zal met windturbines moeten worden opgewekt.

De kwantificatie en cijfers moeten goed in de gaten worden gehouden om te weten hoe haalbaar en realistisch deze ambities daadwerkelijk zijn.

In deze verduurzamingsagenda wordt door de kwantificering pijnlijk duidelijk dat uitvoering van deze Agenda zal leiden tot verwoesting van het Noord-Hollands landschap door honderden extra windturbines en, vanwege de enorme kosten, tot het faillissement van Nederland. Welk probleem wordt daarmee ook alweer opgelost? 0,0007 graden temperatuurdaling? Laten we dit heilloze duurzaamheidspad verlaten.

Bij interruptie vraagt de heer **Steeman** (D66) of de heer Dessing hetzelfde stuk heeft gelezen, nu hij een doemscenario met honderden windmolens berekent. In de Agenda staat een totaalpakket aan besparing van vervoer, kortere ketens, doelstellingen die in het Klimaatakkoord zijn opgenomen en waarover ook de logistieke sector heeft meegepraat. Waarom slaat FvD steeds aan op het woord duurzaamheid, alsof het iets rampzaligs is?

De heer **Dessing** (FvD) las zeker hetzelfde stuk. Zijn taak als volksvertegenwoordiger is dat hij ambities en plannen van deze provincie moet toetsen op haalbaarheid en betaalbaarheid. Dat is alles wat hij hier heeft willen doen. De getallen staan er nu eenmaal. Dat zijn de feiten die de heer Dessing hier benoemt en zal blijven benoemen.

De heer **Jensen** (JA21) spreekt van een interessant en ambitieus stuk, waarmee winst te behalen valt als het gaat om goederenvervoer in de provincie. Vervoer over water zou het wegennet kunnen ontlasten. JA21 is benieuwd in hoeverre dit nu echt winst gaat opleveren.
De Agenda gaat ervan uit dat de provincie erin slaagt om ondernemers en andere partners zover te krijgen dat zij hun manier van werken aanpassen aan deze agenda. Zal dat in deze tijden wel zo makkelijk gaan? Investeren in een nieuw elektrisch wagenpark is niet voor iedere ondernemer weggelegd. Ook al is het niet wenselijk voor sommigen, JA21 denkt dat fossiele brandstoffen voorlopig nog nodig zullen zijn.
Voor de financiering kan de Provincie vanuit verschillende hoeken geld krijgen, waaronder misschien 7,5 miljoen euro voor de binnenhaven Boekelermeer. Als deze middelen niet worden verkregen, betekent dat een tekort van 7,5 miljoen euro. Kan de gedeputeerde aangeven waarvan het afhangt dat dit geld beschikbaar komt? Wat is het plan B? In hoeverre moet deze Agenda dan worden aangepast en op welke gebieden? Hoe denkt gedeputeerde het probleem van de extra druk op capaciteit en veiligheidsknelpunten op te vangen, als er, zoals verwacht, meer containers via de wegen worden vervoerd? Het elektriciteitsnetwerk piept en kraakt, dus de elektrificatie van het wagenpark blijft een zorgwekkend probleem. Wat is de visie van het college op deze ontwikkeling? In hoeverre is dit onderdeel van de Agenda haalbaar?
Het mag duidelijk zijn dat de situatie op bedrijventerrein WFO dringend moet worden aangepakt, niet alleen vanwege het economisch belang, maar ook vanwege de veiligheid op en buiten het terrein. Auto's in een file met stationair draaiende motoren helpen het milieu ook niet. De heer Jensen sluit zich wat dit betreft aan bij de woorden van de heer Terwal. JA21 hoopt dat de gedeputeerde hieraan snel aandacht zal gaan besteden.
Kijkend naar de vier hoofdopgaven in de Agenda constateert JA21 dat dit inderdaad de opgaven zijn waarop de focus de komende jaren moet komen te liggen. De fractie kijkt uit naar de uitvoering van deze Agenda. Als dit oplevert wat wordt gehoopt, dan is dat goed voor de economie en leefbaarheid van Noord-Holland en haar bewoners.

Statenlid **Kostić** (PvdD) bedankt de ambtenaren voor het verrichte werk. Van de eerder door de PvdD ingebrachte punten ziet de fractie een aantal verwerkt in de Agenda. Zo wordt erkend dat niet alles kan en dat er grenzen voor milieuruimte voor bedrijven in Noord-Holland zijn. Het heilige geloof in oneindige groei wordt hier wat losgelaten. De PvdD is daar blij mee.
Het is goed dat daar waar mogelijk wordt gekeken naar verbeteringen ten behoeve van biodiversiteit en de leefomgeving. Economie en transport kunnen niet zonder ecosystemen. Natuur en milieu vormen de bloedsomloop van onze samenleving. Dit kan nog wat steviger worden aangezet in de Agenda. Deze Agenda draagt bij aan de bewustwording over hoe deze sector zich verhoudt tot kwetsbare waarden.
Van de toezegging om transparantie over de ecologische voetafdruk van de sector en de bekendheid daarvan onder burgers te stimuleren, ziet de PvdD niets terug. Voornoemde aspecten dragen bij aan de maatschappelijke discussie en draagvlak voor het nemen van stappen in ecologische maatregelen. Het helpt mensen om bewuster te worden. De PvdD verzoekt de gedeputeerde om die transparantie alsnog op te nemen als ambitie.
De groene definities zijn duidelijker verwoord in het document. De beoogde 55% CO2-reductie in 2030 is wat de PvdD veel te weinig. De Provincie kan daar niet alleen in beslissen, maar ze kan er wel in sturen en aanjagen.
Waar is de ambitie ten aanzien van het reduceren van de negatieve effecten van luchtverontreiniging op gebaseerd? Hoe wordt gemonitord of de ambitie op koers ligt? Net als D66 oppert de PvdD het idee om doelen smart te maken.
De fractie maakt zich zorgen over de investering in biobrandstoffen. PvdD gaat richting Provinciale Staten inzetten dat zij hier scherper op zijn en op een provinciale inzet op het uitsluiten van biobrandstoffen, die schadelijk zijn voor natuur en klimaat.
Ten aanzien van transport in het algemeen is vastgesteld dat niet alles kan. Vervolgens wordt daarin geen echte keuze gemaakt. Willen we nog langer dat bloemen over de hele wereld worden vervoerd? Goedkope wegwerpartikelen middels bulktransporten passen totaal niet in een circulaire economie. De Provincie kan zich hierover duidelijk uitspreken en focussen op de groene voorlopers.

Bij interruptie vraagt de heer **Terwal** (VVD) of de PvdD wil verbieden dat men een boeket bloemen kan kopen. Hoe maakt de fractie onderscheid tussen goederen die nodig zijn en goedkope bulkgoederen? Het is toch aan de consument zelf om dat te bepalen?

Statenlid **Kostić** (PvdD) antwoordt dat de PvdD een voorstander is van het beschikbaar maken van duurzame, groene, diervriendelijke en mensvriendelijke producten, die lang mee kunnen gaan. De consument heeft overigens weinig keuze. Het is eenvoudiger om een gifbloem te kopen bij de supermarkt dan bij de lokale teler, die hetzelfde product verbouwt, maar dan op een duurzame manier. Nu wordt vooral geproduceerd voor de export. Dat is wat de PvdD betreft onwenselijk.

Statenlid **Van der Waart** (GL) merkt op dat GL blij is met de aandacht voor slimme en schone logistiek met deze agenda. Daarin is een brede benadering gehanteerd, waarin de Noord-Hollandse logistiek een rol heeft, met raakvlakken van verstedelijking tot circulair en klimaatneutraal tot de Voedselvisie. Net als de andere partijen waardeert GL de werkwijze zeer, waarbij in september de 80%-versie kon worden besproken en waarmee de verschillende partners zijn betrokken. Het is goed dat inzichtelijk is gemaakt welke wijzigingen zijn aangebracht.
GL onderschrijft de ambities van deze Agenda. Wat blijft is dat voor de uitvoering daarvan de Provincie sterk afhankelijk is van logistieke partners en gemeenten. Daar hoort ook een ruimtevraag bij. Denk aan ruimte op het spoor, voor ontsnippering, in de binnensteden en in de haven. Maak de juiste keuze hoe we de schaarse ruimte verdelen en hoe iedereen veilig op weg kan, ook de

kwetsbare actieve 'mobilist', zoals de fietser. Dit hoeft wat GL niet meteen te leiden tot meer asfalt. Het vraagt om een schone en slimme aanpak, nadrukkelijk in samenhang met de RO-opgave. Dat laatste mag nadrukkelijker in de Agenda of de uitvoering ervan terugkomen.

Bij interruptie vraagt mevrouw **Van der Geffen** (Liberaal N-H) hoe GL aankijkt tegen wat in de Agenda staat over de haven van Amsterdam. De woningbouw kan de ambities voor de haven van Amsterdam ten aanzien van vervoer over water in de weg staan.

Statenlid **Van der Waart** (GL) zegt dat de Staten daarover nog te spreken komen bij de Havennota. De ruimte in de haven is heel kostbaar. In het kader van de Havennota moeten de Staten nadenken over de omgang met ruimte in de haven. De haven en vervoer over water spelen een nadrukkelijke rol in de toekomst van Noord-Holland, maar daarnaast ligt er een enorme woningbouwopgave. Die is niet altijd haven gebonden.

De routekaart is prettig. Wat opvalt is dat in de eerste stap vooral woorden als 'stimuleren' en 'onderzoek' terugkomen en minder het uitvoeren van acties. Statenlid Van der Waart hoopt dat kan worden blijven gezocht naar versnelling en realisatie in samenhang met het logistieke speelveld. Deze Agenda maakt daarin een eerste stap. GL kijkt uit naar de verdere uitvoering.

Mevrouw **Alberts** (SP) constateert dat veel al is benoemd. Toch struikelt de SP nog over een paar dingen. In de voordracht staat: "Zo zorgen we voor een goed vestigingsklimaat voor bedrijven in de logistiek, die banen en toegevoegde waarde voor de Noord-Hollandse economie opleveren. Daarachter schuilt een wereld." Mevrouw Alberts leest daar: We gaan meer dozen in het landschap zetten met daarin de schreeuwende behoefte van werknemers van elders, die voor een schraal loon worden uitgebuit. Zit er een rem op de ongebreidelde groei van 'distributiedozen'?
Waar de SP ook over valt is het gericht zijn op biobrandstof. Biobrandstof vraagt enorm veel grond om het product te leveren, waaruit biobrandstof kan worden verkregen.
Mevrouw Alberts vindt dat goed moet worden nagedacht over de hub-functie van Schiphol. Wat levert die 'Van Gend en Loos-functie' Nederland nu eigenlijk op? De verdiensten uit de hub-functie worden vervolgens naar buitenlandse trustfunds gebracht.

Bij interruptie vraagt mevrouw **Van Geffen** (Liberaal N-H) of mevrouw Alberts ervan op de hoogte is dat juist de luchtvracht een hoge werkgelegenheidsratio heeft vergeleken met andere luchtvaart. Daar zitten de groei en de winst; niet in trustfondsen.

Mevrouw **Alberts** (SP) erkent dat er wordt 'gesjouwd'. De vraag is of we dat op deze manier willen invullen. Luchtvaart levert buiten werkgelegenheid ook veel schade op, door de uitstoot.
De vraag over de Zaanbrug is ook essentieel. Als het een vervanging kan zijn van 120 vrachtwagens dan moet daarvoor vooral een binnenvaartschip varen, bijvoorbeeld.

De heer **Klein** (CU) bedankt de gedeputeerde voor het toezenden van de definitieve Agenda. Het is handig dat een wijzigingenoverzicht is bijgesloten.
Goederenvervoer vormt een groot aandeel van de mobiliteit in Noord-Holland. Het zorgt ervoor dat mensen kunnen eten en werken. Er zijn ook delen van goederenvervoer welke minder bijdragen aan het welzijn van de inwoners. Het is lastig om daarop te sturen als provincie. Het is goed dat zij samen met partners werkt aan een slimmer en schoner goederenvervoer. De CU vindt de focus op het slim combineren belangrijk. Daar kan winst worden behaald. De fractie is blij met de aanpassing die is gemaakt sinds de vorige versie dat nu ook minder vervoersbewegingen een ambitie is.

Het is belangrijk dat de Agenda adaptief is. De CU heeft nog een vraag over de haalbaarheid en de landing van deze Agenda bij de partners. Allerlei partijen zijn geconsulteerd. Wat is uit die consultatie naar voren gekomen? Kunnen de meeste partners zich vinden in de ambities?
De heer Klein denkt dat de heer Dessing van FvD het toch te negatief schetst. In het scenario 2035 gaat het over circa 17 TWh. Dat zijn landelijke cijfers. In 2020 stonden er minder windparken op zee en toen werd landelijk 23 TWh opgewekt aan duurzame energie.

Bij interruptie vraagt de heer **Dessing** (FvD) of de heer Klein het met hem eens is dat de stijging van 17 TWh omgerekend 300 extra windturbines noodzakelijk maakt en dat het een extra druk legt op het stroomnet.

De heer **Klein** (CU) licht toe dat 17 TWh landelijke cijfers betreft, dus slechts voor een deel betreft het Noord-Holland. Dat er extra druk komt op het stroomnet is zondermeer waar. Tegelijkertijd is er op zee al veel gerealiseerd. Tot 2035 wordt er vooral op zee nog veel gerealiseerd. Burgers hebben daar weinig pijn van.

Bij interruptie benadrukt de heer **Dessing** (FvD) dat het landelijk ging om 3000 extra windturbines die nodig zijn: 300 voor Noord-Holland.

Mevrouw **Abdi** (PvdA) constateert dat al veel is gezegd over de uitdagingen maar ook over de stappen die de Provincie integraal gaat zetten met andere partners. De PvdA spreekt complimenten uit voor de Agenda en voor het inzichtelijk maken van de wijzigingen. De PvdA is blij dat de opmerkingen vanuit de commissie zoveel mogelijk zijn meegenomen. Het is belangrijk dat deze transitie wordt doorgevoerd. Het gaat immers over de gezondheid en leefbaarheid van inwoners. Transitie gaat nooit in een keer. De routekaart behelst een aantal jaar. Tussentijds worden de Staten op de hoogte gehouden. Voor het draagvlak moet ook worden gekeken naar het MKB en andere bedrijvigheid die gebruikmaken van de logistiek. Vanwege de hoge brandstofprijzen is deze transitie van groot belang. Hoe blijven Gedeputeerde Staten de Staten informeren over het verdere proces? Met het oog op innovatie zullen zaken sneller veranderen dan de monitor bij de Staten langskomt. Hoe kunnen de Staten blijven meedenken over deze transitie?

Beantwoording door Gedeputeerde Staten in eerste termijn

Gedeputeerde **Olthof** zal de complimenten overbrengen naar de ambtelijke organisatie.
De Provincie heeft alle modaliteiten nodig om Noord-Holland bereikbaar en toegankelijk te houden en te werken aan het Klimaatakkoord en de klimaatambities die er zijn. Soms zal moeten worden geïnvesteerd in asfalt terwijl op andere plekken op andere modaliteit wordt ingezet om het vervoer te verminderen. Het is en/en niet of/of.
De Provincie is voor een deel beleidsmaker en vaak afhankelijk van het Rijk of gemeenten. Zij probeert enige regie te houden, zodat geen wirwar van regels ontstaat. Dit gebeurt ook middels het RMP. In samenspraak met gemeenten wordt daar gewerkt aan maatregelen. Op meerdere manieren worden zaken bij elkaar gebracht en vindt afstemming plaats. Dit gebeurt onder meer ook via de Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek.
Van de Agenda wordt door de commissie een allesomvattend document gemaakt. Het gaat van werkgelegenheid tot luchtvaart en de algemene Klimaatakkoorden. Werkgelegenheid is heel belangrijk. Dat die in de Agenda niet expliciet terugkomt, dat klopt. Het is bekend dat de transportsector in Noord-Holland een probleem heeft in het vinden van gekwalificeerd en voldoende personeel. Gedeputeerde Zaal houdt zich bezig met het onderdeel werkgelegenheid.

Over de spitssluiting Zaanbrug wordt gesproken met Zaanstad. Dit vraagstuk zal in overeenstemming worden gebracht met de ambities in deze Agenda. Antwoorden op de schriftelijke vragen van de SP volgen nog.
De beantwoording van schriftelijke vragen van mevrouw Van Geffen volgt eveneens op korte termijn. Hoogstwaarschijnlijk zijn deze beschikbaar voor de eerstvolgende Statenvergadering.
Mede naar aanleiding van het rapport dat er ligt en de discussies die er zijn zal de gedeputeerde binnenkort een afspraak maken met de bestuurders van bedrijventerrein WFO om daar ter plaatse het gesprek aan te gaan. Over de uitkomst worden de Staten geïnformeerd. Ook wil de gedeputeerde weten hoe de hulpdiensten tegenover de kwestie staan. Aan de hand daarvan kunnen de Staten daarover verder in gesprek gaan. Ambtelijk is er al contact met de hulpdiensten over de bereikbaarheid en de doorstroming. Als er onacceptabele situaties ontstaan en de hulpdiensten dat ook aangeven, dan zal worden bekeken welke noodmaatregelen nodig zijn. Op dit moment heeft de gedeputeerde het signaal nog niet gekregen vanuit de hulpdiensten dat er een onacceptabele situatie bestaat. Er wordt door de ondernemersvereniging gevraagd om leiderschap van de provincie. Leiderschap betekent vooral dat weloverwogen keuzes worden gemaakt, die kunnen worden uitgelegd als daarover vragen worden gesteld. Die verantwoordelijkheid pakt de gedeputeerde op.

De transitie naar de binnenvaart is belangrijk. Daar gelden grote opgaven voor het Klimaatakkoord. Het terugbrengen van emissies in de binnenvaart is ingewikkeld. Een schip kan niet eenvoudig worden omgezet naar een elektro of waterstof motor. De sector werkt er ook hard aan, maar het is een enorme uitdaging. Heineken transporteert al elektrisch via een vaste vaarroute.

Het smart maken van doelen specifiek voor het onderdeel in deze Agenda is lastig. De Agenda raakt andere terreinen, programma's en portefeuilles. Er komt een voortgangsrapportage. De voortgang wordt regelmatig besproken met de Staten. In het kader van het RMP komt er monitor of de provincie erin slaagt om CO2-uitstoot in de volle breedte terug te brengen. Er zijn meerdere plekken waar wordt gemeten. De gedeputeerde zegt toe dat de voortgang zoveel mogelijk op verschillende onderdelen zal worden gemonitord. Steeds zal worden bekeken of de Agenda moet worden bijgesteld en welk project wel of niet kan worden opgepakt.
Verkeersveiligheid is een aandachtspunt. Er loopt daarvoor een apart programma, de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid. Dat gaat ook over de verkeersveiligheid van vrachtverkeer en de logistiek. Binnenkort volgt een Contourenschets. Dat is een eerste inventarisatie om een beroep te kunnen doen op landelijke subsidies. Aan het eind van het jaar komt het college samen met gemeenten en per regio met een concrete Uitvoeringsagenda.
De digitalisering gaat ontzettend snel. Daaraan kleven ook risico's. Die worden bij elk project apart gewogen.
De gedeputeerde is het eens met mevrouw Van Geffen dat niet alles kan worden uitgevoerd. De vraag wat het belangrijkste is om uit te voeren kan de gedeputeerde niet beantwoorden. Dat zou suggereren alsof de Agenda een prioriteitenlijst is. De samenhang van alle onderdelen is de kracht van de Agenda. De Provincie staat niet voor alles aan de lat. Het Rijk, gemeenten en andere stakeholders zullen ook zaken moeten oppakken. In die samenhang zouden doelstellingen moeten worden bereikt. In de uitvoeringsagenda zijn termijnen en data opgenomen. Ongetwijfeld zullen projecten gaan afvallen, omdat ze financieel of ruimtelijk gezien toch niet haalbaar blijken te zijn, of omdat er geen draagvlak voor is.
Er is niet altijd dwang nodig. Met mede overheden en andere partijen wordt bekeken hoe doelen met elkaar kunnen worden gerealiseerd. Slimme en schone logistiek vraagt ook veel van het bedrijfsleven zelf. Het bedrijfsleven vraagt de provincie om leiderschap te tonen. Zaken die niet altijd op draagvlak kunnen rekenen, kunnen toch belangrijk zijn om doelstellingen te behalen. Uitgangspunt is altijd

samen doen en bundelen van krachten, maar soms zullen besluiten genomen moeten worden die op minder draagvlak kunnen rekenen.
Het college kan niet garanderen dat de doelstellingen van volledige elektrificering van het wagenpark en voldoende laadinfrastructuur tijdig en 100% behaald zullen zijn. Iedereen is bezig om die doelstellingen te realiseren van autofabrikant tot energieleveranciers aan toe.

De gezamenlijke ambitie voor meer vervoer over water is uitgesproken. Nagedacht moet worden wat vervoer over water gaat opleveren. In de Zaanstreek bundelen bedrijven aan het water hun krachten om het wegvervoer te combineren met binnenvaart. Met Alkmaar wordt gesproken over een haven bij Boekelermeer, welke een hub functie kan vervullen. Ook ruimtelijk moet rekening worden gehouden met de transitie van modaliteiten.
In het kader van Smart Mobility ontwikkelt of produceert de Provincie niet zelf een navigatiesysteem voor vrachtverkeer. Met pilots en programma's wordt onderzocht hoe verkeersinformatie beter kan worden ontsloten, zodat de vervoerder beter kan anticiperen op de situatie op de weg.
Als het Rijk besluit tot 'betalen naar gebruik van A-wegen', dan moet de Provincie gaan kijken wat dit betekent voor haar N-wegen. Daarover is het gesprek met het Rijk gaande. Als nodig volgt er beleid op.
De heer Dessing doet dit mooie document tekort. De gedeputeerde respecteert het standpunt van Forum en van de PVV. Niet iedereen gelooft in de noodzaak van de energietransitie. We leven in een wereld dat als een meerderheid in de Tweede Kamer of Provinciale Staten een besluit heeft genomen, Gedeputeerde Staten gehouden zijn aan het uitvoeren van die besluiten. Wetten zijn democratisch vastgesteld. Daaraan heeft eenieder zich te houden.

Bij interruptie vraagt de heer **Dessing** (FvD) of de gedeputeerde het met hem eens is dat zijn taak als volksvertegenwoordiger ook is om de ambities die een provincie heeft te checken op de haalbaarheid en betaalbaarheid.

Gedeputeerde **Olthof** beaamt dat het de taak van een volksvertegenwoordiger is om te controleren op de haalbaarheid van plannen. Er moet dan wel een goed beeld worden geschetst door de heer Dessing over de inhoud van dit document. Het Perspectief Mobiliteit begint met het verminderen van mobiliteit. Ook de Voedselvisie spreekt over andere logistieke stromingen.
Er wordt gekeken naar nieuwe ontwikkelen en meer vervoer over spoor. De opgave en uitdaging in het kader van elektrificatie zijn enorm als het gaat over het voldoende beschikbaar krijgen van voldoende stroom. De gedeputeerde ontkent die opgave niet. Om elk document af te schieten wanneer het woord klimaat daarin is opgenomen, dat lijkt de gedeputeerde niet juist.
De haalbaarheid van deze ambitie is een bijzondere en grote uitdaging. Het gaat niet alleen over elektrificeren maar ook over het verminderen en veranderen.
Het document behelst meer dan alleen de elektrificatie van de logistiek.

Bij interruptie vraagt de heer **Deen** (PVV) of het ook niet de eigen 'schuld' van de gedeputeerde is. Elk stuk dat de Staten krijgen staat bol van energietransitie en klimaat gerelateerde onderwerpen. Het is geoorloofd om daarover iets te zeggen als fractie. Zou de gedeputeerde niet bij de feiten moeten blijven waarop stukken gebaseerd zouden moeten zijn? In dit geval een schonere en slimmere vervoersmodaliteit.

Gedeputeerde **Olthof** veronderstelt dat de heer Deen het met hem eens is dat elektrisch vervoer schoner is dan diesel. De grote meerderheid van de wereld constateert dat er een enorme klimaatopgave ligt. Daarop nemen enkele fracties een ander standpunt in. De gedeputeerde

respecteert dat, maar een meerderheid vindt wel dat de opgave er ligt. De gedeputeerde kan niet worden verweten dat die opgave in stukken terugkomt. De gedeputeerde probeert een evenwichtig stuk te leveren dat niet alleen over klimaat gaat, maar ook over bereikbaarheid en leefbaarheid. Het stuk doet recht aan de opgave die er ligt. Klimaat maakt daarvan onderdeel uit. Dat is besloten door een meerderheid in de Nederlandse samenleving.

De heer **Deen** (PVV) vindt wel dat er over kan worden gesproken op het moment dat dergelijke zaken in stukken naar voren worden gebracht.

Gedeputeerde **Olthof** reageerde op de inbreng van de heer Dessing. Het stuk gaat over meer dan alleen de elektrificatie.

In een eerder document is voorgesteld om 7,5 miljoen euro uit het 'budget' voor de Ring Alkmaar beschikbaar te stellen c.q. te reserveren voor de mogelijke aanleg van een haven in Boekelermeer. Dat vindt plaats op initiatief van gemeente Alkmaar. De Provincie zal eventueel 7,5 miljoen euro beschikbaar stellen. De Staten willen, op initiatief van de heer Klein (CU) aan de voorkant op de hoogte worden gesteld van de voorwaarden voor subsidie. Als de haven er niet komt, dan zal het bedrag van 7,5 miljoen euro op een andere manier worden besteed door de Provincie.

De essentie van dit stuk is hoe goederen op een schone, slimme en veilige manier kunnen worden vervoerd.
Richting de PvdD vraagt de gedeputeerde zich af hoe de ecologische voetafdruk van dit document transparant kan worden gemaakt. De gedeputeerde is zeker bereid om daarover open te zijn in de communicatie.
De mobiliteit zal tot 2030 een kleiner deel voor rekening nemen van de CO2-reductie ambitie. De elektrificatie van het wagenpark krijgt vanaf 2030 meer voortgang. De opgave die er nu ligt is al enorm. De ambitie is groot, maar om die nog groter neer te zetten vindt de gedeputeerde dan meer voor de bühne, omdat die niet kan worden waargemaakt.
In breder verband wordt het behalen van klimaatambities gemeten. Er kan in het kader van deze Agenda worden gemeten bijvoorbeeld hoeveel vrachtwagens en binnenvaartschepen zijn geëlektrificeerd. Het resultaat van maatregelen zal met de Staten worden gedeeld. De effecten op lucht en CO2 worden in groter verband in beeld worden gebracht.
De Provincie kan biobrandstoffen niet uitsluiten. Landelijk zijn afspraken gemaakt over de hoeveelheid beschikbare biobrandstoffen. De vraag is wel of, met de huidige uitdagingen die er zijn, de komende jaren zo snel kan worden geëlektrificeerd. Bijvoorbeeld in het kader van openbaar vervoer. Connexxion staat op het punt om nieuwe bussen aan te schaffen. De Provincie zou graag willen dat Connexxion elektrische bussen aanschaft, maar er zijn geen oplaadpunten voor openbaar vervoer beschikbaar, althans niet voor die nieuwe bussen. De vraag is hoe moet worden omgegaan met de overgangsperiode. Dan zou biobrandstof wellicht een tijdelijke oplossing kunnen zijn. Het is geen doel op zich.

De gedeputeerde werkt nauw samen met collega Loggen als het gaat over ruimtelijk beleid. In het kader van OV-knooppunten en slimme, schone logistiek gaat het over ruimtelijke inpasbaarheid en ruimtelijk beleid in relatie tot bereikbaarheid en mobiliteit. Ook als het gaat over de toekomstige bedrijvigheid aan het water en op bedrijventerreinen. Hoe kunnen deze slim en goed worden ingepast, ook in verband met veiligheid en de veiligheidscontouren.

Mevrouw Alberts komt tot de slotsom dat met deze Agenda wordt gestimuleerd dat laag geschoolde arbeiders worden uitgebuit. Het gaat om het creëren van een interessant vestigingsklimaat, juist op basis van de drie uitgangspunten: Toekomstbestendig transportnetwerk dat robuust, betrouwbaar en veilig is, Verduurzaming en een balans met de fysieke leefomgeving. Op basis van die uitgangspunten wordt bekeken welke economische ontwikkeling daarbij past. Over verdozing wordt niets gezegd. Er wordt wel gekeken naar verkorte ketens om te zorgen dat de eindgebruiker en producent dichter bij elkaar zitten. Deze Agenda gaat niet alleen over lange afstandvervoer en logistiek. De gedachte die mevrouw Alberts erbij heeft, welke mogelijk een terechte zorg is, die zit hier zeker niet achter. Het is niet de intentie van de betreffende zin geweest.
De hub-functie van Schiphol vraagt om een discussie, die moet worden gevoerd in het kader van de toekomst van Schiphol.
Bedrijven kunnen zich vinden in de drie uitgangspunten van de Agenda. Bedrijven zijn vooral geïnteresseerd in de uiteindelijke businesscase. Wat betekent het voor de bedrijven zelf, het ondernemersklimaat en voor de bedrijfsvoering?
Extra aandacht moet worden besteed aan het feit dat het MKB in dat opzicht moeilijker bereikbaar is. Ook het MKB moet goed aangehaakt zijn op deze vraagstukken. Extra inzet wordt gepleegd om het MKB betrokken te laten zijn bij de verdere uitwerking van deze Agenda.

Tweede termijn:

Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal N-H) komt met een ordevoorstel. Zij constateert dat haar spreektijd op is. Die is op aangezien haar spreektijd gehalveerd is. Geprobeerd is om mevrouw Van Geffen de mond te snoeren. De voorzitter weet daarvan. Zij is vicevoorzitter van de fractie waarin dit besloten is. Mevrouw Van Geffen heeft deze vergadering goed voorbereid. Het behaagt deze vergadering om een hardwerkend en integer Statenlid spreektijd te ontzeggen. Dat betekent dat het geen heeft voor mevrouw Van Geffen om in de vergadering te blijven. Ze zal de vergadering verlaten. Ze vraagt de voorzitter om na te denken over haar eigen integriteit.

De **voorzitter** geeft mee dat mevrouw Van Geffen bij het C- naar B-agendastuk een minuut spreektijd zal worden gegeven, zodat ze het stuk ordentelijk kan inleiden. Bij de rondvraag wordt geen spreektijd ingehouden. Daar is mevrouw Van Geffen dus geen tijd kwijt. Zij kan haar rondvraag gewoon stellen.

Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal N-H) is in de situatie van Statenlid B beland. Dat betekent dat ze afhankelijk wordt gemaakt van de gunst van de voorzitter. De voorzitter geeft een minuut spreektijd voor een punt dat mevrouw Van Geffen zelf op de agenda heeft gezet. Ze heeft aan een minuut spreektijd echt niet genoeg.

De **voorzitter** handhaaft de orde als voorzitter op basis van de spreektijdregeling die door het Presidium is vastgesteld.

De vergadering wordt voortgezet nadat mevrouw Van Geffen de vergadering heeft verlaten.

Statenlid **Kostić** (PvdD) zou de opdracht richting ambtenaren willen laten geven over de transparantie van de impact van de transport- en logistieke sector. De impact zou transparant kunnen worden gemaakt op de website van de Provincie, of meegenomen kunnen worden in de communicatie richting de sector en de gelederen waarmee de Provincie samenwerkt. De gewone burger ziet niet altijd wat de maatschappelijke kosten zijn, die de sector met zich meebrengt.

Statenlid Kostić snapt wat de gedeputeerde zegt over biobrandstoffen. De Provincie alleen gaat er niet over, maar de infrastructuur voor biobrandstoffen wordt wel gestimuleerd. Er wordt zelfs een visie ontwikkeld. De Provincie ziet zichzelf als een aanjager van duurzaamheidstransitie. Wees dan die aanjager en loop niet mee met de midden- of achterhoede.
Maak daadwerkelijke keuzes. Welk transport en welke logistiek wil de Provincie? Nu wordt alles gericht op Schiphol en de Amsterdamse haven. De effecten van wat het vervoer over de wereld ons brengt worden niet vermeld. De uitspraak moet er zijn dat de Provincie naar meer duurzame werkgelegenheid en duurzamere bedrijven wil toewerken, in plaats van de uitspraak dat het allemaal maar inpasbaar moet zijn.

Mevrouw **Alberts** (SP) heeft uit de beantwoording van de gedeputeerde begrepen dat er geen verdere verdozing gaat plaatsvinden. Wanneer worden Schiphol en de hub functie besproken met de Staten? Ook is de SP benieuwd wanneer de Binnenvaartnota verschijnt.

De heer **Terwal** (VVD) is content met de reactie van de gedeputeerde waarin hij zegt voor een en/en aanpak te kiezen. Dus niet alleen Modal Shift en Smart Mobility maar ook waar nodig de aanleg van infrastructuur. Het is goed dat de gedeputeerde via het Regionaal Mobiliteitsprogramma met gemeenten in gesprek gaat om meer regie te zetten op zero emissiezones. Het is goed als daarin uniformiteit wordt aangebracht.
De heer Terwal is blij dat de gedeputeerde in gesprek gaat met gemeente Zaanstad over de lange wachttijden bij de tijdelijke Zaanbrug en met het bestuur van bedrijvenvereniging WFO.

De heer **Steeman** (D66) is ook tevreden met de beantwoording van de gedeputeerde. Er is wel enige teleurstelling als het aankomt op de verduurzaming van de binnenvaart. Er lijkt weinig ambitie te spreken vanuit de Provincie. Ziet de Provincie daar een aanjaagrol voor zichzelf weggelegd?
De Agenda blijft wat weinig smart als het gaat om het behalen van doelstellingen. Mogelijk wordt het in de uitvoering met elke stap smart en doelgerichter.

Het doet de heer **Deen** (PVV) deugd dat de gedeputeerde de zorgen over de risico's van snelle digitalisering deelt en dat er continue aandacht voor is.

Mevrouw **Abdi** (PvdA) vraagt hoe Provinciale Staten verder mee kunnen denken over monitoring.

Gedeputeerde **Olthof** zegt dat Statenleden altijd vrij zijn om mee te denken. Dat is het recht van een Statenlid. De gedeputeerde stelt voor om bij de eerste voortgangsrapportage, begin 2023, te bespreken wat de Staten aan de voortgangsrapportages toegevoegd wil hebben.
De gedeputeerde worstelt met de vraag van de PvdD over transparantie. Communicatie is het probleem niet, maar de Provincie heeft zelf niet de capaciteit om de effecten diepgaand te onderzoeken, om daar vervolgens waarden aan te gaan hangen.

Bij interruptie merkt Statenlid **Kostić** (PvdD) op dat er voldoende bestaande onderzoeken zijn om mee te nemen.

Gedeputeerde **Olthof** zegt toe te bekijken hoe een en ander in de communicatie een plek kan worden gegeven.
De Provincie zal inzetten op echte duurzaamheid. Er wordt niet ingezet op biobrandstoffen. Het gebruik en het faciliteren daarvan zal zeker niet worden aangejaagd. Over de mate van het gebruik van biobrandstoffen en de vorm waarin deze beschikbaar gesteld worden, zijn landelijke afspraken

gemaakt. Wellicht wordt aan het gebruik ervan niet altijd ontkomen in de tussenfase. Er wordt geen visie ontwikkeld op biobrandstof. De gedeputeerde sluit niet uit dat er aandacht aan besteed wordt, maar de focus ligt op alternatieve brandstof. Hij kan niet iets uitsluiten in Noord-Holland wat landelijk is afgesproken. Biobrandstof is geen speerpunt of uitgangspunt waarin de Provincie energie zal steken.
Provincie Noord-Holland hanteert als speerpunten circulariteit, investeren, stimuleren en subsidiëren van innovatieve duurzame bedrijven en producten. De provincie bepaalt niet welke bedrijven in Noord-Holland wel of niet mogen bestaan. Op ruimtelijk gebied kunnen via een bestemmingsplan bedrijven worden uitgesloten. Bedrijven gaan er zelf over welke producten zij vervoeren. Daarover gaat het college niets opnemen in de Agenda. Deze Agenda gaat over het bereikbaar houden van Noord-Holland op een slimme en schone manier.

De gedeputeerde heeft niet gezegd dat er geen verdozing meer plaatsvindt. Met de betreffende zin werd niet beoogd om meer verdozing toe te staan. De conclusie die mevrouw Alberts trekt, zijn niet de woorden van de gedeputeerde geweest.
De gedeputeerde hoopt dat de discussie over Schiphol snel kan worden gestart in het kader van de Luchtvaartnota en de ontwikkeling van Schiphol.
Er komt geen Binnenvaartnota, maar wel een Havennota. Daarin wordt een multimodaal kernnet goederenvervoer uitgewerkt.

De ambitie om binnenvaart te stimuleren bestaat wel degelijk. De Provincie stimuleert bijvoorbeeld dat bedrijven met batterijen werken om schepen te laden en om ermee te varen. Daarover wordt gesproken met Schuttevaer en Havenbedrijf Amsterdam. Ook wordt aan deze ambitie gewerkt via het Programma Noordwest Connect. Het elektrificeren van de binnenvaart is wel een grote uitdaging, vanwege de grote investering die het vraagt en vanwege de afschrijvingstermijnen van schepen.

Bij interruptie vraagt mevrouw **Alberts** (SP) of de toegezegde Nota Goederenvervoer over Water er nog komt.

Gedeputeerde **Olthof** zegt dat ooit is gesproken over een Nota Vervoer over water. Toen is aangegeven dat vervoer over water onderdeel is van een totaal logistiek netwerk. De goederen moeten op land verder worden vervoerd. Uiteindelijk is er behoefte aan totale Agenda over logistiek. Dat is wat nu voorligt. Specifiek het water- en havendeel komt terug in de Havennota. Met deze Agenda en de Havennota is de toegevoegde waarde van de Nota vervoer over water niet langer aanwezig.

De **voorzitter** concludeert dat de PvdD overweegt een motie of amendement in te dienen, waarmee dit agendapunt als bespreekstuk wordt doorgeleid naar de PS-vergadering.
De heer Terwal overlegt nog met zijn fractie maar hij verwacht dat het een hamerstuk mag zijn.

Schorsing 21.46 tot 21.50 uur

6. B-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur

6a. C- naar B-agenda Agenderingsverzoek Liberaal N-H; Resultaten evaluatie project renovatie Leeghwaterbrug

De heer **Deen** (PVV) komt met een punt van orde. Hij vraagt zich af of behandeling nu wel gebruikelijk is aangezien mevrouw Van Geffen de vergadering heeft verlaten, terwijl zij het agenderingsverzoek heeft gedaan. Wat de heer Deen betreft gaat dit onderwerp van de agenda tot het moment dat mevrouw Van Geffen op fatsoenlijke wijze het onderwerp kan inleiden, op de manier zoals zij haar agenderingsverzoek heeft bedoeld.

De **voorzitter** legt het ordevoorstel voor aan de commissie en constateert dat een meerderheid voor behandeling van dit agendapunt is.

Statenlid **Zoon (**PvdD) is blij met deze evaluatie. Arcadis heeft een kundig rapport opgeleverd. Het is vreemd dat Provincie Noord-Holland geen zelfreflectie heeft gedaan. De brug ligt er weer. Van de fouten is veel geleerd. Het is gebleken dat de Provincie vooral opgeleide mensen daadwerkelijk aanwezig moet laten zijn op de bouwplaats.

Mevrouw **Kuiper** (CDA) betreurt het dat er veel is misgegaan. Dit had veel gevolgen voor omwonenden en belanghebbenden. Het is goed dat de Provincie opdracht heeft gegeven voor een evaluatie en dat door Arcadis onderzoek is gedaan naar de gevolgen van de werkzaamheden aan de brug. Een vervanging of renovatie van een brug is typisch iets dat tot uitvoering kan worden gerekend, nadat Provinciale Staten heeft besloten tot de werkzaamheden over te gaan. Het is aan de gedeputeerde om de Staten te informeren over de voortgang en eventuele financiële consequenties, op het moment dat wordt voorzien dat het budget niet toereikend zal zijn. De Staten gaan over de kaders en het budget. Voor het CDA zijn participatie en communicatie belangrijk. Ook daaraan is in het rapport aandacht besteed. Het CDA hoopt dat daarop vol wordt ingezet. Het valt te prijzen dat een evaluatie is gedaan en dat de aanbevelingen worden overgenomen en geïmplementeerd. Voor het CDA is duidelijk geworden dat de verantwoordelijkheid die hoort bij Gedeputeerde Staten zo goed is opgepakt. Is het rapport besproken met bij het project betrokken partijen? Kunnen zij zich vinden in de uitkomsten van het rapport? Zijn zij van mening dat hierdoor de Provincie haar verantwoordelijkheid voor de consequenties, die het proces voor hen tot gevolg heeft gehad, voldoende heeft onderkend en geadresseerd?

De heer **Steeman** (D66) zegt dat D66 bij de behandeling van het iMPI reeds heeft opgeroepen om veel te doen aan voorkombare vertragingen. Dit leidde tot een motie, die is ingediend door de VVD en is ondertekend door D66 over de kostentafel en de bouwteam-risicotafel bij grote complexe infrastructurele projecten. D66 is blij met de analyse van het project Leeghwaterbrug.
Er is veel misgegaan en ook heel veel van geleerd. De Provincie gaat aan de slag met de geleerde lessen. D66 ziet het resultaat graag terug in de iMPI-cycli. De fractie spreekt haar zorg uit over het grote verloop onder goede experts bij grote projecten. Is er vanuit de Provincie zicht of mogelijkheid om een groot verloop van experts en begeleiding te voorkomen?

De heer **Terwal** (VVD) stelt dat het project Leeghwaterbrug geen schoonheidsprijs verdient. De oplevering was drie jaar later dan gepland en het project kostte circa 15 miljoen euro meer dan begroot. Het vertrouwen in Provincie Noord-Holland liep wel een krasje op. Aan het provinciaal bestuur en de ambtelijke organisatie de taak om dit vertrouwen weer te herstellen, door huidige en toekomstige infrastructuurprojecten niet meer zo ernstig uit de hand te laten lopen. Binnen de directie Beheer en Uitvoering zijn inmiddels verbeteringen doorgevoerd. Ook in de evaluatie, uitgevoerd door Arcadis staan goede lessen en aanbevelingen.

De heer Terwal hoopt dat de gedeputeerde serieuze uitvoering geeft aan de in afgelopen Statenvergadering aangenomen motie inzake de kostentafel en risicotafel om zo risico's te verkleinen en kostenoverschrijdingen te verminderen.

De heer **Hoogervorst** (SP) is verbaasd dat dit onderwerp door mevrouw Van Geffen van de C- naar de B-agenda is verschoven. De SP is altijd al kritisch geweest op de ontwikkelingen rond de Leeghwaterbrug. Dat dateert al van vele jaren geleden.
Bij de uitvoering deden zich heel veel problemen voor. Het is dan ook logisch dat er een goede evaluatie werd gehouden. Een tweefasen-aanbesteding is een goede aanbeveling. Met elkaar moet worden bewaakt welke twee fasen in een project worden onderscheiden.
De heer Hoogervorst geeft mevrouw Van Geffen mee dat de vragen die zij stelde over het algemeen op het gebied van de uitvoering liggen. De uitvoering is de verantwoordelijkheid van Gedeputeerde Staten.
De SP is heel blij met deze procesevaluatie.

Mevrouw **Abdi** (PvdA) meldt dat PvdA blij is dat dit onderzoek is uitgevoerd. Het mag immers niet meer gebeuren. Het proces en verbeterpunten worden uitvoerig besproken in de evaluatie. Op basis van de analyse worden problemen aangepakt en dat is goed.

De heer **Klein** (CU) constateert dat er veel zaken dramatisch zijn misgelopen. Het is goed om daar lering uit te trekken. De CU is erg blij met deze evaluatie. De aanbevelingen worden door Gedeputeerde Staten overgenomen. Dat is belangrijk. De CU hoopt bij toekomstige projecten te kunnen zien dat dit beter gaat lopen. De fractie heeft er alle vertrouwen in dat dit bij het college goed op het netvlies staat.

De heer **Jensen** (JA21) zegt dat JA21 tevreden is met de analyse van de situatie omtrent de Leeghwaterbrug. Hopelijk wordt er inderdaad geleerd van eerdere fouten.
In de provincie staan de nodige projecten op stapel. Als er onduidelijkheid is over de haalbaarheid van projecten dan zou er in een eerder stadium op gehandeld moeten worden. Dat kan veel ellende voorkomen. De mensen die dagelijks hinder ondervonden van de situatie zullen het nodige wantrouwen hebben richting de overheid. Vertrouwen komt te voet, maar gaat te paard. Wat JA21 betreft komt dit nooit meer voor en krijgen mensen weer voldoende vertrouwen in wat de Provincie doet.

Beantwoording door Gedeputeerde Staten in eerste termijn

Gedeputeerde **Olthof** is blij met de evaluatie. Er kan veel van worden geleerd. De tweefasen-aanbesteding wordt ingezet op projecten waar het nodig is en om risico's aan de voorkant beter te kunnen beheersen. Wat de gedeputeerde confronterend vond is dat er punten, die niet goed gingen, naar voren kwamen, waarvan de gedeputeerde altijd vindt dat ze de basis vormen van een project, zoals vertrouwen, zowel tussen opdrachtgever en opdrachtnemer, maar ook binnen een organisatie. Daar moeten de schouders nog wel onder worden gezet. Het wordt door alle geledingen van de organisatie opgepakt. De gedeputeerde heeft er alle vertrouwen in dat dit ten goede verandert.
De uitvoering is dan wel de verantwoordelijkheid van het college. Dat neemt niet weg dat Provinciale Staten daarvan wel iets mogen vinden.
De reflectie van Provincie Noord-Holland is er wel degelijk. Deze rapportage en evaluatie is behoorlijk 'binnengekomen'. Iedereen is er hard mee aan de slag gegaan.

Het rapport is besproken met de aannemer en betrokken gemeenten. Zij konden zich vinden in de uitkomsten van de evaluatie en de conclusies die zijn getrokken door Arcadis.
Het verloop van goed en gekwalificeerd personeel is een algemeen en breed probleem. Provincie Noord-Holland werkte met veel ingehuurd personeel. Op dit moment vindt een werving plaats, zodat meer met eigen personeel kan worden gewerkt. Dat is wel een uitdaging. De vijver om in te vissen is klein en het aantal partijen dat in de vijver vist is enorm.

De **voorzitter** constateert dat het onderwerp voldoende is besproken.

7. Rondvraag gedeputeerde Olthof (Mobiliteit, Bereikbaarheid, Infrastructuur en Luchtvaart)

Leimuiderbrug

Mevrouw **Kuiper** (CDA) vertelt dat de Leimuiderbrug in Haarlemmermeer sinds 2020 is aangesloten op de bediencentrale in Heerhugowaard. Begin maart 2022 is een vrachtschip bijna tegen het brugdek aangevaren. Het schip had groen licht. Later herhaalde zich een dergelijk incident. Is gedeputeerde bekend met deze incidenten? Hoe verhoudt dat zich tot de veiligheidsmaatregelen voor schepen en verkeer bij deze op de centrale bediening aangesloten bruggen? Het Leidsch Dagblad meldt dat de brug regelmatig in storing is.

Gedeputeerde **Olthof** neemt de beantwoording van de rondvraag van mevrouw Van Geffen mee in deze ronde. Het college heeft kennisgenomen en is op de hoogte van de incidenten, die plaatsvonden bij de brug. Wat daar specifiek is gebeurd, wordt nog nader onderzocht. Het betreft in ieder geval een software vraagstuk en dan wel de gebrekkige afstemming tussen de software voor de afstandsbediening en de software met betrekking tot storingen rondom de looptijdbeveiliging.
Op het moment dat schepen mogen doorvaren, wordt soms iets te snel gevaren, waardoor een veiligheidsmechanisme in werking treedt. De noodsystemen kunnen niet handmatig worden gecorrigeerd. Het kan even duren voordat alles vrijgegeven wordt en de brug weer normaal geopend en gesloten kan worden. Bij dit specifieke incident wordt onderzocht wat de reden is geweest dat de noodsystemen in werking zijn getreden. De verwachting is dat de twee voornoemde problemen op korte termijn kunnen worden opgelost, waardoor het probleem zich niet meer kan voordoen.

Luchtvaart en Schiphol

Statenlid **Van der Waart** (GL) stelt voorop dat de Provincie niet over Schiphol gaat, maar landelijk speelt er wel het een en ander. Wat gebeurt er op dit moment vanuit Provincie Noord-Holland in het kader van Schiphol?

Het lijkt gedeputeerde **Olthof** goed om binnenkort weer eens een BOT-overleg te organiseren over de laatste stand van zaken. Na de vorming van een nieuw Kabinet is het nu aan de minister om belangrijke dossiers op te pakken en daarmee verder te gaan. Landelijk spelen zaken als stikstof en Lelystad waarover uitspraken zijn gedaan. Voor Schiphol moet een Natuurbeschermingsvergunning worden afgegeven.
De Omgevingsraad Schiphol (ORS) in oude vorm is afgeschaft. Dat gaat verder in een participatieplatform. De BRS (Bestuurlijke Regie Schiphol) heeft afspraken gemaakt over de Governance en met de minister. In de nieuwe samenwerkingsvorm worden betrokken partijen meer aan de voorkant betrokken bij de vraagstukken die op dat moment voorliggen. Zij kunnen daarover hun mening geven. Waar de BRS waarschijnlijk niet uit zal gaan komen met het Rijk is het dossier rondom de cumulatieregeling Geluid. De Staten zijn daarover eerder bijgepraat. De BRS had gehoopt

dat het Rijk deze regeling zou meenemen in de brede discussie rondom de Omgevingswet en Schiphol. Op korte termijn zal hierover een bestuurlijk overleg worden gevoerd.
Vanuit de BRS liggen er vooral vraagstukken, die nog beantwoord moeten worden. Het gaat daarbij onder meer om de luchtkwaliteit. De BRS pleit ervoor dat de luchtvaart ook in het Schone Luchtakkoord wordt opgenomen. Er moet in het kader van dat akkoord niet alleen worden gesproken over de vraag waar wel of geen huizen kunnen worden gebouwd, maar ook over gezondheid en leefbaarheid. De minister is er duidelijk over: Het gaat vooral om de kwaliteit, voor kwantiteit.
De Luchtruimherziening is aanstaande. In het najaar 2022 wordt een voorkeursbesluit genomen. Daarna volgt de verdere uitwerking. De BRS en de Provincie verwachten aan de voorkant mee te mogen denken.
De Luchtvaartnota zal verder opgepakt moeten worden. De gedeputeerde hoopt op korte termijn met de Staten over de toekomst van Schiphol te kunnen praten. Wat is het perspectief en waar zou het naar toe moeten groeien. Wat is nu uiteindelijk de hub-functie van Schiphol? Wat mag de omvang van Schiphol zijn, ook in relatie met Lelystad? Een datum voor dit BOT-overleg zal in afstemming met elkaar worden geprikt.
Er liggen de nodige uitdagingen. De gedeputeerde hoopt daarover met de minister snel de eerste gesprekken te kunnen voeren.

Namens de SP stelt de heer **Hoogervorst** (SP) de volgende vragen. Deze hebben een link met het inspreekmoment eerder deze avond.
Bij de behandeling van de voordracht eindafrekening N23 vroeg de SP-fractie, met andere fracties, aandacht voor de problematiek die is ontstaan na realisatie van deze deels nieuwe provinciale weg. De gedeputeerde verwachtte initiatieven tot overleg vanuit de verschillende gemeenten. Ziet de gedeputeerde om zich heen dat gemeenten inderdaad op dit vlak het initiatief nemen om tot overleg en uiteindelijk tot oplossingen te komen? Is het college bereid om het initiatief te nemen om te komen tot een overzicht van problemen, die reeds onderwerp van gesprek zijn, bijvoorbeeld de verkeersproblemen bij het WFO-terrein? Klopt de uitspraak van bijvoorbeeld de wethouder van Stede Broec, als het gaat om de aanpak van de geluidsoverlast bij Broekerhaven, dat hiervoor reeds een oplossing is gevonden?

Gedeputeerde **Olthof** heeft eerder al aangeboden en toegezegd dat hij in het PVVB (Provinciaal Verkeer- en Vervoerberaad, het overleg met de wethouders Mobiliteit, het onderwerp aan de orde zou stellen. Hij heeft vervolgens de aangesloten wethouders verzocht om vraagstukken die spelen kenbaar te maken. Daarbij was de wethouder van gemeente Medemblik aanwezig (WFO-terrein). Als bestuurders worden aangesproken op problemen door de omgeving, dan gaat de gedeputeerde ervan uit dat zij de vraagstukken aan de gedeputeerde voorleggen en aankaarten. West Friesland blinkt niet uit in het aandragen van projecten voor de subsidie Kleine Infrastructuur. De gedeputeerde heeft er echter alle vertrouwen in dat de wethouders projecten zullen aandragen. Als nieuwe coalities gevormd zijn, zal de gedeputeerde zijn vraag ook aan de nieuwe wethouders voorleggen. Een overzicht van aangemelde projecten volgt. Het college kan niet garanderen dat alles wordt opgepakt. Wat uiteindelijk het resultaat zal zijn, dat weet de gedeputeerde niet, maar enige tijd geleden sprak de gedeputeerde met de wethouder van Stede Broec over het vraagstuk Westfrisiaweg (geluid). De aangedragen oplossing heeft de gedeputeerde nu niet scherp op zijn netvlies. De gedeputeerde informeert de Staten nog over die oplossing.

8. Sluiting

De **voorzitter** bedankt eenieder voor zijn of haar inbreng en sluit de vergadering om 22.34 uur.

Pagina 25

De volgende commissievergadering zal worden gehouden op maandag 9 mei 2022.

Provincie Noord-Holland

Agenda Mobiliteit & Bereikbaarheid

Datum	21-03-2022
Tijd	19:15 - 21:45
Locatie	Statenzaal
Voorzitter	Miriam van Meerten-Kok
Toelichting	De vergadering vindt in hybride vorm plaats, is openbaar en online live te volgen via https://noord-holland.stateninformatie.nl. De commissievergadering is ook weer toegankelijk voor publiek. Het is mogelijk om in te spreken bij de vergadering. Dat kan fysiek of digitaal op punten die ter bespreking staan geagendeerd (A- en B-agenda) of tijdens het inspreekhalfuur op andere punten die vallen onder de beleidsterreinen van de commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid. Voor het inspreken moet u zich aanmelden bij de Statengriffie. Dat kan tot 15.00 uur op de voorafgaande werkdag (vrijdag 18 maart 2022) bij commissieadviseur Mariëtte van Boheemen: boheemenm@noord-holland.nl Let op: alle genoemde tijden bij de afzonderlijke agendapunten zijn richttijden. Indien er geen, of een beperkt aantal, aanmeldingen zijn voor het inspreekhalfuur zullen de agendapunten na punt 3 ca. 30 minuten eerder beginnen.

0	**Overleg met Reizigersadviesraad Rocov-NH (18.15-19.00 uur)**
1 19:15	**Opening en mededelingen**
2	**Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering en lijsten moties en toezeggingen**
2.a	**Vooruitblik komende vergadering(en) aan de hand van de Strategische Agenda en vaststelling Strategische Agenda**
3 19:20	**Inspreekhalfuur over onderwerpen die niet op de agenda staan maar wel tot de portefeuille van de commissie behoren**
4	**Rondvraag gedeputeerde Pels (Noordzeekanaalgebied (NZKG) en (Zee)havens)**
5	**A-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur**
5.a	**Agenda Slimme en Schone Logistiek**

19:50 Voorstel voor behandeling:
Adviseren aan PS over de voordracht. De voordracht wordt geagendeerd voor de PS vergadering van 4 april 2022.

Toelichting:
De logistieke sector is belangrijk voor Noord-Holland. Iedere dag zijn in onze provincie goederen op weg naar hun bestemming. Omdat er de komende jaren veel Noord-Hollanders bijkomen wordt het steeds drukker op onze vaar-, spoor-, en autowegen. Ook het goederenvervoer neemt toe. In de Agenda Slimme en Schone Logistiek beschrijft de provincie hoe zij, samen met andere overheden, ondernemers en kennisinstellingen, de logistieke sector ondersteunt en stimuleert om te verduurzamen en met behulp van slimme digitale systemen efficiënter te werken. Dat biedt ook kansen om de CO2-uitstoot te beperken en de leefbaarheid in Noord-Holland te verbeteren.

6 B-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur

6.a C- naar B- Agenderingsverzoek Liberaal NH: Resultaten evaluatie project renovatie Leeghwaterbrug (C-agenda M&B 14-02-2022)
21:05
Voorstel voor behandeling:
De evaluatie met elkaar en gedeputeerde bespreken, zie bijgaand agenderingsverzoek van mevrouw Van Geffen (Liberaal Noord-Holland).

Toelichting:
Op 30 maart 2020 kon het autoverkeer na bijna drie jaar werkzaamheden weer van de volledige Leeghwaterbrug gebruik maken. De werkzaamheden aan deze brug in de drukke N242 bij Alkmaar duurden jaren langer dan gepland en de aanvankelijke begroting van 6,8 miljoen liep op tot ruim 22 miljoen euro. Een te krap startbudget, gebrek aan vertrouwen tussen provincie en aannemer en een veel slechtere staat van één van de brugdelen zijn belangrijke oorzaken, zo blijkt uit de evaluatie van het project.

7 Rondvraag gedeputeerde Olthof (Mobiliteit, Bereikbaarheid, Infrastructuur en Luchtvaart)

8 Sluiting

9 C-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur

9.a Mobiliteit / Ruimte: Voortgang Regionale Ontwikkelagenda Noord-Holland (C-agenda RWK 14-03-2022 en M&B 21-03-2022)

De Provincie Noord-Holland werkt samen met gemeenten, NS en ProRail aan regionale actieprogramma's voor een aantal spoorcorridors. Deze actieprogramma's vormen samen de Regionale Ontwikkelagenda Noord-Holland. Het doel van de Regionale Ontwikkelagenda is de ontwikkelingen rondom OV-knooppunten, bijvoorbeeld op het gebied van verstedelijking en het openbaar vervoer, in samenhang te bekijken en te versterken.

9.b Mobiliteit: Kwartaalrapportage Q4 2021 OV Ombudsman (C-agenda M&B 21-03-2022)

9.c Formule 1: Evaluatie Formule 1 Zandvoort editie 2021 (C-agenda NLG 14-03-2022 & M&B 21-03-2022)

De gemeente Zandvoort heeft via een raadsinformatiebrief haar gemeenteraad geïnformeerd over de evaluatie van het Dutch Grand Prix Formule 1 evenement editie 2021 in Zandvoort en de voorbereidingen van dit evenement in 2022. Gedeputeerde Staten nemen kennis van deze raadsinformatiebrief en het rapport Evaluatie regionale, bestuurlijke processamenwerking Formule 1 evenement Zandvoort 2021 en informeren Provinciale Staten hierover.

9.d Mobiliteit: Voortgang oplossen fietsknelpunten (C-agenda M&B 21-03-2022)

Het doel van de fietsknelpuntenaanpak is een impuls geven aan het fietsnetwerk van Noord-Holland. De provincie werkt aan het oplossen van de 14 meest urgente fietsknelpunten op provinciaal areaal. De meeste knelpunten hebben betrekking op wegvakken. Het gaat bijvoorbeeld om ontbrekende schakels in het fietsnetwerk, onveilige kruispunten voor fietsers of onveiligheid door te hoge snelheden van het overige verkeer. Het is gebleken dat de meeste fietsknelpunten complexer zijn dan in eerste instantie werd gedacht, waardoor er minder snel een oplossing kan worden gevonden en gerealiseerd. Sinds september 2021 is er extra capaciteit aangetrokken om de aanpak te versnellen.

9.e Ruimte/Mobiliteit: Gebiedsplannen Bereikbare Steden (c-agenda RWK 14-3-2022 & M&B 21-3-2022)

In zeven stadsharten in Noord-Holland worden in korte tijd veel nieuwe woningen gebouwd. Stadsharten zijn (hoog)stedelijke gebieden rondom centraal gelegen openbaar vervoersknooppunten, zoals een trein- of busstation. Het gaat om de stadsharten Alkmaar, Haarlem, Hilversum, Hoorn,

Hoofddorp, Purmerend en Zaanstad. Voor het versneld realiseren van de plannen in deze stadsharten is in het kader van het Rijk-regio programma 'Bereikbare Steden' door iedere gemeente gewerkt aan een gebiedsplan. Deze plannen zijn recentelijk vastgesteld. In 2022 gaan gemeenten, regio en Rijksoverheid samen aan de slag met de uitvoering.

9.f Mobiliteit/Verstedelijking/Europa: Reisvoornemen gedeputeerde J.Olthof naar Parijs (C-agenda M&B -leidend- en EFB 21-3-2022 en C-agenda RWK 14-3-2022)

Van 16 tot en met 18 maart brengt Gedeputeerde Olthof een bezoek aan Parijs in het kader van de politieke werkgroep van POLIS en de Autonomy beurs. POLIS is een vooraanstaand netwerk van Europese steden en regio's om het Europese mobiliteitsbeleid te beïnvloeden. De provincie Noord-Holland is lid van het POLIS netwerk. Tijdens het werkbezoek zal kennis worden uitgewisseld over de nieuwste ontwikkelingen op het gebied van slimme en duurzame mobiliteit. Dit past in de aanpak van de provincie om mobiliteit slim, schoon en veilig te maken, zoals vastgelegd in het Perspectief Mobiliteit en de Focus Smart Mobility.

9.g Bereikbaarheid/Economie/Leefbaarheid/Wonen: Werkgeversaanpak woon-werkverkeer Noord-Holland Noord (C-agenda M&B -leidend- en EFB 21-3-2022 en C-agenda NLG en RWK 14-3-2022)

Om Noord-Holland bereikbaar én leefbaar te houden investeert de provincie onder andere in slim, schoon en veilig reizen. Daarom heeft de provincie een onderzoek laten uitvoeren naar de mogelijkheden en potentie van een werkgeversaanpak om het woon-werkverkeer in de regio Noord-Holland Noord duurzamer te maken en terug te dringen. Uit dit onderzoek blijkt dat een werkgeversaanpak in deze regio kansrijk is. De provincie start met een gerichte werkgeversaanpak voor de komende twee jaar.

9.h Bereikbaarheid: Voortgang Vervangen Bruggen Krommenie (C-agenda M&B 21-03-2022)

De bruggen Krommenie bestaan uit twee bruggen die Wormerveer met Krommenie verbinden. Om beide bruggen toegankelijke en veilig te houden, voor zowel het weg- als het vaarverkeer, is een grootschalige renovatie van de bruggen noodzakelijk. De wijze waarop de bruggen kunnen worden ingepast is nu mede in overleg met de gemeente Zaanstad uitgewerkt. De noodzakelijke voorbereidingen en de verkeersfasering tijdens de uitvoering worden het komende jaar opgepakt. De verwachting is dat de bestaande bruggen uiterlijk medio 2026 vervangen zijn

9.i **Mobiliteit: Randstedelijke Rekenkamer Onderzoeksopzet Fietsbeleid (C-agenda 21-03-2022)**

10 **C-agenda Algemeen**

10.a **MRA: Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht - editie 57 (C-agenda EFB en M&B 21-3-2022 en NLG en RWK 14-3-2022)**

10.b **IPO: AV nieuwsbrief februari 2022 (C-agenda EFB en M&B 21-3-2022 en NLG en RWK 14-3-2022)**

10.c **Europa: Brief GS aan PS inz. Randstad Vooruitblik Europa 2022 (C-agenda's EFB en M&B 21-3-2022, NLG en RWK 14-3-2022)**

In de jaarlijkse Randstad Vooruitblik Europa van de vier provincies Noord-Holland, Zuid-Holland, Utrecht en Flevoland staat beschreven wat er het komende jaar aankomt aan nieuwe beleidsinitiatieven vanuit Europa en op welke thema's de provincies zelf inzetten richting Europa.

Verslag concept

Commissie Mobiliteit & Bereikbaarheid

Datum commissievergadering	:	14 februari 2022
Commissievoorzitter plv.	:	M.C.A. Klein
Commissieadviseur	:	Mw. M. van Boheemen
Telefoonnummer/E-Mail	:	023-5144628/ boheemenm@noord-holland.nl

Aanwezig:

Commissievoorzitter plv.		: M.C.A. Klein
Commissieadviseur		: mw. M. van Boheemen
Leden van de commissie:	CDA	: mw. C. Kuiper-Kuijpers
	CU	: mw. J. Hoogendoorn-van der Maarl (duolid)
	D66	: M.C. Steeman, M. Meiland (duolid)
	DENK	: -
	Fractie Baljeu	: -
	FvD	: J. Dessing
	GroenLinks	: J. Gringhuis en N. van der Waart
	JA21	: -
	PvdA	: mw. S.S. Doevendans, mw. S. Abdi (duolid)
	PvdD	: J. Hollebeek en I. Kostic
	PVV	: M. Deen
	SP	: W. Hoogervorst
	VVD	: K.J. Terwal, G. Hartog
	Liberaal N-H	: mw. G. van Geffen
	50PLUS/PVDO	: -

Gedeputeerde(n): J. Olthof (PvdA) en mw Z. Pels (GL)
Notulist mw. I.L. Vos (Moneypenny BV)

Afwezig: mw. R. Alberts (SP), E.W.J. Jensen (JA21), mw. W. Koning-Hoeve (CDA), mw. M. van Meerten-Kok

Agenda

1. Opening en mededelingen
2. Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering en lijsten moties en toezeggingen

2a. Vooruitblik komende vergadering(en)
3. Inspreekhalfuur over onderwerpen die niet op de agenda staan maar wel tot de portefeuille van de commissie behorende
4. Rondvraag gedeputeerde Pels (Noordzeekanaalgebied (NZKG) en (Zee)havens)
5. A-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur
5a. Voordracht Vaststelling partiële herziening PIP N247, kavelpad Molenkade 2
5b. Voordracht Actualisering Integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur IMPI 2022-2029
6. A-agenda Algemeen
6a. Financiën: Voordracht Eerste begrotingswijziging 2022
6a1. Afdoening M212-2021 Pontveren Ilpendam
7. B-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur
7a. HOV-studie Haarlem-Schiphol/Amsterdam 2040
8. Rondvraag gedeputeerde Olthof (Mobiliteit, Bereikbaarheid, Infrastructuur en Luchtvaart)
9. Sluiting
10. C-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur
10a. Mobiliteit/Natuur: Ontsnippering binnen infrastructurele projecten
10b. Bereikbaarheid: Doortrekken Noord-/Zuidlijn: aanbieding aan commissie Nationaal Groeifonds
10c. Bereikbaarheid: Ingekomen brief Cumela Nederland en LTO Noord over Inrichting N196
10d. AGENDERINGSVERZOEK Liberaal N-H voor B-agenda commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid 21-03-2022
10e. Ruimte/Mobiliteit: Ingekomen mail Stichting Blekersveldgroen
10f. Verkeersveiligheid: Infrastructuursubsidies 2022 en jaarverantwoording 2021
10g. Bereikbaarheid: Ingekomen mail Mogelijke oplossing N9 Ring Alkmaar
11. C-agenda Algemeen
11a. Brief GS aan PS inzake Kennis- en innovatienetwerken: verlenging samenwerkingsovereenkomst Amsterdam Smart City
11b. MRA: Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht - editie 56
11c. IPO: Communicatie rondom coalitieakkoord
12. C-agenda Luchtvaart
12a. Luchtvaart/Klimaat: Ingekomen mail ‘Is mondiaal vliegen op biokerosine een utopie van domoren en geldwolven?

Mevrouw Van Meerten is afwezig. De heer Klein vervangt haar als commissievoorzitter.

1. Opening en mededelingen

De **voorzitter** opent de hybride commissievergadering om 18.26 uur en verwelkomt alle aanwezigen. Om de vergadering in goede banen te leiden, neemt de voorzitter de vastgestelde richtlijnen voor digitaal vergaderen met de deelnemers door. Er is vastgesteld dat er een quorum is, zodat een rechtsgeldige vergadering kan worden gehouden.

Mededelingen:

- Vanwege de Coronamaatregelen vindt deze vergadering in hybride vorm plaats.
- De heer Deen (PVV) zal vanaf 20.15 uur aanwezig zijn
- Een bericht van verhindering is ontvangen van mevrouw Alberts (SP), mevrouw Koning (CDA) en de heer Jensen (JA21).
- Met het vertrek van plaatsvervangend commissielid en Statenlid de heer Kaptheijns (PVV), is de heer Van Hooff (PVV) plaatsvervangend commissielid Mobiliteit en Bereikbaarheid. De heer Van Hooff wordt welkom geheten in de commissie.
- Voor gedeputeerde Olthof zijn rondvragen aangemeld door de heer Terwal (VVD) en de heer Hollebeek (PvdD). Voor gedeputeerde Pels is eveneens een rondvraag aangemeld door mevrouw Van Geffen (Liberaal N-H).
- Bij agendapunt 10d. is een C-naar B-verzoek gedaan. Mevrouw Van Geffen (Liberaal N-H) deed een agenderingsverzoek, ter bespreking, voor de eerstvolgende commissievergadering.

2. Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering en lijsten moties en toezeggingen

Vaststelling agenda:
De agenda wordt vastgesteld.

Vaststelling verslag vorige vergadering, lijsten van moties en toezeggingen
Op verzoek van de heer Terwal (VVD) en de heer Hollebeek (PvdD) zijn correcties doorgevoerd in het verslag. Met inachtneming van die wijzigingen wordt het verslag van 17 januari 2022 vastgesteld.

Vaststelling lijst van moties
De lijst van moties wordt vastgesteld.

Vaststelling lijst van toezeggingen
De lijst van toezeggingen wordt vastgesteld.

2a. Vooruitblik komende vergadering(en) aan de hand van de Strategische agenda en vaststelling Strategische agenda

De Strategische agenda wordt vastgesteld.

3. Inspreekhalfuur over onderwerpen die niet op de agenda staan maar wel tot de portefeuille van de commissie behoren

Voor het inspreekhalfuur zijn geen aanmeldingen.

4. Rondvraag gedeputeerde Pels (Noordzeekanaalgebied (NZKG) en (Zee)havens)

Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal N-H) bedankt voor de beantwoording van technische vragen. Daaruit blijkt dat het projectbureau Noordzeekanaalgebied subsidie krijgt om het NOVI-traject te leiden. Hoe is de provincie, in de veelheid aan partijen, betrokken? Zijn er beslismomenten voor Provinciale Staten? Is het mogelijk een technische sessie te krijgen, waarin de Staten worden bijgepraat?

Gedeputeerde **Pels** antwoordt dat het NOVI-traject inmiddels loopt. De provincie gebruikt dat traject om de verstedelijkingsstrategie verder uit te werken. Provincie Noord-Holland is als een van de deelnemers van het bestuursplatform Noordzeekanaalgebied aangehaakt. Gedeputeerde Pels is daarvan voorzitter en ook lid van de Stuurgroep NOVI-gebied.
Het kader waarbinnen wordt geopereerd is al meegegeven met de Visie Noordzeekanaalgebied, die al eerder is vastgesteld en middels de Omgevingsverordening.
Er moeten vele functies gecombineerd gaan worden. Het eerste product wordt verwacht in het voorjaar van 2023. Welke beslispunten nodig zijn, ook vanuit Provinciale Staten, moet nog worden beoordeeld. Zo een moment waarop met de Staten wordt gesproken over de toekomst van het gebied is de Havennota. De Havennota heeft wat vertraging opgelopen.
De gedeputeerde stelt voor om het NOVI -traject te koppelen aan de Havennota. Rondom de zomer kan een BOT-overleg of technische briefing worden gepland. De Havennota gaat over de inzet van de Provincie in de havengebieden. De gedeputeerde verwacht de Havennota voor het eind van 2022 aan Provinciale Staten voor te kunnen leggen.

Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal N-H) bedankt voor de toegezegde technische sessie. De Havennota staat niet op de Strategische Agenda. Mevrouw Van Geffen geeft mee om de Havennota alsnog aan de Strategische Agenda toe te voegen.

5. A-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur

5a. Voordracht Vaststelling partiële herziening PIP N247, kavelpad Molenkade 2

Mevrouw **Kuiper** (CDA) zegt dat het CDA kan instemmen met de aanpassing van het PIP op dit punt, nu de gewijzigde ligging van het kavelpad Molenkade 2 met alle betrokkenen is besproken, vastgelegd in een minnelijke overeenkomst en er verder geen zienswijzen zijn ingediend naar aanleiding van de terinzagelegging. Wat de CDA-fractie betreft mag de voordracht een hamerstuk zijn.

De heer **Terwal** (VVD) meldt dat de VVD-fractie het fijn vindt om te horen dat de gewijzigde ligging van het kavelpad Molenkade 2 op instemming kan rekenen van alle betrokkenen en dat dit vorig jaar juni in een minnelijke overeenkomst is vastgelegd. Het is ook fijn dat de aanleg van het kavelpad uit het budget van het project N247-16 gefinancierd kan worden. Deze voordracht kan een hamerstuk zijn bij de Statenvergadering van 7 maart 2022, wat de VVD betreft.

Statenlid **Van der Waart** (GL) vertelt dat de voordracht een hamerstuk mag zijn. Het is wel veel papierwerk. De vraag is of dat allemaal nodig was. Was een dergelijke herziening te voorzien?

De heer **Hoogervorst** (SP) is blij dat deze kwestie met de eigenaren goed is opgelost. De SP vindt dat altijd belangrijk. Wat de fractie betreft mag de voordracht als hamerstuk worden doorgeleid naar de PS-vergadering.

De heer **Hollebeek** (PvdD) sluit zich aan bij de opmerking van Statenlid Van der Waart. Het was veel papier. Waar normaal de dossiers in deze commissie uitblinken in overzichtelijkheid, vond de heer Hollebeek het nu lastig om te achterhalen welke stukken over Molenkade 2 gingen. Voor de PvdD is het belangrijk dat dergelijke ontwikkelingen niet ten koste van NNN-gebieden gaan. De voorgestelde herziening is volledig naar wens wat de PvdD betreft en kan een hamerstuk zijn. De heer Hollebeek miste een beschrijving van de betekenis van dit project voor bijvoorbeeld het klimaat of Europa et cetera., Met een dergelijk overzicht kan sneller tot een oordeel worden gekomen.

Mevrouw **Doevendans** (PvdA) stelt dat de PvdA de voordracht als een hamerstuk beschouwt. Het was een papierwinkel, maar dat hoort bij een zorgvuldig proces rondom het PIP.

De heer **Steeman** (D66) sluit zich aan bij vorige sprekers, dat er sprake was van veel papierwerk. Los daarvan is het goed om te zien dat een zorgvuldig proces is doorlopen, om tot een minnelijke oplossing te komen. Wat D66 betreft is de voordracht akkoord en kan deze als hamerstuk worden doorgeleid naar Provinciale Staten.

Beantwoording door Gedeputeerde Staten in eerste termijn

Gedeputeerde **Olthof** zal zijn best doen om te voorkomen dat er een volgende keer opnieuw sprake zal zijn van veel papierwerk. Wel zal opnieuw de nodige zorgvuldigheid worden betracht. Dat is belangrijk. De gedeputeerde licht toe dat deze partiële herziening niet te voorzien was. Uit een gesprek met eigenaren waarin wensen aan de orde kwamen, bleek een en ander niet helemaal te passen. Aan de voorkant moet het PIP ook niet te breed worden gemaakt, door een groot gebied aan te wijzen.

De **voorzitter** constateert dat er geen behoefte is aan een tweede termijn. De voordracht zal als hamerstuk worden doorgeleid naar de vergadering van Provinciale Staten van 7 maart 2022.

5b. Voordracht Actualisering Integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur IMPI 2022-2029

Statenlid **Van der Waart** (GL) waardeert het dat de Staten voorafgaand aan een actualisering een briefing krijgen om inzicht te hebben waaraan de vele miljoenen euro's worden besteed. Met de briefing van 27 januari jl. zijn veel vragen van GroenLinks weggenomen. Met kleine investeringen kan de nodige duurzaamheidswinst worden behaald. Overigens wordt in deze tijd veel onder de noemer duurzaamheid geschaard.
De A.C. de Graafweg vormt de grootste kostenpost. Is daar eerder verkend of het knelpunt op een andere manier kan worden opgelost, zodat het minder kostbaar is?
Op pagina 9 staat dat er in 2023-2024 mogelijk geen geld is voor realisatie en om vanaf 2028 projecten in de studiefase op te nemen. Er worden scenario's voorbereid om de meerjarenraming sluitend te krijgen. Wanneer kunnen de Staten deze scenario's verwachten?

De heer **Terwal** (VVD) bedankt de gedeputeerde en zijn ambtelijke ondersteuning voor het heldere overzicht van infrastructurele projecten en de bijbehorende kredieten.

Na een lange periode van voorbereiding wordt de N241 (A.C. de Graafweg) gepromoveerd van plan- naar realisatiefase. De verkeersveiligheid zal worden verbeterd door het verbreden van de weg. Dit past bij het pleidooi van Veilig Verkeer Nederland en ANWB om dringend tot maatregelen te komen om de provinciale wegen veiliger te maken. Een van die wegen waar het onlangs verschrikkelijk misging met vier gewonden, is de N203 tussen Uitgeest en Castricum. Al eerder vroeg de heer Terwal aandacht voor de onveilige inrichting van deze weg. De beide gemeenten en de Provincie maakten een QuickScan van mogelijke maatregelen om de verkeersveiligheid op korte termijn te verbeteren. Te denken valt aan het beter scheiden van de rijstroken en de aanleg van ledverlichting in de middenas. Dit is niet voldoende om de weg aan de zogenaamde CROW-richtlijnen inzake verkeersveiligheid te laten voldoen. De weg zal dan, bij het volgende groot onderhoud, verbreed moeten worden. Is de gedeputeerde bereid om de herinrichting van de N203 in de studiefase op te nemen bij de volgende actualisatie van het IMPI? Wanneer dit onderzoek tot positieve uitkomsten leidt, kan dan vroegtijdig worden begonnen met het verwerven van de benodigde gronden, die voor de wegverbreding nodig zijn?

Bij interruptie vraagt de heer **Steeman** (D66) of de heer Terwal het met hem eens is dat deze weg op deze manier niet geschikt is om 80 km per uur te rijden en dat de snelheid zou moeten worden teruggebracht naar 60 km per uur.

De heer **Terwal** (VVD) antwoordt dat de wegverbreding om een lange termijn visie vraagt. Op korte termijn kunnen ook maatregelen worden getroffen. Het ligt niet in de lijn van de VVD om meteen de snelheid te verlagen. Eerst wil de fractie de uitkomst zien van bijvoorbeeld ledverlichting in de middenas of beter gescheiden rijstroken. De heer Terwal zou D66 willen meegeven om vooral te kijken naar de koppelkansen. Wanneer grond wordt verworven, dan kan er ook een prachtige doorfietsroute worden gerealiseerd.

Bij interruptie vraagt de heer **Steeman** (D66) waarom de VVD toch wil vasthouden aan een hoge snelheid op een onveilige weg.

De heer **Terwal** (VVD) antwoordt dat door de VVD altijd een balans wordt gezocht tussen enerzijds verkeersveiligheid en anderzijds doorstroming. Bij voorkeur voldoen beide. In het onderhavige geval wil de VVD de korte termijnmaatregelen afwachten. Mocht dat niet voldoende zijn dan moet naar andere maatregelen worden gekeken.

Bij interruptie vraagt de heer **Steeman** (D66) of de heer Terwal het met hem eens is dat gezien het korte tracé de doorstroming nauwelijks van belang is voor de tijdswinst.

De heer **Terwal** (VVD) herhaalt dat de verkeersveiligheid onvoldoende is. De VVD ziet graag op korte termijn de nodige maatregelen getroffen worden. Op de lange termijn zal de weg verbreed moeten worden.

Bij interruptie vraagt de heer **Hollebeek** (PvdD) het volgende over de meekoppelkansen. Welke mogelijkheden zouden moeten worden neergelegd om daar nog sneller te moeten kunnen fietsen?

De heer **Terwal** (VVD) licht toe dat de N203 op een talud ligt. Het fietspad ligt er dicht tegenaan. Waar nu dat fietspad ligt, dat zou een obstakel vrije zone moeten zijn. Als het fietspad dan toch wordt verlegd, dan zou het fietspad zodanig opgewaardeerd kunnen worden dat het een doorfietsroute wordt.

In september 2021 sprak deze commissie over de eindverantwoording van de Westfrisiaweg. De VVD vroeg toen of de gedeputeerde bereid was om het gesprek aan te gaan met de betreffende West-Friese gemeenten over de door hen ervaren knelpunten op het onderliggende wegennet, juist als gevolg van de aanleg van de Westfrisiaweg. Heeft het gesprek ertoe geleid dat onderzoek wordt gedaan naar enkele van deze knelpunten en deze hun beslag kunnen krijgen in het IMPI? Dat voor alle wensen geld nodig is, dat is voor de VVD duidelijk. Uit de voordracht blijkt dat de middelen schaars zijn. Vanaf 2028 is in de stelpost 'Verbeter- en uitbreidingsinvesteringen' geen financiële ruimte meer om studieprojecten te realiseren. Dan bevreemdt het de heer Terwal te moeten lezen dat de eerdere afspraak bij de vaststelling van de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (NIKG) eind 2020, om 7,5 miljoen euro vrij te maken voor de verduurzaming van de provinciale infrastructuur niet nagekomen wordt, nu er nog eens 1,3 miljoen euro daar bovenop wordt vrijgemaakt voor duurzaamheidsmaatregelen bij het project N241. De VVD is niet tegen verduurzaming van provinciale infrastructuur, maar in de prioritering geeft de fractie de voorkeur aan meer verkeersveiligheid en een betere doorstroming.

Bij interruptie vraagt de heer **Hoogervorst** (SP) of de heer Terwal het met hem eens is dat het prettig zou zijn voor de Staten om van alle ontstane knelpunten, als gevolg van de aanleg van de Westfrisiaweg, een overzicht te krijgen.

De heer **Terwal** (VVD) lijkt het goed om een dergelijk overzicht te hebben.

Is de gedeputeerde het met de VVD eens dat nu de afspraak om maximaal 7,5 miljoen euro vrij te maken voor verduurzamingsmaatregelen niet wordt nagekomen, de Staten feitelijk een blanco cheque hebben getekend, waarbij ze maar moeten zien hoever de duurzaamheidskerstboom de resterende Statenperiode wordt opgetuigd? Mogelijk gaat dit ten koste van studieprojecten, die de verkeersveiligheid en de doorstroming op provinciale wegen dienen. Kan de gedeputeerde aangeven welke 'piek en kerstballen' de Staten tot 2023 nog mogen verwachten?
De VVD is verheugd te horen dat de Provincie, na een aantal forse kostenoverschrijdingen, ervaring gaat opdoen met het werken als een bouwteam, in gezamenlijkheid met ingenieurs en aannemers en met een kostentafel en risicotafel. De VVD hoopt van harte dat hiermee risico's bij grote infrastructurele projecten beter in kaart kunnen worden gebracht en dat daarmee grote onvoorziene kosten zoveel mogelijk tot het verleden behoren.

Mevrouw **Kuiper** (CDA) las de voorstellen voor de actualisatie van het IMPI met veel belangstelling. In de technische briefing is het CDA de noodzaak van de vervanging van het sleutelsysteem duidelijk gemaakt. Natuurlijk springt de kredietaanvraag voor de aanpassing van de A.C. de Graafweg (41,5 miljoen euro) in het oog. Het is goed dat gelijk met het groot onderhoud wordt gewerkt aan de verbetering van de verkeersveiligheid. Dat maakt het voor het CDA gelijk een noodzakelijke investering. Het CDA kan in principe instemmen met het bedrag van 1,5 miljoen euro voor het gelijktijdig treffen van duurzaamheidsmaatregelen, maar deze maatregelen moeten nog worden uitgewerkt. Als bij de uitwerking blijkt dat de maatregel minder effect heeft dan verwacht, kan hiervan dan alsnog worden afgezien? Kan het gevraagde krediet van 1,5 miljoen euro worden beschouwd als een maximaal in te zetten bedrag?

Bij interruptie vraagt de heer **Terwal** (VVD) of mevrouw Kuiper het met hem eens is dat de investering ten koste kan gaan van de uitvoering van bepaalde studieprojecten, die kunnen leiden tot meer verkeersveiligheid of een betere doorstroming.

Mevrouw **Kuiper** (CDA) antwoordt dat daarin een afweging gemaakt zal moeten worden. De gedeputeerde komt met een overzicht van de lange termijn financiële planning, inclusief de nog op te pakken studies. Nu is het moment om duurzaamheidsmaatregelen aan het project A.C. de Graafweg te koppelen. Dat vindt het CDA een goede zaak, maar per maatregel moet worden bekeken of het zoveel oplevert dat het de investering waard is.

Is het bij de actualisatie van het IMPI mogelijk om te besluiten om projecten van een studiefase naar de planfase te promoveren? Nu zijn er slechts voorstellen gedaan waaraan een kredietaanvraag is gekoppeld. Als bij de actualisatie een promotie van de studie- naar planfase kan worden voorgelegd, waarom zijn dan de parallelweg langs de N240 (Markerwaardweg) en de aanleg van de rotonde niet opgenomen? In april 2021 is de Staten meegegeven dat de promotie naar de planfase in maart 2022 aan de Staten zou worden voorgelegd.
Aan de C-agendastukken van 14 januari 2022 was een rapport toegevoegd van Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). Dit rapport gaat in op de prioritering van de trajecten voor de infrastructurele maatregelen. Het CDA is blij dat die analyse er is en dat er wordt gewerkt aan vijf regionale uitvoeringsagenda's, waarin de verkeersveiligheid wordt besproken. Brengt dit een prioritering van projecten in het IMPI teweeg? Mevrouw Kuiper verwijst daarbij naar de situatie op de Crailoseweg in Blaricum. De heer Terwal gaat daarover nog een rondvraag stellen.
Het CDA snapt dat niet alles tegelijk kan, maar de fractie wil toch graag meer inzicht hebben in de prioritering. Wat gaat het college met het voornoemde SWOV-rapport doen?

De heer **Hoogervorst** (SP) vraagt wat er in korte tijd is gebeurd dat er nu al zo een lange lijst aan actualiseringen ligt. Is dit eenmalig, of een toekomstig patroon?

Voor de brug bij Ouderkerk zijn miljoenen euro's extra nodig. Het proces van grondverwerving heeft tot vertraging geleid. Was dat in de planfase niet te voorzien?
Ten aanzien van de N241 en N243 hoopt de SP dat reeds goed in kaart is gebracht waar duurzaamheidsmaatregelen kunnen worden toegepast. Kan de gedeputeerde hierover meer duidelijkheid geven? Het toepassen van de maatregelen op de N241 levert de provincie 17% CO2-reductie op. De SP veronderstelt dat dit percentage alleen dit wegtracé betreft en niet de complete CO2-uitstoot.
Bij HOV 't Gooi wordt 6,5 miljoen euro als subsidie verstrekt aan gemeente Huizen. Wat gaat de gemeente daarmee doen? Hoe past dat binnen de ambitie om daar een goede HOV-verbinding aan te leggen? Is het project van de gemeente Huizen goed ingepast in het provinciale HOV-plan? Worden beide projecten tegelijktijdig uitgevoerd? Het wordt hoog tijd dat HOV 't Gooi in gebruik wordt genomen, want het duurt wel erg lang.

Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal N-H) bedankt voor de beantwoording van technische vragen. Het is fijn dat er stevig wordt doorgepakt op de N241. Het is belangrijk dat er veel aandacht is voor maatregelen op het gebied van veiligheid. Van het idee voor de damwanden is de fractie van Liberaal N-H gecharmeerd.
Het is spijtig dat er geen voortgang is in de zeer noodzakelijke parallelweg bij Opperdoes. Al sinds 2016 wordt hierop gestudeerd. Grote landbouwvoertuigen razen daar door de dorpskernen. Door de aanleg van een parallelweg kan dit vermeden worden. Het heeft nu lang genoeg geduurd om over te gaan tot een promotie van studie- naar planfase. Liberaal N-H was dan ook blij met de toezegging dat er gehaast gemaakt zal worden en dat dit kwartaal een volgende stap kon worden verwacht. Nu blijkt dat de promotie is uitgesteld tot november 2022. Weer een jaar erbij. De reden die daarvoor

wordt gegeven, namelijk problemen met de aanbesteding, geven het gevoel dat de interne organisatie niet goed op orde is. Wat is hierop de reactie van de gedeputeerde?
De Provincie wil niet dat landbouwverkeer over de provinciale weg rijdt, maar lost het probleem ook niet op. Daarmee gooit ze het veiligheidsprobleem over de schutting bij gemeenten. Liberaal N-H stelt voor dat de provincie als tijdelijke noodmaatregel nu het landbouwverkeer over de provinciale weg laat gaan. Is de gedeputeerde bereid een dergelijke noodmaatregel te treffen?

Mevrouw **Doevendans** (PvdA) sluit zich aan bij voorgangers als het gaat over de financiën.
Voor HOV-14 wordt een krediet van 500.000 euro gevraagd. Kort na de vorige kredietaanvraag bleek de risicoreservering alweer nodig te zijn. Kunnen we daar nog beter in sturen? Kunnen de begrotingen realistischer zijn? Het is algemeen bekend dat projecten altijd duurder uitpakken.
De PvdA spreekt complimenten uit voor de overzichtelijkheid van het IMPI. Mevrouw Doevendans geeft graag nog een tip mee. Het gaat vaak over de keuze tussen duurzaamheid en verkeersveiligheid. Voor de PvdA is dat geen kwestie van of/of, maar van en/en. Het gaat bij verduurzaming niet alleen om het behalen van de duurzaamheidsdoelen, maar het gaat vooral over de gezondheid van onze inwoners.

De heer **Hollebeek** (PvdD) sluit zich aan bij het compliment over de overzichtelijkheid. De PvdD is voorstander van duurzaamheidsmaatregelen. Zaken als fietsbruggen van composiet en hergebruik van Noors hardsteen zijn nogal technisch van aard, maar de heer Hollebeek vertrouwt erop dat deze zaken inderdaad 17% CO2 reductie opleveren.
De zorgen van de PvdD hebben vooral betrekking op de verbreding van wegen, bermen en fietspaden. Dat gaat vaak ten koste van natuur. De fractie heeft dit al eerder kenbaar gemaakt als het gaat over de N241 en N242.

De heer **Steeman** (D66) sluit zich aan bij eerdere sprekers betreffende het grote belang van het project A.C. De Graafweg.
Duurzaamheidsmaatregelen zouden op basis van ons beleid integraal en vanaf de start al onderdeel moeten zijn van projecten. Nu staan ze als een soort tegenvaller ter discussie. D66 gaat akkoord met de voorgestelde kredietaanpassingen. De fractie krijgt graag de bevestiging dat dit een doorwerking is van oud beleid en dat bij de start van projecten oud beleid is gehanteerd.
De meerjarenperspectieven baren de fractie van D66 zorgen. Op dit moment kijken de Staten naar rode cijfers op de horizon. De stelpost 'Verbeter- en uitbreidingsinvesteringen' staat meerjarig zodanig onder water dat projecten uit de studiefase niet meer realiseerbaar blijken. Hoe wordt geprioriteerd als dat aan de orde is? Maakt de discussie over nut, noodzaak en wenselijkheid straks nadrukkelijk deel uit van projectvoorstellen?

Bij interruptie vraagt de heer **Dessing** (FvD) of het klopt dat de heer Steeman het niet prettig vindt om te weten wat de afzonderlijke duurzaamheidsmaatregelen kosten. Is het niet handig om dat te weten om een goede financiële afweging te kunnen maken?

De heer **Steeman** (D66) denkt dat dit inderdaad onderdeel moet uitmaken van de financiële onderbouwing. Er kunnen altijd nog technisch vragen worden gesteld. Om duurzaamheidsmaatregelen op deze manier in het IMPI, losstaand en achteraf, naar voren te brengen, is een oneigenlijke opsplitsing van iets wat integraal onderdeel moet zijn van een project.

De heer **Dessing** (FvD) constateert dat hij daar een fundamenteel verschil van inzicht over heeft. FvD vindt het financiële inzicht in duurzaamheidsmaatregelen zeer belangrijk.

De heer **Steeman** (D66) zegt dat D66 akkoord kan gaan met het voorstel. De fractie wil aandacht vragen voor het voorkomen van vertraging. Het lijkt of een meer zorgvuldige voorbereiding een hoop vertraging en daarmee samenhangende kosten had kunnen voorkomen in het project van de brug in Ouderkerk. Voor de Leeghwaterbrug lijkt hetzelfde te gelden. Hoe wordt hieraan aandacht gegeven bij de organisatie van projecten in het IMPI?

De heer **Dessing** (FvD) sluit zich aan bij alle complimenten voor de overzichtelijkheid van de stukken. Het CDA had het over prioritering en dat niet alles tegelijk kan. In de toekomst kan worden aangekeken tegen een aanzienlijke kostenstijging. Daarom moet zorgvuldig worden afgewogen waaraan het geld wordt uitgegeven. Bij de meeste projecten kan FvD zich daarin vinden, maar FvD is absoluut en fundamenteel tegen de duurzaamheidsmaatregelen die 2 miljoen euro extra kosten opleveren. Het is goed om te vernemen dat ook de VVD zich daar kritisch over opstelt.
CO2 als doel op zich mag niet zoveel kosten. Als daardoor projecten afvallen, waardoor de verkeersveiligheid in het gedrang kan komen, dan mag duidelijk zijn waar de keuze van FvD op valt. De heef Dessing zag een post staan over een vervanging van een sleutelsysteem van 1,4 miljoen euro. Kan de gedeputeerde toelichten waaraan dat geld wordt besteed?
Voor het overige kan FvD zich vinden in het voorliggende stuk.

Beantwoording door Gedeputeerde Staten in eerste termijn

Gedeputeerde **Olthof** bedankt voor de complimenten voor de stappen die met het IMPI worden gemaakt. De gedeputeerde hoopt dat het document de komende tijd verder kan worden doorontwikkeld. Prioritering is afhankelijk van de keuze van de coalitie. De ene partij vindt doorstroming en verkeersveiligheid belangrijk, terwijl een andere partij klimaat belangrijker vindt. In het kader van de A.C. de Graafweg is aan de voorkant gekeken hoe het zo slim en efficiënt mogelijk kan worden georganiseerd.
Bij de Kaderbrief wordt inzichtelijk gemaakt wat de financiële opgave is. Er zullen scenario's worden gepresenteerd. Dan volgt de discussie over het financieel perspectief. Deze actualisatie zal er onderdeel van uitmaken.
De heer Terwal vroeg aandacht voor de N203. Daarbij merkte de heer Hollebeek direct op dat een wegverbreding ten koste van de natuur gaat. In 2016 is bij het groot onderhoud gekeken naar verbreding. Dat is op die plek complex. Er moet van veel verschillende eigenaren grond worden verworven. De gedeputeerde zegt daarmee niet dat het niet aan de orde zal komen bij het volgende groot onderhoud. Los van de noodzakelijke investeringen in onderhoud zal in de studiefase worden bekeken wat er verder nodig is. Elk verkeersongeval is er een te veel. Als een bijdrage kan worden geleverd aan verkeersveiligheid dan moet daar serieus naar worden gekeken. Naast de N203 zijn er meer provinciale wegen waar deze vraagstukken spelen.
De gedeputeerde spreekt met Uitgeest en Castricum over korte termijn maatregelen. Eind maart 2022 staat een vervolggesprek op de planning. In de studiefase, richting het groot onderhoud, wordt een veilige inrichting van de weg serieus meegenomen.

Bij interruptie vraagt de heer **Steeman** (D66) of gedeputeerde het met hem eens is dat de snelheid verlagen de kortste termijnmaatregel is om de verkeersveiligheid te verhogen.

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat een snelheidsverlaging geen onderdeel uitmaakt van de korte termijnmaatregelen. Dit houdt verband met handhaving en de inrichting van de weg. Een snelheidsverlaging leidt niet altijd direct tot een veiliger wegbeeld. De A.C. de Graafweg laat een

snelheid van 80 km per uur toe. Daarmee zegt de gedeputeerde niet dat de weg aan alle eisen voldoet.

Bij interruptie vraagt de heer **Steeman** (D66) de gedeputeerde om de maatregel van een snelheidsverlaging toch mee te nemen. Wellicht komt D66 met een motie in Provinciale Staten.

Gedeputeerde **Olthof** licht toe dat een snelheidsverlaging vraagt om een andere inrichting van de weg, om te kunnen handhaven. De gedeputeerde belooft met de andere diensten te kijken wat de consequenties zijn van 60 km. Hij zal de Staten daar dan over informeren.
De gewenste snelheid bepaalt de inrichting van een weg. Het verlagen van de snelheid met een verkeersbord is niet voldoende om te kunnen handhaven.

Bij interruptie vraagt de heer **Terwal** (VVD) waarom de gedeputeerde niet wil toezeggen dat bij het volgende Groot Onderhoud (medio 2028) wordt gekeken naar een verbreding van de weg. Nu deze weg niet aan de CROW-richtlijnen voldoet, wat is dan de reden dat de weg niet wordt verbreed? De Provincie wil toch dat een weg aan de richtlijnen voldoet?

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat hij niet heeft gezegd dat bij het Groot Onderhoud de verbreding niet wordt meegenomen. In de studiefase richting de voorbereiding van het Groot Onderhoud in 2028 wordt de verbreding van de weg meegenomen.

De gedeputeerde staat open voor een gesprek met de West-Friese gemeenten over de knelpunten op de Westfrisiaweg. Afhankelijk van het vraagstuk wordt bekeken wat daarmee kan worden gedaan.
De gedeputeerde heeft geen lijst met knelpunten. In het laatste half jaar is de gedeputeerde ook niet benaderd door West-Friese gemeenten om een knelpunt op te lossen. De gedeputeerde zal ambtelijk navragen of een overzicht kan worden verzorgd. Als er een overzicht is dan zal dat aan de Staten worden toegezonden.

Bij interruptie vraagt de heer **Terwal** (VVD) of de gedeputeerde bereid is om de provincie in te trekken en het net op te halen met eventuele knelpunten.

Gedeputeerde **Olthof** moet de heer Terwal teleurstellen. Hij wijst op het capaciteitsvraagstuk. Om ambtelijke capaciteit actief in te zetten om op te halen waar er knelpunten zijn dan is de gedeputeerde terughoudend. Daarmee wordt tevens de verwachting gewekt dat een knelpunt concreet wordt opgepakt. Nogmaals hij is beschikbaar om te praten, mochten er knelpunten bekend zijn. De capaciteit in de weg- en waterbouw is überhaupt een probleem.

Bij interruptie merkt de heer **Hoogervorst** (SP) op dat de SP bij motie het college heeft gevraagd om knelpunten met voorrang aan te pakken. De motie is verworpen. De gedeputeerde heeft toen wel toegezegd dat hij contact gaat opnemen met West-Friese gemeenten om in gesprek te gaan over die ontstane problemen. Klopt het dat de gedeputeerde nu gaat wachten op een telefoontje van de afzonderlijke wethouders?

Gedeputeerde **Olthof** heeft bij de bespreking over de afrekening van de N23 gezegd dat hij bereid is het gesprek aan te gaan, op het moment dat er knelpunten zijn. Hij meent niet te hebben toegezegd dat hij actief bij alle gemeenten langsgaat om navraag te doen. De gedeputeerde heeft binnenkort een regionaal overleg (PVVB) met de wethouders Mobiliteit. Hij zal dit punt aan de orde stellen. Het

is aan de gemeenten om aan te geven of er een knelpunt is. De relatie met alle wethouders Mobiliteit in Noord-Holland is goed. Ze weten de gedeputeerde ook goed te vinden.

Bij interruptie toont de heer **Terwal** (VVD) begrip voor het tekort aan (ambtelijke) capaciteit. Gemeenten hebben ook ambtelijke capaciteit. Ook gemeenteambtenaren weten goed waar de knelpunten liggen. Als de gedeputeerde de verkeerswethouders spreekt dan kunnen zij vast en zeker duidelijk beargumenteerd uitleggen waar zich de knelpunten bevinden.

Gedeputeerde **Olthof** veronderstelt dat gemeenten ook een grote uitdaging hebben als het gaat om capaciteit. Reken er niet op dat gemeenten die capaciteit hebben. Met name in West-Friesland wordt beperkt gebruik gemaakt van de regeling voor Kleine Infra. De Provincie moet die gemeenten er actief op wijzen om gebruik te maken van die regeling.

Met de kredietverhogingen komt het probleem van een tekort aan middelen eerder op de provincie af. Ook vanuit de Staten zijn er de nodige wensen op het gebied van duurzaamheidsambities.
De gedeputeerde maakt transparant waar duurzaamheid nog geen vast onderdeel is van de werkwijze van een aannemer, wat de uiteindelijke kosten zijn om de duurzaamheidsambities te realiseren. Het is uiteindelijk aan de Staten om er iets van te vinden. Het college vindt het belangrijk om te melden dat als de maatregelen nu niet worden meegenomen, deze de komende jaren niet te treffen zijn. Nu ligt er een kans om de duurzaamheidsmaatregelen mee te nemen in de onderhouds- en vervangingsinvesteringen, zoals bij de A.C. de Graafweg. De komende jaren wordt het treffen van duurzaamheidsmaatregelen een vast onderdeel van de werkwijze. Het is niet zo dat het college nu een afweging of keuze maakt tussen duurzaamheid, klimaat en veiligheid. De komende jaren moet integraal worden afgewogen welke infraprojecten wel of niet uitgevoerd kunnen worden.
De kansen die de aanbesteding van het project A.C. de Graafweg biedt, zijn inzichtelijk gemaakt. Die kansen liggen uiteindelijk wat meer op het gebied van klimaat en duurzaamheid, wat nog niet standaard tot de werkzaamheden behoort.

Bij interruptie merkt de heer **Terwal** (VVD) op dat hij vreest dat een salamitactiek wordt toegepast. Bij elk project is het net weer een miljoen euro extra, terwijl de VVD veronderstelde dat het bedrag was gemaximaliseerd tot 7,5 miljoen euro bij de vaststelling van het NIKG. Wat kunnen de Staten de resterende Statenperiode nog verwachten aan extra duurzaamheidsmaatregelen?

Bij interruptie herhaalt de heer **Dessing** (FvD) dat de inzichtelijkheid van de kosten van duurzaamheid heel belangrijk is. FvD pleit ervoor om die kosten juist inzichtelijk te blijven maken. Nu de gedeputeerde weer om extra middelen vraagt, dan is inderdaad de vraag waar dit eindigt. Dat moet dan toch ten koste gaan van iets anders?

Gedeputeerde **Olthof** heeft aangegeven, op de eerdere vraag van mevrouw Kuiper of dit het maximum is, dat hij bij de Staten terugkomt op het moment dat het meer gaat kosten.
Er wordt zeker geen blanco cheque afgegeven door de Staten en er wordt zeker geen salamitactiek toegepast. Wat nu nog als een extra duurzaamheidsmaatregel wordt gezien, dat wordt straks gewoon standaardwerk. De gedeputeerde kan niet voor de lange termijn inzichtelijk maken wat die kosten zullen zijn. Straks zijn duurzaamheidsmaatregelen inbegrepen in een voorstel.
Nu bevindt de provincie zich in een omslagfase. Soms is het standaard en soms is het extra. Dat extra wordt volledig transparant gemaakt. Het is aan de Staten om er akkoord mee te gaan.
De gedeputeerde is blij met de complimenten van de VVD over de kostentafel. Dit is het gevolg van de lessen die in de afgelopen tijd zijn geleerd.

Het college had het project in Medemblik bij het IMPI graag van de studie- naar de planfase gebracht. Vanwege het capaciteitsprobleem is dat niet gelukt. Bij de volgende actualisatie hoopt het college het project wel mee te kunnen nemen. Met Medemblik wordt overlegd over tijdelijke maatregelen.

Bij interruptie vraagt mevrouw **Kuiper** (CDA) of het rapport van SWOV nog nader wordt besproken met de Staten.

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat het niet op de planning staat om het rapport te bespreken. Als koppelkansen worden gezien dan wordt bekeken hoe die snel kunnen worden opgepakt. Intern zal de gedeputeerde navraag doen over het vervolg. De gedeputeerde stelt voor dat het CDA de vraag op een later moment nog eens stelt.
De gedeputeerde merkt op richting de heer Hoogervorst dat het de normale procedure is dat tweemaal per jaar wordt gesproken over de actualisatie van het IMPI.
Was de vertraging in de planfase Brug Ouderkerk te voorzien? De gedeputeerde ziet verbeteringen, zoals bij de N241 en de N247, als het gaat om de verwerving van gronden. In de planfase wordt getracht vroegtijdig in beeld te hebben wat de risico's zijn. De vertraging bij de brug in Ouderkerk was niet voorzien. Er wordt aan gewerkt om te zorgen dat dit in de toekomst beter verloopt.
De CO2-reductie van 17% betreft natuurlijk niet heel Noord-Holland. Het gaat om 17% reductie op de N241.
HOV in 't Gooi: Er is heel bewust gesproken met gemeente Huizen over de subsidie. Er ligt een koppelkans voor Huizen als het gaat om fietsinfrastructuur. De Provincie meende dat te moeten koppelen aan HOV in 't Gooi. Het levert een aanvullende bijdrage en geen vertraging op.
Het college gaat geen noodmaatregel treffen om het landbouwverkeer over provinciale wegen te leiden. Het is een probleem in Noord-Holland dat kan worden opgelost met een parallelweg. De gedeputeerde betreurt de vertraging die is opgelopen. Het college is in gesprek met gemeente Medemblik over een oplossing. Het is niet gelukt om het project in 2016 op te pakken. Nu is er sprake van een capaciteitsprobleem. Het lijkt de gedeputeerde niet goed om het ene veiligheidsprobleem te verruilen voor een ander veiligheidsprobleem. De boodschap is helder: Zorg dat er vaart wordt gemaakt met een definitieve oplossing.
Mevrouw Doevendans noemde een interessant punt. Hoe kunnen we realistischer begroten en hoe kunnen risico's aan de voorkant beter worden ingeschat? Als meer wordt begroot, dan gaat dat krediet direct ten koste van de ruimte voor alles. Het gaat om het vinden van een goed evenwicht.

Er moet realistischer worden begroot, maar het college wil ervoor waken dat er te ruim wordt begroot en dat elk risico wordt afgedekt.

Bij interruptie merkt mevrouw **Doevendans** (PvdA) op dat het vooral in die balans zit. Mogelijk kan er in de studiefase iets scherper naar die balans worden gekeken.

Gedeputeerde **Olthof** erkent dat we nu pas scherp worden op het moment dat een plan naar de realisatiefase gaat. Eigenlijk ligt een belangrijke stap voor het moment van promotie van de studie- naar de planfase.

De gedeputeerde is blij dat mevrouw Van Geffen heeft verzocht de Leeghwaterbrug van de C- naar de B-agenda te verplaatsen. Daaruit komen lessen over vertragingen en risico's bij elkaar. Van die lessen kan worden geleerd.

Over het sleutelsysteem zijn door een fractiegenoot van de heer Dessing vragen gesteld. Er wordt overgestapt naar een digitaal systeem. Dit is bij de technische presentatie van het IMPI toegelicht.

De heer **Dessing** (FvD) komt met een punt van orde. De heer Dessing respecteert de keuze dat men wil worden aangesproken als Statenlid. De gedeputeerde scheert vervolgens alle Statenleden over die kam. De heer Dessing heeft daar moeite mee. Hij wil graag als de heer Dessing worden aangesproken.

De **voorzitter** roept op om elkaar respectvol aan te spreken.

Tweede termijn:

De heer **Terwal** (VVD) is blij met de toezegging van de gedeputeerde om met de West-Friese verkeerswethouders om tafel te gaan zitten en dat gekeken wordt naar een eventuele verbreding van de N203 in opmaat naar het Groot onderhoud
De VVD stelt voor het IMPI door te geleiden als bespreekstuk. Mogelijk wordt een motie ingediend door de VVD.

Mevrouw **Kuiper** (CDA) vindt het fijn dat de gedeputeerde terugkomt naar de Staten als het bedrag van 1,5 miljoen euro voor maatregelen op de N241 wordt overschreden. Stel dat een onderdeel geld kost maar niets oplevert, dan wordt dat bedrag bespaard?

Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal N-H) blijft in dubio over de kwestie in Opperdoes. Mogelijk volgen hierover nog extra vragen in Provinciale Staten.
Wat haar betreft wordt het IMPI een bespreekstuk

De heer **Steeman** (D66) is blij om te horen dat duurzaamheid op termijn gewoon onderdeel wordt van lopende projecten. Op lessons learned wordt in een volgende vergadering teruggekomen. De heer Steeman hoopt dat de lessen niet alleen over de Leeghwaterbrug gaan, maar ook over andere projecten waarbij vertraging is opgelopen.
D66 overweegt een motie in te dienen.

Gedeputeerde **Olthof** merkt op richting de heer Dessing dat hij iedereen met respect wil aanspreken. Stel dat een maatregel niet oplevert, wat ervan verwacht werd. Daarvoor is de kostentafel bedoeld. Als aan de voorkant blijkt dat een bepaalde investering niet oplevert wat ervan verwacht werd, dan wordt dat geld niet besteed. Het bedrag zal transparant terugkomen in de eindafrekening.

De **voorzitter** rondt de bespreking van het agendapunt af.
De voordracht zal als bespreekstuk worden doorgeleid naar Provinciale Staten.

Schorsing van 20.08 - 20.15 uur

6. A-agenda Algemeen

6a. Financiën: Voordracht Eerste begrotingswijziging 2022
6a1. Afdoening M212-2021 Pontveren Ilpendam en Spaarndam

De heer **Terwal** (VVD) vertelt dat de VVD met alle kredietbesluiten kan instemmen. Een voorbehoud wordt gemaakt bij het beschikbaar stellen van anderhalf miljoen euro voor duurzaamheidsmaatregelen bij het project N241 (A.C. de Graafweg). Dit besluit, -dat bovenop de al eerder afgesproken 7,5 miljoen euro aan duurzaamheidsmaatregelen voor provinciale infrastructuur komt, met als mogelijk gevolg dat er wederom minder geld beschikbaar is voor de realisatie van studieprojecten die zorgen voor meer verkeersveiligheid en een betere doorstroming-, zal de heer Terwal in zijn fractie moeten bespreken.
De VVD is tevreden dat de motie, die bij de begrotingsbehandeling van november 2021 is ingediend en Gedeputeerde Staten verzocht geld vrij te maken voor de pontveren bij Ilpendam en Spaarndam, is uitgevoerd. Deze motie, die mede gesteund werd door de VVD, kan wat de fractie betreft, als afgedaan worden beschouwd.

Statenlid **Gringhuis** (GL) vindt het jammer dat de VVD duurzaamheid en verkeersveiligheid tegen elkaar zet en polariseert. Het zijn zaken die goed hand in hand kunnen gaan.

Bij interruptie merkt de heer **Terwal** (VVD) op dat hij deze zaken niet tegenover elkaar zet, maar onder elkaar. Vanwege de beperkte financiële middelen kan niet alles worden uitgevoerd en zal moeten worden geprioriteerd. Voor de VVD staat verkeersveiligheid op 1, doorstroming op 2 en duurzaamheid op 3.

Statenlid **Gringhuis** (GL) erkent dat het de komende jaren lastig wordt om voldoende geld vrij te spelen voor onderhoud en projecten. De VVD gaf eerder aan bereid te zijn om te kijken naar het verhogen van de opcenten. De VVD wordt uitgenodigd om na de verkiezingen met GroenLinks te bekijken hoe de opcenten verhoogd kunnen worden.

Bij interruptie merkt de heer **Terwal** (VVD) op dat de fractievoorzitter van de VVD het bij de Algemene Beschouwingen toch anders heeft bedoeld. Hij doelde op de woningcrisis, die enorm is. Er zal naar onorthodoxe oplossingen moeten worden gezocht. Dat kan een reden zijn om naar het verhogen van de opcenten te kijken, als daarmee de woningcrisis kan worden vlot getrokken.

Statenlid **Gringhuis** (GL) vraagt of die gelden ook kunnen worden gebruikt voor veilige en duurzame wegen.

Bij interruptie antwoordt de heer **Terwal** (VVD) dat dit tot de mogelijkheden kan behoren. De VVD kijkt uit naar de Kaderbrief, waarin een aantal scenario's wordt geschetst, met bijbehorende financiële perspectieven. Op basis daarvan zullen de Staten besluiten nemen.

Statenlid **Gringhuis** (GL) meldt dat GL de motie inzake het pontje bij Ilpendam als afgedaan beschouwd. De kosten zijn voor de komende vijf jaar gedekt. GL is benieuwd of de gedeputeerde een update kan geven van de permanente oplossing.
De fractie van GL zal in Provinciale Staten instemmen met de onderdelen van de begroting die in de voordracht zijn genoemd.

Mevrouw **Kuiper** (CDA) zegt dat het CDA een extra uitgave toejuicht als het gaat over Programma 4. Het is een extra uitgave van 300.000 euro voor een data-analyse verkeersveiligheid, zodat het mogelijk wordt om risicovolle locaties beter in beeld te krijgen. Ook dat kan bijdragen aan de prioritering van infraprojecten, zoals besproken bij de Actualisatie van het IMPI.

Het is goed dat de aangenomen motie is verwerkt. Wat het CDA betreft is de motie hiermee afgedaan.

[De heer Deen (PVV) is aangesloten bij de vergadering.]

De heer **Hoogervorst** (SP) geeft aan dat de SP blij is dat de gedeputeerde voor de komende vijf jaar een goede oplossing heeft gevonden voor de pontveren bij Ilpendam en Spaarnedam. Wat dat betreft is de SP tevreden met deze eerste begrotingswijziging.

De heer **Hollebeek** (PvdD) heeft aangaande deze commissie geen opmerkingen. Toch kan de voordracht geen hamerstuk zijn. Zijn collega's hadden in de commissie EFB namelijk wel opmerkingen. De motie is destijds niet mede ondertekend door de PvdD, maar werd wel gesteund. Wat de PvdD betreft is de motie afgedaan, maar het is aan de indiener om dat te bevestigen.

Mevrouw **Doevendans** (PvdA) stelt dat de motie is afgedaan. Bij het IMPI is reeds gesproken over de begrotingswijzigingen, die voor deze commissie gelden. De PvdA kan daarmee instemmen.
De voordracht zou voor de PvdA een hamerstuk kunnen zijn, maar omdat in de commissie EFB anders is besloten, wordt het een bespreekstuk.

De heer **Meiland** (D66) zegt dat de fractie van D66 verwacht met de begrotingswijziging op bereikbaarheidsgebied in te kunnen stemmen. De fractie ziet graag nog enkele vragen beantwoord door de portefeuillehouder.
D66 is blij dat uitvoering is gegeven aan motie 212, betreffende de pontveren, door het in de motie gevraagde bedrag beschikbaar te stellen. Gedeputeerde Staten stellen in hun brief aan Provinciale Staten dat de motie daarmee financieel is verwerkt en dat Provinciale Staten worden voorgesteld de motie als afgedaan te beschouwen. Voor de komende vijf jaar lijkt er voldoende financiële ruimte te zijn. Welke inspanning gaat het college verrichten voor een permanente oplossing? Hoe ziet het verdere traject van realisatie eruit? Hoe worden de Staten daarvan op de hoogte gehouden?
Inzake de Reserve 'Uitvoeren Mobiliteitsbeleid door derden' las de fractie dat er diverse verschuivingen zijn tussen uitvoeringsregelingen, maar vooral ook dat veel subsidieaanvragen vanuit gemeenten vooruit zijn geschoven, of in het geheel niet zijn aangevraagd. D66 vindt een goede fietsbereikbaarheid in de provincie van grote toegevoegde waarde. Het niet tot aanvraag van subsidies komen en het daarmee niet tot uitvoering komen van fietsinfrastructuur zit de fractie dwars. Welke acties worden ondernomen om tot besteding van de middelen en daarmee de realisatie van fietsinfrastructuur te komen?

Beantwoording door Gedeputeerde Staten in eerste termijn

Gedeputeerde **Olthof** vertelt dat voor beide ponten het beschikbaar stellen van subsidie wordt voorbereid om voor de verbinding bij Spaarndam een elektrisch pont aan te kunnen schaffen.
Dat geldt ook voor de pont bij Ilpendam, om die voor de komende drie jaar, met een uitloop naar vijf jaar te kunnen financieren. Voor de pont bij Ilpendam vindt tevens een onderzoek plaats naar een vaste verbinding. Als dat niet mogelijk is, dan wordt verder gekeken naar een lange termijn oplossing voor de pont.
De gedeputeerde veronderstelt dat de heer Meiland doelt op de middelen Kleine Infra. De Regio West-Friesland maakte daarvan slechts beperkt gebruik. Hoorn heeft na de sluitingstermijn nog een aantal verzoeken gedaan. Het gesprek is gaande om de aanvragen ook bij de volgende ronde weer in te dienen. Andere gemeenten maken wel gebruik van de middelen. Het is een onderwerp dat in de

PVVB's (Provinciaal Verkeer en Vervoer Beraad) aan de orde wordt gesteld. Toegezegd is om een extra inspanning richting West-Friesland te plegen om die regio op de regeling te wijzen en er gebruik van te maken. Net als D66 hoopt het college dat veel gemeenten er gebruik van maken om de kleine infra, en dan met name de fietsinfrastructuur, te verbeteren.

Tweede termijn:

De heer **Meiland** (D66) bedankt de gedeputeerde voor zijn beantwoording. De fractie van D66 is blij om te horen dat gemeenten, na de sluitingsdatum, alsnog een verzoek hebben ingediend en dat er extra inspanningen worden verricht om te zorgen dat die gelden tot besteding komen.
De beantwoording van de vragen over de pontjes is voor D66 voldoende. De heer Meiland veronderstelt dat de fractie van D66 kan instemmen met de voordracht.

De **voorzitter** constateert dat in de commissie EFB is besloten om de voordracht als bespreekstuk door te geleiden naar Provinciale Staten. De meerderheid van deze commissie gaat akkoord met het afdoen van de motie, inclusief de CU.

6a. Financiën: Voordracht Eerste begrotingswijziging 2022
6a1. Afdoening M212-2021 Pontveren Ilpendam

De heer **Terwal** (VVD) vertelt dat de VVD met alle kredietbesluiten kan instemmen. Een voorbehoud wordt gemaakt bij het beschikbaar stellen van anderhalf miljoen euro voor duurzaamheidsmaatregelen bij het project N241 (A.C. de Graafweg). Dit besluit dat bovenop de al eerder afgesproken 7,5 miljoen euro komt aan duurzaamheidsmaatregelen voor provinciale infrastructuur, met als mogelijk gevolg dat er wederom minder geld beschikbaar is voor de realisatie van studieprojecten, die zorgen voor meer verkeersveiligheid en een betere doorstroming zal de heer Terwal in zijn fractie moeten bespreken.
De VVD is tevreden dat de motie, die bij de begrotingsbehandeling van november 2021 is ingediend en Gedeputeerde Staten verzocht geld vrij te maken voor de pontveren bij Ilpendam en Spaarndam, is uitgevoerd. Deze motie, die mede gesteund werd door de VVD, kan wat die fractie betreft, als afgedaan worden beschouwd.

Statenlid **Gringhuis** (GL) vindt het jammer dat de VVD duurzaamheid en verkeersveiligheid tegen elkaar zet en polariseert. Het zijn zaken die goed hand in hand kunnen gaan.

Bij interruptie merkt de heer **Terwal** (VVD) op dat hij deze zaken niet tegenover elkaar zet, maar onder elkaar. Vanwege de beperkte financiële middelen kan niet alles worden uitgevoerd. Voor de VVD staat verkeersveiligheid op 1, doorstroming op 2 en duurzaamheid op 3.

Statenlid **Gringhuis** (GL) erkent dat het de komende jaren lastig wordt om voldoende geld vrij te spelen voor het onderhoud en projecten. De VVD gaf eerder aan bereid te zijn om te kijken naar het verhogen van de opcenten. De VVD wordt uitgenodigd om na de verkiezingen met GroenLinks te bekijken hoe de opcenten verhoogd kunnen worden.

Bij interruptie merkt de heer **Terwal** (VVD) op dat de fractievoorzitter van de VVD het bij de Algemene Beschouwingen toch anders heeft bedoeld. Hij doelde op de woningcrisis, die enorm is. Er

zal naar onorthodoxe oplossingen moeten worden gezocht. Dat kan een reden zijn om naar het verhogen van de opcenten te kijken, als daarmee de woningcrisis kan worden vlot getrokken.

Statenlid **Gringhuis** (GL) vraagt of die gelden ook kunnen worden gebruikt voor veilige en duurzame wegen.

Bij interruptie antwoordt de heer **Terwal** (VVD) antwoordt dat dit tot de mogelijkheden kan behoren. De VVD kijkt uit naar de Kaderbrief, waarin een aantal scenario's wordt geschetst, met bijbehorende financiële perspectieven. Op basis daarvan zullen de Staten besluiten nemen.

Statenlid **Gringhuis** (GL) meldt dat de GL de motie inzake het pontje bij Ilpendam als afgedaan beschouwd. De kosten zijn voor de komende vijf jaar gedekt. GL is benieuwd of de gedeputeerde een update kan geven van de permanente oplossing.
De fractie van GL zal in Provinciale Staten instemmen met de onderdelen van de begroting die in de voordracht zijn genoemd.

Mevrouw **Kuiper** (CDA) zegt dat het CDA een extra uitgave toejuicht als het gaat over Programma 4. Het is een extra uitgave van 300.000 euro voor een data-analyse verkeersveiligheid, zodat het mogelijk wordt om risicovolle locaties beter in beeld te krijgen. Ook dat kan bijdragen aan de prioritering van infraprojecten, zoals besproken bij de Actualisatie van het IMPI.
Het is goed dat de aangenomen motie is verwerk. Wat het CDA betreft is de motie hiermee afgedaan.

[De heer Deen (PVV) is aangesloten bij de vergadering.]

De heer **Hoogervorst** (SP) geeft aan dat de SP blij is dat de gedeputeerde voor de komende vijf jaar een goede oplossing heeft gevonden voor de pontveren bij Ilpendam en Spaarnedam. Wat dat betreft is de SP tevreden met deze eerste begrotingswijziging.

De heer **Hollebeek** (PvdD) heeft aangaande deze commissie geen opmerkingen. Toch kan de voordracht geen hamerstuk zijn. Zijn collega's hadden in de commissie EFB namelijk wel opmerkingen.
De motie is destijds niet mede ondertekend door de PvdD, maar werd wel gesteund. Wat de PvdD betreft is de motie afgedaan, maar het is aan de indiener om dat te bevestigen.

Mevrouw **Doevendans** (PvdA) stelt dat de motie is afgedaan. Bij het IMPI is reeds gesproken over de begrotingswijzigingen, die voor deze commissie gelden. De PvdA kan daarmee instemmen.
De voordracht zou voor de PvdA een hamerstuk kunnen zijn, maar omdat in de commissie EFB anders is besloten, kan er geen sprake zijn van een hamerstuk.

De heer **Meiland** (D66) zegt dat de fractie van D66 verwacht met de begrotingswijziging op bereikbaarheidsgebied in te kunnen stemmen. De fractie ziet graag nog enkele vragen beantwoord door de portefeuillehouder.
D66 is blij dat uitvoering is gegeven aan motie 212, betreffende de pontveren, door het in de motie gevraagde bedrag beschikbaar te stellen. Gedeputeerde Staten stellen in hun brief aan Provinciale Staten dat de motie daarmee financieel is verwerkt en dat Provinciale Staten worden voorgesteld de motie als afgedaan te beschouwen. Voor de komende vijf jaar lijkt er voldoende financiële ruimte te zijn. Welke inspanning gaat het college verrichten voor een permanente oplossing? Hoe ziet het verdere traject van realisatie eruit? Hoe worden de Staten daarvan op de hoogte gehouden?

Over de Reserve Uitvoeren Mobiliteitsbeleid door derden las de fractie dat er diverse verschuivingen zijn tussen uitvoeringsregelingen, maar vooral ook dat veel subsidieaanvragen vanuit gemeenten vooruit zijn geschoven, of in het geheel niet zijn aangevraagd. D66 vindt een goede fietsbereikbaarheid in de provincie van grote toegevoegde waarde. Het niet tot aanvraag van subsidies komen en het daarmee niet tot uitvoering komen van fietsinfrastructuur zit de fractie dwars. Welke acties worden ondernomen om tot besteding van de middelen en daarmee de realisatie van fietsinfrastructuur te komen?

Beantwoording door Gedeputeerde Staten in eerste termijn

Gedeputeerde **Olthof** vertelt dat voor beide ponten het beschikbaar stellen van subsidie wordt voorbereid om voor de verbinding bij Spaarndam een elektrisch pont aan te kunnen schaffen.
Dat geldt ook voor de pont bij Ilpendam, om die voor de komende drie jaar, met een uitloop naar vijf jaar te kunnen financieren. Voor de pont bij Ilpendam vindt een onderzoek plaats naar een vaste verbinding. Als dat niet mogelijk dan wordt verder gekeken naar een lange termijn oplossing voor de pont.
De gedeputeerde veronderstelt dat de heer Meiland doelt op de middelen Kleine Infra. De Regio West-Friesland maakte daarvan slechts beperkt gebruik. Hoorn heeft na de sluitingstermijn nog een aantal verzoeken gedaan. Het gesprek is gaande om de aanvragen ook bij de volgende ronde weer in te dienen. Andere gemeenten maken wel gebruik van de middelen. Het is een onderwerp dat in de PVVB's (Provinciaal Verkeer en Vervoer Beraad) aan de orde wordt gesteld. Toegezegd is om een extra inspanning richting West-Friesland te doen om die regio op de regeling te wijzen en er gebruik van te maken. Net als D66 hoopt het college dat veel gemeenten er gebruik van maken om de kleine infra, en dan met name de fietsinfrastructuur, te verbeteren.

Tweede termijn:

De heer **Meiland** (D66) bedankt de gedeputeerde voor de beantwoording. De fractie van D66 is blij om te horen dat gemeenten, na de sluitingsdatum, alsnog een verzoek hebben ingediend en dat er extra inspanningen worden verricht om te zorgen dat die gelden tot besteding komen.
De beantwoording van de vragen over de pontjes is voor D66 voldoende. De heer Meiland veronderstelt dat de fractie van D66 kan instemmen met de voordracht.

De voorzitter constateert dat in de commissie EFB is besloten om de voordracht als bespreekstuk door te geleiden naar Provinciale Staten. De meerderheid van deze commissie gaat akkoord met het afdoen van de motie, inclusief de CU.

7. B-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur

7a. HOV-studie Haarlem-Schiphol/Amsterdam 2040

De heer **Deen** (PVV) spreekt van een interessante studie. De PVV beseft terdege dat door de verstedelijkingsopgave in de MRA een deel van de woningen terecht komt aan de westkant van de MRA. Daardoor zal het aantal mobiliteitsverplaatsingen groeien en kunnen knelpunten ontstaan. Een investering in het OV lijkt van belang. De BRT kan van meerwaarde zijn.
De PVV wordt van andere zaken minder enthousiast. De huidige reistijd per OV kan nog niet concurreren met de reistijd per auto. Er wordt uitgegaan van een Modal Shift, waarbij automobilisten worden verleid om uit hun auto te stappen. Het antwoord van de gedeputeerde op vragen van de

PVV hierover stelde de fractie enigszins tevreden. De PVV vindt kwalitatief en kwantitatief goed OV belangrijk, maar het mag niet ten koste gaan van automobilisten. Veel mensen willen nog altijd graag met de auto reizen. In hoeverre wordt de waarde van de BRT beïnvloed als er minder aandacht zou zijn voor een Modal Shift van auto naar OV?

Bij interruptie vraagt de heer **Steeman** (D66) of de heer Deen wil voorkomen dat er een Modal Shift plaatsvindt. Wil de PVV voorkomen dat automobilisten overstappen naar OV?

De heer **Deen** (PVV) antwoordt dat de PVV voor alle modaliteiten is. Er mag geen verplichte beweging gaan plaatsvinden vanuit de auto naar het OV.

Een ander punt waar de PVV kritisch tegenover staat, is de mogelijke elektrificatie van het voertuigenpark van deze corridor. Vanwege de relatief lange afstanden zijn grote accu's en laadvermogens nodig. Dat is zorgelijk vanwege de schade voor het milieu maar ook vanwege de aanslag op het energienetwerk.
In de doorkijk naar Fase 3 staan wat de PVV betreft goede suggesties.
Het in kaart brengen van de CO2-reductie als gevolg van de elektrificatie vindt de PVV niet belangrijk vanuit het oogpunt dat CO2 een probleem zou zijn, maar wel als naar de kosten wordt gekeken.
Op pagina 46 staat dat de betaalbaarheid en beschikbaarheid van groot belang blijven om vervoersongelijkheid voor specifieke doelgroepen tegen te gaan.

Bij interruptie vraagt Statenlid **Gringhuis** (GL) of de heer Deen het met hem eens is dat de luchtkwaliteit in het gebied kan verbeteren door elektrificatie van voertuigen.

De heer **Deen** (PVV) antwoordt dat het stikstofprobleem wat de PVV betreft niet bestaat. Het is een door de ambtenarij geproduceerd probleem. Fijnstof doet de PVV zeker iets. Dat CO2 een probleem zou zijn, daar kijkt de PVV anders tegen aan. Zonder CO2 is er geen leven op aarde mogelijk. De CO2-standaard daalt al miljoenen jaren.

Bij interruptie vraagt Statenlid **Gringhuis** (GL) wat fijnstof de PVV doet.

De heer **Deen** (PVV) antwoordt dat fijnstof zeker een probleem is. Van fijnstof in de longen wordt men niet vrolijk. Fijnstof is een milieuprobleem. GroenLinks schaart alles onder één noemer. De PVV maakt graag onderscheid tussen dit soort zaken. De PVV staat kritisch tegenover fijnstof.

Bij interruptie vraagt Statenlid **Gringhuis** (GL) of de PVV de handschoen met GL wil oppakken en wil meedenken om de luchtkwaliteit in het gebied te verbeteren.

De heer **Deen** (PVV) pakt de handschoen graag op. De PVV is voorstander van het verbeteren van de luchtkwaliteit. De vraag is of elektrificatie dat teweeg brengt. Denk aan het produceren van accu's. Wat te doen met accu's als ze niet meer toereikend zijn om de mobiliteit van energie te voorzien? De vraag is of Statenlid Gringhuis weet hoe te werk wordt gegaan in een lithiummijn of kobaltmijn?

Om de bereisbaarheid en bereikbaarheid van werklocaties en voorzieningen te vergroten zijn betaalbaarheid en beschikbaarheid van OV van groot belang. De PVV gaat ervan uit dat dit in Fase 3 belangrijke aandachtspunten zullen blijven.

De heer **Hoogervorst** (SP) meldt dat de SP goede zaken leest in het stuk. Zo wordt er gestreefd naar het bereiken van een Modal Shift van auto naar OV. De inzet is een comfortabele en snelle reis van deur tot deur. De aanbodsturing lijkt weer terug te keren en daarover is de SP tevreden. De ontwikkeling naar lightrail wordt opengehouden.
Kan de gedeputeerde aangeven welke opties er zijn voor de vierde verbinding tussen de A9 en het spoor?
Het BRT-systeem kan worden gezien als doorontwikkelde HOV. Wat is het verschil tussen een goed functionerende HOV-verbinding per bus en een BRT-systeem? Is het dan niet verstandiger om de optie van een lightrailverbinding nader te onderzoeken? Is de gedeputeerde het met de SP eens dat fijnmazigheid binnen het OV belangrijker wordt met de beschreven problematiek? In 2030 zijn we tegen de grenzen van automobiliteit aangelopen in het gebied. Dat er een oplossing op OV-gebied moet komen, is wel duidelijk.
Hoe is duidelijk geworden dat buurten als Museumkwartier en Rivierenbuurt in Amsterdam-Zuid nu niet goed bediend worden? Zijn er nu overstapgegevens bekend?
Veel R-netbussen rijden door de binnenstad van Haarlem. Hoe gaat dat straks als het nieuwe knooppunt Haarlem-Zuid is geopend?
Bij de plannen voor het Zuidasdok heeft Provincie Noord-Holland destijds geld vrijgemaakt voor de aanleg van een nieuw busstation. Is dat plan achterhaald, nu er naar een vierde route wordt gestreefd?
Het voor- en natraject van OV zijn belangrijk. Wat de SP betreft wordt niet teveel gefocust op de fiets of een ander deelconcept. Dat kan de Modal Shift in gevaar brengen. Hoe gaat de gedeputeerde dit probleem tackelen?

Mevrouw **Kuiper** (CDA) nam kennis van het definitieve rapport 'HOV-corridor Haarlem-Schiphol-Amsterdam 2040'. Het CDA kan zich vinden in de analyse dat de inzet op een BRT-systeem als het best passende ontwikkelperspectief kan worden gezien. Bij de aanleg van de BRT wordt gekeken naar een mogelijke doorgroei van het traject naar een railgebonden systeem. Het CDA ziet het rapport als een goede basis voor Fase 3. Pas na fase 3 kan helderheid worden verschaft over het voorkeursbesluit en de realisatie. Gedeputeerde Staten geven aan dat Provincie Noord-Holland een deel van de kosten zal dragen voor de uitvoering van Fase 3. Hoe staat het met de financiering van de realisatie van toekomstig HOV in deze corridor? Komt dat nog aan de orde in Fase 3?
Het CDA vraagt aandacht voor de uitwaaiering van deze HOV-corridor naar de deelregio's Noord (IJmond) en Zuid (Haarlem-Heemstede en Haarlem-Leiden) en de deelregio West (Haarlem-Zandvoort). Bij alle drie is in Fase 2 geconstateerd dat ze buiten de scope van deze vervolgstudie vallen. Het zou een gemiste kans zijn als een aansluiting tussen deze regio's en HOV Haarlem-Amsterdam niet optimaal blijkt. Kan hiernaar parallel onderzoek worden gedaan?

De heer **Steeman** (D66) zegt dat wel duidelijk is dat er behoefte is aan HOV-corridors tussen de regio's. Het aanbieden van een BRT, ofwel een snelle busverbinding, biedt kansen om de reizigersstroom te faciliteren.
Een snelle busverbinding aanbieden laat nog veel vragen onbeantwoord, zoals vragen over dubbelgebruik van asfalt in spitstijden en het gebruik van het BRT-systeem in daluren, gevolgen voor omwonenden van routes, maar ook mogelijke concurrentie met, of zelfs verdringing van andere wenselijke vervoersmobiliteiten, zoals het spoor. Ook vragen over de financiën en de praktische invulling moeten in het vervolg op deze studie duidelijk beantwoord zijn. D66 is blij dat de gedeputeerde dit document al in deze fase op de agenda plaatst. De fractie gaat ervan uit dat hierover zichtbaar en gedragen geparticipeerd kan worden door belanghebbenden.

D66 geeft de gedeputeerde de volgende aandachtspunten mee. Ten eerste is dat de beperkte blik op vier corridors in het onderzoek. Er is te weinig blik op het gebied buiten de zuidkant van de MRA. De verbinding met Zuid-Holland, de verstedelijking boven het Noordzeekanaalgebied, net als de verbinding met 't Gooi en Utrecht lijken buiten beeld. Voorspelbaarheid en gebruiksgemak maken dat dit niet een nieuwe en heel beperkte regionale vervoersmodaliteit moet worden, maar juist een herkenbaar en laagdrempelig onderdeel van het bestaande OV-netwerk in en rond de MRA.
D66 vindt het een misser dat in dit stuk veel te weinig verbinding wordt gelegd met de bereikbaarheid van de Bollenstreek en de kust van Zuid-Kennemerland. Kan de gedeputeerde ingaan op de mogelijkheid om deze dossiers toch met elkaar te verknopen?
De gedeputeerde wordt gevraagd het snelbussysteem veel meer te plaatsen in de ketenreis. In de volgende fase mag er veel aandacht zijn voor goede stationsvoorzieningen, simpele en veilige parkeermogelijkheden voor fiets en auto, het inrichten als herkenbare en bruikbare transferia en voorzieningen als OV-fiets en deelvervoer om de ketenreis af te maken. Comfort en betaalbaarheid kunnen het winnen van reistijdwinst, als reden om over te stappen.

De heer **Terwal** (VVD) merkt op dat de VVD kennis heeft genomen van het eindrapport. De fractie onderschrijft de beschreven knelpunten aan de westkant van de MRA door de toenemende verstedelijking en bedrijvigheid. Het is goed dat nu al onderzoek wordt gedaan naar passende oplossingen, nu we weten dat in 2030 het bestaande busnetwerk de vraag niet meer aan kan.
Een BRT lijkt de meest logische keuze. De VVD kijkt uit naar het vervolgonderzoek naar de routering en benodigde investeringen. De VVD is benieuwd wanneer de resultaten van het onderzoek worden opgeleverd. De aanleg van het BRT-systeem zal de nodige tijd vergen. 2030 komt snel dichterbij.
De fractie vindt het fijn dat het belang erkend wordt om de automobilist te verleiden en dus niet te verplichten om de potentie van het OV te benutten.
Wordt in het vervolgonderzoek ook de verwachte Modal Shift van auto naar OV meegenomen, onderbouwd met cijfermateriaal. De VVD is zeer benieuwd of de hoge verwachtingen, die sommige partijen, zoals D66, hebben van de Modal Shift, terecht zijn. Wellicht kan de Modal Shift uit dit project worden meegenomen naar het project Verbinding A8-A9.

De heer **Hollebeek** (PvdD) spreekt, net als de heer Steeman, ook liever van een snelle busverbinding dan van een Bus Rapid Transitnetwork (BRT).
Met de huidige kennis van zaken lijkt het evident dat de vierde verbinding het beste ontwikkelperspectief biedt. Is er ruimte voor bijsturing en waar ligt het bijsturingsmoment?
De PvdD mist de verbinding met andere regio's. De fractie is een voorstander van een zo schoon mogelijk systeem. Net als de PVV stelt de PvdD dat het energienetwerk daarop wel berekend moet zijn.
De heer Hollebeek schrok tijdens de laatste twee briefings. Hij verwijst naar het voorbeeld op pagina 43: 'Het kenmerk van de vrijliggende infrastructuur en de gescheiden busbaan in de middenberm'.
De heer Hollebeek ziet een slagveld opdoemen. Mensen moet een drukke weg oversteken om de bushalte in het midden van de weg te bereiken. In het kader van de verkeersveiligheid roept dit vragen op. In het vervolgonderzoek moet er veel aandacht zijn voor de ruimtelijke inpassing. De ruimte is beperkt en het geschetste systeem lijkt in Noord-Holland niet eenvoudig haalbaar, vanwege de drukte. Te denken valt aan bruggen of tunnels om bij de bushaltes te komen. De heer Hollebeek voorziet daar een forse opgave.

Statenlid **Gringhuis** (GL) bedankt de opstellers van het rapport en voor de technische briefing van 7 december 2021. GL herkent de uitdagingen die in het rapport worden geschetst.

Een groot pluspunt van het rapport is het benutten van station Lelylaan. Het station is uitstekend bereikbaar met OV, fiets en de auto. Rond dit station worden de komende jaren veel betaalbare woningen gebouwd.
In het onderzoek is gekeken naar de reizigersgroei tot 2040 en de benodigde capaciteit. De scope van het onderzoek gaat tot 2040 en de verwachting is dat een BRT-systeem langer meegaat. Amsterdam heeft het geregeld met een Oost-/West metroverbinding, maar de verwachting is niet dat de verbinding er voor 2040 ligt. Hoe kan deze verbinding worden meegenomen in het vervolgonderzoek? Wat is de capaciteit van een BRT-systeem tussen Lelylaan en Haarlem? Voor hoelang is deze capaciteit toereikend? Als hierover enige inschatting kan worden gegeven in het vervolgonderzoek dan geeft dat GL feeling om voor een dergelijk systeem te kunnen gaan. Als de verbinding na verloop van tijd zou moeten worden opgewaardeerd tot een lightrailsysteem kan daarmee al bij de aanleg rekening worden gehouden? Hoe diep gaat een BRT-systeem Amsterdam en Haarlem in? Dit zijn vooral vragen voor het vervolgonderzoek.

Mevrouw **Abdi** (PvdA) meldt dat de PvdA een Modal Shift belangrijk vindt als volwaardig alternatief ten opzichte van de auto. In Fase 3 wordt verder studie gedaan naar de uitgaven en ontstaat inzicht in wat nodig is voor realisatie. Er is grote potentie zichtbaar die bijdraagt aan een betere bereikbaarheid, schonere voertuigen en een gunstige concurrentiepositie ten opzichte van de auto. Waaruit blijken deze voordelen in het rapport?
Provincie Noord-Holland zal een deel van de kosten dragen van de uitvoering van Fase 3. Het budget is beschikbaar via het OV-fonds en komt ten behoeve van het Regionaal OV Toekomstbeeld. Klopt het dat er geen risico's aan verbonden zijn?

Reactie Gedeputeerde Staten in eerste termijn:

Gedeputeerde **Olthof** heeft niet alle antwoorden paraat omdat die vragen in fase 3 worden meegenomen.
De gedeputeerde is blij met de opmerking van de heer Deen dat hij de Modal Shift regelmatig tegenkomt. Dit is bij uitstek een voorbeeld waarin niemand wordt gedwongen om met de BRT te reizen. Vanwege de congestie op het wegennet zal er meer vraag komen naar andere vervoersmogelijkheden. Met de realisatie van een BRT kunnen mensen nog steeds met de auto reizen, maar er wordt ook de mogelijkheid geboden om op een slimme, schone en veilige manier van A naar B te reizen.
Elektrificatie wordt meegenomen in de derde fase. Ook wordt gekeken naar de betekenis en mogelijkheden van waterstof.
Betaalbaarheid is vaak door de heer Koyuncu (DENK) genoemd. Daar moet zeker naar worden gekeken, wil men OV aantrekkelijk maken. Zeker als een gezin gebruik wil maken van dergelijke voorzieningen dan betekent dat wat voor de betaalbaarheid.
De SP informeerde naar de vierde verbinding. In de eerste fase is gekeken naar de problemen aan de westkant van de MRA als gevolg van de verstedelijkingsopgave en de betekenis daarvan voor het wegennet en het OV. Het huidige HOV, R-net, voldoet uiteindelijk niet. BRT is op dit moment het beste alternatief. Het is flexibel, snel inzetbaar, heeft meer capaciteit dan het huidige systeem en is comfortabeler dan HOV. Als wordt doorontwikkeld naar een vrijliggende baan dan is de basis gelegd voor een doorontwikkeling in 2040 naar lightrail. Wat dat betreft zou die doorontwikkeling kunnen plaatsvinden. Nu wordt tot 2040 gekeken naar een systeem, dat tussen bus, tram en trein in zit en dat vooral comfort en flexibiliteit biedt en een snel alternatief biedt voor de auto.
De uitwaaiering is veelvuldig genoemd. Met dit verhaal wordt niet gesteld dat dit in de plaats komt van en dat er geen onderzoek wordt gedaan. In het OV Toekomstbeeld is dit een tracé (Haarlem-

Amsterdam) waarnaar een studie zou worden gedaan. Het omliggende OV en wegennet, om de transferia te kunnen bereiken, moeten goed geregeld zijn. Het transferium hoeft niet in een middenberm te liggen. Het zou een optie kunnen zijn. Komt het transferium in de middenberm, dan moet dit veilig bereikbaar zijn. Natuurlijk is verkeersveiligheid belangrijk. Alleen een hoofdnet heeft weinig zin als het niet bereikbaar is.
Als de HOV-verbinding van Haarlem-Zuid tot Lelylaan goed georganiseerd wordt, dan moet ook binnen Amsterdam worden geregeld dat de verbinding eenvoudig bereikbaar is. Fijnmazigheid is niet de conclusie, maar wel belangrijk om ervoor te zorgen dat iedereen gebruik kan maken van OV. De gedeputeerde sluit niet uit dat er overgestapt zal moeten worden. Of de BRT tot de binnenstad kan rijden dat is niet duidelijk. Met Haarlem-Zuid wordt getracht de druk op de binnenstad te verlichten. Haarlem doet onderzoek naar binnenstedelijk OV. Binnenkort zal duidelijk worden hoe het best kan worden aangesloten, zowel binnenstedelijk als regionaal.
De financiering komt in Fase 3 aan de orde. Voor Studiefase 3 zijn middelen beschikbaar. Voor de verdere financiering zal met de VRA en het Rijk in overleg moeten worden gegaan. Dat is nu nog niet aan de orde.
Vanuit de commissie wordt gesteld dat er een beperkte blik is op andere verbindingen. De gedeputeerde begrijpt de opmerkingen, maar uitwaaiering is nu geen onderdeel van de studie. De gedeputeerde onderschrijft wel het belang van de uitwaaiering naar andere gebieden. In de Duin- en Bollenstreek wordt met Provincie Zuid-Holland een plan ontwikkeld voor HOV Noordwijk-Schiphol. Het beleid ten aanzien van hubs is dat er goede voorzieningen moeten worden geboden met deelmobiliteit, deelfietsen en andere voorzieningen die ervoor zorgen dat eenvoudig gebruik kan worden gemaakt van het OV.
De vraag van de VVD over een met cijfers onderbouwde prognose van de hoeveelheid automobilisten, tussen Haarlem-Schiphol-Amsterdam, die straks de bus zullen verkiezen boven de auto kan de gedeputeerde niet beantwoorden. Er is geen onderzoek naar gedaan.

Bij interruptie vraagt de heer **Terwal** (VVD) naar andere voorbeelden in het land van de Modal Shift van auto naar bus.

Gedeputeerde **Olthof** zal navraag doen of er cijfers bekend zijn. Daadwerkelijk in gebruik zijnde BRT-systemen zijn er nog niet, maar mogelijk is er informatie vanuit Groningen en Drenthe beschikbaar.
Nut en noodzaak waren in Fase 1 aan de orde. Een analyse is gemaakt. Op basis van die analyse zijn aannames gedaan in het kader van Samen bouwen aan bereikbaarheid en de verstedelijkingsopgave. Als de gedeputeerde met een kredietaanvraag naar de Staten komt dan zal worden gesproken over de kosten, risico's en mogelijke bijdragen van andere partijen.

Tweede termijn:

Statenlid **Gringhuis** (GL) bedankt voor de antwoorden en geeft in overweging om een en ander mee te nemen in het vervolgonderzoek.

De heer **Terwal** (VVD) kreeg geen antwoord op zijn vraag wanneer het vervolgonderzoek is afgerond.

De heer **Steeman** (D66) hoorde de gedeputeerde zeggen dat het belang van de uitwaaiering groot en in beeld is, maar geen deel uitmaakt van de scope. Deze snelle busverbinding maakt onderdeel uit van het overige OV-net. Het moet niet aansluiten; het maakt er onderdeel van uit. Het zijn dus geen uitwaaieringen maar overlappingen. Kansen blijven liggen, als dit niet breder wordt getrokken. D66

sluit zich aan bij de vraag van de VVD om meer inzicht te krijgen in de impact van dit BRT-systeem op de Modal Shift.

Reactie Gedeputeerde Staten in tweede termijn:

Gedeputeerde **Olthof** bedoelde niet te zeggen dat het BRT-systeem in de plaats komt van. Er wordt aangesloten op de lokale lijnenstudies, zoals Haarlem. Om in de scope van het onderhavige onderzoek alle lijnstudies op te nemen, dat lijkt de gedeputeerde niet verstandig. Met deze studie is er oog voor en de wens om aan te sluiten op andere studies als het gaat over uitwaaiering. Er lopen al studies met betrekking tot dit vraagstuk en andere moeten nog worden opgepakt. Met de betreffende gemeenten zal worden overlegd. De gedeputeerde wil er echter voor waken om deze scope niet groter te maken.
Het streven is om in kwartaal 2 van 2023 de Staten verder mee te kunnen nemen in Fase 3.

De **voorzitter** concludeert dat de nodige vragen zijn beantwoord. Een deel van de vragen zal in het vervolgonderzoek worden beantwoord. Een meerderheid van de commissie kan zich vinden in de conclusies van de eerste onderzoeken en het verder uitwerken van de derde fase van het onderzoek. Aandachtspunten die door de commissie zijn meegegeven zijn de toekomstbestendigheid, de verbindingen met andere vervoersmodaliteiten (uitwaaiering) en de onderbouwing met cijfers van de impact.

8. Rondvraag gedeputeerde Olthof (Mobiliteit, Bereikbaarheid, Infrastructuur en Luchtvaart)

De heer **Terwal** (VVD): Eind januari heeft zich een triest ongeval voorgedaan op de Crailoseweg (N527) die vanaf de A1 naar Huizen loopt. Hierbij is een 89-jarige fietser uit Bussum overleden, nadat hij bij het oversteken van de weg was aangereden door een 22-jarige automobilist. Al langer wordt er aandacht gevraagd voor de voor fietsers gevaarlijke oversteek op de kruising Crailoseweg met de Oude Blaricummerweg. In het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2022-2029, zoals besproken in de commissievergadering van 28 oktober 2021, wordt gesteld dat de provincie een onderzoek uitvoert naar de mogelijkheden om de verkeersveiligheid op dit kruispunt te verbeteren gelijktijdig met de herontwikkeling van het Trappenbergterrein.
De provincie geeft aan de eerste resultaten van dat onderzoek dit jaar te verwachten.
Hierover de volgende vragen: In welk kwartaal van dit jaar verwacht de gedeputeerde genoemd onderzoek gereed te hebben en wordt daarin ook dit laatste noodlottige ongeval betrokken?
Deelt de gedeputeerde de verwachting van de vragensteller dat realisatie van de maatregelen om het kruispunt verkeersveiliger te maken nog een lange doorlooptijd (na studiefase wachten nog plan- en realisatiefase) zullen hebben? Kan de gedeputeerde een grove inschatting maken wanneer deze maatregelen op de (middel)lange termijn gerealiseerd zouden kunnen zijn?
Acht de gedeputeerde het mogelijk om wachtende op deze (middel)lange termijnmaatregelen al op korte termijn enkele (tijdelijke) maatregelen te treffen om de verkeersveiligheid op dit kruispunt van de N527 te verbeteren zoals de provincie dit jaar gaat ondernemen bij de N248 op de kruispunten met de Wadweg en de Waardpolderhoofdweg na een dodelijk ongeval eind 2020?

Gedeputeerde **Olthof** verwacht in het vierde kwartaal van 2022 de resultaten van het onderzoek naar de lange termijn. Die investeringen zullen naar verwachting in 2025/2026 worden gerealiseerd.
Met gemeente Huizen en de politie wordt bekeken welke korte termijn maatregelen mogelijk zijn. De verwachting is dat die maatregelen in het tweede of derde kwartaal van dit jaar kunnen worden gerealiseerd.

De heer **Terwal** (VVD) vraagt waaraan wordt gedacht bij de korte termijnmaatregelen.

Gedeputeerde **Olthof** heeft nog geen terugkoppeling gekregen.

De heer **Hollebeek** (PvdD) heeft rondvragen over twee verschillende onderwerpen.

Ontsnippering binnen infrastructurele projecten:
In onze provincie wordt gewerkt aan de realisatie van het NNN. Het 'ontsnipperen' van verkeerswegen is op veel plekken een vereiste om de verbindingen tussen natuurgebieden te realiseren. Wegen werken immers versnipperend. Enerzijds omdat ze een barrière vormen voor dieren, die zich door het landschap willen bewegen, anderzijds omdat dieren die toch proberen te passeren de kans lopen om te worden aangereden. Op verzoek van de provincie Noord-Holland heeft Wageningen Universiteit (WUR) voor een twintigtal soorten onderzocht waar in de provincie nog meer veilige oversteekplekken voor dieren zouden moeten komen, onder, over en langs provinciale (vaar)wegen. Wageningen Universiteit stelt dat voor mobiele soorten die relatief veel leefgebied nodig hebben, -zoals das, boommarter, bunzing, otter, bever-, het landschap zo gefragmenteerd is door diverse typen infrastructuur, dat het ontsnipperen van een enkel provinciaal wegtraject niet onmiddellijk effect oplevert in levensvatbaarheid van deze diersoorten. Voor deze soorten is dus altijd een integrale aanpak gewenst, waarbij faunaknelpunten gelijktijdig worden aangepakt. Hierbij zijn meestal ook ontsnipperende maatregelen bij niet-provinciale infrastructuur nodig.
Is de Gedeputeerde in overleg met andere beheerders van Infrastructuur (zoals Rijkswaterstaat, ProRail of Waterschappen) over het gezamenlijk opheffen van infrastructurele barrières voor grote zoogdieren zoals das en otter? Zo nee, is hij, eventueel samen met de Gedeputeerde Natuur, wel van zins om deze gesprekken aan te gaan? Heeft de verkeersveiligheid van deze mobiele soorten die relatief veel leefgebied nodig hebben de aandacht van de Gedeputeerde, los van de bescherming van de soort? Een aanrijding met een van deze dieren kan immers ook grote gevolgen hebben voor de verkeerveiligheid van mensen. Zo ja, op welke wijze? Zo nee, waarom niet?

Schiphol
Afgelopen donderdagavond plaatste Tweede Kamerlid Daniel Koerhuis een foto op social media met gedeputeerde Olthof. Het kamerlid was op bezoek op ons provinciehuis om met de Gedeputeerde te spreken in diens rol als voorzitter van de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS). Koerhuis stelt bij de foto dat Schiphol 300.000 banen oplevert en dat we Schiphol "de ruimte moeten geven" om voor die banen te blijven zorgen. In opdracht van het ministerie van Infrastructuur rekende Decisio in 2019 uit wat de economische betekenis van Schiphol is. Vóór corona was de luchthaven goed voor 114.000 banen (93.000 fte, directe plus indirecte). Ook Follow the Money zocht recentelijk uit dat het aantal aan Schiphol gerelateerde banen veel lager ligt dan Koerhuis stelt. Uit dezelfde onderzoeken blijkt daarnaast dat Schiphol vooral relatief veel werk biedt aan lager opgeleid personeel. Veel medewerkers in de sector ontvangen geen leefbaar loon voor het uitvoeren van onregelmatig, fysiek zwaar en ongezond werk. Inmiddels is door meerdere experts, waaronder die van CE Delft en de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur, vastgesteld dat Schiphol kan krimpen zonder dat dit al te veel negatieve gevolgen heeft voor de Nederlandse economie. Schiphol kost in deze vorm, als we eerlijk alle kosten meerekenen, meer dan het oplevert. Het is gezien de grote gezondheidsimpact en de verschillende crises belangrijk om daar transparant over te zijn als Provincie Noord-Holland en ook de optie van krimp van Schiphol open te houden.
Komt de Gedeputeerde nog met een verslag van zijn gesprek met Koerhuis over de visie op

de toekomst van Schiphol? Neemt de Gedeputeerde afstand van de stelling dat Schiphol 300.000 banen oplevert en “dat we Schiphol ruimte moeten geven”?

Gedeputeerde **Olthof** zegt over het ontsnipperingsbeleid dat er vanuit Provincie Noord-Holland contact is met andere partijen. Bij het project corridor A8-A7 neemt Rijkswaterstaat een aantal ontsnipperingsprojecten voor haar rekening. Ook bij Kleine Infra worden gemeenten gestimuleerd om aandacht te hebben voor ontsnippering. Verkeersveiligheid is een belangrijk punt. Een mooi voorbeeld is de Zeeweg. Daar gaat het niet alleen over ontsnippering, maar juist ook over het voorkomen van wildaanrijdingen. Het is onderdeel van het beleid.
De gedeputeerde heeft kennisgemaakt met Kamerlid Koerhuis. De gedeputeerde maakt kennis met diverse woordvoerders in de Tweede Kamer. De heer Koerhuis is nieuw op dit dossier. Die middag was de heer Koerhuis in de buurt van het Provinciehuis. De gedeputeerde nodigde hem uit voor een kennismaking. Er is een foto gemaakt. Vervolgens heeft de heer Koerhuis daarover zelf wat getwitterd. Hij heeft daarin niet gesteld dat Schiphol onderwerp van gesprek was. Sterker nog; er zijn geen aantallen genoemd. De gedeputeerde kan er geen afstand van nemen, omdat het niet zijn woorden zijn geweest. Het was geen onderwerp van gesprek.
Het gaat uiteindelijk om het doel dat we met elkaar willen bereiken. Met elkaar moeten we ervoor zorgen dat Schiphol schoon en veilig is. De mensen in de omgeving moeten een bepaalde basis van leefkwaliteit hebben. De gedeputeerde sprak met de heer Koerhuis niet over werknemers en aantallen. Hij heeft vooral geluisterd naar de visie van de heer Koerhuis. Er komt geen verslag van het gesprek. De gedeputeerde voert met meerdere Kamerleden gesprekken om kennis te maken. Van dergelijke gesprekken worden geen verslagen gemaakt.

9. Sluiting

De **voorzitter** bedankt eenieder voor zijn of haar inbreng en sluit de vergadering om 21.40 uur.

De volgende commissievergadering zal worden gehouden op maandag 21 maart 2022.

Provincie Noord-Holland

Openstaande moties commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid (M&B) 21 maart 2022

Onderwerp	Nummer	Indiener	Datum PS	PFH	Inhoud	Stand van zaken GS
Motie Verkenning bouwteam, kostentafel en risicotafel als standaardprocedure bij grote infrastructurele projecten	M37-2022	Terwal, K.J. (VVD)	07-03-2022	Olthof, J.	PS verzoekt Gedeputeerde Staten: - Om na afronding van het project N241-13 (A.C. de Graafweg) de opgedane ervaringen en resultaten met de samenwerking in een bouwteam en het werken met een kostentafel en een risicotafel met Provinciale Staten te delen - Bij positieve resultaten de mogelijkheden te verkennen om bouwteam, kostentafel en risicotafel een standaardprocedure te laten zijn bij grote infrastructurele projecten om zo de risico's te verkleinen en bijbehorende kostenoverschrijdingen te verminderen.	
Motie mobiliteit: Modal shift voor leefbaarheid langs N203	M4-2022	Steeman, M.C. (D66)	31-01-2022	Olthof, J.	PS verzoeken het college om: • De werkgeversaanpak voortvarend op te pakken en Provinciale Staten te informeren over de voortgang • Met Rover in overleg te treden over de haalbaarheid en effecten van de	

					plannen van Rover om met werkgevers, vervoerders, wegbeheerders en gebruikers de Modal Shift in algemene zin mogelijk te maken en de mogelijke effecten op en rond de N203 in beeld te brengen en ook over de voorgang daarvan Provinciale Staten te informeren.	
Motie: 'Innovatieve mogelijkheden ter beperking van overlast'	M7-2022	Jensen, E.H.W. (JA21)	31-01-2022	Olthof, J.	PS roept GS op: • Bij een eventuele realisatie van de A8-A9 de optie mee te nemen om innovatieve mogelijkheden te implementeren om de mogelijke verslechtering van de luchtkwaliteit en de geluidsbelasting door de aanleg van de A8-A9 te beperken • Initiatieven van bewoners inzake innovatieve oplossingen inzake luchtkwaliteit en geluidsbelasting mee te nemen.	
Motie bij de begroting jongerenperspectief op bereikbaarheid	M216-2021	Doevendans, S. (PvdA)	08-11-2021	Olthof, J.	PS verzoekt het college: • Om in gesprek te gaan met de jongeren van de NJR jongerendag over mobiliteit • Om de uitkomsten van de NJR jongerendag mee te nemen in het	11-01-2022 Er is contact gezocht met de Nationale Jeugdraad over de mobiliteitsoplossingen die zijn opgehaald tijdens de NJR jongerendag. De inhoudelijke gesprekken over deze oplossingen en hoe ze meegenomen

					mobiliteitsbeleid voor zover het past binnen het budget en de ambities van provincie Noord-Holland.	kunnen worden in het provinciale mobiliteitsbeleid moeten nog plaatsvinden.
Motie Pontveren Ilpendam en Spaarndam	M212 -2021	Klein, M.C.A. (Christen Unie)	08-11-2021	Olthof, J.	PS verzoeken het College om: - Een bedrag van 400.000 euro (vijf keer 80.000 per jaar) in de begroting voor 2022 (uit de bestedingsruimte (Algemene Reserve en begrotingssaldo 2022) die beschikbaar wordt gesteld voor nieuw beleid) in te zetten om de pont over het Noord-Hollandskanaal tussen Ilpendam en Landsmeer de komende vijf jaar in de vaart te houden, en zich in te zetten voor een permanente oplossing - en een eenmalige bijdrage te doen aan de realisatie van de pont bij Spaarndam van 55.000 euro door de gemeente Haarlem samen met het recreatieschap Spaarnwoude.	13-01-2022 Met Motie 212 is vorm gegeven aan de wens om de komende jaren ruimte te geven aan (een bijdrage voor) de bekostiging van de exploitatie van de pont bij Ilpendam voor 5 jaar en een eenmalige bijdrage voor de realisatie van een elektrische pont bij Spaarndam. Deze gelden zijn inmiddels opgenomen in de begroting voor 2022. Middels de brief van GS aan PS is bij de voordracht van de EBW 2022 het voorstel gedaan om deze motie als afgedaan te beschouwen in cie M&B van 14-2.
Motie Inclusievere communicatie	M173 -2021	Koyuncu, S. (DENK)	11-10-2021	Olthof, J.	PS verzoeken het college van GS: - De leveranciers van en marktpartijen in de deelmobiliteit te stimuleren om	13-01-2022 In oktober hebben wij u geïnformeerd over de gesprekken met de gemeenten over deelmobiliteit. Een van concrete

over deelmobiliteit					meer aandacht te schenken aan hoe zij burgers-die digitaal niet vaardig genoeg zijn of weinig kennis hebben daarvan- kunnen bereiken met hun communicatievoorzieningen zodat deelmobiliteit ook voor hen meer en vooral beter toegankelijk wordt.	stappen die we hierin gaan zetten is het starten met een deelmobiliteitsproject in landelijk gebied. In dit project wordt een wedstrijd uitgeschreven waarbij we nieuwe groepen deelnemers via diverse communicatiekanalen uitnodigen om te starten met elektrisch autodelen. De deelnemende groepen wordt gevraagd zelf ook filmpjes en andere content te maken over hun ervaringen met autodelen. Hierdoor worden weer andere doelgroepen bereikt. Bij de wervingscampagne besteden we aandacht aan gedragsaspecten en inclusieve communicatie over deelmobiliteit. De Rijksuniversiteit Groningen doet onderzoek naar bepalende gedragsfactoren. De resultaten van dit onderzoek kunnen bijdragen aan het vergroten van de inclusiviteit van autodelen. Eind 2022 (bij de voortgang van de Focus Smart Mobility) berichten wij u nader over de voortgang van dit project. 01-11-2021 De provincie is momenteel samen met een aantal partners, waaronder de gemeenten in Noord-Holland, bezig met het opzetten van een “werkplaats Deelmobiliteit”. Een

						van taken binnen de werkplaats is het opstellen van de “Handleiding Deelmobiliteit voor gemeenten”. In de handleiding zullen wij expliciet opnemen dat gemeenten en aanbieders van deelmobiliteit actief aandacht besteden aan inclusievere communicatie over deelmobiliteit. In het eerste kwartaal van 2022 zullen wij uw Staten op de hoogte stellen van de voortgang van dit proces.
Motie ‘Betaalbaarheid OV’ opnemen als uitgangspunt in het Perspectief Mobiliteit	M169-2021	Hoogervorst, W. (SP)	13-09-2021	Olthof, J.	PS Besluit het college van GS op te roepen: - ‘Betaalbaarheid OV voor de gebruikers’ opnemen als uitgangspunt voor verdere uitwerking van mobiliteitsvraagstukken in het Perspectief Mobiliteit van de provincie Noord-Holland.	11-01-2022 Betaalbaarheid OV is en blijft een uitgangspunt in het Perspectief Mobiliteit. Er volgt een toelichting richting PS op welke wijze GS uitvoering geven aan het betaalbaar houden van OV. Ambtelijke uitwerking is nog bezig. De verwachting is dat een toelichting vanuit GS begin Q2 naar PS gestuurd zal worden. 01-11-2021 In PS van januari 2022 brengen we een Statenbrief in waarin we uitleggen hoe het zit met kosten en reizigersopbrengsten binnen de concessies en het jaarlijkse tarievenplan van de vervoerder waarin de tarieven voor de reiziger worden voorgesteld. Dit is een overzicht van de knoppen waaraan de provincie kan draaien. Vervolgens wordt in de Statenbrief een voorstel

						opgenomen hoe we betaalbaarheid van het OV (als onderdeel van de ketenreis) in studies willen gaan meenemen en dit thema daarmee te betrekken in besluitvorming.
Motie Verdere uitrol infrastructuur van gerecycled plastic bij positieve pilotresultaten	M167-2021	Terwal, K.J. (VVD)	13-09-2021	Olthof, J.	PS Verzoekt Gedeputeerde Staten: - Provinciale Staten op de hoogte te houden van de ervaringen en lessons learned van de pilot PlasticRoad in het fietspad bij de N247 - Bij (tussentijdse) positieve resultaten te onderzoeken of een verdere uitrol van genoemd concept in de provinciale infrastructuur haalbaar en betaalbaar is	11-01-2022 Door vertraging van het totale project N247 is ook de pilot van de PlasticRoad in het fietspad bij de N247 vertraagd. De gewijzigde aanpak van het totale project N247 wordt naar verwachting in het eerste kwartaal 2022 gepresenteerd. Dan is ook meer duiding te geven over de uitvoering van de PlasticRoad in het fietspad bij de N247. 28-10-2021 Door vertraging van het totale project N247 is ook de pilot van de PlasticRoad in het fietspad bij de N247 vertraagd. De aanleg zal meegenomen worden in de herziene projectplanning N247 en wordt niet meer in 2022 verwacht.
Motie Behoud loketfunctie o.a. op stations Alkmaar, Hoorn en Hilversum	M4-2021	Doevendans, S. (PvdA)	01-02-2021	Olthof, J.	PS verzoekt het college: (Eventueel samen met GS-en van andere provincies) met de directie van de NS in gesprek te gaan, te spreken over oplossingsrichtingen en zo nodig te bepleiten dat de loketfunctie op o.a.	11-01-2022 De Raad van Bestuur van NS heeft begin januari definitief een besluit genomen over het serviceaanbod op de stations. Voor de stations Alkmaar, Hoorn en Hilversum betekent dit concreet dat de informatiebalie en de servicemedewerkers die normaliter op het station

					de stations Alkmaar, Hoorn en Hilversum behouden blijft.	of perron aanwezig zijn, verdwijnen. De Ondernemingsraad van NS wordt de komende maand nog in de gelegenheid gesteld om beroep aan te tekenen tegen dit besluit. De implementatie van de plannen zal naar verwachting in februari van start gaan. Gedeputeerde Olthof heeft begin 2022 een gesprek gehad met de Regiodirecteur van de NS. Er wordt binnen de NS, op verzoek van gemeenten en provincie, bekeken wat er nog mogelijk is qua aanvullende oplossingen tijdens de implementatie (bijv. specifieke oplossingen voor minder-validen, samenwerken met busvervoerder bij het aanbieden van reisinfo etc.). Medio februari zal NS hier meer duidelijkheid over kunnen geven. 03-11-2021 Op 28 oktober 2021 heeft gedeputeerde Olthof met de directie van NS gesproken. Afgesproken is om samen met de gemeente Hoorn en de gemeente Alkmaar op zoek te gaan naar een oplossing voor de tijdelijke sluiting van de servicebalies op stations Hoorn en Alkmaar. 23-06-2021 Er zijn nog gesprekken gaande tussen de Raad van Bestuur van NS en de

						vakbonden over het behoud van de loketfunctie. Na de zomer wordt er naar verwachting een besluit genomen of de loketfunctie op onder andere de in de motie genoemde stations daadwerkelijk verdwijnt. 17-03-2021 Op 15 april staat een gesprek gepland met Jeroen Olthof en regiodirectie van NS. Dan zal er gesproken worden over de sluiting van de loketten en ook over het voornemen van NS om de functie van procesleider op te heffen op o.a. station Haarlem
Optimaal onderhouden snelfietsroutes	M187 -2020	Steeman, M.C. (D66)	16-11-2020	Olthof, J.	PS vragen het college van GS : □- een notitie op te stellen, te delen en te bespreken met Provinciale Staten over het fietspad van de toekomst □- daarbij ook het kwaliteitsbeeld van veelgebruikte (snel- of door-) fietsroutes mee te nemen.	13-01-2022 Het eerste deel van de motie (het opnemen van doorfietsroutes als aparte onderhoudscategorie) is als actie opgenomen in de Actieagenda Actieve Mobiliteit, is verwerkt in de Investeringsstrategie Noord-Hollandse Infrastructuur (INHI) en wordt in de voorbereiding op de herziening van de NIKG in 2023 ook in de NIKG verwerkt met als resultaat dat doorfietsroutes apart worden beschouwd en gemonitord. Het tweede deel van de motie (in beeld brengen van de kosten van het op onderhouden op het hoogste niveau) wordt bij de herziening van de NIKG in het vierde kwartaal van

						2023 aan PS voorgelegd. Bij de vaststelling van de herziene NIKG (in het vierde kwartaal 2023) kan deze motie pas als afgehandeld worden beschouwd. Bij een eerdere statusupdate is verwezen naar een notitie die in Q4 zal worden voorgelegd: daar is bedoeld de Actieagenda Actieve Mobiliteit. 10-11-2021 Het eerste deel van de motie (het opnemen van doorfietsroutes als aparte onderhoudscategorie) wordt als actie opgenomen in de Actieagenda Actieve Mobiliteit en wordt ook in de nog in 2023 vast te stellen NIKG verwerkt met als resultaat dat doorfietsroutes apart worden beschouwd en gemonitord. Het tweede deel van de motie (in beeld brengen van de kosten van het op onderhouden op het hoogste niveau) wordt bij de herziening van de NIKG in het vierde kwartaal van 2023 aan PS voorgelegd. Na de vaststelling van de herziene NIKG (in het vierde kwartaal 2023) kan deze motie als afgehandeld worden beschouwd. Bij een eerdere statusupdate is verwezen naar een notitie die in Q4 zal worden voorgelegd: daar is bedoeld de Actieagenda Actieve Mobiliteit.

Provincie Noord-Holland

Openstaande moties commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid (M&B) 21 maart 2022

						24-08-2021 GS verwachten de gevraagde notitie in Q4-2021 aan te leveren. 05-04-2021 de strekking van de motie is meegenomen in de Actieagenda Actieve Mobiliteit die is in de maak op 6 april 2021 in GS, 22 april ter bespreking in de commissie. 07-01-2021 De strekking van de motie wordt meegenomen in de Uitvoeringsagenda Actieve Mobiliteit, die is in de maak. Verwacht wordt dat deze in het eerste of tweede kwartaal van 2021 aan GS wordt voorgelegd, terugkoppeling aan PS volgt dan aansluitend.
Varende fietspaden	M185 -2020	Steeman, M.C. (D66)	16-11-2020	Olthof, J.	PS dragen het college van GS op: □ - de pontveerverbindingen in recreatieve fiets- en wandelroutes op te nemen in de recreatievisie □ - te onderzoeken of de pontveerverbindingen die in Provinciaal beheer zijn opgenomen kunnen worden in concessieregelingen als openbaar vervoer verbinding om continuïteit en frequentie zeker te stellen - of welke andere mogelijkheden er daarvoor	12-01-2022 Het onderzoek waar om gevraagd wordt is als actie meegenomen de Actieagenda Actieve Mobiliteit die op 14 juni ter bespreking in de commissie is geweest, deze zal begin april aan de Staten worden voorgelegd. Verwacht wordt dat op zijn vroegst in het vierde kwartaal 2022 aan PS kan worden teruggekoppeld over het onderzoek. 08-11-2021 Onderzoek wordt opgestart. Onderzoek is tevens als actie meegenomen in de concept Actieagenda Actieve Mobiliteit die op 14 juni jl. ter bespreking in de commissie is

					zijn □- Provinciale Staten van de uitkomsten van dit onderzoek op de hoogte te brengen.	geweest. Verwacht wordt dat in het vierde kwartaal 2022 aan de PS kan worden teruggekoppeld over het onderzoek. 05-07-2021 Er wordt een onderzoek opgestart. Dit onderzoek is tevens als actie meegenomen de Actieagenda Actieve Mobiliteit die op 14 juni ter bespreking in de commissie M&B is besproken. Verwacht wordt dat de resultaten van het onderzoek in eind 2021/ begin 2022 aan PS kunnen worden teruggekoppeld 05-04-2021 Onderzoek wordt opgestart. Onderzoek is tevens als actie meegenomen de Actieagenda Actieve Mobiliteit die is in de maak op 6 april 2021 in GS, 22 april ter bespreking in de commissie. Verwacht wordt dat dit in eind 2021/ begin 2022 aan de PS kan worden teruggekoppeld. 07-01-2021 Onderzoek wordt opgestart. Verwacht wordt dat dit in eind 2021/ begin 2022 aan PS kan worden teruggekoppeld.
Pont Ilpendam - Landsmeer	M75-2020	Klein, M.C.A. (Christen Unie)	14-09-2020	Olthof, J.	PS verzoeken GS: • met de gemeenten in gesprek te gaan over de mogelijkheden om de pont in de vaart te houden • daarbij ook te	12-01-2022 Met de gemeenten, VRA en RWS is afgesproken dat het pontveer voor een tijdelijke periode tot 1 juli 2021 aan een nieuwe exploitant wordt gegund en deze opdracht wordt verlengd

					kijken naar creatieve oplossingen zoals bijdragen vanuit het bedrijfsleven • daarbij eveneens te bekijken welke rol de provincie zou kunnen spelen • PS over de uitkomsten te informeren	tot medio 2022. In deze periode zal door genoemde partijen gewerkt worden aan een definitieve oplossing voor de exploitatie van het pontje. Aan de opdracht in de motie wordt met deze afspraken voldaan, maar in een brief om afdoening van de motie zouden we graag de oplossing die gekozen wordt voor de komende jaren willen meegeven aan PS. Wij zullen begin Q2 een brief aan PS tot afdoening van deze motie doen toekomen. 08-11-2021 Met de gemeenten, VRA en RWS is afgesproken dat het pontveer voor een tijdelijke periode tot 1 juli 2021 aan een nieuwe exploitant wordt gegund en deze opdracht wordt verlengd tot medio 2022. In deze periode zal door genoemde partijen gewerkt worden aan een definitieve oplossing voor de exploitatie van het pontje. Aan de opdracht in de motie wordt met deze afspraken voldaan, maar in een brief om afdoening van de motie zouden we graag de oplossing die gekozen wordt voor de komende jaren willen meegeven aan PS. Zodra daar meer duidelijk over is zullen we een brief tot afdoening van de motie opstellen.

						05-07-2021 Met de gemeenten, VRA en RWS is afgesproken dat het pontveer voor een tijdelijke periode tot 1 juli 2021 aan een nieuwe exploitant wordt gegund. In deze periode zal door genoemde partijen gewerkt worden aan een definitieve oplossing voor de exploitatie van het pontje. Aan de opdracht in de motie wordt met deze afspraken voldaan. Brief om afdoening van de motie volgt na het zomerreces. 05-04-2021 Met de gemeenten, VRA en RWS is afgesproken dat het pontveer voor een tijdelijke periode tot 1 juli 2021 aan een nieuwe exploitant wordt gegund. In deze periode zal door genoemde partijen gewerkt worden aan een definitieve oplossing voor de exploitatie van het pontje. Aan de opdracht in de motie wordt met deze afspraken voldaan. Brief om afdoening van de motie volgt. 07-01-2021 Met de gemeenten, VRA en RWS is afgesproken dat het pontveer voor een tijdelijke periode tot 1 juli 2021 aan een nieuwe exploitant wordt gegund. In deze periode zal door genoemde partijen gewerkt worden aan een definitieve oplossing voor de exploitatie van het

						pontje. Aan de opdracht in de motie wordt met deze afspraken voldaan. Wij zullen een brief om afdoening van de motie voorbereiden.
Fietsvriendelijke stoplichten	M83-2019	Klein, M.C.A. (Christen Unie)	11-11-2019	Olthof, J.	PS verzoeken GS: te onderzoeken op welke kruispunten de doorstroming ten behoeve van fietsers geoptimaliseerd kan worden door verkeerlichtinstallaties aan te passen, zodat de doorstroming veiliger en sneller verloopt	12-01-2022 de strekking van de motie is meegenomen in de Actieagenda Actieve Mobiliteit die is op 14 juni 2021 ter bespreking in de commissie geweest, afdoening wordt voorzien bij de vaststelling van de definitieve Actieagenda: deze zal begin april aan de staten worden voorgelegd. 08-11-2021 De strekking van de motie is meegenomen in de Actieagenda Actieve Mobiliteit, die op 14 juni 2021 ter bespreking in de commissie is geweest. Afdoening wordt voorzien bij de vaststelling van de definitieve Actieagenda. 05-07-2021 De strekking van de motie is meegenomen in de Actieagenda Actieve Mobiliteit die is op 14 juni ter bespreking in de commissie M&B geweest. Afdoening wordt voorzien bij de vaststelling van de definitieve Actieagenda in november 05-04-2021 de strekking van de motie is meegenomen in de Actieagenda Actieve Mobiliteit

						die is in de maak op 6 april 2021 in GS, 22 april ter bespreking in de commissie. 07-01-2021 de strekking van de motie wordt meegenomen in de Uitvoeringsagenda Actieve Mobiliteit die is in de maak Verwacht wordt dat deze in het eerste of tweede kwartaal van 2021 aan GS wordt voorgelegd, terugkoppeling aan PS volgt dan aansluitend. 10-08-2020 Motie wordt meegenomen in de in Q4 volgende 'Uitvoeringsagenda Actieve Mobiliteit' Daarin zal GS de plannen met betrekking tot fiets en voetganger verder uitwerken. De Uitvoeringsagenda Actieve Mobiliteit is vanwege de ontwikkelingen met betrekking tot Corona uitgesteld naar Q4 dit jaar, zodat lessen uit de crisis meegenomen kunnen worden. Daarnaast wordt op dit moment de Investeringsstrategie Noord-Hollandse Infrastructuur (iNHi) herzien. De iINHi is een op wegkenmerken en daadwerkelijke gebruik gebaseerde strategie. In de herziene versie is specifiek aandacht voor fietsdoorstroming bij kruispunten.

						20-04-2020 Motie wordt meegenomen in de in Q2 volgende 'Uitvoeringsagenda Actieve Mobiliteit'. Daarin zal GS de plannen met betrekking tot fiets en voetganger verder uitwerken. Daarnaast wordt op dit moment de Investeringsstrategie Noord-Hollandse Infrastructuur (iNHi) herzien. De iNHi is een op wegkenmerken en daadwerkelijke gebruik gebaseerde strategie. In de herziene versie is specifiek aandacht voor fietsdoorstroming bij kruispunten. 03-02-2020 Motie wordt meegenomen in de in Q2 volgende 'Uitvoeringsagenda Actieve Mobiliteit' Daarin zal GS de plannen met betrekking tot fiets en voetganger verder uitwerken. Daarnaast wordt op dit moment de Investeringsstrategie Noord-Hollandse Infrastructuur (iNHi) herzien. De iINHi is een op wegkenmerken en daadwerkelijke gebruik gebaseerde strategie. In de herziene versie is specifiek aandacht voor fietsdoorstroming bij kruispunten.

Openstaande toezeggingen commissie M&B 21-03-2022

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
Bereikbaarheid Haarlemmermeer Bollenstreek	M&B	20-04-2020	Olthof	Met het besluit over de Duinpolderweg kan worden doorgegaan met het opwaarderen van de Bennebroekerweg. Het college gaat snel met partners in gesprek over de verdere opgave in de regio. Het college komt vervolgens naar PS om het opwaarderen van de Bennebroekerweg een fase verder te brengen. Met dit besluit zijn niet alle vragen beantwoord. Er zijn zelfs vragen bij gekomen. Daar zullen we de komende tijd antwoord op moeten gaan hebben. Het antwoord op de vraag met wie wanneer gesproken is, volgt met de beantwoording van technische vragen. Een korte impressie van alle reacties volgt. Het evenwicht in de relatie met Zuid-Holland is verstoord. Er ligt een grote opgave om dat vertrouwen te herstellen. In de Stuurgroep heeft de gedeputeerde de heer Vermeulen aangeboden om zo snel mogelijk met elkaar om tafel te gaan zitten. Dan kan worden bekeken of er een basis is om gezamenlijk verder te gaan. Het college van Noord-Holland zal niet passief afwachten. Het is belangrijk om met elkaar in gesprek te gaan over de knelpunten die er nog zijn en hoe die kunnen worden opgepakt.	Aanpak Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040 op C-agenda M&B 31-08-2020 Brief over vastgestelde intentieovereenkomst inz. (nieuwe) Bennebroekerweg met Vervoerregio Amsterdam en gemeente Haarlemmermeer op C-agenda M&B 26-10 1496357/1496390 20-05-2021 gezamenlijke online informatiebijeenkomst met raadsleden Haarlemmermeer, organisatie vanuit Haarlemmermeer 06-09-2021 gezamenlijke Actie-agenda Netwerkstudie Haarlemmermeer (B-agenda)

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
				Gedeputeerde gaat met het besluit van PS terug naar de stuurgroep. De stuurgroep kan besluiten verder te gaan zonder Noord-Holland. Het kan dat de stuurgroep met een andere scope verder gaat, waarbij Noord-Holland partner blijft, of de Stuurgroep stopt. Dan zal naar een nieuw samenwerkingsverband moeten worden gekeken voor toekomstige opgaven. Dat laatste lijkt het meest waarschijnlijke. Het lijkt verstandig om een nieuwe start te maken. In het vervolgtraject wil het college met andere partners in gesprek dan alleen bewoners. In de nieuwe situatie, in stap 2, worden die partijen absoluut betrokken. Eerst zal gedeputeerde het gesprek aangaan met de heer Vermeulen. Ze hebben met elkaar veel gezamenlijke opgaven. Dat er een andere werkelijkheid is ontstaan die voor andere partijen teleurstellend is dat erkent de gedeputeerde. Er is voldoende basis om met elkaar verder te gaan. Daar moet de tijd voor genomen worden. Het goede gesprek moet worden aangegaan. Om een bemiddelaar te betrekken, dat vindt de gedeputeerde wat vroeg. Eerst zouden de collega bestuurders met elkaar het gesprek moeten aangaan, vertrouwen in. Ook met de gemeenten die teleurgesteld zijn, zal eerst het gesprek worden aangegaan.	

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
Netwerkstudie Haarlemmermeer	M&B	06-09-2021	Olthof	Over de verbreding van de brug bij Lisserbroek meldt gedeputeerde dat het college in het najaar terugkomt naar PS voor het vaststellen van een nieuwe scope. Dan wordt bekeken welke maatregelen mogelijk zijn om de opgave, die er ligt voor de regio, door te zetten. Een schriftelijk antwoord op de vraag over de volgende fase in het onderzoek naar het fietspad tussen Lisse en Nieuw Vennep volgt nog. De N205 wordt meegenomen in de totale scope van wat op de lange termijn nodig is om de regio goed bereikbaar te houden. De gedeputeerde komt er in deze commissie op terug als voortgang kan worden gemeld. Bij interruptie merkt de heer Hollebeek (PvdD) op dat hij een vraag stelde over de prioritering van investeringen in lokale fiets- en voetgangersnetwerken. Hoe is die afweging in prioritering gemaakt? Gedeputeerde Olthof komt graag schriftelijk terug op deze deels technische vraag.	
Abri's op het provinciale areaal in de omgeving van Heerhugowaard	M&B	15-06-2020	Olthof	Er zal een pilot worden gedraaid. Afhankelijk van de uitkomst van de pilot wordt bekeken welke nadere stappen gezet moeten worden. Provinciale Staten worden geïnformeerd over de uitkomst van de pilot.	Verwachting is Q2 2021

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
Vervolgstudie onderdoorgang N247 Broek in Waterland	M&B	26-10-2020	Olthof	De gedeputeerde zal serieus kijken of de effecten van thuiswerken kunnen worden meegenomen in de verkeersmodellen.	De vervolgstudie naar een mogelijke onderdoorgang in de N247 in Broek in Waterland is gestart. Hiervoor hebben de leden van de Statencommissie Mobiliteit en Bereikbaarheid een uitnodiging ontvangen om dit proces van dichtbij te volgen via ateliers. Streven is om in Q2 van 2022 een uitgewerkt voorstel voor de onderdoor-gang voor te kunnen leggen aan GS en PS waarbij er inhoudelijk nog een keuze kan worden gemaakt over de inrichting van de N247 qua rijstrookindeling, mede in relatie tot de financiering. In Q3 2022 zal dan een definitieve keuze worden voorgelegd aan PS over de realisatie van een onderdoorgang.
Begroting 2021 / Zeehavens	PS	09-11-2020	Pels	Binnen zeehavens zien we dat er extra aandacht nodig is om op langere termijn de transities waar te kunnen maken, maar ook de economische ontwikkeling van onze belangrijke havens te kunnen faciliteren. Daarom komen wij binnenkort met een regeling voor duurzame zeehavens,	

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
				waarin stikstof apart benoemd wordt als een van de zaken waar een bedrijf aan kan werken om de innovatie binnen het gebied verder aan te jagen. Het is wel belangrijk dat we goed de koppeling maken met het landelijk innovatiebeleid en dat wij zoeken naar hoe wij de meeste koppelkansen kunnen benutten, zoals met onze inzet binnen de zeehavenregeling maar ook op gezonde leefomgeving, op circulaire economie en energietransitie. Ik stel voor binnenkort met een brief naar PS te komen over hoe wij binnen de tafel van havens en industrie kijken naar de koppeling van de transities en tegelijkertijd het stikstofprobleem en hoe wij in samenwerking met verschillende partijen uit de zeehavens en met het Rijk stappen willen gaan zetten om innovatie te bevorderen en dan zullen wij zeker kijken naar onze eigen regelingen, maar ook richting het Rijk, wat zouden wij daar nog voor elkaar willen krijgen.	
Eerste begrotingswijziging 2021	M&B	15-02-2021	Olthof	De gedeputeerde is in gesprek met Bergen en Alkmaar en getracht wordt om ook Rijkswaterstaat erbij te betrekken om het project Kogerdijk en de fietsverbinding vlot te trekken. De gedeputeerde hoopt de Staten hierover in 2021 meer informatie te kunnen geven	

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
				In de duurzaamheidsambities zullen keuzes gemaakt moeten worden. De gedeputeerde komt op een later moment met een nadere toelichting op de duurzaamheidsambities in relatie tot mobiliteit.	
Verkeersveiligheid: jaarverantwoording en uitvoeringsregelingen 2021 Veiligheid N9	M&B	15-02-2021	Olthof	Op de rondvraag verkeersveiligheid van Mevr. Kuiper (CDA) antwoordt gedeputeerde dat de regio's met uitvoeringsplannen komen. In eerste instantie volgt per regio een intentieverklaring. GS stellen die intentieverklaringen vast. Deze worden in de Statencommissie besproken. Die intentieverklaringen leiden tot een Uitvoeringsprogramma. Dat is een combinatie van Rijk, provincie en gemeenten. In het proces en het programma Verkeersveiligheid worden de Staten meegenomen. De uitvoeringsplannen komen ook naar de Staten, om brede bestuurlijke overeenstemming te bereiken. Gedeputeerde weet nog niet wanneer de onderzoeksrapportage over de verkeersveiligheid op de N9 kan worden verwacht. Het onderzoek wordt in 2021 vervolgd met een fase waarin oplossingen worden onderzocht. Gedeputeerde komt met een moment om de Staten daarover nader te informeren.	
Focus Smart Mobility	M&B	22-04-2021	Olthof	Gedeputeerde zegt toe dat het effect op de reiziger c.q. de gebruiker wordt meegenomen in de voortgangsrapportage. Smart Mobility kan niet los worden gezien van de verstedelijkingsopgave.	

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
	PS	17-05-2021	Olthof	Bij de eerste voortgangsrapportage volgt ook de financiële opgave. Ik wil de heer Klein wel tegemoet komen door in de jaarlijkse rapportage, die we hebben toegezegd, de financiële verhoudingen mee te nemen. Dan kunnen we zien wat er uiteindelijk naar realisatie en wat naar onderzoek gaat. Daarin zou ik ook willen meenemen op basis van welke criteria een bepaald onderzoek kan worden vormgeven. Op dit moment loopt er een verkenning naar de verschillende deelconcepten die er zijn. Dan heb ik het niet over de MRA, maar over de rest van Noord-Holland, waar we kijken naar een combinatie met Mobility as a Service. Hoe zorg je dat je van A naar B kunt komen en hoe kun je van verschillende concepten gebruikmaken. Dit kan ik u toezeggen. Ik verwacht net na de zomer de eerste verkenning, waarin dat ook in beeld wordt gebracht en welke partijen daarvoor in de markt zijn. We werken op dit moment onder de noemer 'Krachtenbundeling Smart Mobility' met alle provincies en vijf gemeenten samen. Ik wil toezeggen dat ik u een overzicht zal bieden van die samenwerkingsvorm, met wie we samenwerken en op welke onderdelen.	

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
Reactie op Adviesaanvraag Dienstregeling NS	M&B	22-04-2021	Olthof	De heer Hoogervorst (SP) heeft een rondvraag over agendapunt 9d, de reactie op de adviesaanvraag dienstregeling NS 2022. Wanneer valt een reactie van NS te verwachten? Worden Provinciale Staten daarin gekend en hebben de Staten daar nog iets over te zeggen? Gedeputeerde Olthof antwoordt dat de Staten er niets over te zeggen hebben. Het is de dienstregeling van NS. De Noordvleugelpartijen hebben wel hun ongenoegen geuit over bepaalde maatregelen. Er kwam nog geen reactie van NS. De Staten zullen op de hoogte worden gesteld van die reactie, zodra deze is ontvangen.	
Proces luchtvaart	M&B	14-06-2021	Olthof	Op 20 mei jl. is er t.a.v. het proces luchtvaart een voorbereidend overleg geweest met afgevaardigden uit deze commissie en het team Luchtvaart van Provincie Noord-Holland. Mevrouw Van der Waart (GL) geeft een terugkoppeling van het overleg. Ze verwijst naar de technische briefing over het luchtvaartdossier van maart jl., waarna zich een werkgroep heeft gevormd, bestaande uit mevrouw Van Geffen, de heer Steeman, de heer Dessing, mevrouw Doevendans, de heer Hollebeek, mevrouw Koning en mevrouw Van der Waart zelf. De werkgroep had een eerste verkennende gesprek met de ambtelijke ondersteuning. Daarbij is afgesproken dat deze commissie en commissie RWK in september 2021 nog een technische briefing krijgen over de relatie RO en luchtvaart. Daarna wordt nog een BOT-	27-09-2021 Technische briefing, met uitnodiging van de commissie RWK 28-10-2021 BOT-overleg, met uitnodiging van de commissie RWK

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
				overleg georganiseerd en dan een openbare bespreking in deze commissie.	
Voordracht jaarstukken 2020	M&B	14-06-2021	Olthof	Gedeputeerde verwacht de Staten aan het eind van dit jaar een Agenda Logistiek te kunnen presenteren, waarin onder meer is gekeken naar vervoer over water. De gedeputeerde komt nog met een antwoord over wanneer de biodiversiteit geheel op orde moet zijn. Nog bekeken moet worden of het 'varend fietspad' past in doorfietsroutes en het recreatiebeleid. De gedeputeerde wil het verzoek om een bijdrage eerst met college Zaal bespreken. PS zullen hierover worden geïnformeerd.	21-03-2022 cie M&B/04-04-2022 PS : Voordracht Agenda Slimme en Schone Logistiek Noord-Holland
Vaststellen Uitvoeringsregeling Spaarpalen ter uitvoering van motie 'Spaarpalen voor Verkeersveiligheid'	M&B	14-06-2021	Olthof	Met de gemeenten wordt achteraf geëvalueerd hoe een project is verlopen. Begin 2022 worden de eerste resultaten verwacht. Die worden gedeeld met PS.	
Actieagenda Actieve Mobiliteit en Regionaal Toekomstbeeld Fiets	M&B	14-06-2021	Olthof	De aanpassing van de term 'snelfietsroutes' in 'doorfietsroutes' zal in de definitieve versie worden verwerkt. Over de monitoring van de Actieagenda en het frequent informeren van de Staten zegt de gedeputeerde dat bij de jaarlijkse behandeling van het IMPI integrale informatie over alle	

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
				mobiliteitsvraagstukken volgt. Daar kan ook de discussie worden gevoerd. De heer Terwal (VVD) ziet graag dat in de definitieve versie van de Actieagenda een staatje wordt opgenomen over realistische fietsafstanden, c.q. de actieradius van de gemiddelde Noord-Hollander. Gedeputeerde Olthof zal het verzoek van de heer Terwal meenemen om meer inzicht te geven. Hij moet zich wel realiseren dat de fietspaden van de doorfietsroutes langer zijn. Vaak gebruikt men slechts een deel van een doorfietsroute.	
Motie 78 'Financiële bijdrage elektrificatie pontveer Spaarndam'	PS	28-06-2021	Olthof	Bij motie 78 'Financiële bijdrage elektrificatie pontveer Spaarndam' wil ik de toezegging doen dat we dit verder onderzoeken en de Staten daarover zo snel mogelijk informeren. De deadline is september. Ik moet in gesprek gaan om te vernemen hoe hard die deadline is. Er zit immers een vakantieperiode tussen. Voor deze specifieke verbinding is in 2009 een eerdere subsidie toegekend van 144.000 euro. Dat was om een nieuwe pont aan te schaffen. In 2018 is een subsidie toegekend van 64.000 euro om de verbinding te verplaatsen. We moeten juridisch bekijken of nogmaals een subsidie mag worden toegekend. Als dat juridisch mogelijk mocht zijn dan moeten we met elkaar kijken waaruit dat wordt gefinancierd. Dat moet apart worden behandeld, omdat de begroting te laat komt.	

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
Visie Noordzeekanaalgebied en havencomplexen (vraag n.a.v. strategische agenda)	M&B	06-09-2021	Pels	Mw. Van der Waart (GL) heeft een vraag aan gedeputeerde Pels over de in de Strategische agenda genoemde Visie Noordzeekanaalgebied en havencomplexen. Wat is de insteek van deze visie? Wordt bijvoorbeeld invulling gegeven aan de rol van de provincie om de havens circulair te maken? In de Strategische agenda is geen datum van bespreking opgenomen. Hoe loopt het proces? Wanneer kan de commissie iets verwachten? Gedeputeerde Pels zegt dat er veel vragen op de provincie afkomen met betrekking tot de havens. GS hebben het voornemen om daarover een visie op te stellen. PS stellen dat document vast. Aan de rol en inzet van provincie in de havens wordt een kader verbonden. De gedeputeerde stelt voor om het visiedocument in november 2021 in deze commissie te bespreken, bijvoorbeeld in de vorm van een technische briefing met experts of een BOT-overleg, afhankelijk van de behoefte van de Staten.	M&B 29-11-2021 (bespreking Midterm review Coalitieakkoord): De Provincie komt met een havennota waarbij PS vroegtijdig worden betrokken. Verwachting: 09-05 TB proces Maritiem Cluster 29-09 TB havennota
Jaarlijks overleg met de raadscommissie gemeente Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam (vraag n.a.v. strategische agenda)	M&B	06-09-2021	Olthof	De heer Terwal (VVD) verwijst naar het jaarlijks overleg met de raadscommissie gemeente Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam. Het zou fijn als in het voorjaar van 2022 het gesprek kan worden aangegaan met elkaar. In Noord-Holland zijn veel projecten die gezamenlijk moeten worden opgepakt.	Na de gemeenteraads-verkiezingen in maart '22 zal de griffie de gemeente Amsterdam en de VRA benaderen voor een gezamenlijk overleg.

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
				De voorzitter zegt toe dat dit door de griffie wordt opgepakt.	
Vaststellen Perspectief Mobiliteit	M&B	06-09-2021	Olthof	Eind van dit jaar/begin volgend jaar zal de provincie samen met de regio Alkmaar-Heerhugowaard met een plan voor de N242 komen. Gedeputeerde Olthof vertelt dat kleine projecten worden opgenomen in het IMPI. De gedeputeerde zegt toe met een tijdspad te komen voor grote investeringen in de 'totale N242'. Gedeputeerde Olthof zegt dat het punt van de heer Klein (CU) terecht is. Het is goed om de eisen, die worden gesteld, met PS te bespreken. De gedeputeerde bekijkt nog in welke vorm dat kan plaatsvinden. PS worden meegenomen in de voorwaarden ten aanzien van het Plan van Aanpak. De gedeputeerde geeft wel mee dat de voordracht staat. T.a.v. het PvA kunnen GS en PS elkaar vinden, maar de vrijblijvendheid is er dan wel vanaf. De heer Klein vindt dat een mooi voorstel. Als het college criteria opneemt in het PvA dan zou het onverhoopt kunnen gebeuren dat PS kunnen stellen dat het plan dat er ligt niet voldoet aan de gestelde criteria. Het college zal dan toch niet zomaar subsidie geven?	

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
				Gedeputeerde Olthof bevestigt dat als niet wordt voldaan aan de criteria, die verbonden zijn aan een subsidie, dan zal ook geen subsidie worden gegeven.	
Subsidie, gereserveerd in het kader van het OV knooppunt stationsgebied Hilversum. (rondvraag dhr. Klein - CU)	M&B	06-09-2021	Olthof	Het verbeteren van de fietsverbinding onder het station door is een onderdeel van het plan. De tunnel maakt onderdeel uit van het Hoogwaardig Regionaal Fietsnetwerk, zoals dat door de gemeenten en regio is vastgesteld. Door een onderzoeksbureau is geadviseerd om de tunnel te verbreden voor het verhogen van de veiligheid. Nu lijkt er gekozen te gaan worden voor een scenario waarin de tunnel niet wordt verbreed. Klopt het dat in de, mede door de provincie gefinancierde, plannen geen ruimte is voor een verbreding van de fietstunnel? Kan de provincie stimuleren dat de tunnel wel wordt verbreed? Gedeputeerde Olthof beaamt dat een verbreding van de tunnel een toekomstbestendige en betere oplossing is. De provincie deed haar bijdrage op basis van de integrale gebiedsontwikkeling rondom het station van Hilversum. De gemeente werkt aan een onderzoek en een verdere uitwerking. Het verbreden van de fietstunnel kost 15 miljoen euro. Dat is niet realiseerbaar binnen dit plan. De gedeputeerde zegt toe dat in het vervolgonderzoek Netwerk Doorfietsroute dit knelpunt een plek zal worden gegeven. Uiteraard	

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
				zal worden gekeken naar koppelkansen op het moment dat geïnvesteerd gaat worden. De heer Klein (CU) vraagt of in het integrale plan rekening wordt gehouden met het eventueel later verbreden van de tunnel, in geval er financiële middelen voor zouden zijn. Gedeputeerde Olthof wil niet de verwachting wekken dat de tunnel alsnog zal worden verbreed. De financiële bijdrage van de provincie in het stationsgebied van Hilversum is beperkt. Er zijn geen extra middelen voor het verbreden van de tunnel. Als het al zou gebeuren dan is het logisch dat een eventuele verbreding wordt gekoppeld aan het project dat nu al loopt. De planning van de projecten is niet bekend bij de gedeputeerde. De informatie die daarover beschikbaar is zal de gedeputeerde delen.	
Bermveiligheid	Cie. M&B	27-09-2021	Olthof	Bij interruptie vraagt de heer Hoogervorst (SP) of de gedeputeerde kan toezeggen dat als de projecten in het kader van bermveiligheid zijn afgerond, hij met een overzicht komt van wat er plaatsvond. Gedeputeerde Olthof zal een overzicht geven van wat gerealiseerd is en wat nog onderhanden is.	
Eindverantwoording Westfrisiaweg	Cie. M&B	27-09-2021	Olthof	U krijgt schriftelijk inzicht per partij wat de bijdrage is geweest.	

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
				GL vroeg naar de gemaakte afspraken. De gedeputeerde kent ze niet, maar als ze er zijn dan krijgt de commissie een overzicht. Bij interruptie vraagt de heer Hoogervorst (SP) nadrukkelijk naar de verkeerstellingen. Gedeputeerde Olthof belooft op de vraag van de heer Hoogervorst terug te komen. Hij doet geen toezegging over tellingen, voordat hij een completer beeld heeft. Bij interruptie vraagt mevrouw Van der Waart (GL) of de intensiteiten van de parallelweg dan ook meegenomen kunnen worden. Gedeputeerde Olthof komt erop terug wanneer en wat wordt gemeten in het kader van de Westfrisiaweg en wat de ontwikkeling betekent ten opzichte van het referentiejaar.	
RMP Deel 2 / onderzoek CE Delft m.b.t. Regionaal Mobiliteitsprogramma	Cie. M&B	27-09-2021	Olthof	CE Delft doet een tweede onderzoek naar het effect voor stikstof en fijnstof. Het resultaat komt eraan. Het college heeft de klimaatdoelstelling van 55% omarmd. Het wordt lastig om maatregelen af te dwingen als het Rijk de doelstelling van 4,2 megaton niet aanpast naar 2,2 megaton. Het college kan een gemeente niet vragen meer te doen dan er nu vanuit het Rijk gevraagd wordt. Bij interruptie vraagt mevrouw Van der Waart (GL) of het college hierover het gesprek met het Rijk of Europa voert.	

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
				Gedeputeerde Olthof zal het bijstellen van de ambitie vanuit het Rijk in IPO-verband aan de orde stellen.	
Conceptagenda Slimme en Schone Logistiek	Cie. M&B	30-09-2021	Olthof	Bij interruptie vraagt Statenlid Kostiç (PvdD) om de voor- en nadelen van biobrandstof wetenschappelijk toe te lichten. Nu wordt biobrandstof geschaard onder schone logistiek. Gedeputeerde Olthof belooft ernaar te kijken GL stipte de luchtvaart aan. Goederenvervoer door de lucht is heel beperkt als men kijkt naar het totale logistieke palet. Een groot deel van de goederen gaat met passagiersvliegtuigen mee. De gedeputeerde bekijkt of er nog iets over gemeld kan worden. Op de vraag of de binnenvaart op schema ligt als het gaat over ambities zegt de gedeputeerde dat daarvan nog geen cijfers bekend zijn. Gedeputeerde kijkt na of er inmiddels cijfers zijn. Deze zullen dan worden gedeeld met de Staten. Hetzelfde geldt voor het transparant maken van de footprint. Bij interruptie vraagt de heer Klein (CU) om de opmerking 'Het voorkomen van onnodig transport' scherper te stellen. Er zal moeten worden gezocht naar manieren om transport in ieder geval te verminderen.	M&B 29-11-2021 (bespreking Midterm review Coalitieakkoord): Gedeputeerde verwacht dat medio maart de definitieve agenda kan worden vastgesteld M&B 21-03-2022 / PS 04-04-2022

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
				Gedeputeerde Olthof vindt het een terechte opmerking. Deze wordt meegenomen.	
Integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2022-2029	Cie. M&B	28-10-2021	Olthof	Naast het IMPI wordt er ook gewerkt aan de investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi). De prioritering zal in de Staten plaatsvinden. Provinciale Staten bepalen welk project van de plan- naar de realisatiefase gaat. Daarvoor ligt er het traject om te kiezen welke projecten in de studiefase worden opgenomen. Met de iNHi worden daarin stappen gezet. Die nieuwe vorm zal mogelijk pas in de volgende coalitie kunnen worden gebruikt. Begin volgend jaar volgt een eerste opzet van de iNHi.	Zie strategische agenda
Begroting	Cie. M&B	28-10-2021	Olthof	De voorzitter constateert dat er behoefte in de commissie is om met elkaar en gedeputeerde in gesprek te gaan over de indicatoren op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid. De vorm is nog niet duidelijk. Wordt vervolgd. Over de telmethode zijn eerder vragen gesteld. Een aantal provincies draait pilots. Wanneer de methode landelijk wordt overgenomen, dan zal Provincie Noord-Holland daarin meegaan. Op de vraag wat de nieuwe methode zal opleveren ten opzichte van de oude methode antwoordt de gedeputeerde dat geen appels met peren moeten worden vergeleken. Het is interessant om te weten wat de nieuwe methode gaat opleveren ten opzichte van de oude. Wat is de meerwaarde als	

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
				het gaat over inzicht en overzicht van het aantal verkeersongevallen? Bij interruptie vraagt Statenlid Gringhuis (GL) of het laatste als een toezegging kan worden gezien. Lukt het om een memo te maken voor Kerst 2022? De gedeputeerde zou daaraan geen datum willen hangen. Hij zegt wel toe dat op die manier een vergelijking zal worden gemaakt. Gedeputeerde Olthof zegt toe met collega Rommel te overleggen over innovatieve maatregelen (natuur) en faunapassages.	
Landschapsplan / A8-A9	Cie. M&B	17-01-2022	Olthof	Bij interruptie vraagt de heer Terwal (VVD) om de toezegging van de gedeputeerde dat wanneer in de toekomst een nieuwe MKBA wordt uitgevoerd dat ook baten voor erfgoed, natuur en landschap worden meegenomen. Gedeputeerde Olthof zal bij de verdere planuitwerking de MKBA zo volledig mogelijk uit laten voeren.	
Regionale Werkagenda Mobiliteit Zuid-Kennemerland IJmond	Cie. M&B	17-01-2022	Olthof	Het jaartal van 2023 is gekoppeld aan deze coalitieperiode. De gedeputeerde wil zeker inbrengen om er een langere periode aan te koppelen. Hij zal dat bespreken in het PVVB. Medio kwartaal 2-2022 komt de gedeputeerde terug met concrete maatregelen om de verkeersveiligheid op de Zeeweg te verbeteren.	

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
				Gedeputeerde Olthof zal kijken hoe de inbreng ten aanzien van dierenwelzijn kan worden opgenomen, dan wel dat er verwezen wordt naar rapporten. De gedeputeerde zal met collega Rommel bekijken wie betrokken zijn bij de Klankbordgroep. Hij weet dat de grondeigenaren betrokken zijn. Bij de maatregelen zal worden bekeken hoe dierenwelzijn organisaties kunnen worden meegenomen. De gedeputeerde zal dat zeker gaan bespreken. De Staten kregen een presentatie over Corridor Haarlem-Schiphol-Amsterdam. Binnenkort volgt het rapport. Gedeputeerde Olthof zegt over het beschikbaar komen van andere regionale agenda's dat dit afhankelijk is van het tempo van andere regio's, De gedeputeerde kan geen tijdspad geven. Hij hoopt dat andere regio's dit jaar zover zullen zijn. De gedeputeerde beraadt zich nog op de manier waarop de regionale agenda's met de Staten besproken zullen worden.	
Verbinding A8-A9, Landschapsplan en voorstel voorkeursalternatief	PS	31-01-2022	Olthof	De Liniecommissie ontvangt dit landschapsplan ook. OCW heeft het landschapsplan al ontvangen. OCW bepaalt zelf in welk tempo ze dat naar Unesco zal sturen. Wij hanteren de volgorde dat we ook naar de Liniecommissie zullen gaan. We zullen OCW op de hoogte houden van die	

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
				ontwikkelingen. Dan zal die stap ook gezet gaan worden. Voor wat betreft de MKBA, -en dat was ook het punt van Statenlid Van der Waart-, de update daarvan is vooral gebaseerd op de discontovoet. Ik heb u toegezegd dat in de verdere planuitwerkingsfase er een nieuwe MKBA komt, waarin we alle aspecten zo goed mogelijk meenemen om die zo goed mogelijk te kunnen wegen. Ja, we zullen bij OCW een vinger aan de pols houden als het gaat over de voortgang in de relatie met Unesco. Vanuit Rijkswaterstaat is het niet wenselijk om de verwijzing naar Amsterdam bij de afslag Uitgeest weg te halen. Als ik Rijkswaterstaat spreek, wil ik de vraag nogmaals stellen, maar Rijkswaterstaat is er geen voorstander van. Op het moment dat er een uitspraak van Unesco is, worden de Staten daarover geïnformeerd. De motie 'Modal Shift voor leefbaarheid langs de N203': Met de werkgeversaanpak, zowel aan de Zuidkant bij de MRA als in Noord-Holland Noord zijn we druk bezig. Die pakken we voortvarend	

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
				verder op. We zullen u over de voortgang informeren. Het tweede punt: We hebben bij het opstellen van het landschapsplan en bij het bevorderen van de leefbaarheid in Krommenie naar de plannen van ROVER gekeken. Ik heb ROVER horen inspreken en ik zie ook uw motie. De conclusie die we daar toen getrokken hebben, wil ik ook met ROVER bespreken. Ik wil er ook een reactie van ROVER op hebben, ook in bredere zin. Ik zal u daarover ook informeren. Wel wil ik toezeggen dat als de uitvoering ooit aan de orde komt, er heel zorgvuldig zal worden omgegaan met het landschap. Dat betekent dat we niet met een bulldozer door het landschap zullen gaan en alles vlak gooien. Ook in de integraliteit kijken we wat de uitvoering betekent voor het bestaande landschap en de bestaande bosschages, zonder daarmee het advies van het Kwaliteitsteam tekort te doen. Daar zit nog wel ruimte. Dat moeten we nog verder gaan uitwerken. Ik zeg u toe daarin wel die zorgvuldigheid mee te nemen. Deze motie zoals die voorligt, wil ik nadrukkelijk ontraden. Over de motie 'Innovatie mogelijkheden ter beperking van overlast' kan ik positief adviseren. Ten aanzien van de tweede bullet wil ik aangeven	

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
				dat we uiteraard naar die innovatieve oplossingen kijken. Dat wil niet zeggen dat ze automatisch allemaal worden overgenomen. Als er innovatieve oplossingen zijn, dan worden die beoordeeld, om de overlast in Broekpolder zoveel mogelijk tegen te gaan.	
Rondvraag mevr. Van Geffen - Liberaal NH over NOVI / Havennota	Cie. M&B	14-02-2022	Pels	Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal N-H) bedankt voor de beantwoording van technische vragen. Daaruit blijkt dat het projectbureau Noordzeekanaalgebied subsidie krijgt om het NOVI-traject te leiden. Hoe is de provincie, in de veelheid aan partijen, betrokken? Zijn er beslismomenten voor Provinciale Staten? Is het mogelijk een technische sessie te krijgen, waarin de Staten worden bijgepraat? De Havennota heeft wat vertraging opgelopen. De gedeputeerde stelt voor om het NOVI -traject te koppelen aan de Havennota. Rondom de zomer kan een BOT-overleg of technische briefing worden gepland. De Havennota gaat over de inzet van de Provincie in de havengebieden. De gedeputeerde verwacht de Havennota voor het eind van 2022 aan Provinciale Staten voor te kunnen leggen.	Verwachting M&B 29-09-2022: Technische briefing Havennota
Actualisering Integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur IMPI 2022-2029	Cie. M&B	14-02-2022	Olthof	Bij de Kaderbrief wordt inzichtelijk gemaakt wat de financiële opgave is. Er zullen scenario's worden gepresenteerd. Dan volgt de discussie over het financieel perspectief. Deze actualisatie zal er onderdeel van uitmaken.	

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
				De heer Terwal vroeg aandacht voor de N203. Daarbij merkte de heer Hollebeek direct op dat een wegverbreding ten koste van de natuur gaat. De gedeputeerde spreekt met Uitgeest en Castricum over korte termijn maatregelen. Eind maart 2022 staat een vervolggesprek op de planning. In de studiefase, richting het groot onderhoud, wordt een veilige inrichting van de weg serieus meegenomen. De gedeputeerde belooft met de andere diensten te kijken wat de consequenties zijn van 60 km. Hij zal Staten daar dan over informeren. In de studiefase richting de voorbereiding van het Groot Onderhoud in 2028 wordt de verbreding van de weg meegenomen. De gedeputeerde staat open voor een gesprek met de West-Friese gemeenten over de knelpunten op de Westfrisiaweg. Afhankelijk van het vraagstuk wordt bekeken wat daarmee kan worden gedaan. De gedeputeerde heeft geen lijst met knelpunten. In het laatste half jaar is de gedeputeerde ook niet benaderd door West-Friese gemeenten om een knelpunt op te lossen. De gedeputeerde zal ambtelijk navragen of een overzicht kan worden verzorgd. Als er een overzicht is dan zal dat aan de Staten worden toegezonden. Gedeputeerde Olthof heeft bij de bespreking over de afrekening van de N23 gezegd dat hij bereid is	

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
				het gesprek aan te gaan, op het moment dat er knelpunten zijn. Hij meent niet te hebben toegezegd dat hij actief bij alle gemeenten langsgaat om navraag te doen. De gedeputeerde heeft binnenkort een regionaal overleg (PVVB) met de wethouders Mobiliteit. Hij zal dit punt aan de orde stellen. Met de kredietverhogingen komt het probleem van een tekort aan middelen eerder op de provincie af. Ook vanuit de Staten zijn er de nodige wensen op he gebied van duurzaamheidsambities. De gedeputeerde maakt transparant waar duurzaamheid nog geen vast onderdeel is van de werkwijze van een aannemer, wat de uiteindelijke kosten zijn om de duurzaamheidsambities te realiseren.	
HOV-studie Haarlem-Schiphol/Amsterdam 2040	Cie. M&B	14-02-2022	Olthof	Bij interruptie vraagt de heer Terwal (VVD) naar andere voorbeelden in het land van de Modal Shift van auto naar bus. Gedeputeerde Olthof zal navraag doen of er cijfers bekend zijn. Daadwerkelijk in gebruik zijnde BRT-systemen zijn er nog niet, maar mogelijk is er informatie vanuit Groningen en Drenthe beschikbaar.	

Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor M&B 21 maart 2022

Beeldvorming (Fase 1)	: BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2)	: ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3)	: Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda

vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. M&B of PS)

	2021		**2022**									**2023**	**GS**	**Behandeling**
Commissie M&B	**28-10**	**29-11**	**17-01**	**14-02**	**21-03**	**09-05**	**20-06**	**12-09**	**29-09**	**31-10**	**5-12**	**Q1**		
Algemeen														
1e Begrotingswijziging													allen	2022: 1e Begrotingswijziging 14-02 M&B, 07-03 PS
2e Begrotingswijziging													allen	2022: 2e Begrotingswijziging 12-09 M&B, 19-09 PS
Laatste begrotingswijziging														2021: laatste Begrotingswijziging 29-11 M&B, 13-12 PS 2022: laatste Begrotingswijziging 05-12 M&B, 19-12 PS
Jaarstukken en Kaderbrief													allen	2022: 20 juni in commissie M&B (A-agenda) en 4 juli in PS
Begroting													allen	2021: 28 oktober in commissie M&B (A-agenda) en 8 november in PS 2022: 31 oktober in commissie M&B (A-agenda) en 14 november in PS
Mobiliteit/ Bereikbaarheid														
Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (NIKG)													Olthof	28-09-2020 Technische briefing (met uitnodiging van de cie. EFB) 26-10-2020 Voordracht in cie. M&B 09-11-2020 Voordracht in PS Nadere invulling van de duurzaamheidsambities binnen de infrastructurele projecten 2021-2023 zoals eerder aangekondigd in de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2020-2023 (NIKG). 22-04-2021 Voordracht Duurzaamheidsambities provinciale infrastructuur ‘21-‘23 in cie. M&B, 17-05-2021 in PS
Bijpraatmoment Rocov-NH (Regionaal Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer NH)													Olthof	Halfjaarlijks bijpraatmoment over recente ontwikkelingen. Het is gebruikelijk dat Rocov de cie. 2 x (soms 1 x) per jaar informeert. 18-01 18.30 uur online overleg met Rocov-NH 27-09-2021 overleg 21-03-2022 volgend overleg
Jaarlijks overleg met raadscie. gem. A’dam en Vervoerregio Amsterdam													Olthof	Eens per jaar is er een bijeenkomst met de leden van de commissie, leden van de raadscie. verkeer (Raadscommissie Mobiliteit, Luchtkwaliteit en Water (MLW)) van Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam. Voorjaar 2022 (na raadsverkiezingen)
Verkeersveiligheid													Olthof	Jaarverantwoording verkeersveiligheid 2020: In de commissievergadering Bereikbaarheid en Mobiliteit van 20 januari 2020 is toegezegd de commissie jaarlijks te rapporteren over de activiteiten van GS op het gebied van verkeersveiligheid. In de jaarverantwoording wordt naast een terugblik op 2020 ook vooruitgeblikt op de activiteiten in 2021. 15-02-2021 C-agenda: Uitvoeringsregelingen verkeersveiligheid 2021 en jaarverantwoording 2020 17-01-2022 C-agenda Uitvoeringsregeling subsidie Verkeerseducatie Scholieren Noord-Holland 2022 en de Uitvoeringsregeling subsidie Doortrappen Noord-Holland 2022. 14-02-2022 C-agenda Infrastructuursubsidies 2022 en jaarverantwoording 2021
Perspectief Mobiliteit (v/h Agenda Mobiliteit)													Olthof	*Perspectief Mobiliteit* is de nieuwe titel van Agenda Mobiliteit. De Agenda Mobiliteit is al eerder in de commissie besproken, nl.: 11-02-2019 discussiestuk Agenda Mobiliteit (B-agenda) 16-09-2019 BOT-overleg Agenda Mobiliteit Onder de nieuwe naam *Perspectief Mobiliteit* bespreekt GS graag: 22-04-2021 concept-Agenda Perspectief Mobiliteit (B-agenda) 06-09-2021 voordracht definitief Perspectief Mobiliteit (A-agenda) (13-09 in PS)

Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor M&B 21 maart 2022

Beeldvorming (Fase 1)	: BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2)	: ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3)	: Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda

vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. M&B of PS)

	2021		**2022**									**2023**	**GS**	**Behandeling**
Commissie M&B	**28-10**	**29-11**	**17-01**	**14-02**	**21-03**	**09-05**	**20-06**	**12-09**	**29-09**	**31-10**	**5-12**	**Q1**		
Verbinding A8-A9 / Landschapsplan													Olthof	Juni 2019: Dit onderwerp maakt deel uit van het coalitieakkoord “Duurzaam doorpakken”: In februari en eind mei van dit jaar bent u per brief geïnformeerd (kenmerken 1 1 60469/1 357255 en 1 427994/1 427999) over de stappen van het project 'Landschapsplan Stelling van Amsterdam / Verbinding A8-A9'. In de brief van eind mei hebben wij o.a. aangegeven dat u het Landschapsplan in kwartaal 1 van 2021 zou ontvangen. Dat wordt nu Q4 van 2021. Wij bekijken samen met de partners uit de Stuurgroep Verbinding A8-A9 en het consortium of dit proces is te versnellen. 14-06 technische briefing 06-09 ter kennisname Bouwstenen voor het Landschapsplan Stelling van Amsterdam / Verbinding A8-A9’ (C-agenda) 11-01-2022 19.00-21.00 uur technische sessie Landschapsplan Stelling van Amsterdam/A8-A9, met uitnodiging van de commissie EFB 17-01-2022 Landschapsplan Stelling van Amsterdam/A8-A9 (A-agenda), met uitnodiging van de commissie EFB *Krommenie/Assendelft:* Informeren over het uitvoeringsprogramma Krommenie/Assendelft cie M&B april 2021 (C-stuk)
Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek													Olthof	Juni 2019: dit onderwerp staat in het coalitieakkoord “duurzaam doorpakken”: Bereikbaarheid Bollenstreek. Alle Noord-Hollandse belanghebbenden zullen opnieuw gehoord worden over de voorkeursvariant. N.a.v. deze gesprekken zal, op basis van het Noord-Hollandse belang, opnieuw gesproken worden met de provincie Zuid-Holland over de verdere realisatie van de weg en de voorkeursvariant. 25-03-2020 in Stuurgroep 20-04-2020 Voordracht in cie. M&B 18-05-2020 Voordacht in PS (in uitloopvergadering 25-05) Juni 2020 *Netwerkstudie Haarlemmermeer* PNH start samen met Haarlemmermeer (penvoerder) en Vervoerregio Amsterdam een Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040 (zie brief 1440252/1440261 van 24-06-2020, C-agenda alle commissies aug. 2020). 20-05-2021 gezamenlijke online informatiebijeenkomst, organisatie vanuit Haarlemmermeer 06-09-2021 Gezamenlijke actie-agenda netwerkstudie Haarlemmermeer (B-agenda) *Bennebroekerweg* Begin oktober 2020 hebben wij u geïnformeerd over de intentieovereenkomst die wij hebben afgesloten met onze partners de Vervoerregio en gemeente Haarlemmermeer. Cie M&B 22 maart 2021 (C-agenda) Aanpak en een Samenwerkingsovereenkomst (SOK) voor de gecombineerde verkenning- en

Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor M&B 21 maart 2022

Beeldvorming (Fase 1)	: BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2)	: ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3)	: Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda

vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. M&B of PS)

	2021		2022									2023	GS	Behandeling
Commissie M&B	**28-10**	**29-11**	**17-01**	**14-02**	**21-03**	**09-05**	**20-06**	**12-09**	**29-09**	**31-10**	**5-12**	**Q1**		
														planfase. In de SOK maken wij afspraken over de organisatie, planning en financiën van het project (Nieuwe) Bennebroekerweg voor het komende jaar. Gedurende het jaar werken we toe naar een voorkeursalternatief voor de (Nieuwe) Bennebroekerweg.
Broek in Waterland													Olthof	De gekozen vorm van co-creatie is ingezet door PS en wordt doorgezet in de vervolgaanpak. Het Plan van Aanpak voor het vervolg zal in april 2020 worden voorgelegd aan de Stuurgroep. Vervolgens zal dit door GS worden vastgesteld. De aanpak is in lijn met het reeds doorlopen proces. Als onderdeel hiervan worden de commissieleden Mobiliteit en Bereikbaarheid uitgenodigd voor specifieke inloopavonden/workshops. In Q4 2020 wordt een moment gezocht om de commissie bij te praten over deze aanpak. 26-10-2020 Nota vervolgstudie naar een mogelijke onderdoorgang in Broek in Waterland, N247 (B-agenda) De vervolgstudie naar een mogelijke onderdoorgang in de N247 in Broek in Waterland is gestart. Hiervoor hebben de leden van de Statencommissie Mobiliteit en Bereikbaarheid een uitnodiging ontvangen om dit proces van dichtbij te volgen via ateliers. Streven is om in Q2 van 2022 een uitgewerkt voorstel voor de onderdoorgang voor te kunnen leggen aan GS en PS waarbij er inhoudelijk nog een keuze kan worden gemaakt over de inrichting van de N247 qua rijstrookindeling, mede in relatie tot de financiering. In Q3 2022 zal dan een definitieve keuze worden voorgelegd aan PS over de realisatie van een onderdoorgang.
N247-16, Bereikbaarheid Waterland													Olthof	29-11 Voortgang project N247-16, Bereikbaarheid Waterland (B-agenda) 14-02 Voordracht Vaststelling partiële herziening PIP N247, kavelpad Molenkade 2, 07-03 in PS
Bereikbaarheid kust Zuid-Kennemerland													Olthof	Bereikbaarheid kust Zuid-Kennemerland: De eerste stap is gezet: het verbeteren van de spoorverbinding tussen Amsterdam/Haarlem en Zandvoort. De regio is uitgenodigd om voorstellen te doen hoe om te gaan met het resterende budget. De coronaperikelen en beperkte capaciteit bij de gemeenten hebben er toe geleid dat niet meer in Q3 2020 maar voor de zomer van 2021 de voorstellen gereed zijn voor besteding van het resterende budget. Doel van de strategische samenwerkingsagenda is om eind dit jaar een PvA te hebben en daarin voorstellen voor het resterende te doen. Dat komt dan in de eerste helft van 2022 terug in de commissie M&B.
Houtribdijk													Olthof	In Q1 en Q2 2020 inventariseren we bij RWS de huidige situatie en ambities voor de Houtribdijk, zowel op het gebied van mobiliteit als de potentie om de biodiversiteit van het Markermeer te versterken. Ook met Flevoland gaan we in gesprek om de ontwikkelingen aldaar te bespreken. De verwachting is dat PS in Q4 2020 een notitie ontvangt wat de inventarisatie tot dan toe heeft opgeleverd en waar we als provincie eventueel op zouden kunnen inspelen. De inventarisatie is nodig om richting te kunnen bepalen. Hierin betrekken we ook de Omgevingsvisie en het OV Toekomstbeeld. RWS beheert de Houtribdijk, IJsselmeer en het Markermeer. Noord-Holland gaat over

Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor M&B 21 maart 2022

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda

vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. M&B of PS)

	2021		**2022**									**2023**	**GS**	**Behandeling**
Commissie M&B	**28-10**	**29-11**	**17-01**	**14-02**	**21-03**	**09-05**	**20-06**	**12-09**	**29-09**	**31-10**	**5-12**	**Q1**		
														het Natura 2000 beleid van het Markermeer. 26-10-2020 in cie. M&B (B-agenda)
iDienst VMAAS (Verkeersmanagement as a Service)														Nieuw onderwerp betreffende de verkeersmanagement IDiensten: MAAS/IDiensten, eerder Verkeersmanagement as a Service genoemd. (Samenhang met andere onderwerpen zoals smart mobility en toekomst bediening kunstwerken.) 14-06-2021 Afnemen iDienst VMaaS ('Verkeersmanagement as a Service') door en voor provincie Noord-Holland (B-agenda)
Smart Mobility													Olthof	Er wordt jaarlijks gerapporteerd over de activiteiten in het Uitvoeringsprogramma. De Voortgangsrapportage 2019 Uitvoeringsprogramma Smart Mobility 2018 - 2020 is voor het zomerreces toegezonden. (C-agenda 31-08) 30-11-2020 technische briefing 22-04-2021 Voordracht Focus Smart Mobility in cie. M&B, 17-05 in PS
Gebiedscontracten														30-11-2020 technische briefing
OV Toekomstbeeld OV jaarverslag OV-concessies OV-concessie Gooi en Vechtstreek													Olthof	22-06-2020 Technische briefing over de winnende aanbieder van de nieuwe OV-concessie Gooi en Vechtstreek 31-08-2020 input PS voor de nieuwe OV-concessie Gooi en Vechtstreek (B-agenda). In Q4 2020 kan hierover terug worden gerapporteerd. 31-08-2020 Ter kennisname Het Jaarverslag 2019 concessies Openbaar Vervoer (C-agenda) Er is een start gemaakt met het opstellen van een Ketenaanpak Noord-Holland. Dit is een vertaling van de opdracht om een OV-visie te maken: Beleidsmatig is namelijk met alle partners het Regionaal OV toekomstbeeld opgesteld. Hierin is feitelijk een visie voor heel NH geschetst (stip aan de horizon). Het ontbreekt nu aan een aanpak voor de komende jaren en de rol van PNH hierin. Voor de zomer hebben wij een inventarisatie gemaakt van de knelpunten in de concessiegebieden en met de aangrenzende concessies. Daarvoor doen we een ronde langs de aangrenzende provincies, de VRA, de gemeenten (via de PVVB'n), ROCOV NH, ROVER en PS. Deze laatste willen wij inplannen op 20 april 2020. Omdat er natuurlijke momenten zijn om aanpassingen door te voeren in de concessies (herijking NHN in 2021, HIJ in 2022 en start nieuwe concessie GV in 2021), gebruiken we Q2 en Q3 2020 voor de inventarisatie. In Q4 2020 kan hierover terug worden gerapporteerd. In de ketenaanpak worden alle OV gerelateerde werkzaamheden met elkaar in verband gebracht en met andere beleidsvelden/programma's, zoals OV-knooppunten/Samen Bouwen aan Bereikbaarheid en de Verstedelijkingsstrategie. OV Toekomstbeeld: De provincie Noord-Holland werkt samen met vervoerders en overheden in de regio aan een sterk OV-netwerk in de provincie. Eind 2019 is het Regionaal OV Toekomstbeeld 2040 voor Noord-Holland en Flevoland (ROVT) opgeleverd en bestuurlijk vastgesteld. Met de vaststelling van het ROVT hebben de betrokken bestuurders besloten om vervolgstappen te zetten om het voorkeursnetwerk ROVT te realiseren. Dit netwerk is een visie op het toekomstig OV-netwerk dat in 2040 gerealiseerd moet zijn. Voordat daadwerkelijke realisatiebesluiten

Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor M&B 21 maart 2022

Beeldvorming (Fase 1)	: BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2)	: ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3)	: Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda

vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. M&B of PS)

	2021		2022									2023	GS	Behandeling
Commissie M&B	**28-10**	**29-11**	**17-01**	**14-02**	**21-03**	**09-05**	**20-06**	**12-09**	**29-09**	**31-10**	**5-12**	**Q1**		
														van ambities in het netwerk aan de orde zijn, zal eerst nog verkennend onderzoek moeten worden uitgevoerd. Na vaststelling van het ROVT eind 2019 is de commissie Mobiliteit & Bereikbaarheid in 2020 geïnformeerd over de voortgang van het vervolg op het ROVT: - 20 januari 2020 : B-agenda – kenmerk 1309457/1309462; - 31 augustus 2020 : C-agenda – kenmerk 1440972/1440978; - 30 november 2020 : B-agenda – kenmerk 1510902/1519010. 15-02 vaststellen onderzoeksagenda vervolg Regionaal OV Toekomstbeeld 2040 01-03-2021 Technische briefing Transitieplan OV-concessies N-H als gevolg van de coronacrisis 22-03-2021 Transitieplan OV-concessies N-H als gevolg van de coronacrisis (B-agenda) 06-09 Beschikbaarheidsvergoeding 2021 en transitieplan Openbaar Vervoer Noord-Holland (C-agenda) 14-02-2022 jaarrapportage Onderzoeksagenda ROVT 2040 (C-agenda)
Fiets													Olthof	31-08-2020 Uitvoeringsregeling subsidie regionaal fietsnetwerk 2020 en intentieverklaring doorfietsroute regio Alkmaar (C-agenda) 15-02-2021 Uitvoeringsregelingen verkeersveiligheid (incl fiets) 2021 (C-agenda) Begin Q2 2021 zullen wij een Uitvoeringsagenda Actieve Mobiliteit voorleggen aan PS. Onderdeel daarvan is een bestedingsplan voor de bestaande en nieuw beschikbare middelen uit het coalitieakkoord. In de regio's Alkmaar en Gooi- en Vechtstreek is inmiddels een intentieverklaring voor regionale doorfietsroutes ondertekend. In 2021 verwachten we ook in de regio Zuid-Kennemerland-IJmond bestuurlijk gedragen plannen te kunnen bekrachtigen. In samenwerking met de partners in de MRA werken we aan een plan om gezamenlijk de fietsparkeervoorzieningen bij R-Net haltes te gaan verbeteren. Met ProRail en gemeenten werken we samen aan een plan om fietsparkeervoorzieningen bij stations in Noord-Holland in beeld te brengen bij het door het Rijk beschikbaar gestelde gelden vanuit het Klimaatakkoord. Bij het BO-Mirt van 26-27 november 2021 zijn voor diverse stations gelden beschikbaar gesteld. Binnen de INHI nemen we fietsveiligheid mee in de beoordeling van onze wegen. In 2021 lanceren wij een vernieuwde en met de (door-)fietsopgave samengevoegde uitvoeringsregeling Kleine Infrastructuur met hoge subsidiepercentages voor investeringen in fietsveiligheid (70%) en doorfietsroutes (80%). Vooralsnog zijn er voor de Spitspont Velsen geen nieuwe afspraken nodig. Wij houden de ontwikkelingen in de gaten. *Proces Nationaal Toekomstbeeld Fiets, Regionaal Toekomstbeeld Fiets en de oplegger Actieve Mobiliteit* De besluitvorming over het Nationaal en het Regionaal Toekomstbeeld zal in november 2021 op het BO MIRT plaatsvinden. De eerste fase voor het Nationaal Toekomstbeeld fiets (NTF) is een Nationale Contourenschets van het NTF.

Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor M&B 21 maart 2022

Beeldvorming (Fase 1)	: BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2)	: ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3)	: Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda

vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. M&B of PS)

	2021		**2022**									**2023**	**GS**	**Behandeling**
Commissie M&B	**28-10**	**29-11**	**17-01**	**14-02**	**21-03**	**09-05**	**20-06**	**12-09**	**29-09**	**31-10**	**5-12**	**Q1**		
														Onze input hiervoor zal geleverd worden via een Regionale Contourenschets voor Noord-Holland, VRA en Flevoland. De verwachting is om in Q2 de Regionale Contourenschets, tezamen met een eerste concept van de 'oplegger Actieve Mobiliteit' (eerder ook genoemd Uitvoeringsagenda Actieve Mobiliteit), voor te leggen. Als B-stuk om te bespreken. 14-06-2021 Concepten actieve mobiliteit en regionaal toekomstbeeld fiets (B-agenda) 21-03-2022 Voortgang oplossen fietsknelpunten C-agenda 09-05-2022 cie. M&B Voordracht Actieagenda Actieve Mobiliteit
N241 - AC de Graafweg													Olthof	19 september 2019: Provinciale Staten heeft het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) definitief vastgesteld op 4 maart 2019. Er lopen dertien beroepszaken tegen het PIP, waaronder één van gem Opmeer. GS heeft 14 mei 2019 het Landschappelijk Inpassingsplan(LIP) vastgesteld. 31-08-2020 Onteigening N241 (C-agenda) 28-10-2021 Voordracht Verklaring van geen bedenkingen (VVGB) in cie. M&B (8-11 in PS)
PIP vernieuwing en verbreding Cruquiusbrug													Olthof	Q3 2020 ontwerp PIP ter kennisname naar PS (C-agenda 28-09-2020). 18-01-2021 Samenwerkingsovereenkomst Cruquiusbrug (C-agenda) 22-03-2021 Voordracht vaststelling PIP in cie. M&B (12-04 in PS)
Programma centrale bediening kunstwerken													Olthof	30-03-2020 Werkbezoek Bediencentrale en Vrouwenverdrietbrug is i.vm. het coronavirus vervallen. In de cie. M&B van 24-02-2020 heeft u besloten 32 kunstwerken volgens de veiligheidseisen van de machinerichtlijnen (MRL) te koppelen aan de bediencentrale in Heerhugowaard en daarvoor het benodigde budget beschikbaar te stellen. Dit besluit is in uw PS-vergadering van 09-03-2020 bekrachtigd. Met dit besluit is een extra investering van € 9,5 miljoen gemoeid. In de Statencommissie is reeds aangegeven dat niet met zekerheid te zeggen is of dit bedrag voldoende is, omdat op dit moment niet exact bekend is wat de status van de kunstwerken is. Ook is er een diversiteit van de kunstwerken waardoor ieder kunstwerk apart moet worden beoordeeld. GS zullen u spoedig informeren over de ontwikkelingen. 22-06-2020 Brief PS over 24u centrale bediening (van C naar B-agenda) 31-08-2020 Voortgang transitie brug- en sluisbediening (van C naar B-agenda) 17-09-2020 werkbezoek aan de bediencentrale Langebalk in Heerhugowaard en de Kogerpolderbrug bij De Woude (geannuleerd wegens onvoldoende aanmeldingen) 27-09-2021 Vervolg centrale bediening kunstwerken (B-agenda)
Herstel bruggen Krommenie													Olthof	28-09-2020 Stand van zaken via brief van GS (C-agenda) Verwachting eind Q1 2022 PS worden geïnformeerd over planning bruggen Krommenie (C-agenda)
Leeghwaterbrug													Olthof	14-02-2022 Cie. M&B Evaluatie gehele project (C-agenda) 21-03-2022 Cie. M&B bespreking evaluatie (C- naar B-verzoek Liberaal NH)

Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor M&B 21 maart 2022

Beeldvorming (Fase 1)	: BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2)	: ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3)	: Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda

vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. M&B of PS)

	2021		**2022**									**2023**	**GS**	**Behandeling**
Commissie M&B	**28-10**	**29-11**	**17-01**	**14-02**	**21-03**	**09-05**	**20-06**	**12-09**	**29-09**	**31-10**	**5-12**	**Q1**		
Agenda slimme en schone logistiek													Olthof	Nieuwe onderwerp, zoals aangekondigd in het coalitieakkoord. De provincie stelt een agenda slimme en schone logistiek op om de provinciale inzet betreffende het goederenvervoer verder vorm te geven. 30-09 (uitloop 27-09) concept Agenda Slimme en Schone Logistiek Noord-Holland (B-agenda) Q4 '21/Q1 '22: Verwerken feedback commissie en stakeholders tot definitieve agenda slimme en schone logistiek 21-03-2022 cie. M&B Voordracht Agenda Slimme en Schone Logistiek Noord-Holland (04-04-2022 PS)
Goederenvervoer over water en Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) / Duurzame Mobiliteit													Olthof	Goederenvervoer over water: Op 4 februari 2020 hebben wij kennis genomen van het rapport 'Vervolgonderzoek goederenvervoer over water, provincie Noord-Holland'. We gaan aan de slag met de aanbevelingen uit het onderzoek en werken dit de komende periode uit in beleidsvoorstellen. Het genoemde onderzoek wordt als input gebruikt voor de totstandkoming van het Regionaal Mobiliteitsplan (RMP). De provincie Noord-Holland en de provincie Flevoland werken samen met gemeenten en andere relevante partijen de afspraken uit het Klimaatakkoord uit via het RMP. De aanbevelingen uit het genoemde onderzoek zullen landen in het concept-RMP dat in Q3 aan u wordt voorgelegd ter bespreking. Op basis van uw bespreking en de bespreking in andere bestuursorganen in de regio wordt eind 2020 een definitief RMP opgesteld dat aan u begin 2021 ter besluitvorming voorgelegd wordt. 20-04-2020 Technische briefing Duurzame Mobiliteit 28-09-2020 concept-RMP in cie. M&B (B-agenda) 27-09-2021 Definitief RMP in cie. M&B (B-agenda)
Onderzoeken doortrekken NZ-lijn Zaanstad/Purmerend en Schiphol/Hoofddorp													Olthof	*Onderzoek doortrekken NZ-lijn Zaanstad/Purmerend:* Samen met onze partners VRA, gemeente Amsterdam, Zaanstad en Purmerend zijn we gestart met het uitvoeren van een probleemanalyse naar de HOV capaciteit tot en met 2040 op de ZaanIJ-corridor en de verbinding Amsterdam-Purmerend. In het onderzoek is gekeken naar de Ruimtelijke ontwikkelingen in Amsterdam-Noord en Zaanstad, ook in samenhang met Haven-Stad. De probleemanalyse is de eerste fase in het onderzoek naar het doortrekken van de noord-zuidlijn richting Zaanstad en Purmerend en het project loopt richting zijn einde. Naar planning worden de resultaten in Q1 2021 vastgesteld en verwachten wij PS in een gezamenlijke informatiebijeenkomst met raadsleden te informeren over de resultaten. 01-03-2021 19.00-21.00 uur online presentatie aan raads- en Statenleden over de onderzoeksresultaten naar het HOV op de Zaan-IJ corridor en de corridor Amsterdam-Purmerend (i.s.m. en georganiseerd door Vervoerregio Amsterdam) 22-03-2021: rapport in cie. M&B ter bespreking (B-agenda) In de volgende fase wordt onderzocht welke oplossingsrichting het meest geschikt is om de reizigersgroei op de corridors op te vangen. Het is de intentie om het onderzoek uit te voeren onder het programma SBaB. *Doortrekken NZ-lijn naar Schiphol/Hoofddorp:* Onze belangrijkste prioriteit in het Regionaal OV Toekomstbeeld 2040 (ROVT) is

Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor M&B 21 maart 2022

Beeldvorming (Fase 1)	: BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2)	: ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3)	: Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda

vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. M&B of PS)

	2021		2022									2023	GS	Behandeling
Commissie M&B	**28-10**	**29-11**	**17-01**	**14-02**	**21-03**	**09-05**	**20-06**	**12-09**	**29-09**	**31-10**	**5-12**	**Q1**		
														deze doortrekking. Het ROVT is aangeboden aan de Minister van I&W in het BO MIRT 2019. Een nationale alliantie van zeven partijen, waaronder de provincie Noord-Holland, heeft in november 2020 een bod neergelegd bij het Rijk met het voornemen om gezamenlijk circa € 1 miljard bij te dragen ten behoeve van het doortrekken van de NZ-lijn en het sluiten van de ringlijn Amsterdam. In het BO MIRT 2020 is vervolgens geconstateerd dat er nu geen middelen beschikbaar zijn voor het starten van een MIRT-verkenning. De afspraak is gemaakt om in het project ZWASH (Zuidwestcorridor Amsterdam/Schiphol/ Hoofddorp) gezamenlijk door te gaan met de verdere uitwerking van een integrale ontwikkelstrategie, waarin de ruimtelijke economische ontwikkelingen inclusief versnelling woningbouw en de ontwikkelingen omtrent luchtvaart en internationaal treinverkeer aansluiten op de bereikbaarheidsmaatregelen in openbaar vervoer, weg en fiets. In het BO MIRT 2021 moet dan een besluit worden genomen. Dit project is één van de onderdelen van het Rijk/Regio programma Samen Bouwen aan bereikbaarheid (SBAB). Voor beide onderzoeken zal aan PS worden gevraagd hoe zij hierbij betrokken willen worden. 07-12-2021 Digitale bijeenkomst op 7 december over Hoogwaardig OV corridor Haarlem-Schiphol/Amsterdam 2040. Dit is een technische briefing waar PS-leden technische en verhelderende vragen kunnen stellen over de studie. 17-01-2022 cie M&B Bekostigen doortrekken Noord/Zuid-lijn naar Schiphol en Hoofddorp (C-agenda) 14-02-2022 rapport Hoogwaardig OV corridor Haarlem-Schiphol/Amsterdam 2040 (B-agenda)
Verdubbeling spoor Alkmaar-Den Helder													Olthof	Met de regio is gesproken over de ontwikkeling van deze spoorverbinding in het samenwerkingsprogramma De Kop Werkt! Er ligt een niet-gepubliceerd rapport, waarin gekeken is naar een aantal mogelijkheden (andere spoorproducten). De regio wil echter vooral vasthouden aan wat ze nu hebben, namelijk een IC, en van daaruit verder (een verdubbeling, die zo'n 400 mln. euro kost). In Q2 van 2021 zullen PS worden geïnformeerd over de resultaten van onze inzet rond de opgave. Op initiatief van de NS is de provincie samen met de gemeenten gestart met het opstellen van een ontwikkelagenda voor de corridors in Noord—Holland waaronder de Zaancorridor. Stand van zaken van deze regionale ontwikkelagenda (C-agenda cie. M&B 22-03-2021) 21-03-2022 Voortgang Regionale Ontwikkelagenda Noord-Holland (C-agenda) De provincie Noord-Holland werkt samen met gemeenten, NS en ProRail aan regionale actieprogramma's voor een aantal spoorcorridors. Deze actieprogramma's vormen samen de Regionale Ontwikkelagenda Noord-Holland. Het doel van de Regionale Ontwikkelagenda is de ontwikkelingen

Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor M&B 21 maart 2022

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda

vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. M&B of PS)

	2021		2022									2023	GS	Behandeling
Commissie M&B	**28-10**	**29-11**	**17-01**	**14-02**	**21-03**	**09-05**	**20-06**	**12-09**	**29-09**	**31-10**	**5-12**	**Q1**		
														rondom OV-knooppunten, bijvoorbeeld op het gebied van verstedelijking en het openbaar vervoer, in samenhang te bekijken en te versterken.
Oplossen knelpunten Den Helder													Olthof / Pels	Eind 2020 worden maatregelen uitgevoerd aan de N250. Hierbij worden intelligente verkeersregelinstallaties geplaatst en een kruising aangepast. De fysieke werkzaamheden zijn uitgevoerd. Verder is binnen het samenwerkingsverband De Kop Werkt! onderzoek gedaan naar verkeers-/mobiliteitsmanagement maatregelen om de verkeersstromen te spreiden/reguleren. Ook is nader onderzoek gedaan naar meer grootschalige infrastructurele oplossingen. Zoals een nieuwe brug ter hoogte van de Ravelijnweg en het verplaatsen van de Moormanbrug. Deze maatregelen zullen in samenhang met de ontwikkeling van het maritiem cluster verder worden uitgewerkt en beoordeeld. In Q2 2022 zullen PS over de voortgang van het maritiem cluster geïnformeerd worden.
Herallocatie Investerings-pakket Bereikbaarheid Regio Alkmaar													Olthof	06-09-2021 Voordracht Herallocatie van de middelen in het Investeringspakket Bereikbaarheid regio Alkmaar (13-09-2021 in PS)
Duurzame oeververvangingen													Olthof	22-03-2021 technische briefing
Infrastructuur														
PMI/PMO: Doorontwikkeling Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur& Provinciaal Meerjarenprogramma Onderhoud iMPI (incl. doorfietsroute N232 bij Badhoevedorp)													Olthof	In april 2020 ontvangt de cie. een enquête over de doorontwikkeling PMI/PMO, waarvan de uitkomsten worden besproken in een BOT-overleg op 15-06. N.a.v. de uitkomsten van de enquête is dit BOT-overleg vervallen (zie nieuwsmail 27 mei 2020): *BOT-overleg PMI/PMO commissie M&B 15 juni vervalt vanwege aangeleverde informatie in de enquête* De enquête over de doorontwikkeling van het PMI/PMO is met veel aandacht ingevuld door PS. De duidelijke onderbouwde antwoorden geven een goed beeld van de wensen en verbetervoorstellen van PS. Daarbij valt op dat uw ideeën over het PMI/PMO verder reiken dan enkel het visueel samenvoegen van beide meerjarenprogramma's. Bijvoorbeeld de wijze van de politieke agendering van de geprogrammeerde projecten komt als thema naar voren. PS bevragen met een digitale enquête is een nieuwe methode en past goed in deze 'corona-tijd'. De uitgebreide antwoorden en de reikwijdte van de verbetervoorstellen vragen een bredere analyse dan voorzien. Voor de aankomende commissie M&B zal daarom het BOT-overleg komen te vervallen. Uw input gaan wij meenemen en wij zullen u voor het zomerreces informeren over de resultaten en de vervolgstappen. De eerste laagdrempelige aanpassingen die uit de enquête komen kunnen we wel al meenemen in de behandeling van het nieuwe meerjarenprogramma 2021-2028, hierover zullen wij u ook informeren. Uiteindelijk zal de eerste 'concept'versie van het samengevoegde PMI/PMO onder de nieuwe naam 'integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur' (iMPI) komend najaar, tegelijk met de nieuwe begroting, geagendeerd worden in de vergadering van PS. 31-08-2020 Uitkomsten enquête en bespreken stand van zaken doorontwikkeling PMI/PMO (B-agenda)

Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor M&B 21 maart 2022

Beeldvorming (Fase 1)	: BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2)	: ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3)	: Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda

vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. M&B of PS)

	2021		2022									2023	GS	Behandeling
Commissie M&B	**28-10**	**29-11**	**17-01**	**14-02**	**21-03**	**09-05**	**20-06**	**12-09**	**29-09**	**31-10**	**5-12**	**Q1**		
														26-10-2020 Voordracht iMPI (v/h PMI/PMO) in cie. M&B 09-11-2020 Voordracht in PS Actualisatie iMPI zit bij de Eerste begrotingswijziging 2021: M&B 15-02-2021, PS 08-03-2021 (zie schema bovenaan) 22-04 BOT-overleg Financiële opgave bouwen en onderhouden infrastructuur (komt aan de orde bij behandeling in de kaderbrief in juni) 06-09-2021 Actualisatie werkafspraken met PS over het iMPI (C-agenda) 06-09-2021 Technische briefing Pitch promoties infraprojecten 27-09-2021 2e Technische briefing over projecten iMPI 28-10-2021 Voordracht iMPI 2022-2029 en voordracht bij Begroting 2022, 08-11 in PS 27-01-2022 Halfjaarlijkse technische briefing “Projecten iMPI” 14-02-2022 Actualisatie iMPI 29-09-2022 Halfjaarlijkse technische briefing “Projecten iMPI” 31-10-2021 Actualisatie iMPI 2023 e.v.: 1 cie.verg. eerder dan behandeling EBW: technische briefing “Projecten iMPI” 2023 e.v.: 1 cie.verg. eerder dan behandeling begroting; technische briefing “Projecten iMPI”
investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi)														De investeringsstategie Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi) heeft raakvlakken met de commissies NLG (biodiversiteit) en RWK (wonen/bereikbaarheid/ruimte). 22-04-2021Technische briefing Algemene beeldvorming iNHi, met uitnodiging van NLG en RWK In plaats van het BOT-overleg op 17-01-2022 een ambtelijke toelichting middels een technische briefing in Q2-2022 en daarna voor bespreking agenderen op de B-agenda. Het ‘instrument’ iNHi wordt voor het eerst toegepast als uitwerking van het nieuwe coalitieakkoord (2023). Daarna zal de toegepaste iNHi (de ‘iNHi 2023-2027’) het formele traject doorlopen van met uiteindelijke vaststelling in PS rond Q4-2023 / Q1-2024. Na vaststelling kunnen de resultaten geborgd worden in het iMPI en vergelijkbare programma’s. Concreet (onder voorbehoud) 9 mei 2022: TB - 20 juni 2022: B-agenda - Q4-2023: start formeel traject tot vaststelling ‘iNHi 2023-2027’ - Q2-2024: borging resultaten uit de ‘iNHi 2023-2027’ in het iMPI-proces - Q3/4-2024: vaststelling iMPI met resultaten uit de ‘iNHi 2023-2027’
Verandering Onteigeningsprocedure													Rommel (Grond)	Omdat de Omgevingswet opnieuw is uitgesteld wordt de technische briefing ‘verandering Onteigeningsprocedure’ voor de commissies NLG (trekkende commissie) en M&B (Infrastructuur) vooralsnog verplaatst naar NLG 5-9-2022.
Luchtvaart (incl. Schiphol)														

Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor M&B 21 maart 2022

Beeldvorming (Fase 1)	: BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2)	: ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3)	: Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda

vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. M&B of PS)

	2021		2022									2023	GS	Behandeling
Commissie M&B	**28-10**	**29-11**	**17-01**	**14-02**	**21-03**	**09-05**	**20-06**	**12-09**	**29-09**	**31-10**	**5-12**	**Q1**		
Luchtvaart													Olthof	Zoals in het coalitieakkoord al is aangegeven, is het Rijk bevoegd gezag ten aanzien van Schiphol. Daarmee is het overleg op nationaal niveau richtinggevend. Dit voorjaar wordt vanuit het kabinet de concept-luchtvaartnota 2020-2050 verwacht. Deze nota dient antwoord te geven op de vraag hoe de luchtvaart zich kan ontwikkelen in balans met andere maatschappelijke belangen zoals veiligheid, duurzaamheid en leefbaarheid. Inzet vanuit het kabinet is dat de luchtvaart stiller en duurzamer wordt, waarbij veiligheid steeds voorop staat. De Bestuurlijke Regie Schiphol – het samenwerkingsverband van provincies en gemeenten die binnen het werkingsgebied van Schiphol (48 Lden) – zal een zienswijze voorbereiden op de concept-luchtvaartnota. De Staten zullen daarover worden geïnformeerd. 15-06-2020 Masterclass Luchtvaart 22-06-2020 Bespreken Zienswijze BRS op Luchtvaartnota (B-agenda) 15-02-2021 Zienswijze BRS op ontwerp-Voorkeursbesluit luchtruimherziening (B-agenda) 15-02-2021 Position paper BRS governance omgeving Schiphol (C-agenda) 22-03-2021 Technische briefing planning en proces komende 2 jaar April 2021: - Schiphol (LVB1) initiatiefwet nachtsluiting. PS informeren over de ter visielegging van twee ontwerpbesluiten over luchtvaart en insteek BRS bij de inhoudelijke beoordeling daarvan. 14-06-2021 Zienswijze van de Bestuurlijke Regie Schiphol op de “ontwerpwijziging Luchthavenindelingbesluit Schiphol vanwege technische wijzigingen” van het kabinet (C-agenda). 20-05-2021 voorbereiden BOT overleg proces luchtvaart 27-09-2021 technische briefing proces luchtvaart / samenhang met RO, met uitnodiging van cie. RWK 28-10-2021 o.v.b. BOT overleg proces luchtvaart, met uitnodiging van cie. RWK 29-11-2021 Informeren PS over aanpassing luchthavenbesluiten in de omgevingsverordening
Luchthavenbesluit (LHB) Amsterdam Heliport (Westpoort)													Olthof	De provincie is ten aanzien van de regionale luchtvaart wél bevoegd gezag. De agendering van het Ontwerp-Luchthavenbesluit (LHB) Westpoort in de cie. volgt naar verwachting in oktober of november (C-stuk). 18-01-2021 Voordracht Luchthavenbesluit Westpoort in cie. M&B 01-02-2021 Voordracht Luchthavenbesluit Westpoort in PS
NZKG en (Zee)havens														
Visie Noordzeekanaalgebied en havencomplexen realiseren													Pels	**De Noord-Hollandse zeehavens staan voor grote maatschappelijke uitdagingen. In de komende jaren wordt de transitie gemaakt van fossiele energie naar duurzame bronnen. Dit is nodig om de klimaatdoelstellingen te behalen, de kwaliteit van de leefomgeving in de havengebieden te verbeteren en om als zeehavens ook in de nabije toekomst economisch competitief te zijn. En juist dankzij de reeds aanwezige energie-infrastructuur en het feit dat de havengebieden de aanlandingspunten zijn voor de windparken op zee zijn er volop kansen. Ook voor het op industriële schaal toepassen van circulaire economie zijn de havengebieden goed gesitueerd. Maar net als bij de energietransitie is hier zowel fysieke ruimte als milieuruimte nodig is. Naast deze opgaven dienen maatregelen genomen te worden om ook in de toekomst**

Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor M&B 21 maart 2022

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda

vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. M&B of PS)

	2021		2022									2023	GS	Behandeling
Commissie M&B	**28-10**	**29-11**	**17-01**	**14-02**	**21-03**	**09-05**	**20-06**	**12-09**	**29-09**	**31-10**	**5-12**	**Q1**		
														klimaatbestendig en waterrobuust te zijn en is het uitgangspunt dat de waardevolle landschappen rondom te zeehavens behouden dienen te blijven. Tot slot speelt het Noorzeekanaalgebied een rol om een deel van de aanzienlijke woningbouwopgave in de Metropoolregio Amsterdam te accommoderen en is er in Den Helder behoefte aan extra kaderuimte voor de Koninklijke Marine. Het moge duidelijk zijn dat de ruimtedruk in beide gebieden groot is. **Het leggen van deze ruimtelijke puzzel nemen we samen met onze partners ter hand. Binnen de Nationale Omgevingsvisie is het Noordzeekanaalgebied aangewezen als gebied om nader uit te werken (NOVI-NZKG). Wij werken dit verder in met onze partners in het Bestuursplatform NZKG in samenwerking met het Rijk. Doel is om tot regionale afspraken te komen over de volgordelijkheid waarin maatschappelijke opgaven gerealiseerd kunnen worden in het NZKG en hiertoe ondersteunende afspraken te maken met het Rijk. Verwachting is dat dit product in najaar 2023 wordt opgeleverd in het Bestuursplatform NZKG.** **Daarnaast zijn we rondom de haven van Den Helder in gesprek over de visie op het Maritiem Cluster Den Helder. Het kader waarbinnen we opereren in beide samenwerkingsverbanden willen we graag nader aanscherpen. Daartoe stellen we een Havennota op die we eind 2022 aan u voor willen leggen.** **Verwachting:** **09-05 Technische briefing terug- en vooruitblik proces Maritiem Cluster** **29-09 Technische briefing havennota**

Provincie Noord-Holland

Mobiliteit & Bereikbaarheid

Dossiernummer	9054
Extern Zaak ID	1776313
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	21 maart 2022
Agendapunt	5.a
Titel	Agenda Slimme en Schone Logistiek
Organisatieonderdeel	BEL/MOB

Bijlagen
Brief aan PS over Agenda Slimme en Schone Logistiek.pdf
Agenda Slimme en Schone Logistiek.pdf
Voordracht.pdf
Wijzigingsoverzicht t.o.v. conceptversie.pdf

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
Overdracht vanuit GS	21 februari 2022
Ingekomen stukken ter kennisname	28 februari 2022
Mobiliteit & Bereikbaarheid	**21 maart 2022**
PS-vergadering	4 april 2022

Toelichting

De logistieke sector is belangrijk voor Noord-Holland. Iedere dag zijn in onze provincie goederen op weg naar hun bestemming. Omdat er de komende jaren veel Noord-Hollanders bijkomen wordt het steeds drukker op onze vaar-, spoor-, en autowegen. Ook het goederenvervoer neemt toe. In de Agenda Slimme en Schone Logistiek beschrijft de provincie hoe zij, samen met andere overheden, ondernemers en kennisinstellingen, de logistieke sector ondersteunt en stimuleert om te verduurzamen en met behulp van slimme digitale systemen efficiënter te werken. Dat biedt ook kansen om de CO2-uitstoot te beperken en de leefbaarheid in Noord-Holland te verbeteren.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
R.L. den Uijl
BEL/MOB

Telefoonnummer +31235145757
uijlr@noord-holland.nl

Verzenddatum
17 FEB. 2022

Kenmerk
1776313/1776344

Uw kenmerk

Betreft: Agenda Slimme en Schone Logistiek

Geachte leden,

Hierbij ontvangt u ter besluitvorming de bijgaande statenvoordracht met het bijbehorende ontwerpbesluit, met bijlagen, over de Agenda Slimme en Schone Logistiek.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

3 bijlagen

- Voordracht
- Agenda Slimme en Schone Logistiek
- Wijzigingsoverzicht t.o.v. conceptversie

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Provincie
Noord-Holland

Agenda slimme en schone logistiek

Foto: Aerovista Luchtfotografie

AGENDA

VOORWOORD

Transport is een onmisbaar onderdeel van de bloedsomloop van Noord-Holland. Van individuele woningen, supermarkten, horeca, ziekenhuizen, kantoren, boerderijen, tot de grote industrieën, goederenvervoer is overal. De sector gaat echter grote veranderingen en uitdagingen tegemoet.
Niet alleen moet een toekomstbestendige logistiek bijdragen aan welvaart en welzijn in de provincie, maar ook veel meer dan voorheen in balans zijn met een gezonde en veilige leefomgeving. Dit kan alleen als we samen met anderen zorgen voor efficiëntere goederenstromen, duurzame voertuigen, en minder overlast voor natuur en omgeving.

Daarom bouwen we als provincie aan een toekomstbestendig transportnetwerk waarvan schone voertuigen gebruik maken en dat minder overlast veroorzaakt voor natuur en omgeving. Sommige zaken kunnen we zelf doen, bijvoorbeeld als het gaat om provinciale infrastructuur. Maar voor andere opgaven zijn we afhankelijk van de samenwerking met de Rijksoverheid, gemeenten, private partners en andere organisaties. Voor de realisatie van onze provinciale ambities zijn we dus inhoudelijk, financieel, en qua interventies afhankelijk van alle partners in de logistieke sector. Niemand kan het alleen.

Deze agenda vormt als uitwerking van de kaders van de Omgevingsvisie NH2050 en het Perspectief Mobiliteit ons handelingskader voor het goederenvervoer. We zetten hiermee een eerste stap om op korte termijn een aantal zaken gestructureerd op te pakken of te agenderen bij onze partners.
Zo bepalen we bijvoorbeeld de toekomstige ontwikkeling van ons vaarwegennet, stimuleren we de regionale afstemming over zero-emissie stadslogistiek, faciliteren we de ontwikkeling van een netwerk van waterstofvulpunten door de markt, ondersteunen we de digitalisering van goederenketens en investeren we in de (main)portlogistiek en binnenvaartonwikkeling. Tegelijkertijd biedt de agenda inzicht in wat we voor de provinciale ambities gezamenlijk moeten realiseren voor de middellange en lange termijn. Ambities ten aanzien van mobiliteit, economie, duurzaamheid en de fysieke leefomgeving combineren we met de toekomstige ontwikkeling van logistiek en goederenvervoer.

Deze Agenda Slimme en Schone Logistiek is:
- Het richtinggevende handelingskader voor de provincie voor goederenvervoer;
- Een vastgelegde provinciale aanpak op het gebied van logistiek met een routekaart;
- Een duiding van de verschillende provinciale rollen in het logistieke speelveld;
- Het overzicht van de inzet via de routekaart op de korte termijn;
- Het koersdocument voor volgende collegeperiodes (2023 t/m 2030);

Ook geeft deze agenda invulling aan de uitwerking van de Focus Smart Mobility voor het goederenvervoer. Dan gaat het onder meer om het aanleveren van informatie over logistiek voor verdere digitalisering, het onderzoeken van de potentie van logistieke hubs, het maken van regionale afspraken over stadslogistiek of het stimuleren van digitalisering van goederenketens voor vrachtbundeling. Met de inzet op duurzaam goederenvervoer proberen we ook bij te dragen aan de klimaatdoelstellingen van het Regionaal Mobiliteitsprogramma Noord-Holland en Flevoland.

Goederenvervoer is belangrijk voor Noord-Holland. Met deze Agenda Slimme en Schone Logistiek bepalen we onze koers en onze nieuwe acties voor deze sector leggen we de basis om samen met onze partners te werken aan een toekomstbestendig, schoon en efficiënt logistiek systeem.
Ik zie ernaar uit om samen met u aan een toekomstbestendig logistiek systeem.

Jeroen Olthof

INHOUD

4 **1. introductie**

4 1.1 Waarom een Agenda Slimme en Schone Logistiek?

5 1.2 Doel van deze agenda

5 1.3 Samenhang met andere programma's en initiatieven

6 1.4 Landelijke ontwikkelingen

7 1.5 Totstandkoming van deze Agenda

8 **2. Logistiek en goederenvervoer in Noord-Holland**

10 2.1 Ontwikkeling 1: Groei van goederenvervoer

12 2.2 Ontwikkeling 2: Energietransitie en verduurzaming

16 2.3 Ontwikkeling 3: Digitalisering

17 2.4 Ontwikkeling 4: Druk op leefomgeving neemt toe

18 2.5 Hoofdopgaven

19 **3. Perspectief voor de toekomst**

19 3.1 Slim gebruik van een toekomstbestendig transportnetwerk

20 3.2 Verduurzaming van het goederenvervoer

21 3.3 Goederenvervoer en logistiek zijn in balans met de fysieke leefomgeving

22 **4. Wat gaan we doen**

22 4.1 Een stapsgewijze en adaptieve aanpak

24 4.2 Slim gebruik van robuust en toekomstbestendig mobiliteitsnetwerk

25 4.3 Verduurzaming van het goederenvervoer

26 4.4 Logistiek en goederenvervoer in balans met de leefomgeving

27 **5. Samenwerking en organisatie**

28 5.1 Hoe geven we uitvoering aan de Agenda

29 5.2 Financiering

30 **Bijlagen**

30 1. Routekaart

34 2. Bronnenlijst

35 3. Overzicht relevante programma's en initiatieven

36 4. Impact coronacrisis

1. INTRODUCTIE

INTRODUCTIE

Constant zijn in Noord-Holland goederen in beweging. Transport is de bloedsomloop van de economie van Noord-Holland. Het is een komen en gaan van zeeschepen en goederentreinen in de haven van Amsterdam, terwijl vanaf Schiphol bloemen de hele wereld over gestuurd worden, en via de (vaar)wegen allerlei locaties worden bevoorraad en producten afgehaald worden. Van individuele woningen, supermarkten, horeca, ziekenhuizen, kantoren, boerderijen, tot de grote industrieën, goederenvervoer is overal aanwezig. Door de grote veranderingen zoals klimaatverandering, energietransitie, digitalisering, en woningbouw die op ons afkomen, staat het goederenvervoer voor grote opgaven.

Deze agenda bevat de ambitie en inzet van de provincie Noord-Holland om samen met partners te werken aan én te investeren in slim en schoon goederenvervoer. Een toekomstbestendige logistiek moet bijdragen aan welvaart en welzijn in de provincie, in balans met een gezonde en veilige leefomgeving.

Leeswijzer

Hierna wordt toegelicht waarom deze agenda nu nodig is, wat de status is en relatie met andere programma's en initiatieven, en hoe deze agenda tot stand is gekomen. **Hoofdstuk 2** bevat een beschrijving van het goederenvervoer als onderdeel van de logistieke netwerken in de provincie. Ook wordt hier ingegaan op belangrijke ontwikkelingen en opgaven die aan de basis liggen van deze agenda en is hierbij een overzicht gegeven van het bestaande beleid van de provincie. **Hoofdstuk 3** bevat het toekomstperspectief; de ambitie van de provincie als stip aan de horizon voor een slimme en schone logistiek. In **hoofdstuk 4** is dit vertaald naar een aanpak. In **hoofdstuk 5** is toegelicht hoe de provincie hier de komende jaren handen en voeten aan wil geven, in samenwerking met partners.

1.1 Waarom een Agenda Slimme en Schone Logistiek?

De provincie Noord-Holland staat door de grote transities en veranderingen in het land voor grote uitdagingen. De mobiliteitsnetwerken in en tussen de steden en kernen van Noord-Holland zijn vaak overbelast en zorgen voor hinder in de omgeving. De bevolkingsgroei, verstedelijking en groeiende bedrijvigheid zorgen naast groei in mobiliteit ook specifiek voor extra goederenstromen in de provincie.

Noord-Holland is een provincie met een grote logistieke bedrijvigheid en met belangrijke mainports en veel regionale en lokale goederenstromen. 100.000 mensen werken direct in de logistiek en minstens een half miljoen werken in sectoren die daar direct mee te maken hebben. Samen maakt dit ongeveer 20% van het Bruto Regionaal Product van Noord-Holland. Daarom werkt de provincie al samen met veel partners om deze belangrijke economische sector verder te ontwikkelen en te verduurzamen. We hebben een goed (vaar) wegennet, goederenspoorverbindingen, en mainports die efficiënt met het achterland verbonden zijn. Dit maakt Noord-Holland een sterke logistieke regio in West-Europa. Maar er zijn in Noord-Holland ook relatief veel infrastructurele knelpunten voor het goederenvervoer. Hieruit blijkt de groei van het goederenvervoer, maar ook deels de problematiek van het goederenvervoer.[1] Deze knelpunten en voertuigverliesuren zijn grote kostenposten voor de logistieke sector. Vertragingen kosten de sector op de snelwegen rond 1 miljard euro, en 2 tot 5 miljard euro in de steden, in Nederland per jaar.[2]

1 Rijksoverheid, *Integrale Mobiliteitsanalyse: Achtergrondrapportage Goederenvervoer Integraal*, 2021.
2 Amsterdam Logistics, *Visie- en uitvoeringsagenda logistiek MRA Ports*, 2020

Tevens hebben we te maken met een energietransitie en digitaliserings- en automatiseringstransitie die voor grote veranderingen gaan zorgen in de mobiliteit. Het goederenvervoer staat voor een bijzondere opgave door de grote complexiteit als gevolg van het gebruik van verschillende brandstoffen en digitale technieken die in de sector een rol gaan spelen, waarbij het nog niet zeker is welke techniek(en) doorslaggevend gaan zijn. Vanuit de Klimaatdoelstellingen moet de sector haar bijdrage leveren aan het halen van de Europese doelstelling van 55% CO_2-uitstoot reductie over alle sectoren samen in 2030. Deze opgave is per logistieke sector verdeeld. Zo is er in Amsterdam Logistics met de mainports afgesproken dat er minimaal 30% CO_2-uitstoot reductie moet zijn behaald in de logistiek in 2030, werkt de binnenvaartsector conform de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens naar een reductie van 40-50% in 2030, en moeten voertuigen in de zero-emissiezones van binnensteden in 2030 CO_2-neutraal zijn.[3] Deze mondiale transitie zorgt er bijvoorbeeld voor dat de haven van Amsterdam omschakelt van een fossiele brandstofhaven naar een duurzame brandstofhaven met veel waterstofcapaciteit. Met de nieuwe Strategie voor Duurzame en Slimme Mobiliteit zet de Europese Unie (EU) ook in op het versterken, digitaliseren en verduurzamen van de logistieke sector. Digitalisering en verduurzaming gaan hand in hand. Ook het verplaatsen van vracht van de weg naar het spoor en het water (modal shift) ziet de EU als belangrijke stap hierin. Via onder andere de Trans-Europese Transportnetwerken (TEN-T), waarvan er drie door Noord-Holland lopen, wil de EU deze transities grootschalig stimuleren.

De transitie naar duurzaam en slim transport is dan ook cruciaal voor de economische concurrentiekracht van de sector. Vervuilende voertuigen worden de komende jaren meer uit binnensteden geweerd en uitgefaseerd om gezondheidswinst te boeken. Vanwege digitalisering kan de efficiency van het transport groeien. Door het bundelen van ladingvolumes kunnen vertragingskosten beperkt worden en kunnen bedrijven profiteren van elkaars logistieke netwerken. Vergroening en digitalisering van de sector levert grote economische kansen op, kan de bereikbaarheid verbeteren en gaat uiteindelijk zorgen voor kostenbesparingen bij de ondernemers. De logistieke sector kan in Noord-Holland door de aanwezigheid van een sterke IT-sector en de mainport Amsterdam-IX toonaangevend worden voor digitalisering, mits de kansen proactief opgepakt worden.

Voor de inwoners van de provincie Noord-Holland is het belangrijk dat goederenstromen zodanig gefaciliteerd worden dat er sprake is van een leefbare omgeving, waarbij de goederensector gebruik kan maken van een energie-infrastructuur die effectief en schoon goederenvervoer en economische activiteit mogelijk maakt. Daarbij moet de lucht gezond zijn om in te ademen, zoals beoogd in het door de provincie Noord-Holland ondertekende Schone Lucht Akkoord. Goederenvervoer is onderdeel van de bloedsomloop van de economie en van essentieel belang voor economische herstel na de coronacrisis. Helaas zorgt goederenvervoer in de huidige vormen ook voor bijvoorbeeld trillingen, geluidsoverlast, biodiversiteitsverlies en luchtverontreiniging. Daarom zijn slimme en duurzame vormen van stedelijke, regionale, en achterlanddistributie belangrijk om het klimaat leefbaar te houden en schade aan onze provincie te voorkomen tijdens de komende jaren van herstel. Zo kan goederenvervoer positief bijdragen aan het welzijn en de welvaart van iedereen.

3 Amsterdam Logistics, *Visie- en uitvoeringsagenda logistiek MRA Ports*, 2020; Rijksoverheid, *Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens*, 2019; Rijksoverheid, *Landelijke Uitvoeringsagenda Stadslogistiek*, 2021

In de Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 heeft de provincie opgeschreven dat de ontwikkeling van de verschillende Noord-Hollandse gebieden moet passen bij de specifieke kenmerken van de gebieden. In het coalitieakkoord Duurzaam Doorpakken 2019 – 2023 is het principe van economische ontwikkeling met oog voor de negatieve effecten verder uitgewerkt door de koppeling van verstedelijking aan bereikbaarheid en het veranderen van wegvervoer naar vervoer via het water. Samen met de verstedelijkingsopgave, de bereikbaarheidsopgave, de energietransitie en de transitie naar een circulaire economie, vragen deze politieke invulling van economische ontwikkeling en maatschappelijke ontwikkelingen om een gestructureerde provinciale inzet op het thema goederenvervoer.

1.2 Doel van deze agenda

De verwevenheid tussen verschillende thema's en opgaven neemt steeds verder toe en dat raakt in het bijzonder het goederenvervoer. Deze complexe opgaven kan de markt niet alleen oppakken. Intensieve samenwerking tussen (nuts-)bedrijven van verschillende sectoren, overheid en kennisinstellingen is daarvoor nodig. De provincie Noord-Holland is één van de overheden die hierin een belangrijke rol te spelen heeft. De aanpak voor goederenvervoer was verdeeld tussen verschillende programma's van de provincie. Door deze agenda voor logistiek wordt een totaaloverzicht van de provinciale rol en aanpak voor het goederenvervoer helder. Door de bundeling van onderwerpen in deze agenda kunnen provinciale belangen op gebied van bijvoorbeeld leefomgeving, natuur, ruimtelijke ordening en bereikbaarheid via het goederenvervoer beter ondersteund worden.

In deze agenda worden ambitie en keuzes van de provincie uitgewerkt voor de gewenste ontwikkeling van goederenvervoer in Noord-Holland. Ambities ten aanzien van mobiliteit, economie, duurzaamheid en de fysieke leefomgeving worden in samenhang nader uitgewerkt naar acties voor de toekomstige ontwikkeling van logistiek en goederenvervoer. Hiermee kiest de provincie koers hoe het goederenvervoer zich vanuit provinciaal oogpunt moet ontwikkelen en hoe de provincie daaraan bij kan dragen.

Het doel van de agenda is om de provinciale inzet te bepalen om het goederenvervoer in Noord-Holland versneld en gericht efficiënter te maken. Vanuit actieve samenwerking met de sector en kennisinstellingen ligt de provinciale focus op enkele speerpunten:

1. Het optimaal (multimodaal) gebruik van de Noord-Hollandse transportnetwerken in een netwerk van logistiek belangrijke knooppunten
2. Het verkleinen van de druk van goederenvervoer op de leefomgeving
3. Het verduurzamen van het goederenvervoer
4. Het verhogen van de efficiëntie van het goederenvervoer door digitalisering en smart mobility

Met deze agenda wordt een eerste stap gezet om op korte termijn een aantal zaken gestructureerd op te pakken. Tegelijk biedt de agenda inzicht in zaken die moeten worden uitgezocht om te bepalen welke acties voor de middellange en lange termijn nodig zijn.

1.3 Samenhang met andere programma's en initiatieven

Goederenvervoer heeft raakvlakken met verschillende belangrijke provinciale thema's. Daarom hangt deze agenda nauw samen met ander beleid. Zo raakt goederenvervoer bijvoorbeeld de bereikbaarheid en verkeersveiligheid van stad en platteland, de doorstroming op de (provinciale) infrastructuur, het leefklimaat (geluid, trillingen, luchtkwaliteit, omgevingsveiligheid), de klimaatopgave (CO_2-uitstoot), de energietransitie (elektriciteit en alternatieve brandstoffen), de stikstofproblematiek, de voedselvisie, de ontwikkeling van bedrijventerreinen, de verstedelijkingsopgave, de havens en Schiphol.

In verschillende delen van het Noord-Hollandse beleid wordt reeds het goederenvervoer uitgelicht en worden activiteiten omtrent het goederenvervoer ondernomen. Zo wordt bijvoorbeeld in de voedselvisie 2020-2030 het inzichtelijk maken van de behoefte aan en de locaties van logistieke voedselhubs aangekondigd en wordt gewerkt aan het verminderen van voertuigkilometers. In de uitwerking van deze agenda worden deze verschillende logistieke elementen bij elkaar gepakt en wordt waar kansrijk een integrale aanpak voorgesteld.

Ter uitwerking van de omgevingsvisie en coalitieakkoord is in het Perspectief Mobiliteit van de provincie Noord-Holland de koppeling tussen verstedelijking en mobiliteit uitgewerkt waarbij de precieze rol van mobiliteit in de grotere provinciale opgaven geduid is. In het Regionaal Mobiliteitsprogramma Noord-Holland en Flevoland (RMP) is vervolgens in regionale samenwerking de ambitie op gebied van verduurzaming van de

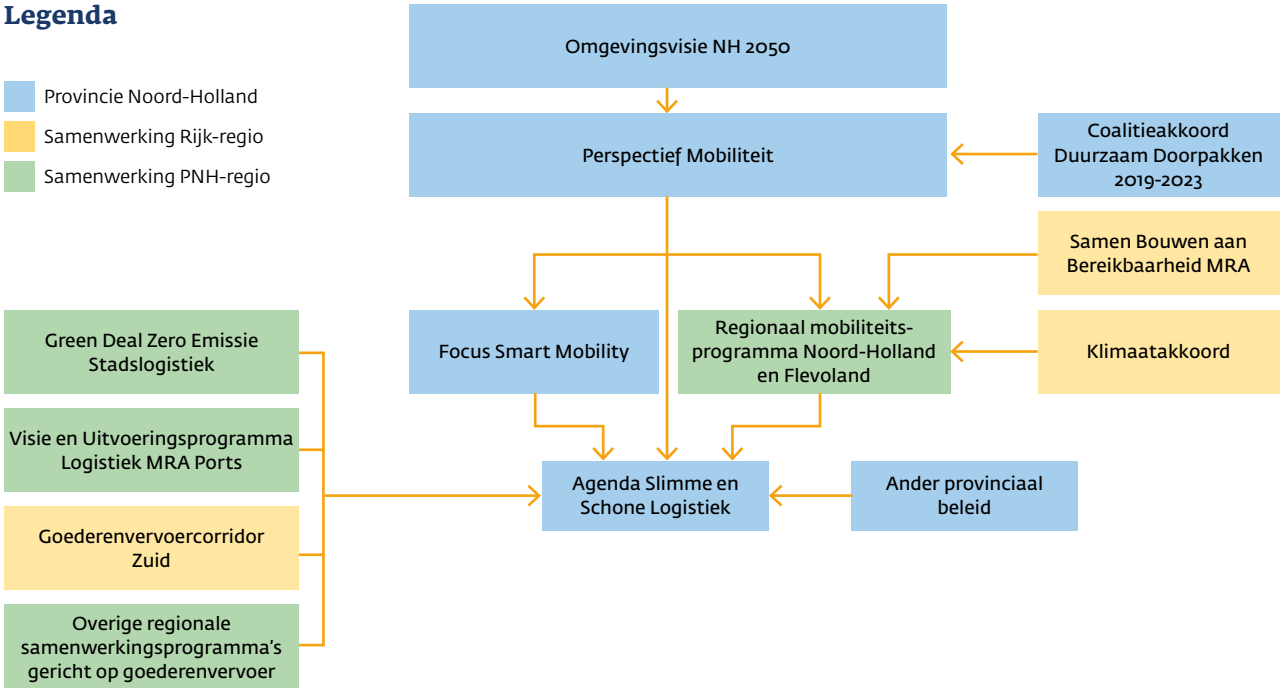
mobiliteit bepaald. Het RMP vormt vanuit provinciaal perspectief het uitgangspunt voor de verduurzaming van het goederenvervoer. Met de inzet op duurzaam goederenvervoer probeert de provincie met deze agenda aan de RMP-doelstellingen bij te dragen.

In de Focus Smart Mobility is de provinciale strategie voor de digitalisering van de mobiliteit vormgegeven. De verschillende elementen die in de Focus beschreven staan voor goederenvervoer worden ofwel via het uitvoeringsprogramma Smart Mobility ofwel via deze agenda opgepakt. Additioneel vervult deze agenda de verdere uitwerking van de Focus naar andere logistieke dossiers, zoals verduurzaming. De bijdrage van deze agenda op de Focus Smart Mobility is het bijvoorbeeld aanleveren van basisinformatie over logistiek voor verdere digitalisering, het onderzoeken van de potentie van logistieke hubs, het opzetten van projecten met partners zoals een Uitvoeringsagenda Stadslogistiek, of het stimuleren van de ontwikkeling van dataplatforms voor vrachtbundeling.

Deze agenda vormt vanuit die slimme en schone basis de provinciale uitwerking van de verschillende opgaven in het goederenvervoer. Het geeft invulling aan de duurzame en slimme ontwikkeling van het goederenvervoer in Noord-Holland, passend bij de grote ontwikkelingen en de omgeving.

In de figuur hieronder is de “beleidsopbouw” van de Agenda Slimme en Schone Logistiek weergegeven.

Afbeelding 1: Opbouw van de Agenda Slimme en Schone Logistiek



In bijlage 3 is een overzicht opgenomen van relevante programma’s en initiatieven waarin de provincie deelneemt in de samenwerking met partners, zowel in de regio als landelijk.

1.4 Landelijke ontwikkelingen

Schone logistiek

Binnen het Klimaatakkoord zijn de CO_2-reductie en de energietransitie de belangrijkste opgaven. Partijen hebben in het Klimaatakkoord onder meer de volgende afspraken gemaakt over de verduurzaming van de logistiek:

- Het inrichten van zero-emissie zones voor stadslogistiek;
- Het opschalen van zero-emissie bestelauto’s en vrachtwagens inclusief stimuleringsregeling;
- Schone bouwlogistiek door zero-emissie bouwvoertuigen en mobiele werktuigen;
- Het vergroten van de efficiëntie in de logistiek;
- Het lobbyen voor strengere CO_2-normen voor voertuigen;
- Het bijmengen van biobrandstoffen.

De logistieke sector beweegt mee met de behoeften vanuit de samenleving en wordt schoner en slimmer. Het vervoersproces wordt steeds verder geoptimaliseerd: efficiëntere rijroutes en route-indelingen met als gevolg minder wachttijden, minder gemaakte wegkilometers en minder brandstofgebruik ('schonere kilometers'). De provincie heeft zich gecommitteerd aan het Klimaatakkoord en moet daarnaast invulling geven aan dossiers die het vrachtverkeer raken, zoals bijvoorbeeld het Schone Luchtakkoord, de stikstofaanpak en de vrachtwagenheffing van het Rijk. Aansluitend worden door gemeenten en private ondernemers in de provincie ook additionele verduurzamingsstappen gezet. Zo worden er bijvoorbeeld hublocaties voor stadslogistiek ontworpen als uitvoering van het landelijke Klimaatakkoord, stimuleren we vrachtfietsen met de Actieagenda Actieve Mobiliteit, en worden duurzame brandstofvulpunten uitgerold. Als provincie hebben we er belang bij dat ontwikkelingen en maatregelen in deze transitie op de verschillende niveaus – landelijk, regionaal en lokaal – elkaar versterken.

Slimme logistiek
Binnen de Landelijke Krachtenbundeling Smart Mobility, in de lange termijn Koers Smart Mobility van de provincie Noord-Holland en in de Focus Smart Mobility 2022-2025 is logistiek één van de onderwerpen waar de provincie de komende jaren inzet op wil plegen als het gaat om het bevorderen van modal shift, het verbeteren van verkeersveiligheid, het bevorderen van de doorstroming en de vermindering van de CO_2-uitstoot. Deze elementen zijn ook opgenomen in de nieuwe EU-strategie voor slimme en duurzame mobiliteit. De verregaande automatisering gaat naar verwachting leiden tot andere verkeersstromen en inzet van vervoersmiddelen. Automatisering leidt tot grote efficiëntie in warehousing en *handlingsprocessen*. Dit zorgt voor efficiëntere logistieke processen die effect hebben op goederenstromen. De provincie is van mening dat deze digitalisering goed is voor de concurrentiekracht van de sector.

De focus van deze agenda ligt voornamelijk op het goederenvervoer, niet op de bedrijfsmatige logistieke processen. Voor het goederenvervoer kan er een grote efficiëntieslag geslagen worden door de digitalisering. Daarom wordt met deze agenda digitalisering als basisaanpak van de goederenvervoerprojecten gezien. Het accent bij goederenvervoer ligt hierbij op een transitie naar slimme en schone logistiek. Gekeken wordt welke nieuwe technologieën en innovaties hieraan een succesvolle bijdrage kunnen leveren. Dit betreft ook ontwikkelingen als de vierentwintiguursbediening van bruggen en sluizen en de ontwikkeling van de Blauwe Golf in de provincie.

1.5 Totstandkoming van deze Agenda

Bij de voorbereiding van deze agenda zijn verschillende domeinen binnen de provincie betrokken, is gebruik gemaakt van beschikbare kennis, informatie en inzichten, en is voortgebouwd op bestaand beleid en bestaande afspraken. Hierbij is onder andere gesproken met verschillende andere overheden, marktpartijen en kennisinstellingen om de opgaven en mogelijke handelingsperspectieven voor deze agenda scherp te krijgen. Bedrijven zijn in een brede sessie eind 2020 betrokken om aan het begin van het traject input te leveren en zijn in september 2021 andermaal breed geconsulteerd. Eind 2021 zijn ook alle gemeenten in Noord-Holland gevraagd te reageren op de conceptagenda. Bij verschillende stakeholders is tussentijds kennis over de logistieke situatie opgehaald. Gedurende het opstellen van de agenda is informatie vanuit bedrijven en andere partners, zoals de Amsterdam Economic Board, verwerkt in de agenda. Hierbij zijn mogelijke rollen en de mogelijke inzet van instrumenten die de provincie tot haar beschikking heeft verkend. Eind 2021 is de agenda versterkt met een routekaart met een fasering met acties voor de korte termijn (2022-2024), een doorkijk naar de agenda voor de middellange termijn (2025 – 2030) en een ontwikkelperspectief voor de lange termijn (2030 en verder). De gesprekken met Provinciale Staten en belanghebbenden vormden hier belangrijke input voor. Ook is hier aandacht voor organisatie en financiering, en samenwerking met andere partijen. Dit proces heeft uiteindelijk geleid tot deze agenda.

Deze agenda kent een gelaagde opbouw. Er is inzichtelijk gemaakt:
1. Hoe het logistieke speelveld in Noord-Holland eruitziet;
2. Welke logistieke ontwikkelingen de provincie Noord-Holland de komende tien tot twintig jaar ziet;
3. Hoe de logistieke gremia en opgaven in Noord-Holland met elkaar verband houden;
4. Welke kansen in de provincie aanwezig zijn om invulling te geven aan de opgaven;
5. Welke rol de provincie kan spelen om de transitie naar slimme en duurzame logistiek te versnellen en invulling te geven aan de opgaven;
6. Wat ervoor nodig is om die rol te vervullen.

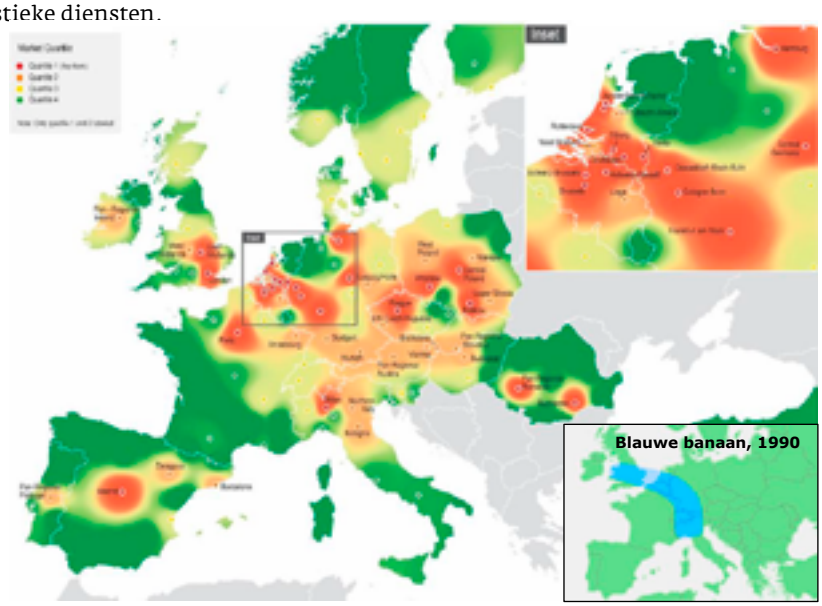
2. LOGISTIEK EN GOEDERENVERVOER IN NOORD-HOLLAND

LOGISTIEK EN GOEDERENVERVOER IN NOORD-HOLLAND

Noord-Holland heeft een relatief hoog welvaarts- en welzijnsniveau. Logistiek en goederenvervoer dragen hieraan bij en zijn randvoorwaardelijke pijlers van de maatschappij. Noord-Holland heeft een logistiek netwerk dat van hoge kwaliteit is met een goede (inter)nationale bereikbaarheid over de weg, per spoor en per binnenvaart, én internationaal voor de zee- en luchtvaart. Drie van de grote Europese transportcorridors (TEN-T) lopen door Noord-Holland. Bedrijven, zeker nabij strategisch gelegen knooppunten zoals rondom de haven van Amsterdam, Schiphol, de Greenports en de multimodaal bereikbare bedrijventerreinen, kunnen optimaal profiteren van de goede bereikbaarheid en logistieke faciliteiten. Ook leveren de hier gelegen bedrijven toegevoegde waarde aan elkaar, in samenhang met een onderliggend netwerk van regionale knooppunten. Een goed verbonden netwerk is hierbij van groot belang, met een goede aansluiting van bedrijventerreinen op de doorgaande (inter)nationale verbindingen.[4]

Hierdoor is logistiek een belangrijke banenmotor in Noord-Holland: ongeveer 100.000 mensen zijn direct werkzaam in het goederentransport in Noord-Holland en minstens een half miljoen in de bredere logistieke keten. Noord-Holland kent grote mainports en greenports die van (inter)nationaal belang zijn. Een kwart van alle toegevoegde waarde en banen op Schiphol komt bijvoorbeeld van de luchtvracht, namelijk 2,7 miljard euro.[5] De Luchtvrachtmonitor 2018 toont het volgende beeld: Hoewel het luchtvrachtvolume op Schiphol met ruim 2% is gedaald in 2018 ten opzichte van 2017, is een stijging te zien van het aantal direct werkzame personen in Nederland van 14.016 (2017) naar 16.781 (2018). Ook is de directe toegevoegde waarde gestegen van €1,54 miljard naar €1,80 miljard. De stijgingen in 2018 zijn grotendeels het gevolg van stijgingen in de sectoren *opslag en dienstverlening voor transport* en het *wegvervoer*.[6] En het Noordzeekanaalgebied (NZKG) met de Haven van Amsterdam heeft een toegevoegde waarde van 7 miljard euro.[7] In totaal is de toegevoegde waarde van de brede logistieke sector ongeveer 20% van het Noord-Hollandse BBP.[8] Ook andere (grote) werkgevers in Noord-Holland hebben een aanzienlijk belang bij logistiek en goederenvervoer in hun verdienmodellen. Tegelijkertijd zorgt de groeiende welvaart een toenemende vraag naar logistieke diensten.

Afbeelding 2: Aantrekkelijkste vestigingslocaties 2017 in vergelijking met 1990 [9]



Bron: Prologis

4 ING, *Sectorstudie Transport en logistiek Nederland van gateway naar logistieke hub*, 2020.
5 Decisio, *Economische betekenis van luchtvracht Schiphol*, 2019.
6 Air Cargo Netherlands, *Luchtvrachtmonitor 2018*, 2020.
7 Haven van Amsterdam, *Jaarverslag 2020*, 2021.
8 CBS, *De regionale economie 2018*, 2019.
9 ING, *Sectorstudie Transport en logistiek Nederland van gateway naar logistieke hub*, 2020.

Het goederenvervoer staat echter voor grote veranderingen. De hoeveelheid te vervoeren goederen groeit, de energietransitie en digitalisering gaan de sector omvormen, de circulaire economie gaat zorgen voor andere vervoersbewegingen, en de internationale positie van Nederland en de Noord-Hollandse mainports als "Gateway to Europe" staat onder druk door de verandering van de wereldhandelsstromen, de internationale machtpositie en de groeiende economische kracht van Oost-Europese landen.[10]

De verschuiving van de logistieke kracht van West-Europa is goed zichtbaar op afbeelding 2. Waar in 1990 de "Blauwe Banaan" de hoofdas van economische ontwikkeling was, is in de jaren 20 een cluster van bedrijvigheid in heel Europa ontstaan. Om concurrerend te blijven moet de sector verduurzamen, digitaliseren en moeten de mobiliteitsnetwerken versterkt worden. Zonder deze stappen verliest de sector verder aan concurrentiekracht.

Keuzes over concurrentiekracht worden altijd gemaakt in onzekerheid over de toekomst. De Amsterdam Economic Board gebruikt daarom vier scenario's om grip te houden op de mogelijke ontwikkelingen van de economie en de samenleving richting 2040. De coronacrisis laat goed zien hoe plotseling de economie onder druk kan komen te staan. Voor het goederenvervoer is het daarom van groot belang hoe de goederenstromen zich gaan ontwikkelen. De coronacrisis heeft bepaalde ontwikkelingen zoals e-commerce versneld, maar ook de buffers van bedrijven om te investeren in nieuwe technologie mogelijk verminderd. Belangrijke ontwikkelingen om rekening mee te houden zijn bijvoorbeeld de verdere (industriële) ontwikkeling van de Europese interne markt en de ontwikkeling van de Oost-Europese landen, de ontwikkeling van het netwerk van duurzame brandstoffen en elektriciteit, de klimaatbestendigheid van infrastructuur, en de machtsstrijd van China en de Verenigde Staten op de wereldwijde en Europese goederenstromen.

In dit veranderende speelveld heeft de provincie een rol te spelen. In dit hoofdstuk worden de grootste ontwikkelingen geschetst. Daarbij gaan we achtereenvolgens in op de groei van het goederenvervoer, de energietransitie en verduurzaming, de digitalisering en druk op de leefomgeving. Deze ontwikkelingen zijn vertaald in vier hoofdopgaven voor de toekomst van het goederenvervoer als onderdeel van de logistieke ketens in de provincie:

2.1 Ontwikkeling 1: Groei van goederenvervoer

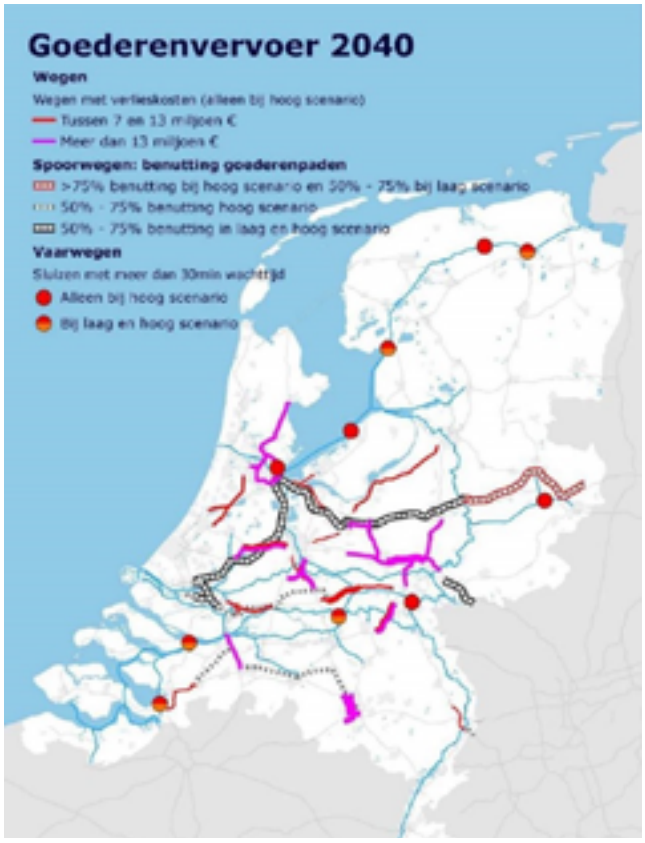
Een eerste ontwikkeling is de groei van het goederenvervoer en de (onevenredige) druk die op de infrastructuur ontstaat. De verwachting is dat de komende jaren de groei van het goederenvervoer doorzet, onder andere door de groei van de bevolking. Op basis van de WLO-scenario's gaan we uit van een groei van 5-19% (2030), 8-31% (2040) en 17-60% (2050). Wel zit er verschil in de ontwikkeling van de goederenomvang in Noord-Holland afhankelijk van het hoge of lage scenario. In het lage scenario is er minder groei of zelfs krimp met minder groei of zelfs krimp van de goederenproductie in het noorden van de provincie en de Gooi-en-Vechtstreek, terwijl in het hoge scenario overal groei zit.[11] De overslag in Noord-Holland is de afgelopen jaren toegenomen, en blijft naar verwachting stijgen tot 2030 en 2040, vooral in het daily urban system van de MRA. Daarnaast is de bevolkingsgroei en daarmee samenhangende verstedelijking en infrastructurele projecten verantwoordelijk voor additionele groei van het goederenvolume. Deze groei zal per goederenstroom verschillen. Zo groeit containervervoer harder dan gemiddeld en zal het transport van bijvoorbeeld steenkool krimpen.

Gebruik van infrastructurele netwerken

Het goederenvoer is in Noord-Holland multimodaal. Het maakt gebruik van de wegen, vaarwegen, spoorwegen (en deels buisleidingen). Op basis van landelijke cijfers blijkt dat ongeveer twee derde van het goederenvervoer plaatsvindt over de weg, een derde over water en 2,5% over het spoor. Door de voorspelde groei van de personenmobiliteit en het goederenvervoer neemt de druk op het totale transportsysteem toe. Dit zorgt ook voor extra vraag naar arbeidskrachten in de logistieke sector. Er is reeds sprake van een chauffeurstekort en tekort aan logistiek medewerkers in Nederland kijkend naar het aantal openstaande vacatures en de informatie die uit gesprekken met ondernemers naar voren komt. Uit de Netwerkstrategie MRA (2020) en het Multimodaal Toekomstbeeld MRA (2021) blijkt dat in Nederland het wegvervoer tot en met 2040 met 47% groeit, en in de MRA met 52%. De hoofdwegen kennen in Noord-Holland daardoor knelpunten. Voor de binnenvaart zijn o.a. de Oranjesluizen een groot knelpunt. De knelpunten nemen daardoor toe zoals ook in onderstaand figuur te zien is.[12]

10 ING, *Sectorstudie Transport en logistiek Nederland van gateway naar logistieke hub*, 2020.
11 Rijksoverheid, *Integrale Mobiliteitsanalyse 2021: Achtergrondrapportage Goederenvervoer Integraal*, 2021.
12 Samen Bouwen aan Bereikbaarheid MRA, *Multimodale netwerkstrategie MRA*, 2020.

Afbeelding 3: Knelpunten goederenvervoer[13]



Door grootschalige verstedelijking staat ook het spoorvervoer onder druk door toenemend aantal treinreizigers dat deels gebruik maakt van hetzelfde spoor. Maar ook door beperkingen om negatieve gevolgen van transport per spoor voor de leefomgeving in stedelijk gebied te voorkomen. Voor het spoorvervoer zit een knelpunt bij Weesp, waar goederentreinen concurreren met personentreinen om ruimte op het spoor. Ook de spoorpaden naar Duitsland via Oldenzaal en het traject naar Rotterdam kent grote beperkingen waardoor groei lastig te realiseren is. Het is wenselijk als de goederenstromen vanuit Rotterdam niet langer via Weesp zouden rijden.

Ook de ontwikkeling van nieuwe woongebieden als Haven-Stad heeft gevolgen voor de logistieke stromen en ruimtelijke ontwikkeling van de Haven van Amsterdam. Goede achterlandverbindingen zijn cruciaal voor deze logistieke hot-spots om te kunnen concurreren. Vanuit goederenvervoer bezien zijn watergebonden woongebieden als Haven-Stad niet altijd wenselijk omdat het de ruimte voor goederentransport over water en overslag van goederen beperkt. Een mainport als de Haven van Amsterdam heeft goede verbindingen nodig om te kunnen blijven functioneren als mainport. Projecten als de Sprong over het IJ moeten daarom vanuit goederenvervoer bezien het goederenvervoer niet hinderen. Nieuwe ontwikkelingen zoals strengere luchtkwaliteitsnormen dienen ook samen te gaan met mogelijkheden om de sector te helpen om die normen te halen waar het buiten de redelijke verantwoordelijkheid van de bedrijven ligt. Het is belangrijk dat de regio die belangen goed meeweegt bij ontwikkelingen op de verschillende corridors zodat de havengebieden goed kunnen blijven functioneren.

Aanvullend is het mogelijk dat meer containers over de weg vervoerd gaan worden (een ‘reverse modal shift’) doordat goederenvervoer over de weg mogelijk sneller verduurzaamt dan goederenvervoer over het water. Dit kan extra druk op capaciteits- en veiligheidsknelpunten opleveren in de MRA en mogelijk op lokaal niveau op verschillende plekken in de provincie.[14]

Naar de Noord-Hollandse provinciale waterwegen is in 2018 en 2019 onderzoek gedaan. Uit deze onderzoeken blijkt dat er sprake is van een dalend gebruik van de binnenvaart op de provinciale waterwegen, door o.a. groter wordende schepen en het verdringen van watergebonden bedrijfslocaties.[15] De conclusie was ook dat

13 Rijksoverheid, *Integrale Mobiliteitsanalyse: Achtergrondrapportage Goederenvervoer Integraal*, 2021.
14 Topsector Logistiek, *Impactschatting risico reverse modal shift containervervoer*, 2020.
15 Panteia & Sweco, *Toekomst van Goederenvervoer over water in Noord-Holland: Inzicht in huidige en toekomstige stromen over provinciale vaarwegen*, 2018.

investeren in de vaarwegen kostbaar is,[16] maar dat met een kernnet en gericht modal shift beleid er wel kansen zijn. Dit is afhankelijk van de economische ontwikkeling en de ontwikkelingen in het goederenvervoer over spoor en weg. Volgens de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 groeit de binnenvaart tot 2040 in een hoog scenario in heel de provincie. In een scenario van lage economische ontwikkeling is er sprake van een krimp richting 2040 boven het Noordzeekanaalgebied.

Noord-Holland kent een uitgebreid netwerk van wegen, vaarwegen en spoorwegen. Voor het goederenvervoer wordt voornamelijk van de wegen gebruik gemaakt en van de hoofdvaarwegen (Noordzeekanaal, IJmeer en Amsterdam-Rijnkanaal). Door de groei van het goederenvervoer worden deze netwerken dus meer belast in de toekomst en zijn er knelpunten. Echter is deze belasting niet gelijk verdeeld. De vaarwegen bieden in principe potentie voor groei van de binnenvaart, zeker op het Noordhollandsch Kanaal en de Zaan, maar deze potentie wordt nog niet ten volle benut. Ook is er ruimte op andere momenten van de dag op de verschillende mobiliteitsnetwerken. De benutting van de capaciteit is nog niet optimaal. Ook het spoor heeft potentie voor goederenvervoer.

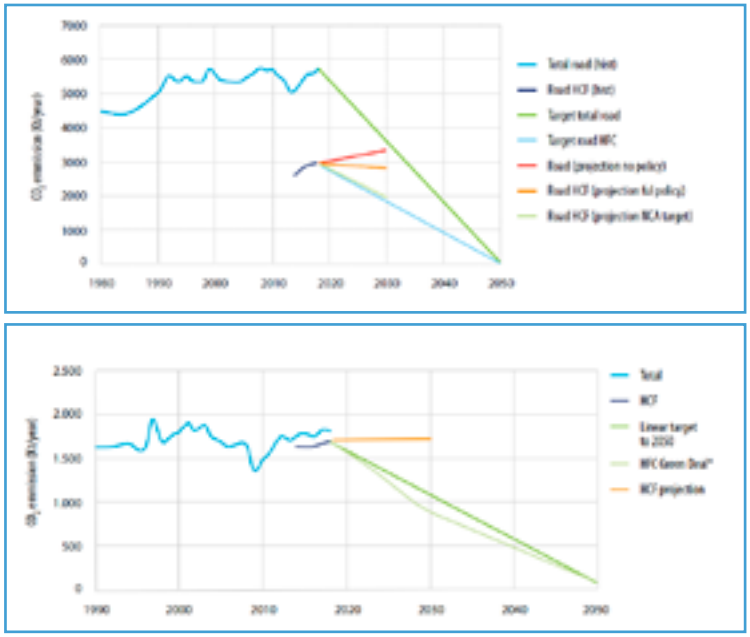
2.2 Ontwikkeling 2: Energietransitie en verduurzaming

CO_2-uitstoot

Een tweede grote ontwikkeling is verduurzaming. De energietransitie zorgt voor grote veranderingen in het goederenvervoer. De sector (exclusief lucht- en zeevaart) stoot op dit moment 30% van de totale uitstoot van mobiliteit in Noord-Holland uit. Het goederenvervoer staat daardoor voor een grote opgave om te verduurzamen. De sector moet in 2050 klimaatneutraal zijn en de jaren daarvoor volgens landelijke en regionale doelstellingen stappen zetten. Dat betekent dat al in de periode tot 2030 de logistieke sector een grote bijdrage moet leveren aan de doelstellingen van het RMP. Een uitsnede waar de logistiek hoeveel CO_2 uitstoot, en wat de besparingspotentie is (bijvoorbeeld lege ritten of type logistiek per voertuigklasse), wordt onderzocht in het project “dashboard logistieke stromen”. Deze informatie is nog niet voorhanden.

Voor het landelijke achterlandtransport is onderstaande afbeelding indicatief voor de opgave. Er moet een kentering in de aanpak komen. De Noord-Hollandse situatie is vergelijkbaar met deze grafieken. Wat duidelijk te zien is dat de verwachte ontwikkeling met de reeds ingezette beleidsinzet (de oranje lijnen) ver boven de noodzakelijke kentering zitten.

Afbeelding 4: Historische, geprojecteerde en gerichte CO_2-uitstoot van achterlandtransport (HCF) via de weg (boven) en het water (onder) in Nederland.[17]



16 1Royal HaskoningDHV, *Vervolgonderzoek goederenvervoer over water Provincie Noord-Holland*, 2019.
17 CE Delft, *Outlook Hinterland and Continental Freight*, 2020

Verduurzaming zorgt voor een grote veranderende energievraag voor bedrijven. Waar nu diesel gebruikt wordt en gebruik gemaakt wordt van bestaande (besloten en openbare) tankinfrastructuur, gaat een grote vraag naar elektriciteit en alternatieve brandstoffen ontstaan. Het tempo van verduurzaming van het goederenvervoer hangt enerzijds af van de keuzes over en investeringen van transporteurs in hun transportmiddelen en anderzijds van de investeringen in de benodigde netwerken die voorzien in duurzame brandstoffen. Verduurzaming gaat nu via verschillende paden: via duurzame aandrijving van voertuigen (elektriciteit, groene waterstof, andere schone(re) brandstoffen), door efficiëntere voertuigen (o.a. super-ecocombi's en pakketfietsen), het verbeteren van de doorstroming op de infrastructuur, en efficiëntere logistiek (o.a. bundeling van ladingen) of overstap naar andere modaliteiten. Sommige keuzes worden door regelgeving als bijmengverplichting van biobrandstoffen of door het inrichten van zero-emissie zones gestimuleerd.

Duurzame transportvoertuigen

De verwachting van de samenwerking van laadinfrastructuurpartijen (E-laad.nl), is dat van al het transport over langere afstanden in 2035 volgens het middenscenario 42% elektrisch is. In de stadslogistiek is dat dan al 83%. De vertraging ten opzichte van stadslogistiek van het elektrificeren van het zware transport is te vinden in de gevraagde vermogens die nodig zijn voor het langere zware transport waardoor de ontwikkeling van de voertuigen langer duurt. Dit gaat zorgen voor een substantiële reductie van de CO_2-uitstoot.

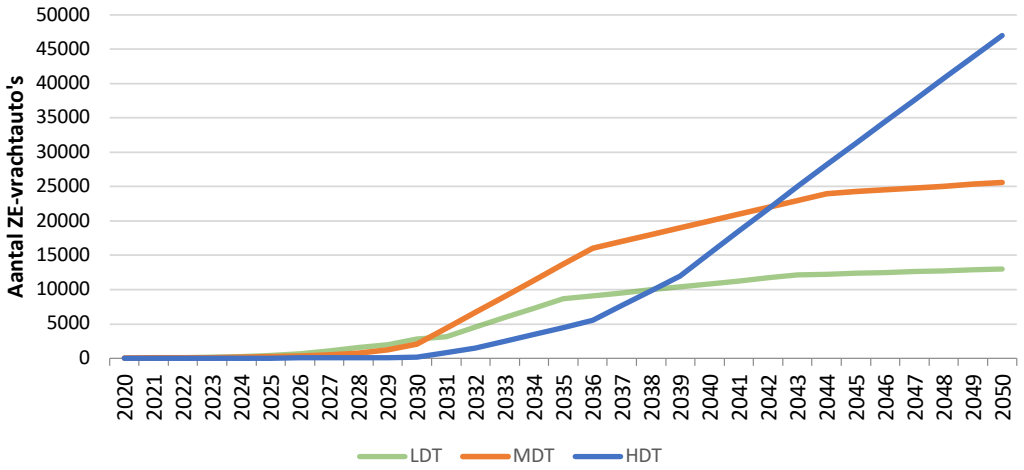
Afbeelding 5: Prognose elektrificatiegraad van verschillende modaliteiten in 2035.[18]

Soort	Huidig aandeel e-voertuigen*	Prognoses ElaadNL Outlook 2035 (midden scenario)		
		Aandeel e-voertuigen	Aantal e-voertuigen	Elektriciteitsvraag (TWh) per jaar
Personenvoertuigen	3,2%	35%	3.000.000	7,8
OV-bussen	25%	95%	4.700	0,6
Bestelvoertuigen	0,7%	61%	618.600	3,7
Trucks - stadslogistiek	0,6%	83%	25.000	1,2
Trucks - internationaal	0%	42%	48.500	4,9
Binnenvaart - containervaart	0%	51%	97	0,1
Bouwmaterieel**	0%	42%	24.625	0,9

* Gebaseerd op cijfers van RVO.
** Cijfers zijn inclusief weg- en waterbouw.

Deze groei van zero-emissie voertuigen gaat niet lineair. Het kent een exponentiële groei, die vanaf eind jaren 20 voor de verschillende segmenten (licht transport (LDT), middelzwaar transport (MTDT), en zwaar transport (HDT)) een eigen ontwikkeling doormaakt.

Afbeelding 6: Prognose van de groei van het aantal ZE-vrachtvoertuigen in Nederland [19]



18 ElaadNL, *Outlook Elektrisch Bouwen*, 2021.
19 EV Consult, *Transitiestudie verduurzaming wegtransport*, 2020.

Op dit moment zijn er onvoldoende middelen, voertuigen en brandstoffen om op korte termijn geheel over te stappen op alternatieve brandstoffen. Het gebruik van fossiele brandstoffen gaat daarom nog een tijd lang een belangrijke rol blijven spelen in het goederenvervoer. Dit drukt op de totale CO_2-reductie opgave.

De ontwikkeling van duurzaam goederentransportvoertuigen

Voor alle segmenten van transport wordt verwacht dat in de periode 2025-2028 de business case goedkoper wordt voor elektrisch rijden dan voor fossiel transport, te zien op onderstaande figuren.

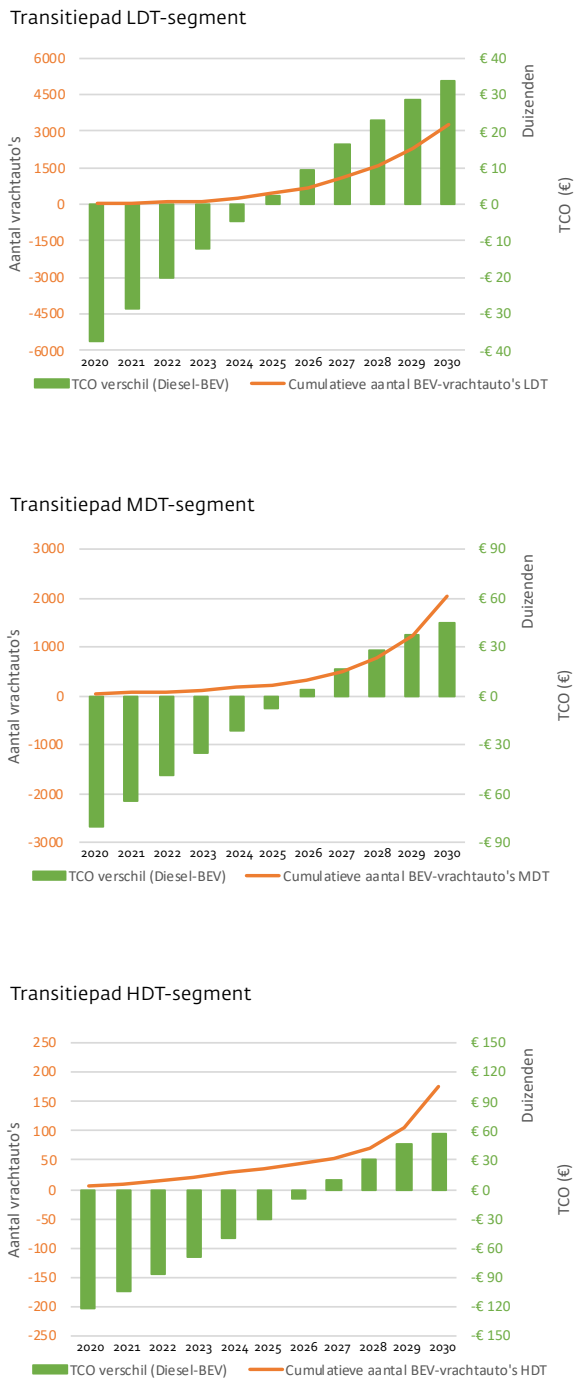
Hoe zwaarder het transport, hoe langer het pad naar verduurzaming gaat duren. Voor waterstofvoertuigen ligt het omslagpunt nog een aantal jaren verder in de toekomst omdat de voertuigontwikkeling daar enkele jaren later op gang gekomen is dan bij elektrificatie. Doordat niet elke type rit qua ritprofiel gemaakt kan worden met een elektrisch voertuig, is een mix van waterstofvoertuigen, elektrische voertuigen en voertuigen op alternatieve brandstoffen waarschijnlijk in 2030.

Om deze ontwikkeling door te maken moeten producten en afnemers nu investeren terwijl de kosten hoger zijn dan voor dieselvoertuigen. Sommige partijen doen dit om een strategische marktpositie te verwerven, of omdat ze de extra kosten kunnen vermarkten via duurzame marketing. Maar in het algemeen zijn de kosten nog te hoog voor grootschalige omslag.

De groei vanaf eind jaren 20 van ZE-vrachtvoertuigen gaat daarom niet zonder slag of stoot. De kost- en gebruiksprijs voor de nieuwe voortuigen ligt nu vaak nog hoger dan de fossiele brandstofvoertuigen waardoor alternatieve financiering of hogere transportvergoedingen nodig zijn. En het samenwerken om ladingen te bundelen botst vaak op het niet willen delen van datastromen door bedrijven. Hiervoor is het ook noodzakelijk om een dekkende tank- en laadinfrastructuur te hebben. Wanneer de groei loskomt moet het netwerk klaar zijn om dit te kunnen faciliteren, anders kan de groei niet gerealiseerd worden.

De transitie naar duurzame voertuigen vraagt om partijen die hun nek uitsteken en investeren. De provincie kan deze transitie ondersteunen door de uitrol van het laad- en tanknetwerk te stimuleren en om te zorgen voor coalities in de goederenketens die gezamenlijk de stap naar voren zetten. Dat kost nu geld, maar dat is inherent aan innovaties. De kosten gaan voor de baten uit.

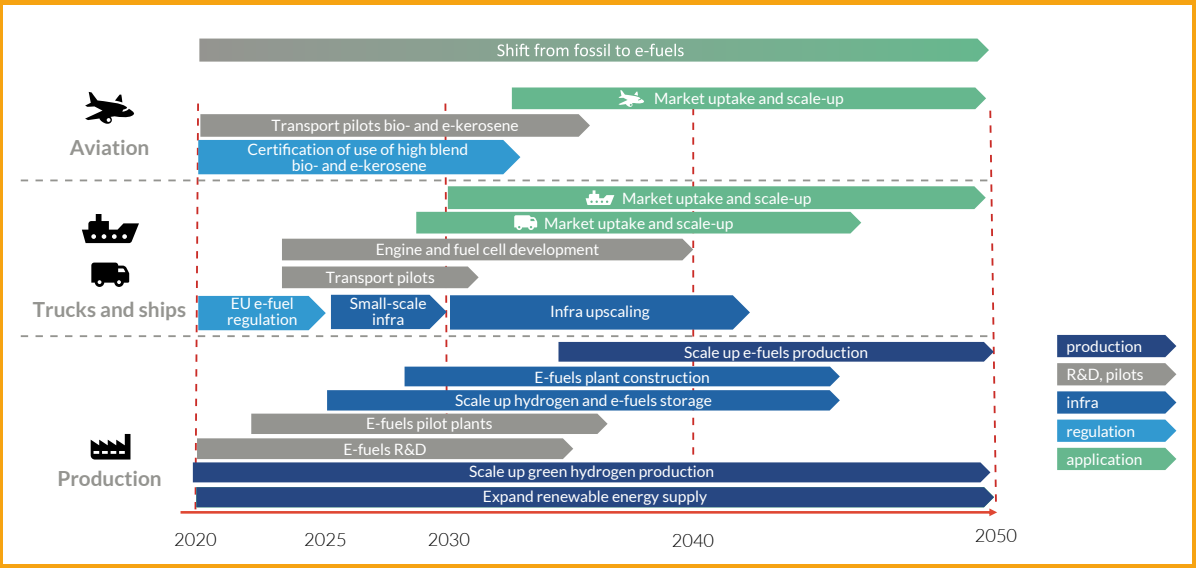
Afbeelding 7: Prognose kostenontwikkeling verschillende transportsegmenten (licht, middelzwaar en zwaar transport).[20]



20 EV Consult, *Transitiestudie verduurzaming wegtransport*, 2020.

Voor waterstof komt TNO op basis van een studie naar de ontwikkeling van waterstof en de van waterstof afgeleide brandstoffen tot onderstaand schema. Daaruit wordt duidelijk dat de applicatie van waterstof op grootschalige manier in het transport enkele jaren na de grootschalige introductie van elektrificatie in transport plaats gaat vinden. Het is waarschijnlijk dat na 2030 een mix van batterij-elektrische voertuigen, waterstof aangedreven voertuigen en voertuigen op alternatieve brandstoffen rond zullen rijden. Energetisch gezien is elektrische voortstuwing efficiënter dan voortstuwing met waterstof of andere brandstoffen.

Afbeelding 8: Prognose van de ontwikkeling van waterstof en van waterstof afgeleide brandstoffen in verschillende sectoren.[21]



In de verduurzaming van het goederenvervoer worden er al goede stappen gezet. In steden wordt steeds meer gebruik gemaakt van lichte elektrische voertuigen (LEV's) voor transport of actieve mobiliteit (fietskoeriers). Grote bedrijven testen nieuwe voertuigen zoals elektrische vrachtwagens of biobrandstoffen uit om te kijken hoe die passen in de bedrijfsvoering. In 2021 is het eerste binnenvaartschip, de Alphenaar, volledig elektrisch aangedreven in Nederland in de vaart genomen.

Biobrandstof is een verzamelnaam voor brandstoffen die zijn gemaakt uit biomassa. Er zijn verschillende soorten. Bijvoorbeeld biodiesel, bio-ethanol, biogas of bio-butanol. Biobrandstoffen worden gemaakt uit plantaardig materiaal of afval zoals palmolie, koolzaad, suikerriet, maïs, graan, of frituurvet. De Europese Unie wil dat producenten duurzame en verantwoorde biobrandstof leveren. Dit staat in de Europese richtlijn hernieuwbare energie. De EU-landen hebben afgesproken dat in 2020 minimaal 10% van de brandstof uit alternatieve brandstoffen bestaat. Brandstofleveranciers moeten elk jaar een bepaalde hoeveelheid biobrandstoffen op de markt brengen. Bedrijven die brandstof leveren aan tankstations mengen daarom kleine percentages biobrandstof door benzine of diesel. Sommige luchtvaartmaatschappijen voeren al vluchten uit op biokerosine. Dat is gemaakt van plantaardig of dierlijk materiaal (zoals dierlijk vet).[22] Uit wetenschappelijk onderzoek blijkt dat biobrandstoffen tot minder fijnstofuitstoot leiden, maar dat dit niet per se minder schadelijk is voor de volksgezondheid door verhoogde toxiciteit van de uitstoot (kleinere fijnstofdeeltjes). Afhankelijk van de productiemethoden en productielocatie van biobrandstofgrondstoffen is de CO_2-reductie groter ten opzichte van fossiele brandstoffen en kan de impact op de natuur verschillen. Wanneer er sprake is van landschapsverandering (land use change) kan de impact negatief zijn op klimaat en natuur.[23]

Vrachtwagenfabrikanten ontwikkelen nieuwe modellen voor o.a. waterstof en elektrisch transport. De eerste waterstoftankstations in Noord-Holland zijn bijvoorbeeld in 2021 operationeel geworden en in de Nationale Agenda Laadinfrastuctuur (NAL) is ook aandacht voor de logistieke laadbehoefte. Ook worden er laadpleinen

21 TNO, *E-Fuels, towards a more sustainable future for truck transport, shipping and aviation*, 2020.
22 Rijksoverheid, *Biobrandstoffen*, 2021 https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/milieuvriendelijke-brandstoffen-voor-vervoer/biobrandstoffen
23 Jeswani, Harish K., Chilvers, Andrew, en Adisa Azapagic. *Environmental Sustainability of Biofuels: A Review. Proceedings of the Royal Society A, Volume 476, no. 2243*. November 2020.

ontwikkeld, zoals bij Deudekom in Duivendrecht. In 2021 is de Regionale Agenda Laadinfrastructuur (RAL) door MRA-Elektrisch voor de provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland opgesteld. Voor goederenvervoer is daar ook de laadbehoefte bepaald. Het bepalen van de behoefte op regioniveau betekent echter niet dat op lokaal niveau ook de infrastructuur op tijd klaar is om de komende vraag naar elektriciteit en alternatieve brandstoffen te kunnen voorzien.

Op lokaal niveau is in Noord-Holland zichtbaar dat de elektrificatie of aandrijving via andere brandstoffen van het wagenpark niet zonder meer mogelijk is. Deze is afhankelijk van voldoende laadmogelijkheden en stroom- en brandstofleveringen op de locaties waar de bedrijven laden en/of tanken. De verscheidene logistieke segmenten hebben verschillende ritprofielen en dus andere laadbehoeftes. Via de aanpak van MRA-Elektrisch wordt gewerkt aan het realiseren van de laadinfrastructuur. De tekorten op het elektriciteitsnetwerk, in opwek- of afnamemogelijkheden – in grote delen van Noord-Holland beperken de mogelijkheden om over te stappen op elektrische voertuigen. Vanuit het goederenvervoer bezien moet er zekerheid zijn van voldoende afnamemogelijkheden voor stroom. De alternatieve brandstoffen, zoals waterstof, worden de komende jaren voornamelijk door de havengebieden van Den Helder en het Noordzeekanaalgebied verder ontwikkeld. Voor het goederenvervoer is het belangrijk dat de waterstofontwikkeling ook uitstraalt naar het wagenpark. De ontwikkelingen in deze gebieden, onder andere met de nog te ontwikkelen Havennota Noord-Holland en de ontwikkelingen in het NOVI-gebied NZKG, zijn belangrijke elementen voor verdere vormgeving van de energietransitie en de logistiek in Noord-Holland. Regelgeving op Europees en Rijksniveau ondersteunt de ontwikkeling van deze omslag.

2.3 Ontwikkeling 3: Digitalisering

Nieuwe technologieën in de auto, mobiliteitsdiensten en alternatieve vervoerswijzen zorgen ervoor dat mobiliteit slimmer, schoner en veiliger wordt. Ook het mobiliteitsgedrag van gebruikers verandert, mede door toenemende aandacht voor klimaat, milieu, gezondheid en duurzaamheid (Focus Smart Mobility, 2021). Er komt steeds meer data beschikbaar waardoor bedrijven beter geïnformeerd kunnen worden over de actuele verkeerssituatie (zoals de beschikbaarheid van verbindingen en verstoringen op het wegennet) en waardoor ze efficiënter in de provincie kunnen reizen (Koers Smart Mobility). Door digitalisering en automatisering zullen de vervoersstromen wijzigen en daardoor ziet het mobiliteitssysteem er in de toekomst anders uit dan nu.

Digitalisering en automatisering wordt in de logistieke sector steeds vaker ingezet. Enerzijds door innovaties als bijvoorbeeld het fysieke internet (internet of things). Daardoor is het mogelijk informatie tussen bedrijven te delen en om efficiëntere logistieke processen vorm te geven. Zo kunnen bijvoorbeeld goederenstromen gemakkelijker gebundeld worden en is er minder lokale goederenopslag nodig. Hierdoor kan het aantal lege of halfvolle vervoersbewegingen beperkt worden en zijn er in totaal minder verkeersbewegingen nodig. Het delen van data tussen bedrijven en overheden is hiervoor cruciaal. De communicatie tussen voertuigen en de infrastructuur zorgt er anderzijds voor dat transporteurs efficiënter, veiliger en duurzamer kunnen rijden. En

uiteindelijk kan automatisering van het vervoer bijvoorbeeld zorgen voor optimalere benutting van de infrastructuur (bijvoorbeeld meer vervoer 's nachts met stille zero-emissie voertuigen in plaats van overdag of met een ander transportmiddel). Door digitalisering wordt het ook gemakkelijker om meervoudig ruimtegebruik mogelijk te maken. Zo kunnen laad- en losplekken in de ochtend beschikbaar zijn voor transporteurs en in de middag omgetoverd worden tot terrassen. Ook het vervoer door de lucht, via drones, of via een hyperloop is mogelijk op termijn en kan zo de bestaande fysieke infrastructuur ontlasten.

De ontwikkelingen in de digitalisering gaan snel en de kansen voor een grotere efficiency zijn groot. Bestaande en nieuwe partijen zien kansen om een meer datagerichte invulling te geven aan de mobiliteit. Dit kan grote gevolgen hebben voor bijvoorbeeld de logistieke sector waar traditionele transportbedrijven concurrentie krijgen van nieuwe bedrijven met een sterke ICT-achtergrond. Dit heeft effect voor bedrijven en reizigers in Noord-Holland, maar ook voor de provincie als beleidsmaker.

2.4 Ontwikkeling 4: Druk op leefomgeving neemt toe

De vierde ontwikkeling is de relatie tussen goederenvervoer en de leefomgeving. Door verstedelijking en de verwachte toename van het goederenvervoer ontstaat een toenemende druk op de leefomgeving, terwijl de leefbaarheid en het landschap rondom infrastructuur vaak al onder druk staan. Ook het thema gezonde leefomgeving groeit in Nederland aan aandacht, met gevolgen voor milieuvervuilende bedrijvigheid en transport. Verstedelijking zorgt voor bouwlogistiek tijdens de bouw van de faciliteiten, maar ook voor extra goederenstromen na oplevering van de woningen. Zonder maatregelen kunnen negatieve effecten toenemen en kunnen beperkingen ontstaan voor het goederenvervoer als gevolg van voorwaarden die worden gesteld om bijvoorbeeld geluidhinder, overlast door trillingen, verkeersveiligheid, externe veiligheidsrisico's of een slechte luchtkwaliteit te voorkomen.

Aangaande de leefbaarheid zijn er enkele belangrijke ontwikkelingen te zien.

1. In navolging van het Klimaatakkoord werken meerdere steden in Noord-Holland aan het inrichten van milieu- en/of zero-emissie zones voor stadslogistiek en hubs. Projectontwikkelaars en logistieke bedrijven spelen hierop in door hubs te ontwikkelen en te exploiteren.
2. Er is een landelijk Schone Lucht Akkoord (SLA) dat streeft naar een gezondheidswinst van minimaal 50% in 2030 t.o.v. 2016. De provincie Noord-Holland is onderdeel van dit akkoord. De uitstoot van luchtverontreinigende stoffen vanuit het goederenvervoer moet dus beperkt worden. Deze agenda draagt ook bij aan het behalen van de gezondheidsdoelen uit het Schone Lucht Akkoord door de aandacht voor schone lucht nadrukkelijk mee te nemen in het goederenvervoerbeleid (zie hoofdstuk 3) en de focus van acties gericht op verduurzaming en terugdringen van milieuvervuiling (hoofdstuk 4).
3. Het goederenvervoer raakt ook de stikstofproblematiek. De zware voertuigen en binnenvaartschepen veroorzaken stikstofuitstoot. Op sommige plekken in Noord-Holland lopen de goederencorridors ook langs kwetsbare natuur of Natura2000-gebieden. Uitstootreductie van stikstof op die locaties en in het goederenvervoer in algemene zin is noodzakelijk volgens de nieuwe stikstofaanpak. Daarom grijpen o.a. de havens in door technische installaties zoals katalysatoren te verplichten.
4. Op verschillende plekken doen zich leefbaarheidsknelpunten voor, met name langs het spoor in stedelijk gebied, maar ook langs vaar- en autowegen. Bijvoorbeeld in Amsterdam zijn de kademuren dermate kwetsbaar dat zware vrachtwagens geweerd worden. Het risico bestaat dat per geweigerde vrachtwagen meerdere kleine voertuigen moeten rondrijden. Ook de ontwikkeling van knooppunten vraagt aandacht, waar ruimte wordt geboden aan logistieke bedrijvigheid. Ontwikkeling van bedrijven kan samengaan met druk op de kwaliteit van de leefomgeving. De (negatieve) impact van logistieke distributiecentra kan fors zijn. Echter kunnen deze ook een positieve bijdrage leveren aan de kwaliteit van de leefomgeving, mits slim geclusterd, zoveel mogelijk op bestaande terreinen en ingepast in het landschap.
5. Er worden ook in Noord-Holland goederen vervoerd die gevaarlijk kunnen zijn voor de omgeving. In Nederland is voor de hoofdinfrastructuur een Basisnet vastgesteld. Dit wettelijk kader bepaald wat waar in welke hoeveelheid vervoerd kan worden. Deze routes zijn belangrijk voor de stroom van gevaarlijke stoffen door de provincie. Er zijn bijvoorbeeld grenzen aan bebouwing toegestaan rond het Basisnet. Vanuit het goederenvervoer is het belangrijk dat de routes begaanbaar blijven voor transport van gevaarlijke goederen en dat verstedelijking niet zorgt voor verlegging van de routes, beperkingen op de routes of onwenselijke lig- en wachtplaatsen. Ook clustering van bedrijvigheid is vanuit deze gedachte logisch.
6. Door de groeiende stadsbevolking en de verwachte economische ontwikkeling neemt de behoefte aan

bouw- en renovatiewerkzaamheden in steden toe. Bij een onzorgvuldige aanpak hebben transportactiviteiten ten behoeve van bouwwerkzaamheden echter een negatief effect op de omliggende buurt. De bouw is verantwoordelijk voor naar schatting 15 tot 20 procent van de vrachtwagens en 30 tot 40 procent van de bestelwagens in steden. Om milieutechnische, maatschappelijke en economische redenen is er behoefte aan slimmere, schonere en veiligere oplossingen voor bouwlogistiek in stedelijke gebieden.[24]

7. De verstedelijking raakt op punten ook de huidige logistieke bedrijfslocaties, zoals de Haven van Amsterdam. Door de behoefte aan woningbouw staan dit soort bedrijfslocaties onder druk. Dit kan de economische potentie van de sector in Noord-Holland beperken.

2.5 Hoofdopgaven

Op basis van de hiervoor beschreven ontwikkelingen ziet de provincie vier hoofdopgaven voor de toekomst van het goederenvervoer als onderdeel van de logistieke ketens in de provincie:

- **Het transportnetwerk is onvoldoende toekomstbestendig:** Richting de toekomst worden knelpunten verwacht door een toenemende druk op de infrastructuur (vooral het wegennet, en daarnaast spoor). Dat is nadelig voor de concurrentiepositie van de provincie. Bovendien worden de multimodale netwerken onvoldoende slim benut; de potentie van de binnenvaart en spoor wordt nog niet optimaal benut. Ook staan sommige goederencorridors onder druk door toenemende verstedelijking.
- **Goederenvervoer en logistiek staan voor een grote opgave voor verduurzaming:** Er worden stappen gezet, maar verduurzaming gaat niet snel genoeg om klimaatneutrale en circulaire doelen te halen, zowel voor het transport over de weg, als over het water. Een belangrijk knelpunt is de toepassing van alternatieve duurzame brandstoffen en het realiseren van het hiervoor benodigde energienetwerk en laadinfrastructuur.
- **Goederenvervoer en logistiek zorgen voor druk op de leefomgeving:** De inpassing en het gebruik van infrastructuur voor transport en de ontwikkeling van logistieke bedrijven moet in balans zijn met de leefomgeving en het landschap. Voorkomen van negatieve effecten, en liefst bijdragen aan een impuls van de leefomgevingskwaliteit, gezondheid en veiligheid staat daarbij voorop. Balans betekent ook dat goederenvervoer en logistiek moet kunnen worden geaccommodeerd vanwege het belang voor welvaart en welzijn in de provincie. Ook ruimtelijk. Door gezondheid en gezonde leefomgeving als belang vooraf te integreren in besluitvormingsprocessen waarborgen we de balans tussen een gezonde leefomgeving en goederenvervoer en logistiek.
- **Digitalisering biedt kansen en zorgt voor grote veranderingen**: Digitalisering is een trend die zich doorzet en grote invloed heeft op de bedrijfsvoering en de logistieke sector. Digitalisering biedt bovenal kansen voor bijvoorbeeld efficiënter gebruik van infrastructuur, efficiëntere logistieke processen, en daarmee voor verduurzaming en het voorkomen van negatieve effecten voor de omgeving. De impact van digitalisering in het transport gaat naar verwachting groot zijn. Deze transitie gaat niet vanzelf en moeten we samen met het bedrijfsleven en de samenleving doorlopen.

Ook is het van belang dat de mainports zoals Haven van Amsterdam en de Greenport A7 goed blijven functioneren. Ook wanneer door de energietransitie en veranderende economische structuur van Europa de goederenstromen qua omvang en qua inhoud gaan wijzigen.

24 Hogeschool van Amsterdam, *Slimme bouwlogistiek: onderzoek naar de fundamenten van slimme en schone bouwlogistiek in steden*, 2018.

3. PERSPECTIEF VOOR DE TOEKOMST

PERSPECTIEF VOOR DE TOEKOMST

Veel landelijke, provinciale en regionale doelstellingen en inspanningen zijn gericht op 2030, zoals het Klimaatakkoord, het Schone Lucht Akkoord en de ambities van het Amsterdam Logistics Board. Om gebruik te kunnen maken van de energie in deze trajecten sluit deze agenda aan op dat jaartal. In 2030 is het welvaarts- en welzijnsniveau in Noord-Holland naar verwachting nog steeds hoog. De logistiek levert hier een belangrijke bijdrage aan. Essentieel voor deze bijdrage is een infrastructuurnetwerk van hoge kwaliteit, waar voertuigen efficiënt kunnen vervoeren met minder negatieve externe effecten dan nu het geval is. Dat betekent dat verschillende netwerken over de weg, per spoor, over het water en buisleidingen slim moeten worden benut, én moeten beschikken belangrijke logistieke knooppunten over goede faciliteiten. Zo zorgen we ervoor dat het goederenvervoer efficiënt en op een duurzame manier kan plaatsvinden.

Met deze agenda richten we ons op drie ambities:

1. In 2030 hebben we een toekomstbestendig transportnetwerk dat robuust, betrouwbaar en veilig is en waarin slim gebruik wordt gemaakt van verschillende modaliteiten.
2. In 2030 heeft een versnelling plaatsgevonden in de verduurzaming van het goederenvervoer zodat de sector haar bijdrage kan leveren aan de afspraken voor verduurzaming en klimaat.
3. In 2030 is de ontwikkeling van het goederenvervoer in balans met de fysieke leefomgeving.

Om deze ambities te realiseren, benutten we de kansen van digitalisering en van andere innovaties. Zo zorgen we voor een goed vestigingsklimaat voor bedrijven in de logistiek, die banen en toegevoegde waarde voor de Noord-Hollandse economie opleveren. De ambities zijn groot en hebben een brede reikwijdte. Verderop in dit hoofdstuk worden ze geconcretiseerd. Als provincie spannen we ons in om de ambities te realiseren, maar we zijn hiervoor afhankelijk van de samenwerking met de Rijksoverheid, gemeenten, private partners en andere organisaties.

3.1 Slim gebruik van een toekomstbestendig transportnetwerk

Door een goede kwaliteit, voldoende capaciteit en slim gebruik van de verschillende infrastructuurnetwerken is het goederenvervoer over de weg, per spoor, over het water, door de lucht en via buisleidingen, efficiënt, betrouwbaar, veilig en duurzaam en zijn negatieve effecten voor de leefomgeving minimaal. Bovendien zijn voor de logistiek belangrijke knooppunten multimodaal goed ontsloten, met goede overslagvoorzieningen om slim gebruik te kunnen maken van de verschillende mobiliteitsnetwerken. Digitale oplossingen en andere innovaties worden hierbij optimaal benut. Zo faciliteren we de verschillende logistieke ketens in Noord-Holland, van de (inter)nationale doorvoer van goederen van en naar onze mainports, de regionale transportstromen, tot aan lokale stadsdistributie. Dit draagt bij aan een sterke internationale concurrentiepositie en een goed vestigingsklimaat voor de logistieke sector.

In 2030:

- Is de kwaliteit van de basisinfrastructuur op orde voor efficiënt, betrouwbaar en veilig goederenvervoer over de weg, per spoor, over het water en via buisleidingen. Eventuele knelpunten voor efficiënt, betrouwbaar en veilig transport worden zoveel mogelijk geminimaliseerd. Onze focus ligt hierbij op een uitstekend functionerend provinciaal “kernnet”, inclusief de (inter)nationale achterlandverbinding via de Goederenvervoercorridor Zuid en aansluiting op de Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost.
- Wordt optimaal gebruik gemaakt van de beschikbare capaciteit van de verschillende multimodale netwerken. Specifiek wordt de kwaliteit en capaciteit van vaarwegen optimaal benut, blijft er voldoende capaciteit op het spoor beschikbaar voor goederenvervoer en wordt de potentie van buisleidingen als aanvullende modaliteit benut. Ook is multimodale overslag eenvoudig waarbij

transporteurs keuzemogelijkheden hebben voor een efficiënte afwikkeling van het goederenvervoer. Een duurzame modal shift draagt tevens bij aan verduurzaming (zie verderop bij ambitie 'verduurzaming') en maakt het rendabeler om te investeren in de Zaan en het Noordhollandsch Kanaal.
- Zijn voor de logistiek belangrijke knooppunten goed ontsloten, met betrouwbare en veilige aansluitingen op de multimodale netwerken en goede overslagvoorzieningen. Onze aandacht gaat in ieder geval uit naar voor de provincie belangrijke logistieke knooppunten Schiphol, Noordzeekanaalgebied, Greenports Aalsmeer en A7, bedrijventerrein Boekelermeer, *Seed Valley* en AMS-IX.
- Gebeurt goederenvervoer op een efficiënte manier, waarbij de beladingsgraad zo hoog mogelijk is om vervoersbewegingen waar mogelijk te voorkomen, bijvoorbeeld doordat stromen worden gebundeld en logistiek slim wordt georganiseerd, zodat efficiënter met voertuigen, infrastructuur en logistiek medewerkers omgegaan wordt.

We investeren pas in nieuwe infrastructuur als opties voor efficiënter goederenvervoer en slimmer gebruik van de capaciteit van de verschillende multimodale netwerken niet afdoende is. Dit is in lijn met de Investeringsstrategie Noord-Hollandse Infrastructuur (iNHi) en het Perspectief Mobiliteit. We sluiten nieuwe infrastructuur dus niet uit. Maar om deze ambities te realiseren worden digitale oplossingen en andere innovaties optimaal benut, waarbij de focus ligt op het opschalen van succesvolle toepassingen. Dat betekent concreet ook dat bedrijven en overheden eerst moeten onderzoeken of het bundelen van goederen mogelijk is om zo verkeersbewegingen te verminderen, voordat we kijken naar uitbreiding van de infrastructuur.

Hierbij benadrukken we dat het realiseren van goederenvervoer over water of spoor een complex onderwerp is. Als provincie stimuleren we bedrijven de stap te zetten door ze in de onderzoeksfase naar modal shift potentie te ondersteunen. Ook zijn we medeverantwoordelijk voor het realiseren van de infrastructurele randvoorwaarden. Dit kan ofwel direct het geval zijn als het om provinciale infrastructuur gaat, of indirect als het gaat om infrastructuur van derden. Voor de havengebieden wordt via de nog op te stellen Havennota ook invloed uitgeoefend op de benodigde infrastructuur en voorzieningen in deze gebieden.

3.2 Verduurzaming van het goederenvervoer

De afhandeling van goederenstromen gebeurt op een duurzame manier, waarbij de sector haar bijdrage levert aan afspraken voor verduurzaming en het klimaat. In lijn met het Regionaal Mobiliteitsprogramma werken we toe naar 55% reductie van de CO_2-uitstoot in 2030, en reduceren we deze naar 'nul' in 2050. Dit wordt bereikt door in eerste plaats in te zetten op het voorkomen en verminderen van onnodig transport en het verkorten van (voedsel)ketens, door te kiezen voor de meest efficiënte en duurzame vormen van transport (modal shift) én door het efficiënter en duurzamer maken van de transportmiddelen zelf. Hierbij is er een duidelijke relatie met de eerste ambitie; efficiënt goederenvervoer en slim gebruik van duurzame transportmiddelen draagt immers ook bij aan terugdringen van milieuvervuiling en CO_2-uitstoot.

In 2030:
- Zijn de voorwaarden aanwezig die transporteurs in staat stellen om goederenvervoer op een efficiënte en duurzame wijze af te wikkelen, inclusief een duurzame modal shift (zie hiervoor de ambitie 'slim gebruik').
- Is tijdig een dekkend netwerk energie-infrastructuur beschikbaar, dat is afgestemd op het provinciale kernnet, om de omslag naar gebruik van alternatieve groene brandstoffen voor emissievrij en fossielvrij transport mogelijk te maken. Onze aandacht gaat in ieder geval uit naar de benodigde energie-infrastructuur voor verduurzaming van zowel het transport over de weg als over het water (in lijn met de doelstellingen van de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens, 2019), met aandacht voor elektrisch aangedreven transport, gebruik van waterstof en andere brandstoffen en inzet van buisleidingen om deze transitie te ondersteunen.

Door opschaling van digitale voorzieningen en andere innovaties is transport nog efficiënter geworden en wordt door een 'multimodale aanpak' meer én slimmer gebruik gemaakt van binnenvaart en spoor als duurzame vormen van transport.

3.3 Goederenvervoer en logistiek zijn in balans met de fysieke leefomgeving

In lijn met het provinciale Programma Gezonde Leefomgeving (2020) is een duurzame en concurrerende ontwikkeling van het goederenvervoer en logistiek mogelijk, mits in goede balans met de fysieke leefomgeving en in balans met de kwaliteit en ontwikkeling van stad, land en natuur. Negatieve effecten en overlast als gevolg van goederenvervoer en logistieke knooppunten - zoals op het gebied van luchtverontreiniging, geluidhinder, externe veiligheid en verkeersveiligheid - worden met 10 tot 30% teruggebracht. Naast het aanpakken van knelpunten worden bij de ontwikkeling van infrastructuur en logistieke knooppunten kansen benut om waar mogelijk ook bij te dragen aan een verbetering van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving. Efficiënt ruimtegebruik en een goede inpassing van bestaande en nieuwe infrastructuur en logistieke bedrijven draagt hieraan bij. Zo zorgen we er tevens voor dat er ook in de toekomst voldoende ruimte is voor goederenvervoer.

In 2030:

- Is voldoende 'milieuruimte' gegarandeerd langs het provinciale kernnet van infrastructuur om goederenvervoer hier te kunnen blijven accommoderen. Knelpunten op deze locaties (luchtkwaliteit, stikstof, geluid, biodiversiteit, trillingen, externe veiligheid en verkeersveiligheid) worden opgelost en (stedelijke) ontwikkelingen langs hoofdwegen, het spoor en het water zijn zodanig afgestemd dat goederenvervoer over het kernnet gegarandeerd blijft.
- Is voldoende 'milieuruimte' gegarandeerd bij voor de provincie belangrijke logistieke knooppunten, vooral om logistieke bedrijven te accommoderen die profiteren van de goede multimodale voorzieningen én bijdragen aan een krachtige logistieke sector. De ontwikkeling van de knooppunten en de hierin gevestigde bedrijven gebeurt in balans met de leefomgeving, waarbij optimaal gebruik wordt gemaakt van de beschikbare ruimte, en de vestiging van bedrijven is afgestemd op het transportnetwerk (juiste bedrijf op de juiste plek). We erkennen dat niet alles kan, er zitten grenzen aan milieuruimte voor bedrijvigheid in Noord-Holland. Elke locatie vraagt om een evenwicht tussen verschillende belangen van bewoners, bedrijven en omgeving.
- Worden bij de ontwikkeling van infrastructuur en logistieke knooppunten kansen benut om waar mogelijk ook bij te dragen aan een verbetering van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving en de biodiversiteit.
- Draagt efficiënt en emissievrij goederenvervoer naast verduurzaming ook bij aan het wegnemen van knelpunten voor de leefomgeving, bijvoorbeeld vanwege de luchtkwaliteit en stikstofdepositie (zie hiervoor bij ambitie 'verduurzaming).
- Gebeurt de ontwikkeling van het infrastructuurnetwerk en de logistieke knooppunten zodanig dat deze de transitie naar een circulaire economie mogelijk maken.
- Is de totale overlast van goederenvervoer voor bewoners van Noord-Holland verminderd door andere routekeuzes, goederenbundeling en verduurzaming.

Het opschalen van succesvolle digitale voorzieningen en andere innovaties draagt bij aan deze ambities voor een goede balans met de fysieke leefomgeving.

4. WAT GAAN WE DOEN

WAT GAAN WE DOEN

De ambities uit hoofdstuk 3 kan de provincie Noord-Holland niet alleen realiseren. In dit hoofdstuk is toegelicht wat we gaan doen om samen met onze partners perspectief en de ambities te realiseren. Vanuit de verschillende rollen die we hebben in het speelveld werken we toe naar concrete acties. De manier waarop we samenwerken is toegelicht in hoofdstuk 5. Hier wordt eerst de stapsgewijze en flexibele aanpak op hoofdlijnen geschetst, waarna de aanpak per pijler wordt toegelicht.

4.1 Een stapsgewijze en adaptieve aanpak

Deze agenda is de eerste stap op weg naar een meer integrale en samenhangende aanpak voor een slimme en duurzame ontwikkeling van de logistiek en het goederenvervoer in Noord-Holland. De opgaven vragen om een heldere koers en consistent beleid voor anderen (zoals inwoners, bedrijven en andere overheden). Dit doen we door een grote diversiteit aan acties, waarbij een groot aantal partijen betrokken is zijn.

Verschillende partijen in de goederenketen hebben hier een rol in te spelen. EU en Rijk bepalen de (inter) nationale regels voor goederentransport en de transportnetwerken; de gemeenten bepalen de specifieke locaties voor overslag/laad-en lospunten en zero-emissiezones; de mainports voor de overslag op hun terreinen en wachtrijbeheer. De provincie heeft in dit dossier verschillende rollen:

- De rol van (vaar)wegbeheerder om te zorgen voor veilig en efficiënt vervoer van voertuigen;
- De rol van coördinator om te zorgen voor een gelijk speelveld in Noord-Holland voor bedrijven als het gaat om stadslogistiek;
- De rol van vormgever van de ruimtelijke ordening, belangrijk voor milieuruimte, hindercontouren en ontwikkeling van bedrijven/haventerreinen;
- De rol van organisator om een goed dekkend netwerk van laadinfrastructuur en tankinfrastructuur te verzorgen dat draait op een stabiel energienetwerk;
- De rol van aanjager voor de transities van de komende decennia: digitalisering, verduurzaming en de uitrol van nieuwe modaliteiten;
- De rol van verbinder tussen lokale overheden, stakeholders, Rijksoverheid en brancheorganisaties.

Deze provinciale rollen komen naar voren in de acties die in deze agenda weergegeven zijn. Vanuit deze rollen en wettelijke taken kan de provincie invloed uitoefenen op de logistiek en goederenvervoer. In de Omgevingsvisie NH2050 staan vier vormen van overheidssturing toegelicht. Deze zijn gebaseerd op de verhouding tussen de overheid en de samenleving, en de verhouding tussen resultaten en randvoorwaarden. Als we die vier vormen toepassen op logistiek, komen we uit op de volgende vier:

- Responsieve provincie: denk aan ruimte bieden aan co-creatie;
- Samenwerkende provincie: denk aan samenwerkingsafspraken, Green Deals, kennisoverdracht, meedoen in experimenten, samenwerkingsprogramma's;
- Presterende provincie: denk aan aanbesteding en financiering van eigen of gezamenlijke projecten (zoals infrastructuur), subsidies, (grond)beleid, programma's;
- Rechtmatige provincie: denk aan regelgeving (zoals verordeningen en juridische sturing), toezicht (zoals monitoring) en handhaving.

Tegelijkertijd zijn ontwikkelingen op de lange termijn onzeker. Zo gaan technologische ontwikkelingen en innovaties in goederenvervoer, verduurzaming en digitalisering snel. De onzekerheid over een aantal andere ontwikkelingen is groot en zorgt ervoor dat bedrijven soms voorzichtig zijn. De sector is daarom gebaat bij een stapsgewijze aanpak met een stabiele en vaste koers, maar ook met adaptiviteit in de uitvoering. Als provincie bepalen we niet het tempo van vernieuwing en innovatie. Echter raakt het ons wel. Daarom volgen wij ontwikkelingen en de voortgang en impact van maatregelen nauwgezet.

Wanneer kansen zich voordoen om succesvolle innovaties op grotere schaal toe te passen, dan moeten we hier snel op in kunnen spelen.

Om de aanpak behapbaar te maken, zetten we in op de drie ambities die in hoofdstuk 3 zijn geschetst. In de uitvoering vergt de samenhang van maatregelen binnen de ambities nadrukkelijk aandacht. Zo draagt een slimme benutting van het transportnetwerk ook bij aan verduurzaming, en heeft de ontwikkeling van knooppunten direct gevolgen voor de het verloop van goederenstromen.

Het is belangrijk te benadrukken dat voor een groot deel van de hieronder geschetste aanpak, de samenwerking met de Rijksoverheid, gemeenten, private partners en andere organisaties noodzakelijk is om de ambities te realiseren. Logistiek krijgt in sommige delen van de provincie voldoende aandacht, maar in andere delen nog onvoldoende gezien de ontwikkelingen en de snelheid van verandering. In Noord-Holland wordt daarom ook het goederenvervoer meegenomen in regionale aanpakken en samenwerkingsafspraken over mobiliteit, waar

Afbeelding 9: Routekaart slimme en duurzame logistiek Noord-Holland

	2022 – Korte termijn	2025 – Middellange termijn	2030 – Lange termijn
Slim gebruik van een robuust netwerk van multimodale verbindingen	• Vergroten inzichten goederenstromen en goederenbundeling in Noord-Holand • Onderzoeken potentie en vereisten provinciaal vaarwegennet voor significante modal shift • Opstellen Multimodaal Kernnet Goederenvervoer • Ontwikkelen netwerkvisie logistieke hubs • Ontwikkelen binnenhaven Boekelermeer • Verbeteren doorstroming (vaar) wegennet via Smart Mobility maatregelen • Ondersteunen digitale tools voor efficiëntere logistieke stromen	• Ontwikkelen Cargoloop Holland • Lobby voor Bus Rapid Transit (BRT) stroken met meekoppelkans voor goederen • Kansen van nieuwe technologieën voor slimme logistiek opvolgen • Nader te bepalen	• Vergroten cargoloop-netwerk • Versterken benodigde infrastructuur • Nader te bepalen
Verduurzaming van het goederenvervoer	• Versterken samenwerking tussen Nederlandse havengebieden op de Goederenvervoercorridor Zuid • Aanpak afvalstromen over water vervoeren ontwikkelen • Klimaatstresstest provinciale vaarwegen • Vergroten inzicht in benodigde energie voor logistieke stromen (elektriciteit, waterstof ettc.) • Uitrol basisnetwerk van waterstofvulpunten • Uitrol snellaadnetwerk • Stimuleren uitrol pakketkluizen • Stimuleren bundelen facilitaire stromen	• Stimuleren bundeling bedrijvigheid op en rond Multimodaal Kernnet Goederenvervoer • Aanpak afvalstromen over water vervoeren uitvoeren • Stimuleren uitrol volledig dekkend netwerk van waterstofvulpunten • Realiseren projecten goederenvervoer-corridor Zuid voor efficiënt en schoon goederenvervoer • Nader te bepalen	• Realiseren totale netwerk van waterstof-vulpunten • Realiseren totale netwerk van snellaad-infrastructuur • Nader te bepalen
Ruimtelijk-economische ontwikkeling in balans met de fysieke leefomgeving	• Versterken integratie goederenvervoer en ruimtelijk-economische ontwikkeling • Opstellen Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek • Ontwikkelen nieuwe goederencorridors voor binnenvaart en spoor via de netwerkmakelaar van NoordWest Connect • Onderzoeken verduurzamen stadslogistiek en Nautische Economie IJsselmeergebied • Stimuleren invoeren maatregelen Schone Lucht Akkoord en verduurzamen goederenvoertuigen • Stimuleren bundeling bouwlogistiek	• Stimuleren uitrol bunkerpunten met zero-emissie brandstoffen • Onderzoek verlengen schuttijden Krabbegatssluis • Nader te bepalen	• Uitvoering concentratie bedrijvigheid op en rond Multimodaal Kernnet Goederenver-voer • Nader te bepalen

speciale aandacht wordt gegeven aan het aanbrengen van een logistieke aanpak in gebieden of gemeenten die dit nog niet hebben (kunnen doen). In de volgende paragrafen is de aanpak voor de drie ambities verder uitgewerkt. Hierbij ligt de focus op maatregelen om met deze agenda de eerste stap te zetten naar een integrale en samenhangende aanpak voor de drie ambities. Hierbij starten we voor de korte termijn (periode tot 2024) met concrete acties om de aanpak op gang te brengen én doen we gelijktijdig onderzoek om de aanpak verder aan te scherpen.

Zo kunnen we de aanpak richting de middellange termijn (2025 – 2030) en lange termijn (vanaf 2030) afhankelijk van wat nodig en wenselijk is verder uitbouwen. Onderstaand figuur biedt een raamwerk voor routekaart waarin de aanpak op de drie ambities is samengevat. De adaptieve routekaart is in bijlage 1 van deze agenda opgenomen.

4.2 Slim gebruik van robuust en toekomstbestendig mobiliteitsnetwerk

Om te komen tot de ambitie van een toekomstbestendig transportnetwerk dat robuust, betrouwbaar en veilig is en waarin slim gebruik wordt gemaakt van verschillende modaliteiten, zijn de volgende voorwaarden nodig:

A. Inzicht in de goederenstromen, inclusief knoop- en knelpunten, en verwachte groei. Het gaat hier om goederenstromen over alle typen infrastructuur. Hiervoor kunnen we o.a. het dashboard logistieke stromen (Q1 2022) gebruiken. Dit vraagt ook om inzicht in de benodigde ruimtevraag van de logistieke ontwikkelingen en benodigde voorzieningen, zoals overnachtings- en autoafzetplaatsen voor de binnenvaart.
B. Een multimodaal 'Kernnet' identificeren als update van het Kwaliteitsnet Goederenvervoer Noordvleugel uit 2008. In dit multimodale 'Kernnet' stellen we het infrastructurele netwerk vast, inclusief de belangrijkste overslaglocaties, dat essentieel is voor het functioneren van het goederenvervoer in Noord-Holland. Dit vraagt ook om inzicht in de benodigde ruimtevraag van de logistieke ontwikkelingen en de ruimtevraag voor overslag voor synchromodaal transport.
C. Een afwegingskader voor provinciale investeringen in de logistieke keten, op volgorde van de *trias mobilica* en de duurzaamheidsladder zoals ook in het Perspectief Mobiliteit aangegeven:
   1. **Verminderen:** Inzetten van maatregelen die de vervoersbewegingen verminderen, bijvoorbeeld door smart mobility-oplossingen gericht op vrachtbundeling. Hierdoor wordt er minder onnodig met weinig of geen vracht gereden.
   2. **Veranderen:** Het optimaal benutten van de basisinfrastructuur en het organiseren van slimme logistiek over deze infrastructuur. Door inzet van mobiliteitsmanagement en modal shift kunnen de goederenstromen veranderen van overbelaste netwerken naar netwerken waar nog ruimte is.
   3. **Verbeteren:** Investeren in infrastructuur om het mobiliteitsnetwerk toekomstbestendig te maken. Hierdoor ontstaat er extra ruimte voor verkeersbewegingen.
D. Inzicht in locaties van logistieke overslagpunten, zoals hubs, vanwege de groei van goederenvervoer, de verstedelijking, en het verminderen van verkeersbewegingen in de landbouw, zowel voor wegtransport als voor de overslag van weg naar spoor of water. Wat zijn de knooppunten in het netwerk en wat zijn de meest logische locaties voor overslagpunten? Hoe kunnen het begin en einde van de goederenketens efficiënter worden? Waar bevinden deze overslagpunten zich al, en welke locaties bieden kansen voor nieuwe overslagpunten?
E. Inzicht in welke technologische ontwikkelingen kunnen bijdragen aan de provinciale doelstellingen. De ontwikkeling daarvan gebeurt door marktpartijen. De provincie moet die ontwikkelingen monitoren. Wanneer technologieën kunnen bijdragen aan doelstellingen en kansrijk lijken, kan de provincie die initiatieven ondersteunen, zoals gedaan wordt met het verbeteren van de doorstroming in Connected Transport Corridors Amsterdam Westkant, de Cargoloop Holland, of het ontwikkelen van datadeelplatforms voor goederentransport. De provincie kan ook leren van anderen, wanneer een andere provincie bijvoorbeeld succesvol is met een initiatief – in lijn met de aanpak in de landelijke Krachtenbundeling Smart Mobility.

Als provincie zetten we daarom in op:

A. Het opstellen van een 'Multimodaal Kernnet Goederenvervoer", rekening houdend met o.a. de vrachtwagenheffing van het Rijk.
B. Het versterken van de samenwerking en de achterlandverbindingen van de mainportlogistiek in de MIRT Goederenvervoercorridor Zuid en Amsterdam Logistics.
C. Het versterken van de transitie naar efficiëntere en schonere stadslogistiek door het opstellen van een

Foto: Amsterdam Economic Board

uitvoeringsagenda en onderzoek naar logistieke hubs, samen met de Vervoerregio Amsterdam en andere partners.

D. Het stimuleren van de ontwikkeling van het fysieke internet voor goederenvervoer.
E. Het stimuleren van goederenbundeling, verbeterde doorstroming en modal shift op de Noord-Hollandse mobiliteitsnetwerken door o.a. de vierentwintiguursbediening van bruggen en sluizen en de Blauwe Golf.
F. Het ondersteunen van technologische ontwikkelingen zoals de cargoloop en *smart shipping*.
G. Het stimuleren van de aanleg van pakketkluizen in elk woongebied van Noord-Holland.
H. Het stimuleren van gebundelde levering van producten voor publieke partijen en (grotere) bedrijven in Noord-Holland.
I. Het investeren in infrastructuur op een toekomstig Multimodale Kernnet Goederenvervoer om deze robuuster, veiliger en efficiënter te maken.

4.3 Verduurzaming van het goederenvervoer

Om te komen tot de ambitie een versnelling plaats te laten vinden in de verduurzaming van het goederenvervoer zodat de sector haar bijdrage kan leveren aan de afspraken voor verduurzaming en klimaat, zijn de volgende voorwaarden nodig:

A. Provinciale inzet op de verduurzaming van het goederenvervoer op het Multimodale Kernnet Goederenvervoer.
B. En dekkend netwerk van tank- en laadinfrastructuur voor duurzame aandrijving van vaar- en voertuigen, zodat dit betrouwbaar gebruikt kan worden in de logistieke ketens. Dit vraagt ook om inzicht in de benodigde ruimtevraag voor laden, tanken en opslag, ook voor de binnenvaart.
C. Versnelling van vaar- en voertuigtechnologie (innovatie op het gebied van emissievrije energievoorziening). Wij kunnen deze technologie niet versnellen, dat doet de markt. Wij houden deze ontwikkelingen wel nauwlettend in de gaten en proberen de markt te stimuleren om stappen vooruit te zetten.
D. Duidelijke regelgeving om marktpartijen te stimuleren stappen te zetten in verduurzaming. Het is voor de ondernemers in Noord-Holland belangrijk dat in milieu- en zero-emissiezones zoveel als mogelijk dezelfde regels gelden. Als provincie vinden we een gelijk speelveld voor ondernemers en inwoners belangrijk.

Als provincie zetten we daarom in op:

A. Het stimuleren van verduurzaming van het goederenvervoer op het Multimodale Kernnet Goederenvervoer.
B. Het stimuleren dat marktpartijen en netbeheerders een voor het goederenvervoer dekkend netwerk van alternatieve tank- en laadinfra ontwikkelen, via:
    1. Inzicht verkrijgen in de verwachte laad- en tankbehoefte op lokaal niveau voor goederenvervoer. Hier voeren we onderzoeken naar uit, zowel bureaustudie als testen in de praktijk.
    2. Het Multimodale Kernnet Goederenvervoer gebruiken we als kader waar deze uitrol van tank-/

laadpunten van belang is voor het goederenvervoer. Waar worden al tank- en laadpunten ontwikkeld? En waar bevinden zich kansen voor tank- en laadpunten?

3. Het bijeenbrengen van de energievraag van logistieke bedrijven en de mogelijkheden voor energieopwekking op bedrijventerreinen en de mogelijkheden van slimme energiesystemen (smart grids).
4. De provincie Noord-Holland zet het opdrachtgeverschap en de samenwerking binnen MRA-Elektrisch en de samenwerking met de netbeheerders in om te zorgen voor ruim voldoende (snel)laadpunten, stroomcapaciteit voor logistieke bedrijven en slimme energieoplossingen.
5. Het stimuleren van de uitrol van waterstofvoertuigen en tanklocaties voor goederenvervoer conform de provinciale waterstofstrategie.
6. Het opstellen van een provinciale visie op alternatieve brandstoffen en laadinfrastructuur.
7. Het stimuleren van de uitrol van deze tank- en laadinfra, bijvoorbeeld via ruimtelijke reserveringen, het subsidiëren van walstroom, het stimuleren van het aanleggen van laadpleinen, het stimuleren van vraagbundeling naar alternatieve brandstoffen en het stimuleren van aanvragen via subsidietrajecten van Rijk en EU, zoals de DKTI of het *Recovery and Resilience Facility*.

C. Het stimuleren van de ontwikkeling van vaar- en voertuigtechnologie.
   1. Het organiseren van vraagbundeling voor en door ondernemers, en verspreiden van informatie over voertuigen op duurzame brandstoffen of elektriciteit. Hiermee bouwen we de randvoorwaarden voor het ontwikkelen van een dekkend netwerk van tank- en laadinfrastructuur op.
   2. Het aanjagen door de provinciale vloot direct of indirect te verduurzamen, bijvoorbeeld door inkoop of aanbesteding.

D. Het stimuleren van gemeenten om zero-emissiezones voor goederenvervoer in te richten, zonder dat dit negatieve gevolgen heeft voor omliggende gebieden. Dit levert een directe stimulans voor marktpartijen op om in duurzame voertuigen te investeren. We zorgen voor extra stimulering door:
   1. Zorgen voor regionale afstemming over de locaties voor stadslogistieke hubs, en door onderzoekstrajecten naar stadslogistiek bij gemeenten te ondersteunen als kennispartner en financier. Hiervoor stellen we een Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek op.
   2. We onderzoeken of ondersteuning bij het doorlopen van het subsidietraject, door bijvoorbeeld een subsidiebureau of -loket in te richten, nuttig kan zijn.
   3. Het onderzoeken of andere regelgeving, zoals bijvoorbeeld (provinciale) ZE-zones, additioneel mogelijk is.

4.4 Logistiek en goederenvervoer in balans met de leefomgeving

Om te komen tot de ambitie van een ontwikkeling van het goederenvervoer in balans met de fysieke leefomgeving, zijn de volgende voorwaarden nodig:

A. Een vastgesteld Multimodaal Kernnet Goederenvervoer om te bepalen welke goederencorridors van bovengemiddeld belang zijn.
B. Het inzichtelijk hebben waar logistiek en goederenvervoer voor problemen in de leefomgeving zorgt en het opstellen van plannen hoe deze problematiek verminderd kan worden.
C. Beleid hoe de provincie omgaat met knelpunten op het Multimodale Kernnet Goederenvervoer. Wanneer zijn die knelpunten problematisch, en welke actie wordt dan ondernomen? Dit zijn vervolgens de randvoorwaarden voor verminderen, veranderen en verbeteren (zoals in de duurzaamheidsladder en het Perspectief Mobiliteit).
D. In de Omgevingsverordening moeten de belangen voor goederenvervoer en logistiek worden geborgd. Denk aan milieucontouren van de belangrijke logistieke locaties. Hiermee blijft goederenvervoer en logistiek mogelijk.

Als provincie zetten we daarom in op:

A. Het Multimodaal Kernnet Goederenvervoer en de bijbehorende logistieke knelpunten vast te stellen.
B. Het stimuleren dat logistieke bedrijvigheid zich concentreert op en rond dit kernnet om overlast en verloodsing in de provincie te voorkomen.
C. Het maken van een aanpak voor een samenhang tussen ruimtelijk economische ontwikkeling en logistiek, in relatie tot het netwerk van knooppunten en bedrijventerreinen, zoals bij Nationale Omgevingsvisie (NOVI).
D. Het onderzoeken en indien succesvol opschalen van bouwlogistiek over water.
E. Het stimuleren van maatregelen om luchtverontreiniging (waaronder stikstof) te verminderen.
F. Het stimuleren van routekeuzes die verkeersveiliger zijn.

5. SAMENWERKING EN ORGANISATIE

SAMENWERKING EN ORGANISATIE

De opgave voor een slimme en duurzame ontwikkeling van het goederenvervoer is met de drie ambities veelomvattend. Maatregelen op verschillende schaalniveaus vergt inzet en betrokkenheid van een groot aantal partijen. Overheden, het bedrijfsleven, brancheorganisaties en kennisinstellingen dragen hier, ieder vanuit haar eigen rol en verantwoordelijkheid, aan bij. Transporteurs, de industrie en andere aan logistiek verbonden bedrijven nemen het voortouw bij de afwikkeling van het goederenvervoer. Ook hebben zij een eigen verantwoordelijkheid voor verduurzaming en digitalisering. Kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties dragen bij aan bijvoorbeeld kennisontwikkeling en innovatie. Overheden zorgen voor de benodigde randvoorwaarden om logistiek en goederenvervoer te kunnen accommoderen. Hierbij met inachtneming van verschillende relevante doelstellingen als klimaat, leefbaarheid en economische ontwikkeling. Denk aan de ontwikkeling, en het beheer en onderhoud van infrastructuur, het stellen van kaders, vaststellen van lange termijn regelgeving en het stimuleren en faciliteren van ontwikkelingen op het gebied van verduurzaming, de fysieke leefomgeving en digitalisering.

Rol van de provincie in de slimme en duurzame ontwikkeling van de logistiek

De provincie Noord-Holland ziet onder meer de volgende rollen voor zich weggelegd bij het realiseren het perspectief voor een slimme en duurzame logistiek:

- **Responsieve provincie:** Zoals het ruimte bieden aan co-creatie en initiatieven vanuit de logistieke sector, bijvoorbeeld voor het slim organiseren van logistiek, voor verduurzaming en digitalisering.
- **Samenwerkende provincie:** Zoals het faciliteren van samenwerking, het maken van samenwerkingsafspraken, het organiseren van kennisoverdracht en het meedoen in experimenten.
- **Presterende provincie:** Zoals slimme en duurzame aanbestedingen voor het organiseren van logistieke stromen en projecten waarin de provincie zelf een verantwoordelijkheid heeft, en de financiering van eigen of gezamenlijke projecten (zoals infrastructuur), subsidies, (grond)beleid en programma's.
- **Rechtmatige provincie:** Zoals het zorgen van de benodigde regelgeving (verordeningen en juridische sturing), toezicht (inclusief monitoring) en handhaving, bijvoorbeeld gericht op het slim benutten van transportnetwerken, voor verduurzaming, voor het sturen op een goede balans met de leefomgeving en het stimuleren en in goede banen leiden van de toepassing van digitale oplossingen en andere innovaties.

Voor goederenvervoer is samenwerking cruciaal om verbeteringen in de sector door te voeren, en de gezamenlijke opgaven het hoofd te bieden en ambities te realiseren. Denk aan het organiseren van een slimmere benutting van netwerken en de samenwerking tussen terminals, vervoerders, bedrijven en overige partijen. Het faciliteren van samenwerking draagt ook bij aan een samenhangende ontwikkeling van het netwerk van logistieke knooppunten, en het adresseren van opgaven zoals verduurzaming en kwaliteit van de fysieke leefomgeving.

Landelijke samenwerking

Er wordt op dit moment door vele partijen geïnvesteerd in maatregelen die bijdragen aan een slimme en duurzame ontwikkeling van het goederenvervoer in de provincie. Met het Rijk en de regio maken wij afspraken over gezamenlijke investeringen in verduurzaming en de infrastructuur, zoals het subsidiëren van waterstoftankstations of het verbeteren van de vaarwegen. Met het bedrijfsleven en kennisinstellingen wordt in MRA-verband al samen opgetrokken, bijvoorbeeld op het gebied van digitalisering, verduurzaming en ruimtelijk-economische ontwikkeling. De Topsector Logistiek is een

belangrijke verbindende schakel op landelijk niveau. Een slimme en duurzame ontwikkeling van het goederenvervoer vergt samenhang in de aanpak. Samenwerking vormt hierbij een randvoorwaarde voor een samenhangende en efficiënte inzet van middelen. Deze agenda biedt een basis voor een gestructureerde en gefocuste samenwerking tussen partijen in de provincie.

De samenwerking met het Rijk is voor het hebben van een gedragen en toekomstbestendig multimodaal netwerk voor goederenvervoer cruciaal. Daarom is het oprichten van de MIRT Goederencorridor Zuid tijdens het BO-MIRT 2021 belangrijk. Met die aanpak wordt de samenwerking op de corridor van de MRA naar Rotterdam, via de Schipholregio, en Antwerpen bestendigd. De grote dossiers en infrastructurele vraagstukken worden via dit programma en het BO-MIRT geagendeerd. Op regionale schaal is versterkte samenwerking met Rijkswaterstaat kansrijk om bijvoorbeeld de modal shift van weg naar water te stimuleren en voor het uitrollen van stadslogistiek.

Samen met de andere provincies wordt in het IPO gewerkt aan de beleidsopgave goederenvoer en logistiek met een focus op modal shift en verduurzaming. In dit verband stemmen wij de ontwikkelingen met de andere provincies af.

5.1 Hoe geven we uitvoering aan de Agenda

De opgave voor een slimme en duurzame ontwikkeling van het goederenvervoer is divers en raakt verschillende andere provinciale thema's en programma's. Daarom is bijvoorbeeld de aansluiting bij programma's op het gebied van gezonde en veilige leefomgeving, smart mobility of economische ontwikkeling van belang. Deze agenda vormt dan ook een deel van de uitvoering van de Focus Smart Mobility en het Regionaal Mobiliteitsprogramma. Ook is het belangrijk om schone en slimme logistiek te agenderen als onderwerp in trajecten als Samen Bouwen aan Bereikbaarheid, MIRT-Goederenvervoercorridor Zuid en diverse programma's voor de MRA en het Noordzeekanaalgebied.

Integraal

Een integrale benadering is van belang bij de afwikkeling van logistieke stromen in de context van andere opgaven en maatregelen binnen de provincie, en in samenhang met vervoersstromen op (inter)nationaal en lokaal niveau. Het raakt de bereikbaarheid van stad en platteland, de doorstroming op de (provinciale) infrastructuur, het leefklimaat (geluid, trillingen, luchtkwaliteit, omgevingsveiligheid), de klimaatopgave (CO_2-uitstoot), biodiversiteit, stikstofproblematiek, de voedselvisie, ontwikkeling van bedrijventerreinen, de woningbouw en verstedelijkingsopgave, de havens en Schiphol, en de energietransitie en ontwikkeling van nieuwe alternatieve brandstoffen. De diversiteit, het grote aantal betrokkenen én de onzekerheden die spelen op de lange termijn, maken de complexiteit groot. Dit vraagt om een integrale en adaptieve benadering.

Adaptief
Technologische ontwikkelingen, innovaties, verduurzaming en digitalisering in goederenvervoer gaan snel. Tegelijk is de onzekerheid over andere ontwikkelingen groot, denk bijvoorbeeld aan het tempo van herstel van de economie na de COVID-19 crisis, of de ontwikkeling van mondiale goederenvervoerstromen. Dit vergt dat ontwikkelingen nauwgezet worden gevolgd én er flexibiliteit is in de uitvoering. Maatregelen kunnen bijvoorbeeld eerder of juist later nodig zijn, en soms blijken andere maatregelen nodig. En wanneer kansen zich voordoen, worden succesvolle innovaties op grotere schaal toegepast als dit bijdraagt aan de ambities voor het goederenvervoer. Deze agenda biedt houvast en tegelijk flexibiliteit.

Aanpak
De provinciale betrokkenheid bij goederenvervoer is vandaag de dag dus breder dan doorstroming en bereikbaarheid. De acties en maatregelen binnen de verschillende ambities hangen nauw met elkaar samen. Met het oog op de gewenste ontwikkeling van het goederenvervoer, is het belangrijk om te zorgen voor een samenhangende uitvoering van acties en maatregelen. Zo moeten bijvoorbeeld de maatregelen op het gebied van digitalisering bijdragen aan een slimme benutting van infrastructuur én verduurzaming van het goederenvervoer. Eventuele investeringen in infrastructuur moeten zijn afgestemd op de ruimtelijk-economische ontwikkeling van knooppunten in het logistieke netwerk. In de periode tot en met 2024 organiseren we deze dwarsverbanden en bouwen we aanpak stapsgewijs verder uit. In de routekaart (bijlage 1) en de daarbij horende aanpak via de 3 thema's van een toekomstbestendig multimodaal mobiliteitsnetwerk, verduurzaming, en de balans met de omgeving is de concrete aanpak weergegeven.

Monitoring van de ambities en voortgang
Monitoring is belangrijk om grip te houden of we op schema liggen qua doelstellingen en ambities. Om dit vorm te geven wordt de komende jaren gewerkt aan het inzichtelijk maken van de goederenstromen en de impact van goederenvervoer op de verschillende doelen van de provincie die in de agenda benoemd zijn. Een deel van de acties uit de routekaart in 2022 is voorbereidend van aard voor de realisatie van projecten in 2023 en verder. Ook vallen projecten die de logistiek verbeteren onder bestaande programma's en agenda's met eigen verantwoordingscycli. Om dubbelwerk te voorkomen, rapporteren daarom elke 2 jaar over de voortgang van de agenda (eerste keer in 2023) en leggen verantwoording af van de ondernemen stappen.

5.2 Financiering
Naast inhoudelijke opgaven is er ook een financiële opgave. Sommige (logistieke) samenwerkingsverbanden zoals Amsterdam Logistics en MRA-Elektrisch worden door de provincie financieel ondersteund. We investeren daarnaast in het aanleggen, beheren en onderhouden van de (provinciale) infrastructuur. Zo heeft op 13 september 2021 Provinciale Staten besloten om 7.5 miljoen euro te reserveren voor de ontwikkeling van een binnenhaven op de Boekelermeer bij Alkmaar ter ondersteuning van de modal shift op het Noordhollandsch Kanaal en heeft Gedeputeerde Staten op 18 mei 2021 besloten om maximaal 2,9 miljoen euro beschikbaar te stellen om de (main)portlogistiek van Amsterdam Logistics toekomstbestending te maken. De financiële ruimte bij de provincie, maar ook bij gemeenten en Rijk, voor grootschalige infraprojecten is beperkt. Dit vergt enerzijds inzet op kostenbesparing en efficiency. Daarnaast is de opgave om dekking te vinden voor de ambities. De precieze opgave is afhankelijk van de rol die de provincie aanneemt en hoe onze partners gaan handelen op dit dossier. Hier wordt de gangbare P&C cyclus voor gebruikt.

BIJLAGEN

BIJLAGE

1. ROUTEKAART

Onderstaande routekaart geeft per pijler de te ondernemen acties van de provincie Noord-Holland weer. Deze routekaart is adaptief. Dit betekent dat er aanpassingen aan doorgevoerd worden wanneer er ontwikkelingen zijn die kansen bieden voor het behalen van de ambities van deze Agenda Slimme en Schone Logistiek (SSL).

Pijler Slim gebruik van een robuust netwerk van multimodale verbindingen

Onderdeel	Actie: Lopend (L), Nieuw (N), Verbreding (V)	Jaartal	Toelichting
Onderzoek	Onderhouden en onderzoeken uitbreidingsmogelijkheden van het Dashboard Logistieke Stromen. (L)	2022 - 2024	Bijdrage aan doelen van Agenda SSL door inzicht in de jaarlijkse goederenstromen in Noord-Holland.
	Onderzoeken ligplaatsen en auto-afzetplaatsen binnenvaart. (V)	2022	Bijdrage aan doelen van Agenda SSL door inzicht in benodigde ligplaatsen en auto-afzetplaatsen voor de binnenvaart.
	Onderzoeken potentie containerterminals Noord-Holland. (N)	2023	Bijdrage aan doelen van Agenda SSL door inzicht in potentie additionele containerterminals in Noord-Holland.
	Onderzoeken mogelijkheden vergroten capaciteit Oranjesluizen. (N)	2024 - 2026	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door te weten hoe de Oranjesluizen voor de binnenvaart vergroot kunnen worden.
	Onderzoeken multimodale bereikbaarheid Noordzeekanaalgebied. (N)	2022 - 2024	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door voor langere termijn de bereikbaarheid van het Noordzeekanaalgebied in kaart te hebben.
Beleid	Netwerkvisie logistieke hubs opstellen samen met Vervoerregio Amsterdam en de provincie Flevoland (L)	2022	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door kennisvergroting en adviesaanpak voor extra toegevoegde waarde van logistieke hubs.
	Opstellen van een Multimodaal Kernnet Goederenvervoer en bijbehorende focusaanpak + onderhoudsstrategie provinciale vaarwegen. (N)	2022	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door te bepalen wat het focusgebied van de agenda is en hoe we de provinciale vaarwegen willen ontwikkelen.
	Ontwikkelen Cargoloop Holland Corridor. (N)	2024 - 2030	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door de inpassing van de Cargoloop Holland corridor te steunen in Noord-Holland als hightech techniek voor goederentransport.
Samenwerking	Lobby voor specifieke BRT stroken op hoofdinfrastructuur (meekoppelkans voor goederenvervoer en andere vervoersstromen) (via MIRT-trajecten). (L)	2022 - 2030	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door meervoudig ruimtegebruik te stimuleren, congestie van het goederenvervoer te verminderen en verkeersveiligheid te vergroten.
	Ontwikkelen Binnenhaven Boekelermeer. (L)	2022 - 2024	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door goederenvervoer over water te stimuleren en extra overslagmogelijkheden te creëren.

Aanjagen uitwerking en realisatie	Identificeren kansen voor goederenbundeling op basis van logistieke stromen en onderzoeken van logistieke knooppunten in (haven)gebieden (bijvoorbeeld Den Helder, Alkmaar, Amsterdam, Schiphol, Aalsmeer etc.). (N)	2022 - 2025	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door de kansen voor modal shift en slimmere transportbewegingen te identificeren.
	Uitvoeren pilot datagedreven binnenvaartkansen via Noordwest Connect. Binnenvaartcorridors realiseren door bundelen capaciteit bedrijven. (L)	2022	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door extra modal shift te realiseren door via data over goederenstromen en binnenvaartprognoses de potentie voor bedrijven door te laten rekenen.
Ontwikkeling via bestaande provinciale programma's	Onderzoek bouwlogistiek Alkmaar | Citybarge | De Buren (Focus Smart Mobility, opgenomen in kansenkaart bouwlogistiek Noord-Holland). (L)	2022	Bijdrage aan doelen Agenda SSL en Focus Smart Mobility door bouwlogistieke goederenbundeling te organiseren.
	Onderzoeken of aansluiten bij Nederlands forum smart shipping wenselijk is. (Focus Smart Mobility). (V)	2023	Bijdrage aan doelen Agenda SSL en Focus Smart Mobility door bij te dragen aan digitaliseringskansen voor de binnenvaart.
	Deelname aan Connected Transport Corridors Amsterdam Westkant voor verbeteren doorstroming, wachtrijbeheer en connectiviteit van logistieke sector en infrastructuur. (Focus Smart Mobility). (L)	2022 - 2024	Bijdrage aan doelen Agenda SSL en Focus Smart Mobility door het verbeteren van de doorstroming op de weg en het efficiënter maken van logistieke bewegingen.
	Steun voor ontwikkeling DEFLOG, een dataplatform voor overheidsdata voor logistiek (Amsterdam Logistics). (L)	2022 - 2024	Bijdrage aan doelen Agenda SSL en Focus Smart Mobility door overheidsdata te ontsluiten voor de logistieke sector.
	Proberen de aansluiting Achteringang Aziëhaven via PHS Amsterdam Centraal te laten realiseren. (V)	2022 - 2028	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door de potentie van goederenvervoer over het spoor te vergroten.
	Doorontwikkelen Digitale vaarweg (Focus Smart Mobility). (L)	2022 - 2025	Bijdrage aan doelen Agenda SSL en Focus Smart Mobility door de digitalisering van eigen assets, verbeterde doorstroming en het gebruik van digitale tools door gebruikers te stimuleren.
	Opschalen 24 uursbediening sluizen en bruggen (Focus Smart Mobility). (L)	2024 - 2028	Bijdrage aan doelen Agenda SSL en Focus Smart Mobility door digitalisering van eigen assets.
	Uitrol iVRI's in de provincie & use cases opstellen (Focus Smart Mobility). (L)	2022 - 2026	Bijdrage aan doelen Agenda SSL en Focus Smart Mobility door digitalisering van eigen assets en gebruik van de assets te stimuleren.
	Deelname aan onderzoek korte voedselketens voor bedrijfscatering (Voedselvisie 2020-2030). (L)	2022 - 2026	Bijdrage aan doelen Agenda SSL en Voedselvisie door kennis over maatregelen ter vermindering van voertuigkilometers voor voedsellogistiek te ontwikkelen.
	"Smart Mobility ready" maken Kruiswegcorridor en testen autonome vrachtwagens (Via Kruiswegcorridoraanpak). (N)	2023 - 2030	Bijdrage aan doelen Agenda SSL en Focus Smart Mobility door digitalisering van de assets en het gebruik ervan te stimuleren.
	Ontwikkelen tool die informatie over publieke ruimte deelt met fleet management systems (Focus Smart Mobility). (L)	2022	Bijdrage aan doelen Agenda SSL en Focus Smart Mobility door informatie over wachtlocaties en bestemmingen te koppelen aan fleet management systems voor betere doorstroming.

Pijler Verduurzaming van het goederenvervoer

Onderdeel	Actie: Lopend (L), Nieuw (N), Verbreding (V)	Jaartal	Toelichting
Beleid	Vaststellen belangrijke overslaglocaties voor goederenvervoer over water (Multimodaal Kernnet Goederenvervoer). (N)	2022	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door de belangrijke watergebonden overslaglocaties vast te laten leggen zodat goederenvervoer over water mogelijk blijft.

	Bundelen van bedrijvigheid op en rond het Multimodaal Kernnet Goederenvervoer. (N)	2024 - 2030	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door te stimuleren om economisch beleid te richten op bundeling van logistieke bedrijvigheid voor grotere efficiëntie en ter voorkoming van verrommeling en verdozing van het landschap.
	Uitvoeringsprogramma MIRT Goederenvervoercorridor Zuid. (N)	2022 - 2030	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door in de MIRT Goederenvervoercorridor Zuid samen te werken aan projecten voor verbeterde doorstroming, energietransitie, verduurzaming en digitalisering.
	Aanpak modal shift afval over water stimuleren. (N)	2023 - 2030	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door afvalstromen zoveel als mogelijk over water te vervoeren.
Samenwerking	Deelname aan IPO Werkgroep Goederenvervoer en Logistiek. (L)	2022	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door kennis te delen met andere provincies en gezamenlijk te lobbyen.
	Klimaatstresstest waterwegen. (N)	2022	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door de toekomstbestendigheid van het provinciaal vaarwegennet te onderzoeken.
	Deelname aan project Zero-Emissie Corridors – prognosemodel laadbehoefte. (L)	2022	Bijdrage aan doelen Agenda SSL om de laadbehoefte voor elektriciteit voor logistieke bedrijven in kaart te brengen en te testen met zero-emissie voertuigen i.r.t. de bedrijfsvoering.
Aanjagen uitwerking en realisatie	Stimuleren korte voedselketens (Voedselvisie 2020-2030 & Regionaal Mobiliteitsprogramma Noord-Holland en Flevoland). (L)	2022 - 2024	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door projecten voor duurzame logistiek in de voedseldistributie te ondersteunen
	Stimuleren bundelen facilitaire stromen Noord-Holland. (V)	2022 - 2023	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door te stimuleren dat andere overheden en grote bedrijven gebruik maken van gebundelde levering.
	Stimuleren uitrol white-label pakketkluizen Noord-Holland. (V)	2022 - 2023	Bijdrage aan doelen Agenda SSL dat pakketkluizen in Noord-Holland uitgerold worden zodat er minder verkeersbewegingen door pakketbezorgers in woonwijken zijn.
	Ontwikkelen plannen van aanpak verduurzamen goederenstromen op 10 bedrijventerreinen (MRA-Elektrisch). (N)	2022 - 2023	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door op 10 bedrijventerreinen concreet met bedrijven te werken aan laadoplossingen en opwekmogelijkheden.
	Stimuleren uitrol snellaadinfrastructuur logistiek (MRA-Elektrisch). (L)	2022 - 2030	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door snellaadinfrastructuur voor logistiek uit te rollen via MRA-Elektrisch in heel Noord-Holland.
Ontwikkeling via bestaande provinciale programma's	Opstellen visie alternatieve brandstoffen en laadinfrastructuur (PNH Energietransitie en Mobiliteit). (L)	2022	Bijdrage aan doelen Agenda SSL en de doelen van de energietransitie door de ontwikkeling van de transitie in goederenvervoer en de benodigde stappen voor alternatieve brandstoffen en laadinfrastructuur in Noord-Holland te duiden.
	Stimuleren waterstofontwikkeling in zware mobiliteit door uitrol waterstoftankstations en -voertuigen. Aansluiting bij nationale programma waterstof in mobiliteit (Waterstofstrategie Noord-Holland). (L)	2022 - 2030	Bijdrage aan doelen Agenda SSL en de Energietransitie door het aanbod en het gebruik van waterstof in zware mobiliteit te stimuleren.
	Bijdrage aan de ontwikkeling van de Havennota Noord-Holland. (N)	2022	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door de focus en ontwikkeling van de havengebieden en de relatie tussen de havengebieden van Noord-Holland en energietransitie verder uit te werken waarbij goederenvervoer integraal meegenomen wordt in deze nota.

Pijler Ruimtelijk- economische ontwikkeling in balans met de fysieke leefomgeving			
Onderdeel	**Actie: Lopend (L), Nieuw (N), Verbreding (V)**	**Jaartal**	**Toelichting**
Onderzoek	Onderzoek verlengen schuttijden Krabbegatssluis. (N)	2024 - 2026	Bijdrage aan doelen Agenda SSL om te onderzoeken of de doorstroming in de Krabbegatssluis verbeterd kan worden.
	Onderzoek potentie verduurzamen stadslogistiek Noord-Holland Noord. (L)	2022	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door de kansen van duurzame stadslogistiek in Noord-Holland Noord in kaart te brengen via een SPES-onderzoek.
	Ondersteunen onderzoeksfase Cargoloop Holland. (L)	2022 - 2024	Bijdrage aan doelen Agenda SSL en Focus Smart Mobility door het onderzoek naar een Cargoloop Holland hoe deze technologie bij kan dragen aan provinciale doelen te ondersteunen.
	Onderzoeken of loketfunctie subsidies duurzame logistiek mogelijk is. (N)	2023	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door te kijken of het gemakkelijker kan worden om subsidiemogelijkheden voor de logistieke sector onder de aandacht te brengen.
	Onderzoek Nautische Economie IJsselmeergebied (Bestuurlijk Platform IJsselmeergebied). (L)	2022	Bijdrage aan doelen Agenda SSL om de kansen voor binnenvaart in het IJsselmeergebied inzichtelijk te krijgen.
	Ontwikkelen aanpak inzet luchtzuivering op voertuigen. (V)	2023 - ?	Bijdrage aan doelen Agenda SSL en Gezonde Leefomgeving om de uitstoot van voertuigen te verminderen.
Beleid	Versterken integratie ruimtelijk-economische ontwikkeling en goederenvervoer. (V)	2023 - 2024	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door de aanpak voor goederenbundeling op het Kernnet vorm te geven en verrommeling en verloodsing te voorkomen.
	Opstellen Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (Samen met o.a. Vervoerregio Amsterdam en provincie Flevoland). (L)	2022	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door te zorgen voor een regionaal afgestemde aanpak voor stadslogistiek en level-playing field voor ondernemers in Noord-Holland.
	Organiseren regionale afstemming over regelgeving ZE-zones. (V)	2022 - 2024	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door het harmoniseren van regelgeving voor stadslogistieke zero-emissie zones.
Samenwerking	Deelname aan programma Noord West Connect voor stimuleren modal shift. (L)	2022 - 2023	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door een makelaar in te zetten voor het stimuleren van modal shift bij bedrijven.
Aanjagen uitwerking en realisatie	Stimuleren uitrol bunkerpunten met waterstof en batterij-containers voor de binnenvaart. (N)	2023 - 2030	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door bunkeren van waterstof of elektriciteit voor de binnenvaart mogelijk te maken.
	Stimuleren bouwlogistiek over water. Mogelijkheden worden benoemd in kansenkaart bouwlogistiek Noord-Holland (verspreiding onder gemeenten begin 2022). Kansenkaart vormt inbreng van Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek. (V)	2022 - 2025	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door bouwlogistiek over water te stimuleren en zo de druk op de wegen te verminderen.
Ontwikkeling via bestaande provinciale programma's	Ondersteunen doorontwikkeling van het project "de slimme steen", voor ontwikkeling internet of cargo (Focus Smart Mobility). Precieze rol wordt in 2022 bepaald. (L)	2022 - 2023	Bijdrage aan doelen Agenda SSL, het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 en Focus Smart Mobility door efficiëntie van de logistiek door het digitaliseren van alle stappen in de goederenketens.
	Stimuleren om verkeersveiligere routes voor vrachtvervoer te onderzoeken (Aanpak verkeersveiligheid). (V)	2023	Bijdrage aan doelen Agenda SSL en Focus Smart Mobility door doorstroming veiliger plaats te laten vinden via inzet van digitale routeringmogelijkheden.
	Volgen ontwikkelingen intentieverklaring Zaanstad voor Bouwlogistieke bundeling en delen kennis binnen provincie o.a. via de Kansenkaart bouwlogistiek Noord-Holland (Focus Smart Mobility). (L)	2022 - 2024	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door in Zaanstad-Noord de samenwerking voor bouwlogistieke bundeling te stimuleren en de kennis te delen naar andere partijen.

BIJLAGE

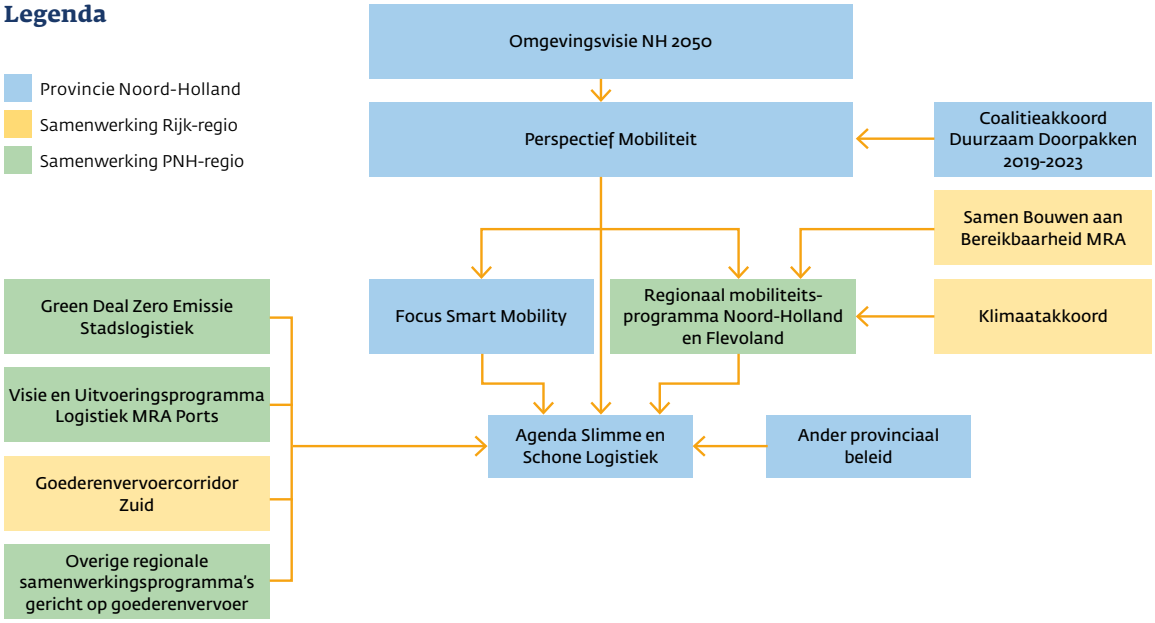
2. BRONNENLIJST

- Amsterdam Logistics, *Visie- en uitvoeringsagenda logistiek MRA Ports*, 2020.
- CBS, *De regionale economie 2018*, 2019.
- CE Delft, *Outlook Hinterland and Continental Freight*, 2020
- Decisio, *Economische betekenis van luchtvracht Schiphol*, 2019.
- ElaadNL, *Outlook Elektrisch Bouwen: de ontwikkeling van de elektrische bouwplaats in Nederland t/m 2035*, 2021.
- EV Consult (2020) *Transitiestudie verduurzaming wegtransportsector*
- Haven van Amsterdam, *Jaarverslag 2020*, 2021.
- Hogeschool van Amsterdam, *Slimme bouwlogistiek: onderzoek naar de fundamenten van slimme en schone bouwlogistiek in steden*, 2021
- ING, Sectorstudie Transport en Logistiek: *Nederland van gateway naar logistieke hub: bouwen aan een grenzeloos netwerk*, 2021.
- Jeswani, Harish K., Chilvers, Andrew, en Adisa Azapagic. *Environmental Sustainability of Biofuels: A Review. Proceedings of the Royal Society A, Volume 476, no. 2243*. November 2020.
- MRA-Elektrisch, *Regionale Agenda Laadinfrastructuur (RAL)*, 2021
- Panteia & Sweco, *Toekomst van goederenvervoer over water in Noord-Holland: inzicht in huidige en toekomstige stromen over provinciale vaarwegen*, 2018.
- Provincie Noord-Holland, *Actieagenda Actieve Mobiliteit – discussiedocument*, 2021.
- Provincie Noord-Holland, *Coalitieakkoord Duurzaam Doorpakken 2019 – 2023*, 2019.
- Provincie Noord-Holland, *Focus Smart Mobility 2022 – 2025*, 2021.
- Provincie Noord-Holland, *Koers Smart Mobility 2030*, 2018.
- Provincie Noord-Holland, *Omgevingsvisie NH2050*, 2018.
- Provincie Noord-Holland, *Perspectief Mobiliteit*, 2021
- Provincie Noord-Holland, *Programma Gezonde Leefomgeving 2020-2023*, 2020.
- Provincie Noord-Holland, *Regionaal Mobiliteitsprogramma Noord-Holland en Flevoland*, 2021.
- Provincie Noord-Holland, *Strategie Noord-Hollandse Aanpak Stikstofproblematiek 2021-2022*, 2021.
- Provincie Noord-Holland, *Voedselvisie 2020 – 2030*, 2021.
- Rijk en regio, *Landelijke Krachtenbundeling Smart Mobility*, 2018.
- Rijk en Regio, *Schone Lucht Akkoord*, 2020.
- Rijksoverheid, *Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse*, 2017.
- Rijksoverheid, *Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens*, 2019.
- Rijksoverheid, *Integrale Mobiliteitsanalyse: Achtergrondrapportage Goederenvervoer Integraal*, 2021.
- Rijksoverheid, *Klimaatakkoord*, 2019.
- Rijksoverheid, *Landelijke Uitvoeringsagenda Stadslogistiek*, 2021.
- Rijksoverheid, *Nationale Agenda Laadinfrastuctuur (NAL)*, 2020.
- Rijksoverheid, *Nationale Omgevingsvisie*, 2020.
- Rijksoverheid, *Programma Vrachtwagenheffing*, 2021.
- Royal HaskoningDHV, *Vervolgonderzoek goederenvervoer over water Provincie Noord-Holland*, 2019.
- Samen Bouwen aan Bereikbaarheid MRA, *Multimodale netwerkstrategie MRA*, 2020.
- Topsector Logistiek, *Impactschatting risico reverse modal shift containervervoer*, 2020.

BIJLAGE

3. OVERZICHT RELEVANTE PROGRAMMA'S EN INITIATIEVEN

In deze bijlage wordt een overzicht opgenomen van de meest relevante programma's en initiatieven waarin de provincie deelneemt, en waar deze agenda op aansluit en voortbouwt.



Op het gebied van logistiek is de provincie Noord-Holland o.a. actief in:

- Amsterdam Logistics Board/Programma
- Green Deal Zero Emission Stadslogistiek
- Connected Transport Corridors Amsterdam Westkant
- Regionaal Mobiliteitsprogramma Noord-Holland en Flevoland
- Focus Smart Mobility
- Krachtenbundeling Smart Mobility
- NoordWest Connect
- Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens
- Samen Bouwen aan Bereikbaarheid MRA
- MIRT-onderzoek Goederenvervoercorridor Zuid
- Intentieverklaring bouwlogistiek Zaanstad
- Bestuursplatform NZKG
- Nationaal waterstofprogramma en Noord-Hollands waterstofprogramma
- MRA-Elektrisch en de Nationale en Regionale Agenda Laadinfrastructuur
- IPO werkgroep Goederenvervoer en Logistiek
- De Ovale Tafel Logistiek MRA
- Verschillende onderzoeken die uitgevoerd worden met partners in de MRA en Noord-Holland

BIJLAGE

4. IMPACT CORONACRISIS

Er blijft grote onzekerheid heersen rond het coronavirus. Het is nog niet duidelijk hoelang het virus blijft ronddwalen en wat de volledige invloed gaat zijn op de Nederlandse economie. Er is vanuit alle sectoren behoefte aan actuele informatie en verwachtingen op de toekomst.

De effecten in het huidige goederenvervoer zijn duidelijk te zien, met grote dalingen in het tweede kwartaal van 2020 voor alle modaliteiten. Toch treedt er alweer relatief snel herstel op. De vraag is of dit herstel zich de komende tijd gaat doorzetten, of dat er een nieuwe terugval zal komen. Ook spelen er andere ontwikkelingen, zoals de energietransitie, die impact hebben op het goederenvervoer.

Panteia's prognoses, opgesteld in oktober 2020, laten zien dat in 2025 naar verwachting geen van de modaliteiten in termen van vervoerd gewicht op het niveau van 2019 zit. Het is zaak om in de gaten te houden hoe de vervoersstromen zich ontwikkelen. Het lijkt zo goed als zeker dat er permanente effecten zullen zijn, ook in het goederenvervoer. De vraag is wat de blijvende invloed van het coronavirus gaat zijn. In onderstaande tabel zijn de prognoses op jaarbasis tot en met 2025 per modaliteit berekend. De twee meest recente CPB-scenario's zijn doorgerekend: de **basisraming** (**BR**) en het **diepdal** (**DD**) scenario, deze komen voort uit de Macro Economische Verkenning opgesteld in oktober 2020. In de basisraming krimpt het BBP met 5% in 2020, gevolgd door een licht herstel in 2021 (3,5%). In de jaren daarna groeit het BBP met gemiddeld 1,6% per jaar. In het diep dal scenario is de krimp in 2020 sterker dan in de basisraming, ook in 2021 neemt het BBP af. Gedurende de jaren 2022 -2025 neemt het BBP met gemiddeld 2,2% per jaar toe; dat is inclusief een 'inhaaleffect' van 3,2% in 2022.

Tabel 7: Prognoses oktober – middellange termijn t/m 2025 per modaliteit, jaar en scenario

p=prognose		% jaar ervoor							Index (2019=100)
		2019	2020p	2021p	2022p	2023p	2024p	2025p	
Weg	BR	0,70%	-4,00%	-0,40%	0,30%	0,60%	0,70%	0,90%	98.0
DD			-8,70%	-2,60%	1,50%	0,80%	0,90%	0,90%	92.6
Binnenvaart	BR	0,30%	-6,70%	0,80%	-1,10%	-0,10%	0,20%	-0,10%	93.1
DD			-9,10%	-3,30%	0,60%	0,00%	-0,30%	-0,10%	87.9
Spoor	BR	9,10%	-9,10%	1,00%	-0,50%	0,50%	0,20%	0,30%	92.3
DD			-11,40%	-3,60%	1,80%	0,30%	-0,30%	0,30%	87.3
Maritieme overslag	BR	0,80%	-11,30%	5,10%	3,10%	2,10%	0,50%	0,20%	99.6
DD			-13,80%	-6,90%	4,70%	3,60%	2,70%	2,10%	91.9

Bron: Panteia (2020)

De resultaten laten zien dat er significante verschillen zijn tussen de scenario's en de modaliteiten:

- In 2020 neemt het vervoerde ladinggewicht voor alle modaliteiten in beide scenario's af met tussen de 4% en 11%.
- In 2021 wordt er weer groei voorspeld in het BR-scenario, behalve voor het wegvervoer dat licht verder afneemt (-0,3%).
- Na 2021 treedt er een periode van relatief lage groei aan, in het BR-scenario zelfs licht negatieve groei voor de binnenvaart, die wordt verklaard door de structurele onderliggende trends.
- Pas in 2022 wordt positieve groei in het DD-scenario verwacht. In de meest rechter kolom staat ook een index voor 2025, met 2019 als referentie.
- Wat opvalt, is dat herstel in alle gevallen een aantal jaren in beslag neemt. Voor alle modaliteiten geldt dat in 2025 in geen van de scenario's het volume van 2019 bereikt wordt.

HAARLEM, JANUARI 2022

Colofon

Uitgave
Provincie Noord-Holland
Postbus 123 | 2000 MD Haarlem
Tel.: 023 514 31 43 | Fax: 023 514 40 40
www.noord-holland.nl
post@noord-holland.nl

Eindredactie
Provincie Noord-Holland
Kabinet | Sector Interbestuurlijk Toezicht

Fotografie
Provincie Noord-Holland

Contact
Ruben den Uijl
uijlr@noord-holland.nl

Grafische verzorging
Xerox® Media Services

Haarlem, januari 2022

AGENDA

301358

Provincie Noord-Holland

2022

VOORDRACHT

Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 8 februari 2022

Onderwerp: Agenda Slimme en Schone Logistiek

Kenmerk: 1776313/1776349

Bijlagen: 2

- **Agenda Slimme en Schone Logistiek**
- **Wijzigingsoverzicht t.o.v. conceptversie**

1. Inleiding

In het Coalitieakkoord Duurzaam Doorpakken 2019-2023 staat dat het goederenvervoer over water actief als duurzaam alternatief voor goederenvervoer over de weg gestimuleerd moet worden. De provincie Noord-Holland is hiermee aan de slag gegaan door o.a:

- de goederenstromen in kaart te brengen
- middelen te reserveren voor een binnenhavenontwikkeling bij Alkmaar
- een logistieke netwerkmakelaar in te zetten om bedrijven rechtstreeks te benaderen over de modal shift mogelijkheden en nieuwe gezamenlijke goederencorridors op te zetten.

Door deze activiteiten werd duidelijk dat het stimuleren van goederenvervoer over water niet losgezien kan worden van het totale logistieke plaatje in Noord-Holland. De logistieke sector kenmerkt zich immers door grote verschillen. Gewicht, omvang, temperatuur, bederfelijkheid, just-in-time, consumentengoederen of bedrijfsgoederen, toegevoegde waarde, MKB, multinational. De goederenvervoerketens zijn complexer en veelzijdiger dan die van personen en vragen om een gerichte aanpak. Door toenemende verstedelijking en groeiende vraag naar goederen blijft het goederenvervoer en de daarbij komende druk op infrastructuur en leefomgeving de komende jaren toenemen. De energietransitie is een grote opgave voor de sector, maar zorgt uiteindelijk voor lagere kosten. De uitdaging daarbij is om de goederenketen schoon en slim in te richten en de druk op infrastructuur en leefomgeving zo beperkt mogelijk te houden.

In het Perspectief Mobiliteit (VD-42, 2021), is daarom de Agenda Slimme en Schone Logistiek aangekondigd als gestructureerde aanpak van het goederenvervoeronderdeel van het

Perspectief Mobiliteit. Deze Agenda Slimme en Schone Logistiek wordt nu aan u voorgelegd ter besluitvorming.

2. Doelstellingen en evaluatiecriteria

Met deze agenda richten we ons op drie ambities:

1. In 2030 hebben we een toekomstbestendig transportnetwerk dat robuust, betrouwbaar en veilig is en waarin slim gebruik wordt gemaakt van verschillende modaliteiten.
2. In 2030 heeft een versnelling plaatsgevonden in de verduurzaming van het goederenvervoer zodat de sector haar bijdrage kan leveren aan de afspraken voor verduurzaming en klimaat.
3. In 2030 is de ontwikkeling van het goederenvervoer in balans met de fysieke leefomgeving.

Om deze ambities te realiseren, benutten we de kansen van digitalisering en van andere innovaties. Zo zorgen we voor een goed vestigingsklimaat voor bedrijven in de logistiek, die banen en toegevoegde waarde voor de Noord-Hollandse economie opleveren. De ambities zijn groot en hebben een brede reikwijdte. Als provincie spannen we ons in om de ambities te realiseren, maar we zijn hiervoor afhankelijk van de samenwerking met de Rijksoverheid, gemeenten, private partners en andere organisaties.

Monitoring van de effecten van de Agenda Slimme en Schone Logistiek is complex. Het is het logistieke speelveld als geheel dat de transitie door moet gaan om de ambities te halen. De provinciale acties, van stimuleren, coördineren, verbinden en lobbyen zijn gericht op die gehele transitie. De effecten van provinciale acties zijn niet eenzijdig toe te schrijven aan de provincie of een andere partij. Er wordt daarom gemonitord op het uitvoeren van de activiteiten benoemd in de bijlage van de Agenda Slimme en Schone Logistiek en de ontwikkeling van de bereikbaarheid, verduurzaming en leefbaarheid van de logistieke sector in Noord-Holland als geheel. Dit doen we via voortgangsdocumentatie. Begin 2023 wordt het eerste voortgangsdocument aan uw Staten voorgelegd.

3. Financiering, communicatie en (burger)participatie

De financiële ruimte bij de provincie, maar ook bij gemeenten en Rijk, voor grootschalige infraprojecten is beperkt. Dit vergt enerzijds inzet op kostenbesparing en efficiency, maar ook inzet van bestaande middelen. Maatregelen uit de Agenda Slimme en Schone Logistiek kunnen voor de korte termijn deels gebruik maken van reeds beschikbare middelen zoals de 2,9 miljoen ter beschikking van het investeringsplan (main)port logistiek Amsterdam, de mogelijke 7,5 miljoen voor de binnenhaven Boekelermeer, en de middelen ter uitvoering van de Focus Smart Mobility. Daarnaast blijft er de opgave om dekking te vinden voor de ambities op langere termijn. De precieze opgave is afhankelijk van de rol die de provincie aanneemt en hoe onze partners gaan handelen op dit dossier. De benodigde dekking wordt via de gangbare P&C cyclus opgepakt.

De Agenda Slimme en Schone Logistiek bestaat daarom uit twee getrapte delen. Allereerst een getrapte opbouw van activiteiten over de jaren heen. Randvoorwaardelijke projecten en aanwezige kansen worden op korte termijn uitgevoerd. Grotere onderzoeken, activiteiten, en opschaling van succesvolle projecten, staan voor de middellange termijn geagendeerd. Ten tweede is er een getrapte aanpak in samenwerking met al lopende programma’s. Maatregelen die zowel de ambities van de Agenda Slimme en Schone Logistiek ondersteunen en andere programma’s, zoals het Regionaal Mobiliteitsprogramma Noord-Holland en Flevoland (RMP),

de Focus Smart Mobility, het Uitvoeringsprogramma Economie 2021 – 2023, het Schone Lucht Akkoord (SLA), of de Voedselvisie 2020 – 2030, staan voorop in het programma. Op deze manier wordt logistiek ook beter in de provinciale organisatie geborgd zodat het in de lopende begrotingen een plek krijgt.

4. Proces en procedure

De participatie in dit beleidstraject is op onderstaande wijze vormgegeven.

1. Allereerst zijn de opgaven en ambities van de Agenda Slimme en Schone Logistiek gebaseerd op ambtelijke analyse van bestaand provinciaal beleid in relatie tot logistiek.
2. Vervolgens is dit beeld gelegd naast de ontwikkelingen en ambities van onze logistieke partners (Rijk, Amsterdam Logistics, Amsterdam Economic Board, Topsector Logistiek etc.) om te komen tot een aanpak in lijn met de bredere ontwikkelingen.
3. Deze analyse is in een bijeenkomst met vertegenwoordigers of representatieve bedrijven uit het logistieke speelveld voorgelegd ter toetsing.
4. De conceptagenda is aan uw Commissie Bereikbaarheid en Mobiliteit gestuurd ter bespreking en op 30 september 2021 besproken. De opmerkingen en vragen zijn verwerkt in de definitieve versie.
5. De conceptagenda is via de ambtelijke provinciale verkeer- en vervoersberaden (PVVB's) en de werkgroep mobiliteit van de Vervoerregio Amsterdam aan alle Noord-Hollandse gemeenten voorgelegd ter consultatie en in enkele vervolggesprekken verder toegelicht. De opmerkingen van de gemeenten zijn verwerkt in deze versie.
6. De conceptagenda is andermaal op een bijeenkomst met vertegenwoordigers of representatieve bedrijven uit het logistieke speelveld in Noord-Holland voorgelegd ter toetsing.
7. De definitieve versie wordt u nu aangeboden.

Na behandeling en vaststelling in Provinciale Staten wordt de Agenda Slimme en Schone Logistiek als kader voor de aanpak van het goederenvervoer in Noord-Holland gebruikt en worden onze partners hierover geïnformeerd en uitgenodigd met ons mee te werken. De agenda wordt gebruikt in de uitwerking van de duurzaamheidsmaatregelen van het RMP, de digitaliseringsvraagstukken van de Focus Smart Mobility, en in het verbeteren van de bereikbaarheid die o.a. voorkomen uit de regionale samenwerkingsafspraken. Uw Staten worden op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen via de onder 2 benoemde voortgangsdocumentatie.

5. Voorstel

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande ontwerpbesluit.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

dhr. A.Th.H. van Dijk, voorzitter

mw. R.M. Bergkamp, provinciesecretaris

Ontwerpbesluit

Nr.

Provinciale Staten van Noord-Holland;

gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 8 februari 2022;

overwegende dat

- Het goederenvervoer de komende jaren in omvang gaat groeien en de druk op de infrastructuur, bereikbaarheid, leefomgeving, natuur en energievoorziening gaat toenemen;
- Met de Agenda Slimme en Schone Logistiek de provincie Noord-Holland de druk op deze genoemde zaken wil verminderen en zo bij gaat dragen aan de doelstellingen van duurzame verstedelijking, economie en leefbaarheid, klimaat en energietransitie en vitaal platteland;
- Provinciale Staten geïnformeerd wordt over de uitvoering van de Agenda Slimme en Schone Logistiek via voortgangsdocumentaties;

besluiten:

1. De Agenda Slimme en Schone Logistiek vast te stellen.

Haarlem,

Provinciale Staten voornoemd,

voorzitter,

statengriffier,

Bijlage bij de Agenda Slimme en Schone Logistiek ter vaststelling door Provinciale Staten.

Kenmerk: 1776313/1776352

Wijzigingsoverzicht Agenda Slimme en Schone Logistiek

Op 30 september 2021 is het concept van de Agenda Slimme en Schone Logistiek besproken in de commissie Mobiliteit & Bereikbaarheid. Dit concept is ook ter consultatie aan de gemeenten in Noord-Holland, de Vervoerregio Amsterdam en verschillende stakeholders op het gebied van logistiek gestuurd. De meeste opmerkingen van deze partijen betreffen suggesties en verzoeken voor verdere samenwerking of specificatie van de reeds lopende samenwerking in de Agenda Slimme en Schone Logistiek.

In dit overzicht staan in de tweede kolom alle wijzigingen opgenomen van de conceptversie (besproken in commissie Mobiliteit & Bereikbaarheid d.d. 30 september 2021) naar de definitieve versie (te bespreken in de commissie Mobiliteit & Bereikbaarheid d.d. 14 maart 2022). In de derde kolom is aangegeven waarom deze wijziging is doorgevoerd. De eerste kolom geeft aan waar de wijziging in de Agenda Slimme en Schone Logistiek is te vinden.

Onderdeel	Wijziging	Toelichting
Algemeen	Tekstuele en taalkundige correcties	Door de hele tekst zijn niet inhoudelijke wijzigingen aangebracht ten behoeve van leesbaarheid of duidelijkheid
1.1 Waarom een Agenda Slimme en Schone Logistiek?	Toevoeging sterke IT-sector en Amsterdam-IX als digitale mainport als kans voor digitalisering logistiek.	De sterkte positie van de IT-sector in Noord-Holland en de kansen die dat biedt voor digitalisering in specifiek de logistieke sector kwamen onvoldoende naar voren.
1.1 Waarom een Agenda Slimme en Schone Logistiek?	Toevoegen zin over gezonde lucht.	Schoon gaat niet alleen over CO2-uitstoot en stikstof, maar ook over gezonde lucht om in te ademen. De provincie Noord-Holland heeft daarom ook het Schone Lucht Akkoord ondertekend. Het belang van schone lucht voor de volksgezondheid wordt hier extra aangehaald.
1.1 Waarom een Agenda Slimme en Schone Logistiek?	Toevoegen biodiversiteitsverlies aan tekst	Biodiversiteitsverlies kwam onvoldoende naar voren
1.2 Doel van deze agenda	Toevoegen van een tekststuk over belang van de agenda.	Toevoeging van uitleg over dat een agenda wenselijk is vanwege het beter kunnen bijdragen aan de verschillende doelen die de provincie Noord-Holland heeft.
1.3 Samenhang met andere programma's en initiatieven	Toevoegen van omgevingsveiligheid aan de opsomming onder leefklimaat.	Een goed leefklimaat bevat onder de omgevingswet ook omgevingsveiligheid. Dat is nu toegevoegd aan de tekst.
1.5 Totstandkoming van deze Agenda	Toevoegen proces na behandeling in commissie M&B	Het toevoegen van het proces na behandeling in de commissie M&B van 30 september 2021 maakt het overzicht compleet.
2. Logistiek en Goederenvervoer in Noord-Holland	Toevoegen cijfers uit de Luchtvrachtmonitor 2018	Toevoegen inzicht in de omvang van het aantal banen en de toegevoegde waarde van de luchtvracht in Nederland.

2. Logistiek en Goederenvervoer in Noord-Holland	Extra zin toegevoegd met nadruk op de noodzaak van verandering voor de concurrentiepositie.	Extra nadruk gelegd op de urgentie voor de sector om te bewegen. Stilstand betekent in concurrentieopzicht achteruitgang.
2.1 Ontwikkeling 1: Groei van goederenvervoer	Toevoeging van een zin over de groei in het hoge en lage scenario van de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021.	De ontwikkeling wisselt per regio in Noord-Holland, dat wordt nu meer toegelicht.
2.1 Ontwikkeling 1: Groei van goederenvervoer	Toevoegen van een zin over de arbeidsmarkt.	Uit de consultatie blijkt dat de krapte op de arbeidsmarkt is een grote knellende factor is voor de logistieke sector.
2.1 Ontwikkeling 1: Groei van goederenvervoer	Extra toelichting over knelpunten.	Er zijn meerdere zinnen toegevoegd met toelichting over de knelpunten die er zijn voor verschillende modaliteiten. Ook is een kaart van de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 toegevoegd ter vervanging van de oudere NMCA kaart.
2.1 Ontwikkeling 1: Groei van goederenvervoer	Toevoeging van een zin over infrastructurele projecten en nieuwe normen voor het havengebied van Amsterdam.	Projecten als de Sprong over het IJ of strengere luchtkwaliteitsnormen beperken de binnenvaart. Vanuit de Agenda Slimme en Schone Logistiek bekeken is dat onwenselijk. De belangen van het goederenvervoer moeten bij deze projecten goed meegewogen worden. Bij de aanpak van andere doelen, zoals schone lucht, moet ook geholpen worden bij het nemen van maatregelen wanneer die buiten wat redelijkerwijs verwacht mag worden van bedrijven komen te liggen. Binnen de huidige sector zijn de marges klein, dus is aanpassen aan strengere normeringen niet zondermeer mogelijk.
2.1 Ontwikkeling 1: Groei van goederenvervoer	Toevoeging van een alinea over modal shift naar goederenvervoer over water.	De rapporten over goederenvervoer over water en de ontwikkeling van de binnenvaart waren nog niet goed toegelicht in deze Agenda.
2.1 Ontwikkeling 1: Groei van goederenvervoer	Toevoeging zin over spoormogelijkheden voor modal shift.	Modal shift kan van de weg naar het water, maar ook naar spoor. Die mogelijkheid wordt nu benoemd.
2.2 Ontwikkeling 2: Energietransitie en verduurzaming	Toevoegen van een zin over het in kaart brengen van de CO2-uitstoot van de logistieke sector in Noord-Holland.	Er wordt gewerkt aan het in kaart brengen van alle logistieke stromen in Noord-Holland en de bijbehorende CO2-uitstoot.
2.2 Ontwikkeling 2: Energietransitie en verduurzaming	Toevoeging zin over zero-emissie schepen.	Toelichting over de stand van zaken van zero-emissie binnenvaartvervoer.
2.2 Ontwikkeling 2: Energietransitie en verduurzaming	Toevoeging alinea over biobrandstoffen. Biobrandstoffenbeleid wordt vanuit de Europese Unie en de Rijksoverheid uitgezet. De	Toelichting over de ontwikkeling van biobrandstoffen en de mogelijke negatieve effecten van biobrandstoffen.

	precieze effecten van biobrandstoffen zijn afhankelijk van veel factoren, zoals productielocatie, productiemethode, etc.	
2.2 Ontwikkeling 2: Energietransitie en verduurzaming	Toevoeging van een alinea over de ontwikkeling van laadinfrastructuur en waterstofinfrastructuur in Noord-Holland.	Het benodigde netwerk om energie bij de logistieke voertuigen te krijgen was onvoldoende benoemd in een eerdere versie. De ontwikkelingen in de regio's van Noord-Holland zijn nu hierin meegenomen.
2.4 Ontwikkeling 4: Druk op leefomgeving neemt toe	Toevoegen zin dat gezonde leefomgeving aan aandacht groeit in Nederland.	De groeiende aandacht voor een gezonde leefomgeving in Nederland de afgelopen jaren zorgt ervoor dat vervuilende activiteiten en vervuilende transprotbewegingen onder druk (kunnen) komen te staan. De provincie vindt dat dit de urgentie voor de sector vergroot om milieuvriendelijker te opereren.
2.4 Ontwikkeling 4: Druk op leefomgeving neemt toe	Toevoegen dat milieuzones ook mogelijk zijn, niet alleen zero-emissiezones.	Toevoeging van een andere wettelijke bevoegdheid aan de tekst.
2.4 Ontwikkeling 4: Druk op leefomgeving neemt toe	Toevoeging zin over de ambities en acties voor schone lucht.	De Provincie Noord-Holland is onderdeel van het Schone Lucht Akkoord. We hebben ons daarmee gecommitteerd aan het terugdringen van luchtvervuiling. Hoewel er geen directe logistieke acties in staan die de provincie uit moet voeren, zijn de acties van de Agenda Slimme en Schone Logistiek wel ontworpen vanuit de gedachte om schone lucht te bevorderen.
2.4 Ontwikkeling 4: Druk op leefomgeving neemt toe	Toevoeging beperkingen voor routes en wacht- en ligplaatsen voor transport van gevaarlijke stoffen.	Toevoeging van specifieke aandachtspunten voor gevaarlijk goederentransport.
2.5 Hoofdopgaven	Toevoeging laadinfrastructuur aan tekst	Het energienetwerk heeft ook laadinfrastructuur nodig om ervan gebruik te kunnen maken.
2.5 Hoofdopgaven	Verandering van meewegen van gezonde leefomgeving naar het belang vooraf te integreren in besluitvormingsprocessen.	Het meewegen van iets kan opgevat worden als dat het een sluitpost is. De provincie Noord-Holland staat voor een gezonde leefomgeving en borgt daarom de belangen van gezonde lucht integraal in besluitvorming voor goederenvervoer.
3. Perspectief voor de toekomst	Extra toelichting toegevoegd over de ambities en de rol van de provincie.	Toelichting dat de provincie Noord-Holland deze ambities niet alleen kan realiseren, maar anderen nodig heeft.
3.1 Slim gebruik van een	Vervangen van het "beperken van vervoersbewegingen"	De groei van de totale mobiliteit is dusdanig groot dat met beperken van vervoersbewegingen waarschijnlijk de

toekomstbestendig transportnetwerk	door “verminderen van vervoersbewegingen.	infrastructuur op punten overbelast raakt, terwijl er tegelijkertijd een krapte op de arbeidsmarkt is voor chauffeurs. Door in te zetten op vermindering van bewegingen, in plaats van het beperken van bewegingen, laat de provincie Noord-Holland zien dat om de bereikbaarheid op pijl te houden het noodzakelijk is om waar mogelijk goederenstromen te bundelen, efficiënter te rijden, en samen te werken om de druk op de netwerken te verminderen.
3.1 Slim gebruik van een toekomstbestendig transportnetwerk	Toevoeging toelichting dat nieuwe infrastructuur niet uitgesloten wordt.	Extra toelichting van het standpunt zoals ook verwoord in het Perspectief Mobiliteit dat nieuwe infrastructuur niet uitgesloten wordt door de provincie, maar dat het de laatste optie is.
3.1 Slim gebruik van een toekomstbestendig transportnetwerk	Toevoeging van een alinea over het stimuleren van goederenvervoer over water of spoor.	Het was nodig om extra toelichting te geven over de rollen die de provincie Noord-Holland heeft in het realiseren van modal shift naar water of spoor. Hierdoor is de provinciale rol in deze processen verduidelijkt.
3.2 Verduurzamen van het goederenvervoer	Toevoegen verkorten van voedselketens	In de Voedselvisie 2020-2030 is het verkorten van voedselketens als doel opgenomen. Deze relatie is nu sterker benoemd in de Agenda Slimme en Schone Logistiek.
3.2 Verduurzamen van het goederenvervoer	Toevoegen woorden die erop duiden dat milieuvervuiling terugdringen ook een doel is van verduurzaming.	Verduurzaming van goederenvervoer heeft meerdere effecten op milieu en klimaat. De provincie wil de negatieve effecten op milieu en klimaat tegengaan, niet alleen CO_2-uitstoot reduceren. Deze duiding komt nu duidelijker naar voren.
3.3 Goederenvervoer en Logistiek zijn in balans met de fysieke leefomgeving	Toevoegen biodiversiteitsverlies aan tekst	Biodiversiteitsverlies kwam onvoldoende naar voren
3.3 Goederenvervoer en Logistiek zijn in balans met de fysieke leefomgeving	Toevoegen zinnen over beperkte milieuruimte in de provincie.	De ruimte in Noord-Holland is beperkt. Dit betekent dat niet alles kan. Dit betekent dat er per locatie gekeken moet worden wat wel kan, en wat niet, en dat dit vraagt om weging van de belangen van bewoners, bedrijven en omgeving.
3.3 Goederenvervoer en Logistiek zijn in balans met de	Toevoegen doel over overlast.	Het terugdringen van overlast had nog geen doel maar was wel benoemd als ambitie. Door overlast te verminderen wordt de steun voor het bedrijfsleven groter.

fysieke leefomgeving		
4.1 Een stapsgewijze adaptieve aanpak	Toevoeging van een tekst over de rollen van de provincie uit de Omgevingsvisie.	In de Omgevingsvisie NH 2050 staan de rollen die provincie aanneemt beschreven. Deze zijn gebruikt om voor logistiek de rollen van de provincie te bepalen.
4.1 Een stapsgewijze adaptieve aanpak	Toevoeging van een tekst over logistieke aandacht in de verschillende delen van de provincie.	Logistiek krijgt in wisselende mate aandacht van gemeenten in Noord-Holland. Sommige gemeenten hebben er (recent ontwikkelde) programma's voor, andere doen er eigenlijk niets mee. Met de Agenda Slimme en Schone Logistiek willen we de aandacht voor het goederenvervoer in heel de provincie versterken en daar gemeenten ook bij ondersteunen.
4.1 Een stapsgewijze adaptieve aanpak	Op hoofdlijnen invullen van de routekaart van de Agenda	Ter uitvoering van de Agenda Slimme en Schone Logistiek is een routekaart opgesteld met te ondernemen acties. De samenvatting van de routekaart staat onder 4.1, de volledige routekaart in bijlage 1 van de agenda.
4.2 Slim gebruik van robuust en toekomstbestendig mobiliteitsnetwerk	Aanpassing datum dashboard logistieke stromen	Door problemen bij de opdrachtnemer is het dashboard logistieke stromen nog niet gereedgekomen.
4.2 Slim gebruik van robuust en toekomstbestendig mobiliteitsnetwerk	Toevoeging van enkele technieken (Cargoloop, datadeelplatforms, fysieke internet) en acties van de provincie aan de voorwaarden (vrachtwagenheffing) en acties (pakketkluizen, gezamenlijke belevering).	Sinds de conceptagenda is meer informatie over verschillende onderwerpen naar voren gekomen, zijn nieuwe jaarplannen gerealiseerd van verschillende programma's, en zijn nieuwe kansen geïdentificeerd. Zo is bijvoorbeeld de Cargoloop Holland (een hyperloop) als toekomstige modaliteit naar voren gekomen langs de A4 corridor, worden pakketkluizen en gebundelde levering van goederen door gemeenten en een stadslogistiek onderzoek genoemd als kansrijke opties in Noord-Holland.
4.3 Verduurzaming van logistiek en goederenvervoer	Toevoeging van het belang van gelijke regelgeving voor ondernemers bij verduurzaming.	Voor de economie in Noord-Holland is het belangrijk dat regels voor transport helder zijn. Daarom is een gelijk speelveld voor logistieke dienstverleners belangrijk.
4.3 Verduurzaming van logistiek en goederenvervoer	Toevoegen van netbeheerders voor de aanpak laadinfrastructuur.	Netbeheerders hebben een rol te spelen bij het realiseren van een dekkend netwerk van laadinfrastructuur. Deze rol ontbrak in een eerdere versie van de agenda.
4.3 Verduurzaming van logistiek en goederenvervoer	Toevoeging van 2 actiepunten. Eentje voor het bundelen van vraag en aanbod van energie op bedrijventerreinen en	Gezien de beperkte elektriciteitscapaciteit en de grote verwachte groei van elektrische mobiliteit, met zware energievraag in de logistieke sector, is het

	smart grids. Een tweede om vorm te geven aan het opdrachtgeverschap van MRA-Elektrisch dat de provincie Noord-Holland heeft.	noodzakelijk om op locatie slimme opwek- en laadmogelijkheden te creëren die het energienetwerk niet belasten maar wel verduurzaming mogelijk maken. Via MRA-Elektrisch en verschillende projecten is de provincie hierin actief. Deze aanpak moet in het licht van de Agenda verder aangescherpt worden.
4.3 Verduurzaming van logistiek en goederenvervoer	Verwijdering MRA van de Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek.	De Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek wordt voor heel Noord-Holland ontwikkeld, niet alleen voor de MRA.
5.1	Onder aanpak toegevoegd dat de routekaart de concretisering van de geschetste aanpak is.	De routekaart is opgesteld na behandeling van de conceptagenda in de commissie M&B van 30 september 2021. De verwijzingen naar deze routekaart moesten nog toegevoegd worden aan de agenda.
Bijlage 1. Routekaart	De uitvoeringstabel met actieoverzicht is toegevoegd.	De conceptversie ging nog niet in op de te nemen acties. Deze zijn aan de definitieve versie als bijlage toegevoegd. De reden dat dit een bijlage is, is omdat de actie-aanpak adaptief moet zijn gezien de snelle ontwikkelingen.
Bijlage 2. Dashboard Logistieke Stromen	Verwijdering van bijlage 2 dashboard logistieke stromen.	Vanwege problemen bij de opdrachtnemer is het nog niet gelukt om reeds een uitsnede van het dashboard logistieke stromen toe te voegen aan de bijlage van de agenda.

Goedenavond,

Mijn naam is Bashar Al Badri, Verenigingsmanager bij de Westfriese bedrijvengroep. Ik ondersteun en spreek hier vanavond namens de Bedrijvengroep Westfriesland-Oost. Een van de aangesloten verenigingen van de WBG.

Wij willen graag aandacht vragen voor de verkeersproblematiek bij de rotonde Markerwaardweg. Uit verkeerstellingen, onderzoek en verschillende locatiebezoeken blijkt een reëel verkeersprobleem. Tijdens de ochtend- en avondspits staat het regelmatig vast ter hoogte van de rotonde Markerwaardweg.

Op het bedrijventerrein werken circa 6000 mensen in de bouw, maak en foodsector. Er zijn ook veel logistieke bedrijven gevestigd. Er is geen veilige fietsverbinding, en de aard van de werkgelegenheid maakt dat veel mensen veelal met de auto naar het werk komen. Agrarische machines bouwen zoals men bij Vlaaming groep doet, kun je nu eenmaal niet vanuit huis.

Er is sprake van een toename van het verkeer door de groei van bedrijven als Action, Hessing en van Straalen en de Vries. Door de realisatie van de Westfrisiaweg is de situatie verslechterd omdat veel auto’s uit de omliggende kernen nu via deze weg rijden om stoplichten te vermijden.

Er is geen noodontsluiting met als gevolg dat tijdens de ochtend- en avondspits de veiligheid bij een calamiteit niet gegarandeerd kan worden. Ook vragen wij aandacht voor de fietsveiligheid. Nog geen halfjaar geleden heeft een fietsster op ons bedrijventerrein als gevolg van een ongeval haar benen verloren.

De ondernemers hebben meerdere malen aan de provincie en gemeente gevraagd hier een oplossing voor te vinden. Er is nog steeds niets gebeurd. Inmiddels hebben de ondernemers zelf een maar onderzoek laten uitvoeren door Prommenz/Roelofs; naar de verkeerssituatie en de best haalbare oplossing.

Uit de beoordeling naar een brede verkeerstechnische en planologische haalbaarheid komt de turbo ei-rotonde als beste variant naar voren. Omdat deze oplossing tijd zal kosten is het realiseren van een tijdelijke nood-ontsluiting van essentieel belang om de algemene veiligheid te kunnen garanderen.

Wij hebben het onderzoek van Prommenz/Roelofs gepresenteerd aan de provincie en de gemeente. Helaas moesten wij met grote verbazing en plaatsvervangende schaamte een discussie aanhoren tussen gemeente en provincie over nog meer onderzoeken en over wie waarvoor verantwoordelijk is. Met als gevolg dat wij nog steeds geen duidelijkheid hebben over of en zo ja wanneer dit probleem nu wordt aangepakt.

Wat ons betreft is de Markerwaardweg een provinciale weg en is de provincie verantwoordelijk. Wij hebben als ondernemers onze verantwoordelijkheid genomen door een onderzoek te laten doen. We vragen de provincie ook haar verantwoordelijkheid te nemen en de lead te nemen in de zoektocht naar een oplossing.

Ook claimt de provincie dat er geen probleem wordt ervaren door de hulpdiensten. Dit verbaast ons omdat wij regelmatig meemaken dat er wel degelijk een probleem is voor de hulpdiensten. Ik wil u

graag een korte video tonen die onlangs is opgenomen door een van de bestuursleden van Bedrijvengroep. Die overigens zelf ook in de file stond.

Tot slot adviseert de provincie ons om ook mogelijkheden te verkennen als thuiswerken of spitsmijden. Raadselachtige reactie want het onderzoek laat duidelijk zien dat het verkeer voor meer dan 80% uit bewoners van omliggende kernen komt. Verder garandeer ik u dat er geen geld valt te verdienen met vrachtwagens die vast zetten in de spits en dus vermijden de logistieke berdrijven dit uiteraard. Het personeel wat op het terrein werkt bestaat uit 90% uit fysieke arbeid en kunnen niet simpelweg vanuit huis werken.

Wij willen dit probleem vandaag nogmaals aan de orde brengen bij u. Wij willen duidelijkheid over een oplossing. Wij willen duidelijkheid over de taken en verantwoordelijkheden van de provincie en gemeente bij deze oplossing. Wij willen duidelijkheid over de prioriterig van op te lossen verkeersproblematiek van de provincie. En duidelijkheid op welke basis deze prioritering is gemaakt. En tot slot dat er een termijn wordt gesteld aan de uitvoering van de turborotonde. Ook willen wij dat er op korte termijn werk wordt gemaakt van een noodontsluiting en een veilige fietsroute. En duidelijkheid over de planning.

Wij hebben onze verantwoordelijkheid genomen en het is nu aan de provincie om dat ook te doen.

Provincie Noord-Holland

Mobiliteit & Bereikbaarheid

Dossiernummer	8906
Extern Zaak ID	1771153
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	21 maart 2022
Agendapunt	6.a
Titel	C- naar B- Agenderingsverzoek Liberaal NH: Resultaten evaluatie project renovatie Leeghwaterbrug (C-agenda M&B 14-02-2022)
Organisatieonderdeel	BU/INFRA

Bijlagen
Rapport Procesevaluatie Leeghwaterbrug_def.pdf
Brief aan PS over procesevaluatie Leeghwaterbrug.pdf
Agenderingsverzoek Mevr. Van Geffen (Liberaal NH) over Evaluatie Leeghwaterbrug.docx

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
Overdracht vanuit GS	31 januari 2022
Ingekomen stukken ter kennisname	31 januari 2022
Mobiliteit & Bereikbaarheid	14 februari 2022
Mobiliteit & Bereikbaarheid	**21 maart 2022**

Toelichting

Op 30 maart 2020 kon het autoverkeer na bijna drie jaar werkzaamheden weer van de volledige Leeghwaterbrug gebruik maken. De werkzaamheden aan deze brug in de drukke N242 bij Alkmaar duurden jaren langer dan gepland en de aanvankelijke begroting van 6,8 miljoen liep op tot ruim 22 miljoen euro. Een te krap startbudget, gebrek aan vertrouwen tussen provincie en aannemer en een veel slechtere staat van één van de brugdelen zijn belangrijke oorzaken, zo blijkt uit de evaluatie van het project.

PROCESEVALUATIE LEEGHWATERBRUG

Provincie Noord-Holland

DECEMBER 2021

Contactpersoon

PATRICK KALDERS
senior adviseur

Arcadis Nederland B.V.
Postbus 220
3800 AE Amersfoort
Nederland

INHOUDSOPGAVE

MANAGEMENTSAMENVATTING 5

1 INLEIDING 9

1.1 Aanleiding en doel van de evaluatie 9

1.2 Evaluatievragen 9

1.3 Verantwoording van onderzoek 10

1.4 Leeswijzer 11

2 RECONSTRUCTIE PROJECT LEEGHWATERBRUG 12

3 PERCEPTIES & VERWACHTINGEN 16

3.1 Duidelijke en gedeelde eisen en wensen 16

3.2 Heldere verwachtingen 16

4 AFSPRAKEN 18

4.1 Heldere opdracht 18

4.2 Rolverdeling 19

4.3 Risicoverdeling 20

4.4 Conflictbeheersing 20

5 SAMENWERKING & GEDRAG 21

5.1 Werken aan gezamenlijke doelen 21

5.2 Rolvastheid 22

5.3 Cultuur van samenwerken (vertrouwen en elkaar helpen) 23

5.4 Communicatie 23

6 WERKZAAMHEDEN 25

6.1 Effectiviteit 25

6.2 Acceptatie 25

6.3 Planning 25

7 AANBEVELINGEN 27

7.1 Top 8 aanbevelingen 27

7.2 Verbeterrichting 1: Relationele sturing en condities (‘zachte’ factoren) 28

7.3 Verbeterrichting 2: Contractuele sturing en condities (‘harde’ factoren) 33

BIJLAGEN

BIJLAGE A UITWERKING EVALUATIEKADER 38

COLOFON 40

MANAGEMENTSAMENVATTING

Aanleiding, doel en onderzoeksvraag

De Leeghwaterbrug is een verkeersbrug in de provinciale weg N242 over het Noordhollandsch Kanaal en onderdeel van de belangrijke zuidelijke rondweg van Alkmaar. Van 2016 tot en met 2021 is gewerkt aan de renovatie en vervanging van de brug. Om diverse redenen is de planning om de brug in 2017 op te leveren niet gehaald. De gedeputeerde Mobiliteit en Bereikbaarheid en de Directie Beheer en Uitvoering (B&U) van de provincie Noord-Holland hebben de wens geuit en de toezegging gedaan om een evaluatie uit te voeren van het project Leeghwaterbrug en de daarbij behorende processen. Arcadis heeft de evaluatie uitgevoerd in de periode van juli 2020 t/m juli 2021.

Het doel van de evaluatie is lerend en niet verantwoordend. Het is de bedoeling om samen met alle betrokkenen lessen te trekken uit het project. De provincie wil de ‘lessons learned’ van de evaluatie gebruiken bij andere aanbestedings- en uitvoeringstrajecten. De focus van de evaluatie is daarmee breder dan alleen het project Leeghwaterbrug.

De centrale vragen in de evaluatie zijn:

1. Wat ging er goed en wat kon er beter?
2. Wat is nodig om het volgende keer beter te doen?
3. Hoe zorgen we ervoor dat de lessen uit de evaluatie kunnen worden meegenomen in toekomstige projecten?

Methodiek en verantwoording

De evaluatie is uitgevoerd in twee fasen:

1. Fase 1: In deze verkennende fase is de inhoud, scope en aanpak van de evaluatie bepaald en een plan van aanpak voor de evaluatie opgesteld. In deze fase is de aanpak afgestemd met de nauw betrokken stakeholders.
2. Fase 2: In deze fase is de evaluatie daadwerkelijk uitgevoerd en zijn de evaluatievragen beantwoord.

Om de evaluatievragen te kunnen beantwoorden zijn verschillende methoden toegepast. Allereerst is er een brede interviewronde gehouden met de partijen betrokken bij het project. Het gaat om het projectteam van de provincie Noord-Holland, de opdrachtnemer, het functionele netwerk (betrokken gemeenten) en overige stakeholders (zoals omwonenden en de vaarweggebruiker). In totaal zijn 20 interviews gehouden. Gedurende de evaluatie is veel aandacht uitgegaan naar het meenemen van alle betrokken partijen, zowel de betrokkenen binnen de provincie als de stakeholders in de omgeving. Binnen de provincie is een implementatieteam opgericht. Het doel van het Implementatieteam was om te helpen bij het opstellen van de aanbevelingen en het doorgeven en implementeren van de lessons learned binnen de provincie. Samen met het implementatieteam is een analyse uitgevoerd op basis van de opgehaalde informatie uit de interviewronde. De resultaten van deze analyse zijn vervolgens afgestemd met de belangrijkste stakeholders: de gemeente als bevoegd gezag en de opdrachtnemer. Om tot concrete lessen te komen, is vervolgens een ‘lessons learned en borgingssessie’ georganiseerd met het implementatieteam.

Lessons learned

In de procesevaluatie is het project Leeghwaterbrug geanalyseerd op vier criteria: Percepties & verwachtingen, Afspraken, Samenwerking & gedrag, en Werkzaamheden. Voor ieder van deze criteria zijn verschillende lessen geformuleerd:

Percepties & verwachtingen:

- Les 1: Eisen van stakeholders in de aanloop tot het project moeten voldoende worden vertaald in het contract.
- Les 2: Zorgvuldige overdracht binnen de provincie is van groot belang voor de rest van het project.
- Les 3: Bij de start van het project moet de staat van het object scherp in beeld zijn gebracht.
- Les 4: Let op de druk die vanaf de start wordt gelegd op budget en planning, zowel bij provincie als bij opdrachtnemer.

Afspraken:
- Les 5: Selectie- en geschiktheidseisen moeten voldoende streng zijn om de benodigde kennis, kunde en competenties te kunnen contracteren.
- Les 6: Aanbestedingsdossier moet op alle punten scherp en volledig zijn.
- Les 7: Juiste aanbestedingsvorm met voldoende diepgang en dialoog is essentieel voor een heldere opdracht.
- Les 8: Nieuwe werkwijze provincie kan van invloed zijn op de zuiverheid in de interne rolverdeling.
- Les 9: Rolverdeling tussen partijen moet duidelijk zijn.
- Les 10: Risicoverdeling tussen opdrachtgever en opdrachtnemer moet helder zijn.
- Les 11: Risico's moeten voldoende scherp worden ingeschat.
- Les 12: Escalatiemodel moet worden ingezet om problemen ook echt op te lossen.

Samenwerking & gedrag:
- Les 13: Samenwerking is nodig tussen de meest betrokken partijen, nog beter is toewerken naar partnership.
- Les 14: Veel personele wisselingen met gebrekkige overdracht kan ertoe leiden dat problemen blijven bestaan.
- Les 15: Door bepaalde personele wisselingen kan ook positieve verandering ontstaan.
- Les 16: Handel bij negatieve SCB-toetsen rolvast (conform SCB-werkwijze) en ga niet helpen.
- Les 18: Er moet sprake zijn van interne samenwerking op basis van vertrouwen.
- Les 19: Structureler aandacht besteden aan de relationele kant van het project en investeren in relaties, gezamenlijk doel, vertrouwen en samenwerking.
- Les 20: Externe communicatie: duidelijke afstemming nodig tussen partijen voor tijdige communicatie met omgeving.

Werkzaamheden:
- Les 21: Alle aspecten moeten bij uitvoering op orde zijn, van integraal ontwerp en veilig werken tot de relatie met de onderaannemer.
- Les 22: Er moet acceptatie zijn bij alle stakeholders in de omgeving voor eventuele problemen en omgevingseffecten (verkeersoverlast).
- Les 23: Alleen met een goede voorbereiding en weinig tegenslagen kan een uiterst ambitieuze planning worden gehaald.

Aanbevelingen

Met behulp van een root cause analyse zijn de onderliggende oorzaken geanalyseerd om op basis daarvan aanbevelingen te formuleren. Op deze manier zijn de lessen naar een hoger abstractieniveau gebracht waardoor ze toegepast kunnen worden op andere risicovolle infrastructurele projecten Bij de root cause analyse is gebruik gemaakt van de verbeterpunten die in de interviewronde en door het Implementatieteam naar voren zijn gebracht.

De verbeterpunten zijn geclusterd tot verbeterrichtingen. Uit de analyse zijn twee centrale verbeterrichtingen gekomen:

1. Relationele sturing en condities ('zachte' factoren);
2. Contractuele sturing en condities ('harde' factoren).

Figuur 1 Aanbevelingen

Per verbeterrichting is een aantal hoofdaanbevelingen gedefinieerd, die vervolgens verder zijn gespecifieerd in verschillende sub-aanbevelingen. Hieronder volgt een opsomming van de aanbevelingen.

Hoofdaanbeveling 1: Besteed voldoende aandacht aan de relationele sturing en condities en vertrouw niet volledig op het contract

Verbeterrichting 1: Relationele sturing en condities

Hoofdaanbeveling 2: Zorg voor vertrouwen en open communicatie binnen de provincie: tussen afdelingen, binnen het projectteam en met bestuur en management

- Aanbeveling 2.1: Maak afspraken over hoe en op welke aspecten het bestuur en management worden geïnformeerd.

Hoofdaanbeveling 3: Zorg voor een stevige vertrouwensrelatie met de opdrachtnemer en andere partijen in de keten

- Aanbeveling 3.1: Investeer bij de start van het project in het leggen van een vertrouwensbasis voor de samenwerking.
- Aanbeveling 3.2: Organiseer een gezamenlijke Project Start Up van opdrachtgever en opdrachtnemer.
- Aanbeveling 3.3: Monitor en verbeter de samenwerking gedurende het project door regelmatig te evalueren.
- Aanbeveling 3.4: Hanteer een duidelijk escalatiemodel en spreek hier uitgebreid over zodat escalatie ook wordt ingezet als dat nodig is voor het project.
- Aanbeveling 3.5: Organiseer een vaste projectlocatie met een duidelijke overlegstructuur.

Hoofdaanbeveling 4: Zorg voor een vertrouwensrelatie met de stakeholders en communicatie met de omgeving

- Aanbeveling 4.1: Voer samen met de opdrachtnemer een stakeholderanalyse uit aan het begin van ieder project en maak een rolverdeling.
- Aanbeveling 4.2: Stel een participatie- en communicatieplan op met duidelijke afspraken over de mate van participatie.
- Aanbeveling 4.3: Planningsmanagement van opdrachtgever en opdrachtnemer waarin je gezamenlijk kijkt wat nodig is voor het doorlopen van een goed proces met aandacht voor de omgeving.
- Aanbeveling 4.4: Strategisch Omgevingsmanagement (SOM) met voldoende aandacht voor het KES-proces.

- Aanbeveling 4.5: Maak gebruik van een interactieve projectwebsite of een digitaal stakeholderplatform in het kader van de Omgevingswet.
- Aanbeveling 4.6: Zet op cruciale rollen in het project eigen provinciemensen in die capabel zijn.

Verbeterrichting 2: Contractuele sturing en condities

Hoofdaanbeveling 5: Zorg bij risicovolle projecten voor een passende contractvorm en voldoende dialoog tijdens de aanbestedings- en contractfase

- Aanbeveling 5.1: Analyseer het project en zorg dat je als opdrachtgever weet wat er nodig is; zorg daarbij voor passende en SMART-geformuleerde geschiktheids- en selectie-eisen.
- Aanbeveling 5.2: Valideer vraag en aanbod direct na gunning.
- Aanbeveling 5.3: Richt een zorgvuldig aanbestedingsproces in met voldoende ruimte voor dialoog.
- Aanbeveling 5.4: Hanteer een eenduidig afweegmodel om (onderbouwd) te komen tot een te hanteren contract- en aanbestedingsvorm, die het beste past bij de unieke kenmerken en risico's van het project.
- Aanbeveling 5.5: Denk bij het opstellen van het contractbeheersplan expliciet na over hoe je de rol van opdrachtgever wilt invullen en hoe je de rolzuiverheid borgt tijdens de contractbeheersing.

Hoofdaanbeveling 6: Zorg bij risicovolle projecten voor voldoende flexibiliteit (speelruimte op gebied van budget, planning en mensen)

- Aanbeveling 6.1: Zorg bij uiterst complexe en risicovolle projecten voor de benodigde speelruimte op gebied van planning, budget en mensen.

Hoofdaanbeveling 7: Zorg bij risicovolle projecten voor een passende mate van projectsturing (inclusief omgevingsmanagement) en projectbeheersing

- Aanbeveling 7.1: Faciliteer in de fase na gunning regelmatig gezamenlijke sessies tussen opdrachtgever en opdrachtnemer.

Hoofdaanbeveling 8: Blijf leren: training en workshops over nieuwe contractvormen, effectieve teams en werkwijzen

- Aanbeveling 8.1: Laat een bouwjurist workshops faciliteren voor projectmedewerkers waarin aandacht wordt besteed aan de UAV-gc versus een aantal conflictgevoelige paragrafen.
- Aanbeveling 8.2: Faciliteer een workshop of presentatie Systeem Gerichte Contractbeheersing.

Voor een nadere uitwerking van de aanbevelingen wordt verwezen naar de speciale pdf: "Van opdrachtverlening tot uitvoering van risicovolle infrastructurele projecten – hoe pak ik dat aan?" (zie ook hoofdstuk 7 in dit rapport).

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel van de evaluatie

De Leeghwaterbrug is een verkeersbrug in de provinciale weg N242 over het Noordhollandsch Kanaal en onderdeel van de belangrijke zuidelijke rondweg van Alkmaar. Naast ontsluiting voor Alkmaar-oost is de N242 een essentiel wegtraject richting Heerhugowaard, en verder richting zowel het noorden als het oosten. De weg vormt een van de drukste punten in het provinciale wegennetwerk.
De Leeghwaterbrug bestaat uit twee aparte beweegbare basculebruggen met 4 overspanningen. De brug is gelegen in de bebouwde kom van de gemeente Alkmaar. Op de noordelijke Brug A rijdt het verkeer naar het westen richting Alkmaar zuid en de A9. Op de zuidelijke brug B rijdt het verkeer in oostelijke richting naar Alkmaar oost en Heerhugowaard.

In opdracht van de provincie is brug B gerenoveerd en brug A vervangen. De aanbesteding van de werkzaamheden vond plaats in 2016 en in de zomer van 2017 is gestart met de werkzaamheden. De oplevering was oorspronkelijk gepland in 2018. Om diverse redenen is deze planning niet gehaald is het project in 2021 opgeleverd. De gedeputeerde Mobiliteit en Bereikbaarheid en de Directie Beheer en Uitvoering (B&U) van de provincie Noord-Holland hebben de wens geuit om een evaluatie uit te voeren van het project Leeghwaterbrug en de daarbij behorende processen. De gedeputeerde heeft aan Bedrijvenvereniging Boekelermeer toegezegd het project grondig te evalueren. Het doel van de evaluatie is lerend en niet verantwoordend. Het is de bedoeling om samen met alle betrokkenen lessen te trekken uit het project. De provincie wil de ‘lessons learned’ van de evaluatie gebruiken bij andere aanbestedings- en uitvoeringstrajecten. De focus van de evaluatie is daarmee breder dan alleen het project Leeghwaterbrug.

1.2 Evaluatievragen

De centrale vragen in de evaluatie zijn:

1. Wat ging er goed en wat kon er beter?
   Hierbij richt de evaluatie zich op de wijze waarop de processen binnen de vier onderdelen zijn ingericht, hoe is omgegaan met deze processen ten tijde van cruciale momenten in het uitvoeringstraject en de manier van samenwerken? Daarbij gaat het zowel om de interne samenwerking als de samenwerking met andere partijen.

2. Wat is nodig om het volgende keer beter te doen?
   Welke lessen komen naar voren en welke aanpassingen zijn nodig? Hierbij gaat het vooral om de lessen die getrokken kunnen worden. Daarbij wordt ook gekeken naar soortgelijke projecten en wat er moet gebeuren om de lessen in de praktijk te kunnen brengen.

3. Hoe zorgen we ervoor dat de lessen uit de evaluatie kunnen worden meegenomen in toekomstige projecten?
   Hierbij gaat het om de waarborgen die zijn aan te brengen, zodat de lessen hun weg vinden naar toekomstige projecten.

1.3 Verantwoording van onderzoek

1.3.1 Evaluatiekader

De evaluatie is onderverdeeld in vier hoofdcriteria, die vervolgens zijn uitgewerkt in sub-criteria (zie figuur 2). In bijlage A is de uitwerking van dit evaluatiekader opgenomen.

Figuur 2: Evaluatiekader

Wat de processen betreft binnen het project Leeghwaterbrug, richt de evaluatie zich op de processen die hebben plaatsgevonden binnen de vier fasen van het project:

1. De totstandkoming van de opdracht;
2. De totstandkoming van het aannemerscontract;
3. De aanbesteding van de opdracht;
4. De uitvoering van de werkzaamheden.

1.3.2 Methodiek

De evaluatie is uitgevoerd in twee fasen:

1. Fase 1: In deze verkennende fase is de inhoud, scope en aanpak van de evaluatie bepaald en een plan van aanpak voor de evaluatie opgesteld.
2. Fase 2: In deze fase is de evaluatie daadwerkelijk uitgevoerd.

Het plan van aanpak is afgestemd met de verschillende stakeholders. Er is daarbij onderscheid gemaakt tussen stakeholders die nauw betrokken zijn geweest bij het project (eerste schil) en stakeholders die meer zijdelings betrokken zijn geweest (tweede schil). Met de eerste schil zijn gesprekken gevoerd om verwachtingen en aandachtspunten op te halen. De tweede schil is schriftelijk benaderd om input te leveren. Op basis van deze informatie is het plan van aanpak vastgesteld.

Om de evaluatievragen te kunnen beantwoorden zijn verschillende methoden toegepast. Allereerst is er een brede interviewronde gehouden met de partijen betrokken bij het project. Het gaat om:

- Het projectteam van de provincie Noord-Holland
- De opdrachtnemer
- Het functionele netwerk (betrokken gemeenten)
- Overige stakeholders (zoals omwonenden en de vaarweggebruiker)

In totaal zijn 20 interviews gehouden. In de interviews lag de focus op de eerste evaluatievraag: wat ging er goed en wat kon er beter? Daarnaast is ook een doorkijk gemaakt naar de lessen.

Gedurende de evaluatie is veel aandacht uitgegaan naar het meenemen van alle betrokken partijen, zowel de betrokkenen binnen de provincie als de stakeholders in de omgeving. Binnen de provincie is een implementatieteam opgericht. Het doel van het Implementatieteam was om te helpen bij het opstellen van de aanbevelingen en het doorgeven en implementeren van de lessons learned binnen de provincie. Hiermee is bevorderd dat de leerervaringen direct van de provincie worden en niet op papier blijven staan. Het Implementatieteam bestond uit enkele medewerkers van de provincie met affiniteit voor soortgelijke projecten. Het Implementatieteam heeft expertise en ervaring ingebracht bij het bedenken en formuleren van de lessons learned en kan na de evaluatie een rol spelen bij de implementatie van de lessen. Samen met het implementatieteam is een teamanalyse uitgevoerd op basis van de opgehaalde informatie uit de interviewronde. De resultaten van deze analyse zijn vervolgens afgestemd met de belangrijkste stakeholders: de gemeente als bevoegd gezag en de opdrachtnemer. Centrale vragen bij deze afstemming waren: zijn de resultaten herkenbaar of is er aanvulling nodig?

Om tot concrete lessen te komen, is vervolgens een ‘lessons learned en borgingssessie’ georganiseerd met het implementatieteam.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is een reconstructie van het project Leeghwaterburg gepresenteerd. De is de feitelijke basis voor deze evaluatie. In hoofdstuk 3 tot en met 6 zijn de resultaten gepresenteerd aan de hand van het evaluatiekader. Op basis van de interviews en documentstudie wordt een aantal conclusies gepresenteerd. Daarmee wordt evaluatievraag 1 beantwoord. Op basis van deze conclusies zijn in hoofdstuk 7 de lessen voor de toekomst gepresenteerd. Hiermee wordt evaluatievraag 2 beantwoord. Het rapport wordt vergezeld van een zogenaamde ‘clickable pdf’, waarin de lessons learned op praktische wijze digitaal toegankelijk worden gemaakt. Daarmee wordt invulling gegeven aan evaluatievraag 3.

2 RECONSTRUCTIE PROJECT LEEGHWATERBRUG

In figuur 3 zijn de belangrijke gebeurtenissen van het project Leeghwaterbrug opgenomen.
Deze gebeurtenissen zijn geselecteerd vanuit de projectdocumentatie van de provincie en afgestemd met de direct betrokken stakeholders.

Toelichting projectfasen

Totstandkoming van de opdracht
Op 30 augustus 2013 wordt het project onder de naam 'Vervanging Leeghwaterbrug A en groot onderhoud Leeghwaterbrug B incl. opdracht uit programma Afstandbediening (AB) om AB mogelijk te maken' overgedragen van Beheer en Uitvoering sector Beheerstrategie en Programmering (BU/BSP) naar Infrastructuur (BU/Infra). De scope van de opdracht is op dat moment:

- Vervanging Leeghwaterbrug A (ook de fundering).
- Renovatie Leeghwaterbrug B (groot onderhoud aan civiele onderdelen).
- Realiseren bediening op afstand voor beide bruggen, via 1 besturingsinstallatie1.
- Vervanging gedeelte oeverconstructie Noordhollandsch Kanaal.
- Kabels en leidingen (beschermd door mantelbuizen en vervangen van onderwater tracé).

De noodzaak voor genoemde werkzaamheden ligt met name in de huidige staat van de objecten (en de oeverconstructie). Brug A is in 1952 gebouwd op een lagere verkeersbelasting dan er nu gebruik van maakt. Zo maakt een grote hoeveelheid vrachtverkeer gebruik van de brug. Daarnaast is de N242 een belangrijke route voor exceptionele transporten. Hier is brug A niet voor geschikt. Beide bruggen zijn een kritische asset in de omgeving en kunnen daarom niet worden gemist.

De raming die op dat moment wordt gemaakt komt op een bedrag van € 6.873.000,-- (5,72 miljoen voor brug A en 1,25 miljoen voor brug B). Er is dan een budget van 6,8 miljoen euro beschikbaar. De werkzaamheden moeten dan gereed zijn in 2015.

Uit een technische inspectie in mei 2014 blijkt dat de oeverconstructie en Brug B in slechtere staat zijn dan eerder verondersteld. In juni 2014 wordt daarom spoedherstel uitgevoerd. Desondanks moeten alsnog enkele scopewijzigingen worden doorgevoerd:

- Het val van Brug B moet worden vervangen, in plaats van gerenoveerd worden. Door het val geheel te vervangen is het mogelijk om aan een eerdere wens te voldoen, om op burg B vier rijstroken beschikbaar te hebben tijdens de ombouwfase. Ook deze wijziging wordt aan de scope toegevoegd.
- Vervanging van de stalen damwand van de oeverconstructie.
- Het aanleggen van een glasvezelverbinding tussen de Leeghwaterbrug en het bestaande glasvezelnetwerk van gemeente Alkmaar. Voor deze werkzaamheden is op dat moment nog geen geld beschikbaar gesteld vanuit het programma. Als de Leeghwaterbrug op afstand wordt bediend, dient tegelijkertijd een koppeling gemaakt te worden met de Kraspolderbrug. Er ligt hiervoor al een glasvezelverbinding, onduidelijk is nog of deze bruikbaar is.

De meerkosten van deze wijzigingen worden geraamd op 1 miljoen euro. De opleverdatum wordt met een half jaar verplaatst naar 1 mei 2016. Uiteindelijk wordt deze planning in augustus 2015 gewijzigd omdat blijkt dat er meer voorbereidingstijd noodzakelijk is. De einddatum wordt daarom vastgesteld op november 2017.

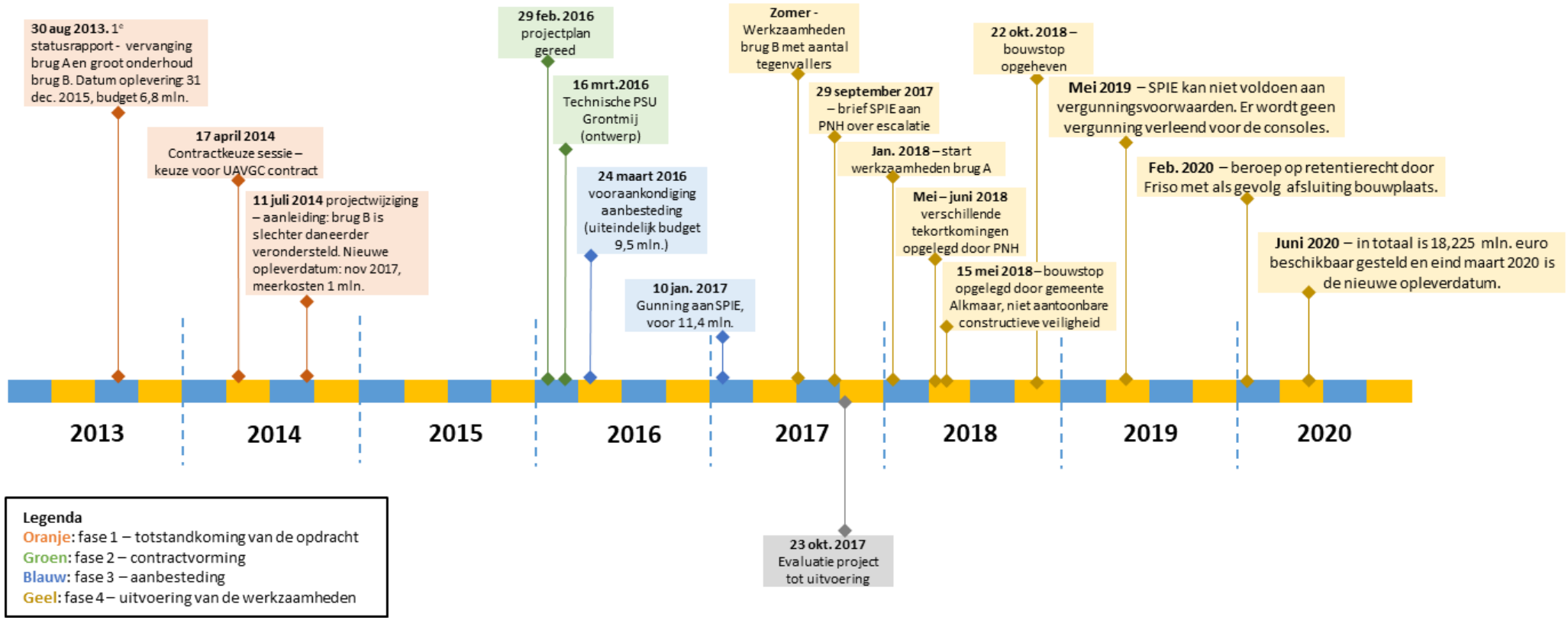
Totstandkoming van het aannemerscontract
Voor de totstandkoming van het aannemerscontract heeft de projectorganisatie een projectplan opgesteld (versie 29 februari 2016).

In de voorbereidingsfase is een contractkeuzesessie georganiseerd. De uitkomst van de sessie stelt dat een D&C (op basis van UAV-gc 2005) de beste keuze voor de marktbenadering is. Daarbij zijn in deze fase de volgende gunningscriteria gedefinieerd:

- Hinder;
- Planning;
- Risicobeheersing;
- Duurzaamheid.

---

[1] Uiteindelijk werd dit: *geschikt maken voor* bediening op afstand.



Figuur 3: Weergave tijdslijn project Leeghwaterbrug

Op 16 maart 2016 vindt de technische Project Start-Up plaats met de ontwerpende partij Grontmij.

Aanbesteding van de opdracht
Op 24 maart 2016 wordt de opdracht uiteindelijk aangekondigd via Tenderned. Op 18 april wordt de eerste nota van inlichtingen verzonden en op 30 september wordt er nog een presentatie verzorgd waarin algemene inlichtingen worden gegeven.

Uiteindelijk blijkt eind 2016 dat de kosten van het project aanmerkelijk hoger liggen dan het beschikbaar gestelde budget. De winnende aanbieding kost € 11,4 miljoen en het budget is € 9,5 miljoen. De extra kosten hebben voornamelijk betrekking op brug A. Om het werk te kunnen maken moet het krediet worden opgehoogd. Met een spoedactie wordt daarom in december 2016 extra geld aan PS gevraagd. De totale projectkosten worden geraamd op € 14,4 miljoen. Op 9 januari 2017 wordt het budget toegekend met akkoord van GS. Het budget wordt toegekend en opgehoogd. Op 10 januari 2017 wordt het project gegund.

Als einde van deze fase, is er in oktober 2017 Provincie intern een evaluatiebijeenkomst georganiseerd door Sweco. Doel van de bijeenkomst was om te leren van het proces tot aan de uitvoering. Met als hoofdvraag: hoe kan de provincie als opdrachtgever beter opereren? Wat kan zij verbeteren in een toekomstige uitvraag? Een aantal van de belangrijkste bevindingen waren:

- De technische Project Start-Up is bepalend geweest voor lastige communicatie.
- De doorlooptijd van de ondersteunende onderzoeken waren langer dan gepland.
- Het traject reviewcommentaar was inefficiënt, te lang en te gedetailleerd.
- De bijlagen bij het contract hebben geleid tot discussies met de opdrachtnemer.
- De opbouwen van de eisen in VS1 heeft geleid tot discussies en aanpassingen.
- De tijdsdruk heeft de kwaliteit onder druk gezet.
- Verkeersmaatregelen zijn onvoldoende opgenomen in het faseringsplan.
- Het fietsverkeer heeft onvoldoende aandacht gekregen, waardoor toch een pontje[2] is ingezet aan de zuidkant van de brug.

Uitvoering van de werkzaamheden
In de zomervakantie van 2017 starten de werkzaamheden met de renovatie van brug B. De renovatie was in 6 weken gerealiseerd. Maar, de renovatie kende wel een aantal tegenvallers. Tijdens de voorbereiding bleek dat de stoelen van de brug in veel slechtere staat waren dan verondersteld. Deze moesten volledig worden vervangen.

Het ontwerp van Brug B heeft veel ontwerpcapaciteit gevraagd van de opdrachtnemer. Hierdoor is de voorbereiding van de vervanging van Brug A in de verdrukking gekomen, waardoor het plan om na ingebruikname van Brug B direct te starten met de sloop van Brug A niet uitgevoerd kon worden. Uiteindelijk is de vergunningaanvraag van de opdrachtnemer voor een omgevingsvergunning van het vervangen van brug A op 21 november 2017 door gemeente Alkmaar ontvangen. Op 22 januari 2018 is de vergunning door de gemeente verleend.

Voor de wijzigingen dient de opdrachtnemer op 29 november 2017 een brief in bij de provincie. Echter, worden partijen het niet eens over de vergoeding voor de uitgevoerde werkzaamheden buiten de overeenkomst. Op 28 en 30 augustus hebben daarom escalatiegesprekken plaatsgevonden.

De opdrachtnemer start vervolgens in januari 2018 met de sloop van brug A. De verdere voorbereiding van de vervanging verloopt (volgens de provincie) vervolgens stroef. Volgens de provincie kan de opdrachtnemer onvoldoende aantonen dat het ontwerp aan alle eisen voldoet en zou de opdrachtnemer niet in staat zijn om een goede planning te leveren. Daarbij worden afgesproken termijnen niet gehaald.

Uiteindelijk wordt op 15 mei 2018 door gemeente Alkmaar een bouwstop opgelegd, omdat de opdrachtnemer volgens hen onvoldoende kan aantonen dat het ontwerp voldoet aan de eisen voor constructieve veiligheid en omgevingsveiligheid (bijvoorbeeld de kraanpositie). In juli 2018 wordt de opdrachtnemer door de provincie officieel in gebreke gesteld omdat zij volgens hen niet hebben voldaan aan de eisen. Ontwerpdocumenten zouden ondermaats zijn, documenten zouden regelmatig te laat worden

[2] Dat pontje was een voorwaarde voor de sloopvergunning.

ingediend en de kwaliteitsborging zou te wensen overlaten. Daarop heeft in dezelfde maand een escalatieoverleg plaatsgevonden tussen provincie en aannemer. Tijdens dit overleg zijn afspraken gemaakt over het herstelplan. In een memo ter voorbereiding op het bestuurlijk overleg is vervolgens het volgende te lezen “Het herstelplan is nog niet volledig geaccepteerd door de provincie. Dit wordt mede veroorzaakt door het ontbreken van een gedegen analyse waarom de opdrachtnemer in deze situatie is beland. Ook de samenwerking tussen de opdrachtnemer en haar grootste onderaannemer, wat duidelijk onderdeel is van de ontstane situatie, is niet beschreven.”

Om uit deze impasse te komen is een aantal stappen gezet. De projectleiding bij de aannemer is gewijzigd en de organisatie is uitgebreid. Verder heeft de aannemer een onafhankelijke partij (Technical Inspection Service, TIS) bijgeschakeld voor het toetsen van documenten voordat deze worden voorgelegd aan de provincie en gemeente Alkmaar. Tegelijkertijd is afgesproken dat de provincie intensiever bij de voorbereiding betrokken wordt om de kwaliteit van het werk van de aannemer te monitoren en waar nodig bij te sturen. Sinds 12 augustus 2018 is er één dag in de week een ‘shared office’ georganiseerd, waarin medewerkers van aannemer en provincie gezamenlijk de voortgang en inhoud van documenten zouden bespreken. Op basis van deze gebeurtenissen wordt de bouwstop in oktober 2018 opgeheven.

In de tussentijd, van eind mei tot eind juni, worden door de provincie ook verschillende tekortkomingen opgelegd. Op 22 mei 2018 wordt een tekortkoming opgelegd omdat de opdrachtnemer werkzaamheden zou uitvoeren zonder een geaccepteerd plan. De oorzaakanalyse zou ontbreken en het plan zou niet op tijd definitief zijn. Daarna volgen op 8 en 22 juni nog twee tekortkomingen. De eerste omdat de opdrachtnemer, volgens de provincie, de kwaliteit van Brug A onvoldoende aantoonbaar kon maken. De tekortkoming van 22 juni ging over de beheersbaarheid van de planning. Er waren bij de provincie zorgen om de hoofdplanning. Daarop is door de provincie een herstelplan aangevraagd, deze is niet aangeleverd.

Na het opheffen van de bouwstop, worden de werkzaamheden weer opgepakt. Echter, geeft de gemeente Alkmaar in mei 2019 aan dat de vereiste vergunning niet verstrekt wordt omdat de berekeningen van de constructie en het beton van de basculekelder volgens de gemeente niet in orde zijn. Het werk komt weer stil te liggen en er wordt een externe expert ingezet om alles door te rekenen.

In juli 2019 stellen Tweede Kamerleden Dijkstra en Heerema (beide VVD) vragen aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over het bericht in het Noord-Hollands Dagblad op 9 juli 2019 «Vernieuwing Leeghwaterbrug opnieuw maanden vertraagd».

Uiteindelijk worden de werkzaamheden hervat en inmiddels werkt de opdrachtnemer aan de laatste restpunten.

De vertraging en de aanvullende werkzaamheden hebben tot extra kosten geleid. In totaal is uiteindelijk 18,2 miljoen euro beschikbaar gesteld voor dit project. Bijna 11,4 miljoen euro meer dan de eerste raming. Deze extra kosten zijn onder andere toe te schrijven aan:

- Afwijkingen ten opzichte van de werkelijke situatie;
- Extra VAT-kosten;
- Extra interne kosten, inzet van bereikbaarheidsmaatregelen (zoals pontje);
- Extra investering in communicatie;
- Et cetera.

De opdrachtnemer heeft een claim ingediend. Om de claim af te handelen is nog 4 miljoen euro extra beschikbaar gesteld, zodat het uiteindelijke budget voor het project in totaal 22,2 miljoen bedraagt. Ten opzichte van de eerste planning (eind 2015) heeft het project een vertraging opgelopen van ruim 4 jaar.

3 PERCEPTIES & VERWACHTINGEN

Bij de percepties en verwachtingen gaat het over de vraag of er bij de start van het project duidelijke eisen en wensen zijn gesteld. Ook wordt ingegaan op de vraag of de verwachtingen van opdrachtgever en stakeholders duidelijk waren en of deze zijn gedeeld.

3.1 Duidelijke en gedeelde eisen en wensen

Les 1: Eisen van stakeholders in de aanloop tot het project moeten voldoende worden vertaald in het contract.
Tijdens de eerste fasen van het project, in 2016, heeft een uitgebreide KES-sessie plaatsgevonden. Hierbij was een breed scala aan stakeholders betrokken, zoals de bedrijven van de bedrijventerreinen in de omgeving, gemeenten, omwonenden, media en overige belanghebbenden (waaronder hulpdiensten, pachters, nutsbedrijven et cetera). Voorafgaand aan de KES-sessie is een stakeholderanalyse uitgevoerd om te bepalen welke stakeholders betrokken moesten worden.

De provincie is tevreden over de wijze waarop dit proces is verlopen en de eisen en wensen zijn vertaald in het contract. Het beeld dat uit de gespreksronde naar voren komt, is echter dat de stakeholders hier minder tevreden over waren. Zij zijn van mening dat de aanloop van het project beter had gekund. De stakeholders geven aan dat ze te weinig betrokken geweest bij het opstellen van de eisen en dat de vertaling van eisen in het contract niet volledig is geweest. Er zijn ruim 400 KES eisen opgehaald, waarvan er uiteindelijk 85 zijn geborgd in het concept VS. Een aantal partijen vraagt zich dan ook af of de KES wel goed in het contract zijn vertaald. Verschillende stakeholders herkenden de eisen niet terug in het project. Dit geldt bijvoorbeeld voor de eisen over verkeersomleiding. Als mogelijke reden hiervoor noemen zij de kosten die met de eisen zijn gemoeid en de discussies die hierover zijn gevoerd.

Daarnaast noemen meerdere stakeholders dat met name de bevoegde gezagen te weinig zijn betrokken in deze eerste fasen van het project. Aangegeven wordt dat dit later tot problemen heeft geleid, zoals toen de vergunning voor brug A werd geweigerd omdat het ontwerp niet voldeed aan de eisen voor constructieve veiligheid.

Les 2: Zorgvuldige overdracht binnen de provincie is van groot belang voor de rest van het project.
Volgens verschillende provinciale medewerkers had de interne opdrachtverlening binnen de provincie beter gekund. De beleidsafdeling (BSP) heeft de opdracht voorbereid en met een statusrapport overgedragen aan uitvoering (B&U). Deze overdracht had volgens een aantal medewerkers ook het karakter van het afschuiven van taken en verantwoordelijkheden. Daarmee kreeg de interne overdracht iets van ‘over de schutting gooien’.
Provinciale medewerkers geven ook aan dat men tijdens de opdrachtverlening veel moeite moest doen om de scope van de opdracht nog gewijzigd te krijgen. Dit had in belangrijke mate te maken met de druk die op het project werd gelegd. Het project was al een aantal keer uitgesteld op het punt van de scope, waardoor de druk om na de interne overdracht snel van start te gaan met de uitvoering, alleen maar hoger was geworden.

3.2 Heldere verwachtingen

Les 3: Bij de start van het project moet de staat van het object scherp in beeld zijn gebracht.
Door veel partijen is aangegeven dat er de start van het project geen scherp beeld was van de status van de Leeghwaterbrug. Tijdens het project is dit ook meerdere malen duidelijk geworden. Dit is af te leiden uit de vele projectwijzigingen die zijn opgetreden. Bijvoorbeeld in juli 2014: bijna een jaar nadat het project was overgedragen, is een projectwijziging doorgevoerd omdat na een inspectie bleek dat er spoedherstel moest plaatsvinden omdat Leeghwaterbrug B geen restlevensduur meer had. Dit had betrekking op zowel het val als de oeverconstructie van brug B.

Daarnaast bleek tijdens de voorbereiding (2017) van de vervanging van brug B dat de stoelen van de brug in veel slechtere staat waren dan verondersteld. Dit was tijdens de inspectie in 2014 niet naar voren gekomen. De stoelen moesten uiteindelijk volledig vervangen worden. Dit had volgens enkele partijen een grote invloed op de ontwerpcapaciteit, waardoor de vervanging van brug A in de verdrukking is gekomen.

Les 4: Let op de druk die vanaf de start wordt gelegd op budget en planning, zowel bij provincie als bij opdrachtnemer.
Volgens één van de leden van het projectteam is in de aanloop naar het project aangegeven dat het werk niet binnen het beschikbaar gestelde budget kon worden uitgevoerd. Het beeld is dat hierover op bestuurlijk niveau in eerste instantie onvoldoende is gesproken. In het projectteam was een tegenraming opgesteld waaruit bleek dat het project voor een groter bedrag in de markt zou moeten worden gezet dan is gedaan. Dat bleek ook tijdens de aanbesteding, toen de raming enkele miljoenen euro's hoger uitviel. Een verhoging van het budget kon niet meer met het reguliere proces worden geregeld. De gedeputeerde heeft daarom met een spoedactie extra budget geregeld bij de andere fracties.

Vanuit het bestuur is aan de voorkant sterk op het budget gestuurd. Het budget werd vastgesteld en het projectteam moest het hiermee doen. Gevolg hiervan was dat het budget sterk leidend is geworden gedurende het project. Vanaf het begin was het budget een 'rode draad' door het project en is continu onderwerp van discussie geweest.
Door de grote spanning op het budget, was er geen enkele financiële ruimte voor de opdrachtnemer. Gevolg hiervan was dat er geen flexibiliteit in het project aanwezig was en iedere discussie over geld direct een grote discussie werd of dreigde te worden.

Naast het budget was er vanaf het begin ook een hoge druk op de planning. De planning was aan de voorkant al meerdere keren uitgesteld, waardoor het project bij aanvang al enkele jaren achterliep op planning. RegioRegie hield al twee jaar rekening met het project. Andere projecten, zoals de renovatie van de Velsertunnel in 2016 en 2017, zijn van invloed geweest op de planning.
Tijdens de uitvoering werd de tijdsdruk ook verder opgevoerd door de omgeving. Dit blijkt bijvoorbeeld uit de brieven van Regio Alkmaar aan het college van Gedeputeerde Staten. In februari 2018 spreekt Regio Alkmaar voor het eerst haar zorgen uit over de bereikbaarheid van de regio en de vertragingen als gevolg van de werkzaamheden. Onduidelijk is wat de exacte redenen zijn geweest om het project niet eerder te starten.

4 AFSPRAKEN

Bij het thema afspraken gaat om de vraag of er sprake was van een duidelijke opdracht en of er een duidelijke rolverdeling was tussen opdrachtgever, opdrachtnemer en stakeholders. Ook wordt ingegaan op de afspraken over de risicoverdeling en conflictbeheersing.

4.1 Heldere opdracht

Les 5: Selectie- en geschiktheidseisen moeten voldoende streng zijn om de benodigde kennis, kunde en competenties te kunnen contracteren.
Een van de zaken die in het oog springt bij het project Leeghwaterbrug, is dat de opdrachtnemer op basis van de selectie- en geschiktheidseisen de mogelijkheid heeft gekregen om zelfstandig aan te bieden en op te treden als hoofdaannemer, terwijl significante delen van het werk bij de onderaannemer waren neergelegd. De basis voor de samenwerking in de keten is verankerd in de contracten tussen de opdrachtnemer en zijn onderaannemers, maar hierbij is de opdrachtgever niet betrokken geweest. De opdrachtgever heeft geen mogelijkheden gehad om invloed op uit te oefenen. De vraag die daarom naar voren komt, is of de opdrachtgever de juiste selectie- en geschiktheidseisen heeft gesteld.

Op basis van de interviews ontstaat het volgende beeld met betrekking tot de selectie van de opdrachtnemer:

- De opdrachtnemer is als technisch dienstverlener onvoldoende in staat geweest een integraal werk zoals de Leeghwaterbrug te managen. Doordat de opdrachtnemer voldeed aan de selectie- en geschiktheidseisen was de verwachting van de opdrachtgever dat de opdrachtnemer expert zou zijn en alles met redelijkheid zou kunnen uitvoeren en/of managen. Dit speelde minder bij Brug B, want daar stond de constructie al. De opdrachtnemer beheerste echter het civiele werk onvoldoende, waardoor de opdrachtnemer verschillende onderaannemers moest inschakelen om het werk van brug A te kunnen maken.
- De indruk bestaat dat de opdrachtnemer de scope in onvoldoende mate ‘back-to-back’ heeft weggelegd bij de onderaannemers, in het bijzonder bij de civiele onderaannemer. De onderaannemers zijn onvoldoende betrokken geweest in de totstandkoming van de opdracht. Het werk is niet gezamenlijk en integraal doorleefd. De partijen hebben geen uniforme uitgangspunten gehanteerd en hun prijs gebaseerd op ‘eigen’ uitgangspunten en interpretaties. Ook zijn de risico’s en de omgevingsverplichtingen in relatie tot de ruime systeemgrenzen onvoldoende onderkend. Dit heeft het risico dat wanneer na gunning blijkt dat deze uitgangspunten niet goed zijn of verschillen (met grote kostenconsequenties tot gevolg), de partijen zich kunnen gaan verschuilen achter die uitgangspunten en er dan een patstelling ontstaat.

Les 6: Aanbestedingsdossier moet op alle punten scherp en volledig zijn.
Het aanbestedingsdossier was op een aantal punten niet volledig helder. Zo was er onduidelijkheid over de scopeafbakening met betrekking tot de verkeersmaatregelen. Onduidelijk was waar de grens van het project lag. Hierdoor had de opdrachtnemer een andere scope voor ogen dan de opdrachtgever. Dit werd in het project duidelijk toen discussies ontstonden over de scope van de vergunningaanvraag. Verder ging de opdrachtnemer bijvoorbeeld uit van hergebruik van de palen waar de opdrachtgever uitging van nieuwbouw. Daarnaast waren er onduidelijkheden over voorzieningen die benodigd waren voor fietsers en voetgangers. Volgens de opdrachtnemer was dit geen onderdeel van het contract maar een aanvulling hierop. Volgens de opdrachtgever was het een opgelegde eis vanuit de vergunningverstrekker. Uiteindelijk is gekozen om een pontje in te zetten. Deze pontvoorziening moest eerst worden gerealiseerd, voordat brug A kon worden gesloopt. Volgens de opdrachtnemer waren de eisen op dit punt multi-interpretabel.

Daarnaast liet het contract op een aantal punten te veel ruimte. Meerdere betrokkenen hadden bijvoorbeeld vraagtekens bij de haalbaarheid van de planning voor de vergunningverlening (6 weken). Doordat de opdrachtnemer deze eis had geaccepteerd, is de opdrachtgever ervan uitgegaan dat het toch haalbaar was. Volgens een van de bevoegd gezagen heeft de opdrachtnemer hier in het contract te veel ruimte voor gekregen.

Les 7: Juiste aanbestedingsvorm met voldoende diepgang en dialoog is essentieel voor een heldere opdracht.
Zoals geconcludeerd in Les 6 was het aanbestedingsdossier op een aantal punten niet helder. Echter, dit is tijdens het aanbestedingsproces niet boven tafel gekomen. Er heeft weinig tot geen dialoog plaatsgevonden tussen inschrijver en opdrachtgever. Het inlichtingentraject was kort en traditioneel schriftelijk. Over de

onduidelijkheden in het dossier hebben onvoldoende scherpe discussies plaatsgevonden. Het resultaat hiervan was dat pas in de uitvoering bleek dat de aanbieding niet aansloot bij de uitvraag. Vraag is dan ook of de aanbieding voldoende getoetst is aan de uitvraag. Vraag en aanbod lijken onvoldoende gevalideerd.

Na gunning is de opdrachtnemer, onder druk van de planning, meteen voortvarend van start gegaan vanuit een eigen perceptie en interpretatie van eisen. Uiteindelijk wordt tijdens de uitvoering het verschil in perceptie duidelijk. Er is dan al veel werk verricht en er zijn veel kosten gemaakt, met weerstand en sentiment tot gevolg. De opdrachtnemer is lopende de discussie en met de beste bedoelingen blijven handelen zonder daar goede afspraken over te maken en daarbij vooral te drijven op 'vertrouwen'.

Uit de hoeveelheid gesloten VTW's (meer dan 50) kan worden afgeleid dat de behoefte van de opdrachtnemer en de situatie ter plaatse anders was dan de opdrachtgever in het contract had beoogd. Bij een renovatieklus is een stuk aanvullend werk tot op zekere hoogte niet te voorkomen. In het geval van de Leeghwaterbrug is het aantal gesloten wijzigingen echter niet meer proportioneel. Dat zegt onder andere iets over de mate waarin het contract aansloot op de behoefte en situatie ter plaatse.

Al met al kan worden geconcludeerd dat de opdrachtgever de verplichtingen in het contract explicieter had kunnen maken. Zij heeft niet tijdig onderkent dat het aanbestedingsdossier onvolledig was. Echter, een onvolledig aanbestedingsdossier hoeft geen probleem te zijn mits de opdrachtgever dat aangeeft en de verplichting om het volledig te maken bij de opdrachtnemer neerlegt. De opdrachtnemer had zichzelf beter kunnen verdiepen in de scope en verplichtingen en daarop, tijdens de aanbestedingsfase, moeten doorvragen.

4.2 Rolverdeling

Les 8: Nieuwe werkwijze provincie kan van invloed zijn op de zuiverheid in de interne rolverdeling.
Gedurende de start van het project Leeghwaterbrug hebben enkele belangrijke wijzigingen plaatsgevonden bij de provincie. Er waren veranderingen in de wijze waarop de provincie intern was georganiseerd en in de werkwijze die werd gehanteerd bij nieuwbouw- en renovatieprojecten. De provincie is meer gaan werken met geïntegreerde contracten en IPM-bouwteams. Een belangrijke overweging hierbij was om meer door de markt te laten doen. Dit was een grote verandering, zowel voor rollen als voor contracten.
Ten tijde van de start van de Leeghwaterbrug had de provincie nog niet veel ervaring opgedaan met het IPM-model. Een aantal stakeholders die we hebben gesproken (waaronder de bevoegde gezagen) geven aan dat tot op de dag van vandaag de IPM-rollen binnen de provincie voor hen niet helder waren. De interne rolverdeling kwam ingewikkeld over en de afbakening van ieders rol was onduidelijk. Daarbij was het – mede door de vele personele wisselingen – op een gegeven moet niet meer duidelijk wie welke rol innam.

Les 9: Rolverdeling tussen partijen moet duidelijk zijn.
Bij aanvang van de werkzaamheden was de rolverdeling tussen opdrachtnemer en opdrachtgever duidelijk op basis van SCB. Echter, gedurende het project is dit vervaagd. Een flink aantal partijen heeft aangegeven dat de rolverdeling tussen de partijen niet altijd even helder was. Er wordt daarbij met name gesproken over de rol van de provincie als opdrachtgever in relatie tot de rol van de gemeente als bevoegd gezag. Beiden hebben een toetsende rol, waardoor het niet voor iedereen duidelijk was wat de rol van beide was en wie welke onderdelen zou toetsen.

Ook in de communicatie met de omgeving was de rolverdeling niet helder. Volgens een van de projectteamleden stond de gedeputeerde soms zelf aan het roer bij de externe communicatie en had deze direct contact met de brugwachter als de brug (weer) in storing was. Ook geeft een stakeholder uit de binnenvaart aan dat hij is gevraagd om mee te werken aan de plaatsing van de brug, omdat deze in het weekend moest gebeuren. De binnenvaart moest het werk stilleggen in het weekend. Volgens de stakeholder was niet duidelijk waarom hij hierbij door de opdrachtnemer werd benaderd en niet door de opdrachtgever. De opdrachtnemer noch de opdrachtgever hebben na het weekend contact gehad met de stakeholder.

Een ander punt dat meerdere malen naar voren wordt gebracht als het gaat om de rolverdeling, is de verantwoordelijkheid voor de vergunningverlening. De opdrachtgever heeft de vergunningverlening overgelaten aan de opdrachtnemer. Meerdere betrokkenen, zoals de bevoegd gezagen, geven aan dat de opdrachtgever hierbij te veel aan de markt heeft overgelaten. Bevoegde gezagen hadden hiervoor beter zelf de verantwoordelijkheid kunnen nemen. Die rolverdeling was wat hen betreft onlogisch.

4.3 Risicoverdeling

Les 10: Risicoverdeling tussen opdrachtgever en opdrachtnemer moet helder zijn.
Kenmerkend van een UAV-gc contract is dat veel verantwoordelijkheid bij de opdrachtnemer wordt gelegd. Dat betekent bijvoorbeeld dat de opdrachtnemer risico-eigenaar is. Dat biedt bepaalde voordelen, maar heeft ook nadelen, voor zowel opdrachtgever als opdrachtnemer. Eén van de nadelen is dat de opdrachtnemer ook de sturingsmogelijkheden voor risicomanagement in handen krijgt. Volgens enkele provinciale medewerkers heeft de provincie daarmee te veel verantwoordelijkheid overgedragen. Ook de opdrachtnemer heeft het beeld dat te veel risico's bij hem zijn neergelegd. Gevolg hiervan was dat bepaalde keuzes van de opdrachtnemer invloed hadden op de processen van andere stakeholders, waardoor de samenwerking erg is opgerekt.

Les 11: Risico's moeten voldoende scherp worden ingeschat.
Ondanks de risicosessie die de provincie heeft gehouden en het risicodossier dat hierbij is opgebouwd, is de aanbesteding met een te laag risicoprofiel ingezet. Enkele direct betrokken provinciale medewerkers geven aan dat er met het project vanaf het begin te veel risico is genomen (dat heeft ook te maken met de foutieve informatie over de status van de brug). Het project Leeghwaterbrug was al een risicovol project door de risicovolle locatie en de complexiteit van de werkzaamheden. Daarbij werd ook nog besloten een nieuwe contractvorm in te zetten waar de provincie nog weinig ervaring mee had. Deze risico's zijn volgens enkele direct betrokken provinciale medewerkers nooit helder in beeld gebracht en daardoor onderschat. Als gevolg daarvan waren de mitigerende maatregelen met betrekking tot tijd en budget te mager om de risico's op te kunnen vangen.

4.4 Conflictbeheersing

Les 12: Escalatiemodel moet worden ingezet om problemen ook echt op te lossen.
Bij aanvang van het project is een helder escalatiemodel op papier gezet. In het contractbeheersplan zijn de mogelijkheden voor contractsturing uitgewerkt. De volgorde van de stappen die de opdrachtgever neemt indien de opdrachtnemer niet functioneert conform het contract, zijn helder beschreven. De basis is dat de opdrachtnemer de negatieve bevindingen uit de toetsing vastlegt en beheerst conform zijn kwaliteitssysteem. De opdrachtnemer moet zelf zijn afwijkingen vastleggen en/of herstellen. Indien dit niet effectief blijkt te zijn, volgt een formeel overleg tussen de opdrachtgever en opdrachtnemer. Als ook dit niet voor een oplossing zorgt, dan kan de opdrachtgever een tekortkoming opleggen en besluiten de betaling op te schorten. Als deze stappen niet effectief zijn, kan worden opgeschaald (escalatie).

Uit de gesprekken komt naar voren dat het escalatiemodel uit het contractbeheersplan is gevolgd, maar in verschillende etappes en niet altijd op het juiste moment. Zo was het verificatieproces van de opdrachtnemer volgens een aantal leden van het IPM-team van de provincie vanaf het begin niet op orde. Toen bleek dat deze kwaliteitsborging onvoldoende was, is niet volledig doorgepakt, maar is besloten om door te gaan. Er is geen beslissing genomen om dit probleem daadwerkelijk op te lossen. Uiteindelijk heeft het bestuur van de provincie besloten om te gaan helpen. Pas later, toen de problemen toenamen, is het escalatiemodel opgepakt en zijn de volgende stappen gezet door een tekortkoming op te leggen. Al met al heeft de escalatie te lang geduurd en is anderhalf jaar na gunning pas ingegrepen met een ingebrekestelling.
Overigens hebben niet alle betrokkenen hetzelfde beeld van de escalatiestappen die zijn gezet, omdat ze hiervan niet op de hoogte werden gebracht.

Een aantal partijen gaf aan dat de personele wisselingen (zie paragraaf 5.1) ook invloed heeft gehad op het feit dat er niet is doorgepakt wat betreft de escalatie.

5 SAMENWERKING & GEDRAG

Bij samenwerking en gedrag wordt ingegaan op de vraag of er wordt er gewerkt aan gezamenlijke doelen. Ook is aan de orde of opdrachtgever, opdrachtnemer en stakeholders zich vasthouden aan de afgesproken rol en of er sprake is van een cultuur van samenwerken. Tenslotte wordt ingegaan op de communicatie.

5.1 Werken aan gezamenlijke doelen

Les 13: Samenwerking is nodig tussen de meest betrokken partijen, nog beter is toewerken naar partnership.

De samenwerking tussen de partijen heeft op verschillende niveaus plaatsgevonden. Volgens meerdere betrokkenen heeft het provinciebestuur aan het begin van het project een samenwerkingsstijl gehanteerd die meer op aanspreken was gericht dan op samenwerken. De bestuursstijl is als rigide en confronterend aangeduid. In latere fasen van het project is de focus meer komen te liggen op samenwerking en het samen doen.
De opdrachtnemer heeft niet het idee gehad dat er samen aan het project is gewerkt. Er was geen sprake van een gezamenlijk project, van ‘ons’ project.

In oktober 2018 is, na de impasse, een shared office opgezet met als doel de samenwerking tussen opdrachtgever en opdrachtnemer te intensiveren en meer met elkaar op te trekken. Volgens de betrokkenen hebben de partijen in het shared office wel dicht bij elkaar gezeten, maar heerste er een gevoel van wantrouwen waardoor er niet vrijuit gesproken kon worden. Er werd heel goed opgelet wat iedereen zei. Zo werden telefoongesprekken niet gevoerd in het bijzijn van anderen en kwamen partijen extra vroeg op kantoor om geen gesprekken tussen anderen te missen. De vraag die daarbij gesteld wordt, is of het momentum van het shared office wel de juiste was. Volgens verschillende partijen was er onvoldoende basis om de intensivering van de samenwerking in het shared office te laten slagen.

Ook de samenwerking tussen opdrachtnemer en onderaannemer is niet altijd goed verlopen. Veel direct betrokkenen hebben dit aangegeven. Uiteindelijk is er een conflict ontstaan en heeft de onderaannemer het retentierecht toegepast.

Verder vond enkel tijdens het BLVC-overleg multidisciplinaire afstemming plaats. Op het BLVC-overleg (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie) na was er geen structureel overleg tussen de partijen, bijvoorbeeld tussen de opdrachtgever en het bevoegd gezag. Het BLVC-overleg is wel als positief ervaren: de juiste partijen zaten aan tafel. Echter, de opdrachtnemer zat de overleggen voor en er werden voornamelijk praktische en redelijke korte termijn onderwerpen besproken. Daardoor kwamen niet alle onderwerpen op tafel, zoals bijvoorbeeld afspraken over vergunningverlening tussen opdrachtgever en bevoegd gezag.

Les 14: Veel personele wisselingen met gebrekkige overdracht kan ertoe leiden dat problemen blijven bestaan.

Tijdens de looptijd van het project Leeghwaterbrug, in de periode 2016-2020, hebben zich veel personele wisselingen voorgedaan. De meeste IPM-rollen zijn door meerdere personen ingevuld: twee projectmanagers, drie technisch managers, drie contractmanagers, vier contractadviseurs, vier omgevingsmanagers en twee projectbeheersers. Een belangrijk nadeel dat wordt genoemd is dat de continuïteit in het project verloren gaat als er te veel wisselingen plaatsvinden. Daarnaast hebben personele wisselingen ook een weerslag op de samenwerking.

De projectteamleden die wij hebben gesproken, vertellen dat bij de vervanging vaak een minimale overdracht plaatsvond en soms ook erg kort van tevoren. Dit had invloed op de gemaakte afspraken. Ook is kennis van het project hierdoor verloren gegaan. Meerdere betrokkenen die later in het project zijn gekomen, vertelden dat ze hebben geprobeerd om met een ‘schone lei’ te beginnen. Meerder keren zijn vervangers ‘in het diepe gesprongen’. Nadeel hiervan is dat bestaande problemen niet worden meegenomen en de scherpte in het vasthouden aan het escalatiemodel verloren gaat.

Een ander punt van aandacht met betrekking tot de personele wisselingen is dat veel van de projectteamleden van de provincie werden ingehuurd. Daardoor miste het project een vaste kern. Hierbij wordt met name de rol van de omgevingsmanager genoemd, die vaak door inhuur is ingevuld. De provinciale medewerkers zijn beter op de hoogte van het reilen en zeilen binnen de provincie.

Les 15: Door bepaalde personele wisselingen kan ook positieve verandering ontstaan.

De teamleden hebben soms ook voordelen ervaren van de personele wisselingen. Zo hebben wisselingen er ook voor gezorgd dat bepaalde spanningen en irritaties uit het verleden minder doorwerkten in het project. Nieuwe personen betekenen op een bepaalde manier ook een nieuw begin omdat zijn niet zijn belast met het verleden. Daarnaast hebben enkele wisselingen ook een positieve invloed gehad op het project, omdat de aanpak hierdoor net iets scherper werd ofwel meer toegespitst op de fase van het project.

Ook bij de opdrachtnemer zijn veranderingen geweest, alhoewel minder. Ook hier is gesignaleerd dat sommige vervangingen voor de nodige beweging hebben gezorgd die met name positief heeft uitgepakt. In de ogen van meerdere projectteamleden van de provincie hebben in de eindfase van het project enkele veranderingen ten goede plaatsgevonden.

5.2 Rolvastheid

Les 16: Handel bij negatieve SCB-toetsen rolvast (conform SCB-werkwijze) en ga niet helpen.

De opdrachtgever heeft een SCB-werkwijze gehanteerd. Bij een SCB-werkwijze leunt de opdrachtgever op de kwaliteitsborging van de opdrachtnemer en voert daarbij steekproefsgewijs systeem-, proces- en producttoeten uit. Deze steekproeven moeten de opdrachtgever het vertrouwen geven dat de opdrachtgever kan leunen op het kwaliteitssysteem van de opdrachtnemer. Het beginsel daarbij is dat een positieve toets op een proces leidt tot de veronderstelling dat het product dat voortkomt uit het proces voldoet aan de eisen. Uit de interviews kan worden afgeleid dat de opdrachtgever niet goed kon leunen op de kwaliteitsborging van de opdrachtnemer. De opdrachtnemer is een overwegend inhoudelijk gedreven partij met minder focus op het beheerste proces, terwijl het vertrouwen vanuit SCB moet volgen uit dat beheerste proces. In de zuivere leer van SCB verhoogt de opdrachtgever in zo'n geval het risico waarmee voor een volgende toetsperiode focus wordt aangebracht op het proces wat niet goed verliep. In het uiterste geval legt de opdrachtgever een tekortkoming en een betalingsstop op. Tot op zekere hoogte is dit gebeurd. Echter, de opdrachtgever is – met de beste bedoelingen – ook inhoudelijk gaan helpen. Dit is ten koste gegaan van de rolzuiverheid en de taak- en verantwoordelijkheidsverdeling van de opdrachtgever. De interviews schetsen een beeld van een rigide opdrachtgever die bij voorkeur communiceert via Visio, het uitwisselingsmedium van stukken, specifiek als het gaat om het 'slechte' nieuws. Er werd onvoldoende met elkaar gesproken en de confrontatie c.q. escalatie werd gemeden. Uit meerdere interviews rijst het beeld dat zowel de opdrachtgever als opdrachtnemer de problemen niet voldoende onder ogen hebben gezien en uit de weg zijn gegaan, in plaats van deze op te lossen (zie ook paragraaf 4.4).

Ter aanvulling hierop, is het goed op te merken dat er in principe niks mis is met helpen. Echter, als de opdrachtgever bewust besluit om te gaan helpen, moet ook het bewustzijn aanwezig zijn dat dit inbreuk maakt op de taak- en verantwoordelijkheden zoals die contractueel zijn overeengekomen. In dat geval is het goed om afspraken te maken dat de taak- en verantwoordelijkheden niet veranderen ondanks dat de opdrachtgever gaat helpen.

Een ander moment waarop de rollen verder zijn vervaagd, was bij de inrichting van het 'shared office'. Na de eerste escalatie is afgesproken om een 'shared office' in te richten met als doel meer met elkaar op te trekken (zie paragraaf 5.1). Nadeel daarvan was dat rollen en verantwoordelijkheden verder zijn vervaagd, doordat onduidelijk werd wie nu waar verantwoordelijk voor was.

Les 17: Ook andere partijen moeten rolvast blijven.

Door de problemen die in het project ontstonden, hadden ook andere partijen moeite met de rolvastheid. Het bevoegd gezag is (naar eigen zeggen) niet geheel rolvast gebleven. De gemeente heeft niet altijd strak vastgehouden aan de toetsende rol, maar heeft vanuit die toetsende rol geprobeerd om mee te werken aan een oplossing van de problemen. Bij het toetsen is duidelijk aangegeven waarom bepaalde onderdelen werden afgekeurd. Toen gevraagd werd wat dan wel zou mogen, heeft de gemeente de helpende hand toegestoken. De gemeente is hierbij deels uit de rol van toetser gestapt en heeft de rol van adviseur aangenomen. Deze rolvervaging van het bevoegd was voor een deel begrijpelijk, omdat er een meningsverschil ontstond tussen professionals over het gebruik van de landelijke richtlijn voor het beoordelen van 3D-modellering. Bij de discussie was een extern bureau betrokken (W+B) en is de hulp van een hoogleraar ingeroepen.

5.3 Cultuur van samenwerken (vertrouwen en elkaar helpen)

Les 18: Er moet sprake zijn van interne samenwerking op basis van vertrouwen.

Door meerdere provinciale medewerkers wordt genoemd dat de samenwerking bij het project Leeghwaterbrug tussen projectteam enerzijds en management en bestuur anderzijds moeizaam verliep. Binnen de provincie werd beperkt gecommuniceerd. Meerdere provinciale medewerkers geven aan dat er een angstcultuur heerste rondom het project. Veel informatie werd op projectmanagementniveau gehouden en niet gedeeld met het bestuur. Hierdoor werd het steeds lastiger om het bestuur te informeren. Dit heeft ook consequenties gehad voor de externe communicatie met de omgeving (zie Les 17). Als het bestuur niet is geïnformeerd, is het lastig om wel naar de omgeving te communiceren.

Ook met betrekking tot de planning verliep de samenwerking tussen projectteam enerzijds en management en bestuur anderzijds stroef. Overigens werd het projectteam bij de provincie op dit punt ook gebrekkig geïnformeerd vanuit de opdrachtnemer.

Les 19: Structureler aandacht besteden aan de relationele kant van het project en investeren in relaties, gezamenlijk doel, vertrouwen en samenwerking.

Door de meest betrokken partijen wordt aangegeven dat er geen duidelijk gezamenlijk en gedeeld doel was. Een gezamenlijk en gedeeld doel is belangrijk om steeds samen te kunnen werken aan wat het beste is voor het project.
Verder hebben de contractpartijen en bevoegde gezagen onvoldoende samen opgetrokken aan de voorkant. Er is niet bewust geïnvesteerd in het leren kennen van elkaar en het opbouwen van vertrouwen. Ook tijdens de uitvoering van het project is vrijwel niet gezamenlijk opgetrokken. Dit had meer in co-creatie gekund, bijvoorbeeld door de provincie de vergunningaanvraag te laten toetsen voordat deze naar de gemeente ging. Ook is genoemd dat de verkeersmaatregelen geen gezamenlijk doel waren en er gebruik is gemaakt van de ophef die in de omgeving ontstond door de verkeersproblemen.

Als gevolg van het niet gezamenlijk optrekken was er eerder van een houding van ‘het is niet mijn project’ dan van ‘we doen dit samen’. Er was nauwelijks sprake van vertrouwen in elkaar. Terwijl dat vertrouwen belangrijk is om met elkaar te blijven communiceren, juist als het moeilijk wordt. In het project werd dit duidelijk toen er op een gegeven moment alleen nog gecommuniceerd werd via advocaten. In die periode was het projectbelang geheel verdwenen en werd er niet meer gehandeld vanuit de optiek 'best for project'.

Al met al lijkt vertrouwen, de basis om tot samenwerking te komen, er nooit te zijn geweest. De focus lag met name op de harde kant van het project maar niet of nauwelijks op de zachte kant. Er leek hiervoor bij partijen geen noodzaak te zijn. Bijeenkomsten die er zijn geweest, kwamen voort uit escalaties en/of discussies om vervolgens weer de focus te zetten op de techniek, de planning en het budget. Er lijkt daarbij niet of nauwelijks oog te zijn voor elkaars belang, wat erg belangrijk is om constructief samen te werken. Ook bij stakeholders in de omgeving is het beeld ontstaan dat binnen het project geen teamspirit aanwezig was.

5.4 Communicatie

Les 20: Externe communicatie: duidelijke afstemming nodig tussen partijen voor tijdige communicatie met omgeving.

Door meerdere provinciale medewerkers is genoemd dat de provincie, de opdrachtnemer en andere direct betrokkenen onvoldoende heldere afspraken hebben gemaakt over de externe communicatie. In het contract was afgesproken dat de provincie verantwoordelijk is voor publiekscommunicatie, maar de opdrachtnemer hierbij proactief moet meenemen. De opdrachtnemer is verantwoordelijk gesteld voor de bouwcommunicatie.

Uit de gesprekken is naar voren gekomen dat de gemeente niet tevreden was over de externe communicatie. De provincie verzocht de gemeente om communicatieboodschappen over te nemen, waardoor de gemeente niet haar eigen boodschappen kon communiceren. De gemeente had andere ideeën over de communicatie en was het niet altijd eens met de communicatie van de provincie, omdat die in haar ogen te weinig aansloot bij de beleving van burgers en onderling niet goed op elkaar aansloten.

Ook de opdrachtnemer was niet tevreden over de communicatie. De opdrachtnemer had een contractueel verbod om te communiceren met de pers, maar had daar bij uitvoering van het project moeite mee. Ook kregen ze in hun ogen de zwarte piet toegespeeld in de communicatieboodschappen. De opdrachtnemer heeft de opdrachtgever hierop aangesproken.

Door meerdere stakeholders is aangegeven dat de omgeving pas laat is meegenomen in de communicatie. Er is niet vanaf het begin van het project gecommuniceerd met de omgeving, maar pas toen er klachten kwamen. Tussen de direct betrokken partijen is veel discussie gevoerd over het momentum van communiceren. Zo zijn de momenten van wegafsluiting redelijk laat gecommuniceerd met de gemeenten, waardoor zij niet in staat werden gesteld hun eigen raad te informeren. Dat veroorzaakte bestuurlijke frictie. In de loop van het project is het momentum waarop werd gecommuniceerd verbeterd en werd er eerder gecommuniceerd over bijvoorbeeld afsluitingen. Verder was er weinig communicatie naar de scheepvaart.

Een van de oorzaken voor de late externe communicatie was dat de gedeputeerde de omgeving niet wilde informeren. Een andere oorzaak was dat het projectteam niet kon of mocht communiceren. Het projectteam kon niet altijd communiceren, omdat het op sommige punten ook zelf onvoldoende was geïnformeerd, zoals over de planning. Daarnaast speelden ook juridische overwegingen een rol bij de communicatie. Als er zou worden gecommuniceerd zou dat juridische consequenties kunnen hebben.

6 WERKZAAMHEDEN

Bij het thema werkzaamheden wordt ingegaan op de effectiviteit van de werkzaamheden en de acceptatie van de werkzaamheden voor de betrokkenen. Ook wordt ingegaan op de planning.

6.1 Effectiviteit

Les 21: Alle aspecten moeten bij uitvoering op orde zijn, van integraal ontwerp en veilig werken tot de relatie met de onderaannemer.

Tijdens de uitvoering van de werkzaamheden bleek een breed scala aan aspecten niet op orde te zijn. Over het integraal ontwerp is veel discussie geweest tussen de opdrachtnemer en gemeente, waardoor de vergunningverlening belangrijke vertraging heeft opgelopen. Ook bleek tijdens de uitvoering dat de constructieve veiligheid van het ontwerp en de veiligheid op het bouwterrein tekortschoot. Dit was een van de redenen om een bouwstop op te leggen. Daarnaast is het beeld van betrokkenen dat de opdrachtnemer en onderaannemer geen goede (financiële) relatie hadden. Op een gegeven moment liep het conflict zo hoog op dat de onderaannemer de opdrachtnemer de toegang tot de bouwlocatie heeft ontzegd.

Door meerdere betrokkenen, is gewezen op de minimale expertise van de opdrachtnemer met civiel werk en het uitbesteden van deze onderdelen aan civiele onderaannemers. Het aandeel civiel werk was aanmerkelijk hoger bij brug A en juist daar zijn ook problemen ontstaan. Het beeld dat uit de interviews naar voren komt, is dat de opdrachtnemer onvoldoende in staat geweest het integraal werk van de Leeghwaterbrug te managen (zie ook paragraaf 4.1). Volgens een van de betrokkenen had de opdrachtnemer de vrijheid om beslissingen te nemen, maar was deze niet in staat om alle consequenties daarvan te overzien. Over de oorzaken is geen eenduidigheid. Door sommigen wordt gewezen op de onervarenheid van de opdrachtnemer en het ontbreken van een hoofdconstructeur, anderen wijzen op de meningsverschillen tussen de deskundigen.

Hoe de effectiviteit van de brug uiteindelijk zal uitpakken, is nog niet zeker. Bij de Leeghwaterbrug is gekozen voor een combinatie van twee soorten materialen: staal en beton. Het is nog niet duidelijk wat de gevolgen hiervan zijn op de werking van de brug. De huidige gevolgen betreffen vooral het geluidseffect naar de omgeving toe. Bewoners rondom de brug hebben geklaagd over geluidsoverlast en zijn hierover in gesprek met de provincie.

6.2 Acceptatie

Les 22: Er moet acceptatie zijn bij alle stakeholders in de omgeving voor eventuele problemen en omgevingseffecten (verkeersoverlast).

Door verscheidene stakeholders is aangegeven dat zij tijdens het project steeds minder begrip kregen voor alle problemen bij de werkzaamheden. Belangrijkste oorzaken hiervoor waren dat de problemen niet werden opgelost en dat er laat en onvolledig werd gecommuniceerd (zie ook Les 20).

Met betrekking tot de verkeersoverlast zijn enkele maatregelen genomen. Zo zijn aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen genomen en is een tool over reistijden ingesteld. Door de vertraging van de Leeghwaterbrug moest het project N244 worden uitgesteld. Toen dat niet langer kon en de N244 startte, ontstond er veel overlast in de regio. Veel mensen zijn geconfronteerd met de gevolgen van de vertraging van de Leeghwaterbrug.

6.3 Planning

Les 23: Alleen met een goede voorbereiding en weinig tegenslagen kan een uiterst ambitieuze planning worden gehaald.

Vrijwel alle partijen die we hebben gesproken zijn van mening dat de planning voor de Leeghwaterbrug te ambitieus was. Meerdere betrokkenen geven aan dat de planning niet realistisch en haalbaar was. De Leeghwaterbrug heeft een belangrijke functie in de regio, waardoor de tijdsspanne voor de werkzaamheden zeer beperkt was. Voor het gehele project was zes weken gepland, tijdens de zomervakantie in 2018. Hierbij wordt erop gewezen dat al in de inlichtingensfeer door meerdere gegadigden kritische vragen zijn gesteld over de planning. De opdrachtgever heeft zich hier niet gevoelig voor getoond en heeft de gegadigden niet meer tijd gegeven om te komen tot een kwalitatieve inschrijving en meer tijd om het werk uit te voeren. Hierbij moet worden opgemerkt dat deze ruimte ook niet gegeven was, door de afspraken met- en

toezeggingen aan de omgeving. Daarmee heeft de opdrachtgever een risico genomen, omdat de inschrijvers aan de belangrijke voorwaarde om de ambitieuze planning te halen konden voldoen.

Uiteindelijk zijn door de hoge tijdsdruk beslissingen genomen die het project nog verder hebben vertraagd. Een opmerkelijk besluit is volgens velen de sloop van brug A, terwijl de vergunningverlening nog niet rond was. De opdrachtnemer heeft dit risico genomen en dat heeft niet goed uitgepakt. Dit risico is ook genomen omdat er in de planning te weinig rekening was gehouden met de vergunningverlening.

Tijdens het project zijn meerdere vertragingen opgetreden, waarvan enkele opvallend zijn: de bouwstop door de gemeente omdat niet wordt voldaan aan de constructieve veiligheid (mei 2018), het niet verlenen van de vergunning waardoor het werk komt stil te liggen (mei 2019), en de afsluiten van de bouwplaats door de onderaannemer (februari 2020).

Een van de oorzaken die wordt genoemd voor de vertraging is de integrale constructie, dat wil zeggen geen voegovergangen tussen grote delen van de brug. Meerdere partijen hebben aangegeven dat de impact hiervan is onderschat. In hun ogen is de integraalconstructie een bron van veel ellende geweest, waardoor onder meer de vergunningverlening vertraging heeft opgelopen. Een andere oorzaak waarop wordt gewezen met betrekking tot de vergunningverlening, is dat de gemeente erg laat is meegenomen met het ontwerp. Daardoor kreeg de gemeente een ontwerp toegestuurd waar ze in haar rol van toezichthouder en op basis van het eigen oordeel niet akkoord mee kon gaan. De gemeente had problemen met de integraalconstructie, de console en de kelder. Het verschil van mening over de integraalconstructie tussen de deskundigen van het ingenieursbureau en de gemeente is sterk onderschat. Uiteindelijk heeft de gemeente zelfs een bouwstop opgelegd, omdat de onderaannemer was doorgegaan met de werkzaamheden, terwijl de vergunningverlening nog niet rond was en de bouwveiligheid in het geding kwam.

7 AANBEVELINGEN

Het evaluatieteam heeft met behulp van een root cause analyse de conclusies geanalyseerd om oorzaken te benoemen. Door deze oorzaken aan te pakken kunnen problemen bij grote, complexe projecten als de Leeghwaterbrug worden voorkomen. Bij de root cause analyse is gebruik gemaakt van de verbeterpunten die in de interviewronde en door het Implementatieteam naar voren zijn gebracht.

De verbeterpunten zijn geclusterd tot verbeterrichtingen. Uit de analyse zijn twee centrale verbeterrichtingen gekomen:

1. Relationele sturing en condities ('zachte' factoren);
2. Contractuele sturing en condities ('harde' factoren).

De verbeterrichtingen waarmee de oorzaken van de problemen in het programma kunnen worden aangepakt, zijn weergegeven in paragraaf 7.1. Per verbeterrichting is aangegeven welke problemen ermee kunnen worden opgelost. Een aantal zaken zijn de afgelopen jaren al opgepakt en de nodige verbeteringen zijn doorgevoerd. Daardoor is een aantal lessen en aanbevelingen die uit deze evaluatie komen al opgepakt.

7.1 Top 8 aanbevelingen

Figuur 4: Aanbevelingen

7.1.1 Hoofdaanbeveling 1: Besteed voldoende aandacht aan de relationele sturing en condities en vertrouw niet volledig op het contract

Vertrouwen en samenwerking vormen een cruciale basis voor ieder project, maar met name voor grote, complexe projecten. Meestal gaat het om een combinatie van zowel zachte, relationele als harde, contractuele sturing en aspecten. Toch zijn veel projecten waarin samenwerking een centraal aspect is, niet succesvol met alleen harde contractuele afspraken. Om succesvol te kunnen zijn, is altijd behoefte aan relationele sturing en condities. Daarom hebben wij er bij het presenteren van onze aanbevelingen voor gekozen om te starten met de relationele aanbevelingen, om vervolgens de contractuele aanbevelingen te beschrijven.

Echter, wel moet worden bedacht dat de relationele sturing de tekortkomingen van contractuele voorwaarden nooit kan compenseren. Een goede relationele sturing kan niet de tekortkomingen van een slecht contract en ontoereikende voorwaarden op het gebied van budget, tijd en mensen opheffen. Er moet altijd een goede contractuele basis worden gelegd.

7.2 Verbeterrichting 1: Relationele sturing en condities ('zachte' factoren)

7.2.1 Hoofdaanbeveling 2: Zorg voor vertrouwen en open communicatie binnen de provincie: tussen afdelingen, binnen het projectteam en met bestuur en management

Aanbeveling 2.1: Maak afspraken over hoe en op welke aspecten het bestuur en management worden geïnformeerd.

De start van het bouwen aan een vertrouwensvolle relatie ligt bij de provincie zelf. Binnen de provincie moet voldoende vertrouwen aanwezig zijn tussen de betrokken afdelingen (bij opdrachtverlening), binnen het projectteam en tussen het projectteam enerzijds en het bestuur en management anderzijds. Vertrouwen is dé basis voor een goede samenwerking en communicatie met alle betrokkenen binnen de organisatie.

Geconcludeerd is dat de communicatie tussen het projectteam enerzijds en het bestuur en management anderzijds aandacht verdient. Bij complexe projecten is het noodzakelijk het management en de gedeputeerde vanaf het begin te betrekken en ook mee te nemen gedurende het project. Het management moet zorgen voor benodigde capaciteit, interne aandacht voor het project en moet meedenken met de keuzes die gemaakt worden. Het bestuur moet aangehaakt blijven om producten vast te stellen en besluiten te nemen tijdens het project over scope-wijzigingen, klanteisen en andere zaken die impact hebben op de planning en het budget. Zij moeten hierover tijdig en goed geïnformeerd worden om – indien nodig – snel te kunnen schakelen.

Bij de start moeten direct afspraken worden gemaakt over hoe, wanneer en waarover het bestuur en management worden geïnformeerd. Dit kan worden opgenomen in een planning, zodat hier door alle betrokkenen rekening mee kan worden gehouden. Ook moeten afspraken gemaakt worden over de escalatielijn in het project. Gedurende het project is een open communicatie van alle betrokkenen van belang. Geen dubbele agenda's. Het management en het bestuur moeten voldoende worden geïnformeerd, bij voorkeur op vaste momenten en ook over de positieve dingen. Door continu met elkaar in gesprek te blijven – ook over kleine projectzaken – kan een escalatie worden voorkomen. Belangrijk voor een open communicatie is dat er bij het management en bestuur ruimte moet zijn voor het open gesprek en discussie. In plaats van een nadruk op directieve instructies die opgevolgd moeten worden. Een (angst)cultuur waarin alleen maar verantwoording moet worden afgelegd, moet worden voorkomen. Dat zorgt niet voor een open gesprek waarin zaken tijdig besproken worden. De kans is groot dat zaken dan alleen op tafel komen als het echt misgaat of als het al te laat is.

Binnen de provincie zijn de afgelopen jaren al de nodige verbeteringen aangebracht om de interne samenwerking te bevorderen:

- Invoeren van een ketenteam: dit is een denkbeeldige keten die over de verschillende directies en sectoren heenloopt, van Beleid/Mobiliteit, B&U/BSP en B&U/Infra. Hierdoor blijven alle directies en sectoren binnen de provincie betrokken bij een project en kan er snel geacteerd worden indien nodig.
- GOGO-sessie, ofwel: Goede Opdracht = Goede Overdracht. Tijdens het opstellen van de interne opdracht (statusrapport) worden er GOGO-sessies georganiseerd, waarbij iedereen vanuit de eigen rol en verantwoordelijkheid input levert aan de interne opdracht. Dit resulteert in een goede overdracht vanuit het projectteam terug naar de interne organisatie.
- De SSK-raming mag bij de interne opdracht (statusrapport) niet ouder zijn dan 6 maanden en daarnaast is de SSK-raming meer geformaliseerd incl. risicoreservering.

7.2.2 Hoofdaanbeveling 3: Zorg voor een stevige vertrouwensrelatie met de opdrachtnemer en andere partijen in de keten

Aanbeveling 3.1: Investeer bij de start van het project in het leggen van een vertrouwensbasis voor de samenwerking.

Het is cruciaal om bij aanvang te investeren in een goede basis voor samenwerking tussen de betrokken teams van de opdrachtgever en opdrachtnemer. De basis voor het project moet niet zijn ‘we gaan het zó doen’ maar ‘we gaan het sámen doen’. Opdrachtgever en opdrachtnemer moeten deze basis samen leggen bij de start van het project. Hierbij kan gebruik gemaakt worden van de samenwerkingsladder en de piramide van Lencioni. Deze twee modellen kunnen in elkaars verlengde worden geplaatst (zie figuur 5)

De samenwerkingsladder laat zien in welke stappen je tot vertrouwen kunt komen. Vertrouwen bereik je door elkaar eerst beter te leren kennen, vervolgens door elkaar meer te gaan begrijpen en daarna elkaar ook meer te gaan waarderen. Dit vormt uiteindelijk de basis om elkaar te vertrouwen en dat versterkt de samenwerking. De ladder maakt duidelijk dat voor een goede samenwerking tijd geïnvesteerd moet worden om met elkaar deze stappen te doorlopen.

Het teamsamenwerkingsmodel van Lencioni is opgebouwd uit vijf lagen, als een piramide die van onder naar boven wordt doorlopen. Het fundament bestaat uit vertrouwen. Vanuit vertrouwen kijk je met je team naar de top van de piramide: het gezamenlijk resultaat. Samen met het team stel je doelen (resultaten) op, zodat de tussenlagen beter kunnen worden bereikt. Indien een voorgaande laag niet voldoende aanwezig is, kan een hogere laag niet worden bereikt. Het doorlopen van de piramide is van belang om frustraties in het team te voorkomen. Denk hierbij aan:

- Gebrek aan vertrouwen;
- Angst voor conflicten;
- Gebrek aan betrokkenheid;
- Geen verantwoordelijkheid nemen;
- Te weinig aandacht voor teamresultaten.

Er zijn er meerdere modellen om tot een succesvolle samenwerking te komen. Een team dat goed samenwerkt, is effectief en komt sneller tot resultaten. De volgende kwaliteiten zijn hierbij belangrijk:

1. Er is onderling vertrouwen;
2. Geen angst voor een conflict;
3. Actief commitment van team;
4. Elkaar verantwoordelijk houden;
5. Teamleden geven om het resultaat .

Figuur 5: Samenwerkingsladder en piramide van Lencioni

Inmiddels heeft de provincie al een samenwerkingsleidraad opgesteld, die invulling geeft aan het succesvol samenwerken bij infraprojecten.

Aanbeveling 3.2: Organiseer een gezamenlijke Project Start Up van opdrachtgever en opdrachtnemer.

Een gezamenlijke start van het project met opdrachtgever en opdrachtnemer is een eerste stap om een effectieve samenwerking tot stand te brengen. Bij grote, complexe projecten kan hiervoor een onafhankelijke (team)coach worden ingeschakeld. Tijdens de projectstart kunnen gezamenlijke afspraken worden gemaakt over de wijze van samenwerking. Belangrijk is om bij de start met elkaar door te spreken wat echt belangrijk is en dat vast te leggen. Bijvoorbeeld in 10 ‘gouden regels’. Dit kan worden gedaan vanuit de volgende vragen: wat zijn belangrijke waarden en gedragingen voor beide teams, wat zijn de gezamenlijke doelen, kennen we elkaars belangen, hoe kunnen de teams van opdrachtgever en opdrachtnemer van elkaar leren en wat is de beste manier om elkaar feedback te geven. Dit vormt de basis voor een goede samenwerking tussen beide teams.

Voorbeelden van ‘gouden regels’ voor een goede samenwerking zijn:

- We zoeken elkaar op of bellen om informatie te delen in plaats van te mailen;
- We helpen elkaar als de een het wat drukker heeft dan de ander;
- We nemen elkaar tijdig mee bij issues die spelen zodat we elkaar niet verrassen;
- We vragen door naar achterliggende belangen om elkaar goed te begrijpen;
- Wat we afspreken, doen we ook.

Binnen de provincie is al veel ervaring opgedaan met het neerzetten van goede samenwerkingsrelaties. Denk aan ervaringen die zijn opgedaan met de gebiedsaannemer. Ook kan gebruik worden gemaakt van de samenwerkingsleidraad voor gebiedscontracten en de binnen de provincie vastgestelde samenwerkingsmodellen.

Zorg voor vertrouwen en samenwerking in de gehele keten. Een gezamenlijke start is nadrukkelijk bedoeld om ook de beheerder binnen de provincie en eventueel betrokken onderaannemers van de opdrachtnemer mee te nemen.

Aanbeveling 3.3: Monitor en verbeter de samenwerking gedurende het project door regelmatig te evalueren.

Goed samenwerken vraagt continu om aandacht. Beide teams moeten zich comfortabel voelen om effectief bij te kunnen dragen aan het gezamenlijke doel. Na een goede start is het van belang om regelmatig met elkaar te reflecteren op het project en de samenwerking. Eventuele scheurtjes of frustraties in het vertrouwen kunnen zo snel worden gesignaleerd en gerepareerd, voordat ze verder oplopen. Bij eenmaal geschaad vertrouwen is het moeilijk dit weer snel terug te winnen. Om regelmaat te behouden kan maandelijks een evaluatiemoment worden ingericht met het projectteam. Bijvoorbeeld in de vorm van een Benen-Op-Tafel-sessie (BOT-sessie) over het naleven van de ‘gouden regels’. Daarnaast is het goed dat de projectmanagers van beide teams niet alleen contact hebben over de voortgang van het project. En ook over de samenwerking. Hierdoor is het mogelijk om – indien nodig – direct maatregelen te nemen om de samenwerking te verbeteren.

Aanbeveling 3.4: Hanteer een duidelijk escalatiemodel en spreek hier uitgebreid over zodat escalatie ook wordt ingezet als dat nodig is voor het project.

Escaleren is niet voor iedereen makkelijk. Bij sommige projectmanagers voelt het escaleren als een falen omdat ze graag zelf alles willen oplossen. Het is belangrijk om dit gevoel weg te nemen. Escaleren is soms de enige manier om een project weer vlot te trekken.

Als onderdeel van ieder contractbeheersplan wordt een escalatielijn vastgesteld. Iedereen binnen het project moet weten bij wie hij of zij moet aankloppen voor escalatie. Dit kan het niveau zijn van de projectmanager (eerste escalatieniveau) of het niveau van het management of de opdrachtgever (tweede escalatieniveau). Mocht er sprake zijn van een breuk in het onderling vertrouwen of als er zaken niet goed gaan in het project, dan moet dit geëscaleerd worden. Het is wenselijk dat de personen van het tweede escalatieniveau bij de start van het project met elkaar kennismaken en regelmatig een overleg hebben om de voortgang en de samenwerking te bespreken. Ook als hier geen directe aanleiding voor is. Doel is om elkaar te leren kennen (vooraf) en om projectmanagersoverstijgende escalaties preventief te voorkomen.

Het tweede escalatieniveau kan ook onderdeel zijn van reflectie, bijvoorbeeld bij de evaluatiemomenten.

Aanbeveling 3.5: Organiseer een vaste projectlocatie met een duidelijke overlegstructuur.

Bij grote, complexe projecten kan het helpen om bij de start van het project een vaste projectlocatie aan te wijzen waar het projectteam van de opdrachtgever en opdrachtnemer elkaar kunnen ontmoeten. Een vaste projectlocatie zorgt ervoor dat teams effectief en efficiënt kunnen samenwerken. De lijnen zijn kort, afspraken kunnen snel geregeld worden en er wordt optimaal gebruik gemaakt van elkaars kennis. Dit versterkt het teamgevoel. In combinatie met face-to-face contact komt dit de samenwerking ten goede. Daarnaast geeft deze manier van werken de opdrachtgever ook meer inzicht in wat de opdrachtnemer achter de schermen doet. Dat versterkt het vertrouwen. Regels voor het gebruik van de projectlocatie zijn afhankelijk van de kenmerken van het project en kunnen per projectfase verschillen. Het is wel belangrijk om elkaars rollen scherp te houden.

Voor een vaste projectlocatie moet het onderlinge vertrouwen op orde zijn (zie ook aanbeveling 3.1). Als er geen vertrouwen is, kan er geen echte samenwerking plaatsvinden.

7.2.3 Hoofdaanbeveling 4: Zorg voor een vertrouwensrelatie met de stakeholders en communicatie met de omgeving

Aanbeveling 4.1: Voer samen met de opdrachtnemer een stakeholderanalyse uit aan het begin van ieder project en maak een rolverdeling.

Bij de start van ieder project moet een zorgvuldige stakeholderanalyse worden uitgevoerd. Het doel van deze analyse is om te bepalen welke partijen op welk moment in het project betrokken moeten worden.

De stakeholders die belang hebben bij het project en die invloed kunnen hebben op het project worden in beeld gebracht. De stakeholders kunnen specifieker in kaart worden gebracht door ze te plaatsen in een assenstelsel waarbij invloed en belang tegen elkaar zijn uitgezet (zie figuur 6). Zodoende ontstaan verschillende groepen stakeholders, die ieder op specifieke wijze bij het project betrokken moeten worden.

Figuur 6: Stakeholder- en krachtenveldanalyse

Het is belangrijk om de stakeholderanalyse samen met de opdrachtnemer op te stellen. Per stakeholder of stakeholdersgroep is het belangrijk om af te spreken wie er vanuit de opdrachtgever contact houdt vanuit de duurzame relatie en wie er vanuit de opdrachtgever en/of opdrachtnemer bij de gesprekken aanhaakt om de klanteisen op te halen.

Aanbeveling 4.2: Stel een participatie- en communicatieplan op met duidelijke afspraken over de mate van participatie.

Op basis van de stakeholderanalyse moet een participatie- en communicatieplan worden opgesteld. Dit plan moet handvatten bieden om de stakeholders te betrekken en eenduidige communicatie te voeren. Het participatieplan kan ook worden gebruikt om de verwachtingen van de stakeholders op te bouwen. Zij willen graag scherp hebben op welke momenten ze in het project kunnen participeren en welke mate van zeggenschap ze dan hebben.

In het participatieplan staat met wat, hoe en wanneer de omgeving wordt betrokken. Per stakeholder (bijvoorbeeld wegbeheerders, belangengroepen, bewoners en bedrijven) wordt beschreven hoe die in het project wordt betrokken (beslissen, meewerken, meedenken of informeren). Ieder van de doelgroepen wordt op een specifieke, passende wijze betrokken bij het project. Denk hierbij aan bijeenkomsten, werkateliers, klankbordgroepen en/of ‘keukentafelgesprekken’.

Naast participatie is het van belang om aan te geven op welke momenten communicatie plaatsvindt en op welke manier. Hierbij kan gebruik gemaakt worden van een projectwebsite, nieuwsbrief en/of ‘social media’ (zie ook aanbeveling 4.5). Belangrijk is om dit goed af te stemmen met betrokken overheden zodat eenduidige informatie naar buiten gaat.

Aanbeveling 4.3: Planningsmanagement van opdrachtgever en opdrachtnemer waarin je gezamenlijk kijkt wat nodig is voor het doorlopen van een goed proces met aandacht voor de omgeving.

In de planning moet voldoende ruimte aanwezig zijn om strategisch en proactief omgevingsmanagement toe te passen. Het is van belang om de werkzaamheden goed door te spreken met de omgevingsmanager en gezamenlijk het proces door te spreken (zie ook aanbeveling 6.1).

De omgevingsmanager moet op tijd worden betrokken bij de werkzaamheden, zodat er genoeg tijd is voor participatie en communicatie. Als de omgevingsmanager direct moet volgen op de planning, met als gevolg dat de communicatie direct klaar moet staan, kan dit wrijving geven met andere betrokken partijen.

Aanbeveling 4.4: Strategisch Omgevingsmanagement (SOM) met voldoende aandacht voor het KES-proces.

In grote, complexe projecten is Strategisch Omgevingsmanagement (SOM) belangrijk. Het gaat hierbij om de gerichte afstemming met de bestuurlijk en niet-bestuurlijke omgeving. Het systeem Relatics van de provincie of een ander SOM-instrumentarium is de plek waar de informatie per stakeholder kan worden vastgelegd. Het gaat hierbij om klanteisen, verslagen en follow-up acties. De klanteisen (KES) worden vastgelegd in een module binnen de Relatics-omgeving waarbij per klanteis wordt aangegeven of deze wel of niet in het project wordt meegenomen. Op deze manier is een klanteis traceerbaar en is duidelijk wat er met een klanteis is gedaan. Het doorlopen van een zorgvuldig KES-proces is een belangrijke taak van de omgevingsmanager.

Aanbeveling 4.5: Maak gebruik van een interactieve projectwebsite of een digitaal stakeholderplatform in het kader van de Omgevingswet.

Met het oog op de implementatie van de Omgevingswet is het wenselijk om gebruik te maken van een digitaal stakeholdersplatform. Dit is een online tool die transparant, duidelijk en voor iedereen toegankelijk is. Een voorbeeld hiervan is TOP (Transparant Omgevingsparticipatie Platform), waarmee in het project digitaal en interactief informatie kan worden opgehaald en gedeeld. Dit is een aanvulling op de stakeholdergesprekken en -bijeenkomsten. De tool kan gekoppeld worden aan de projectwebsite van de provincie.

De online tool voorziet 24/7 in de vraag naar informatie over het project, laat stakeholders zien in welke fase het project zich bevindt en nodigt ze uit om te participeren. Via de tool is het mogelijk om alle stakeholders, omwonenden, organisaties, bedrijven en andere belangstellenden bij het project te betrekken en te laten meedenken. Zij kunnen reacties geven op een digitale projectkaart. Deze digitale participatiepagina kan in alle fasen van het project gebruikt worden. Ze zorgt ervoor dat de betrokkenheid en de tevredenheid van omwonenden en bedrijven in het projectgebied toeneemt.

Aanbeveling 4.6: Zet op cruciale rollen in het project eigen provinciemensen in die capabel zijn.

Zeker bij complexe projecten die langere tijd lopen is het belangrijk om enige mate van continuïteit te behouden in de mensen. Door de inzet van provinciale medewerkers is de bestuurlijke sensitiviteit in het project beter geborgd. Zeker voor een rol van projectmanager en omgevingsmanager is dat van groot belang. Bij de provincie is inmiddels gestart met een verbeteringsproces zodat er - vooral voor de cruciale functies binnen de provincie – meer eigen personeel wordt ingezet (en minder inhuur). Ga er verder vanuit dat er personele wisselingen zullen plaatsvinden in een langlopend project. Zorg voor goede overdracht en gebruik hiervoor een voorgeschreven instructie. Bij een overdracht moeten positieve zaken en gemaakte afspraken, maar ook eventuele problemen worden meegenomen.
Wat meespeelt bij de inzet van mensen, is om rekening te houden met de fase van een project. Ieder project doorloopt de fasen van planstudie, aanbesteding, contractvorming en realisatie. Per fase is het goed om de juiste mensen in het team te zetten. Op het moment dat te snel mensen in het projectteam worden geplaatst die goed zijn met contractvoorbereiding, kan de expertise worden gemist om de planstudie goed uit te voeren. Ook de omgevingsmanager moet ervaring hebben met de specifieke fase waarin het project zich bevindt.

7.3 Verbeterrichting 2: Contractuele sturing en condities (‘harde’ factoren)

7.3.1 Hoofdaanbeveling 5: Zorg bij risicovolle projecten voor een passende contractvorm en voldoende dialoog tijdens de aanbestedings- en contractfase

Aanbeveling 5.1: Analyseer het project en zorg dat je als opdrachtgever weet wat er nodig is; zorg daarbij voor passende en SMART-geformuleerde geschiktheids- en selectie-eisen.

Het is belangrijk dat de geschiktheids- en selectie-eisen passen bij de unieke kenmerken van het project en de kennis, kunde en ervaring die nodig is om het werk te realiseren. Hierbij is essentieel dat de opdrachtnemer aantoont dat hij in staat is om de omvang en complexiteit van het werk aan te kunnen. Focus daarbij niet alleen op inhoud, maar ook op het proces, omdat je daar als opdrachtgever op wilt kunnen vertrouwen. Zorg dat na gunning validatie plaatsvindt van vraag en aanbod zodat scherp is dat de partijen elkaar goed hebben begrepen.

Als eerste moet de opdrachtgever ervoor zorgen dat hij het project nauwkeurig analyseert zodat helder is wat er nodig is. Stel daarbij passende geschiktheids- en selectie-eisen (waaronder ervaringseisen), eisen met betrekking tot naar tevredenheid afgeronde referentieprojecten en eisen van vergelijkbare projecten. Wees SMART bij het vereiste aantal en de mate waarin de referenties passend zijn. Bijvoorbeeld:

- Twee referentieprojecten binnen een termijn van vijf jaar of drie referentieprojecten binnen een termijn van acht jaar.
- Gegadigden moeten het werk grotendeels zelfstandig hebben uitgevoerd.
- Selectie op proceskwaliteiten – dus niet alleen selectie op inhoudelijke kwaliteit – zeker als je als opdrachtgever drijft op bijvoorbeeld een verificatieproces van de opdrachtnemer.

Onderdeel van de analyse is ook het bepalen van de noodzaak om tijdens de aanbestedingsfase al dialoog te voeren. Dat kan voortkomen uit de behoefte om vroegtijdig inzage te krijgen in de (haalbaarheid van) een oplossingsrichting. Maar de noodzaak kan ook zijn ingegeven door risico’s en risicoverdeling. In het geval er aan de voorkant sprake is van grote risico’s of onduidelijkheden, die voor de markt niet of nauwelijks zijn af te prijzen, kan een tweede fase aanbesteding ook een oplossing bieden. Er wordt in dat geval pas tot prijsvorming overgegaan als het ontwerp is uitgewerkt en risico’s zijn te overzien. Het spreekt voor zich dat al deze suggesties tijd kosten. Meer tijd dan de doorlooptijd van de traditionele aanbestedingsvorm waar in het verleden voor gekozen is.

Bij de analyse hoort ook dat een inschatting van de risico’s wordt gemaakt. Als er een risico bestaat dat nabij liggende objecten beschadigd geraken, dan moet voorafgaand aan de werkzaamheden de staat van onderhoud worden opgenomen en vastgelegd. Dit kan door de opdrachtgever worden gedaan, maar kan ook als verplichting worden opgenomen in het contract van de opdrachtnemer. Mocht er tijdens de werkzaamheden schade ontstaan, dan is die gemakkelijker te linken aan de bouw, omdat er een referentiekader is van vóór de bouw. Deze verplichting moet door de opdrachtgever in het contract worden opgenomen.

Aanbeveling 5.2: Valideer vraag en aanbod direct na gunning.

Valideer direct na gunning vraag en aanbod en repareer eventuele omissies voorafgaand aan de productie om discussies en stagnatie in een later stadium te voorkomen. Centraal hierbij staat de vraag of opdrachtgever en opdrachtnemer elkaar goed hebben begrepen. Met nadruk wordt opgemerkt dat hierbij niet wordt gedoeld op een Project Follow Up (PFU) of iets dergelijk. Het validatiegesprek moet daarmee ook niet worden gecombineerd.

De kernteams van opdrachtgever en opdrachtnemer moeten worden betrokken bij het gesprek, inclusief inkoop van opdrachtgeverszijde en de tendermanager van opdrachtnemerszijde. Verder kan het validatiegesprek worden geleid door een onafhankelijke, derde partij. Bijvoorbeeld een ervaren contractmanager. Eventuele verschillen van inzicht worden vastgelegd en voorzien van een actiehouder en tijdspanne. De actiehouder onderzoekt (samen met andere projectteamleden of projectbetrokkenen van

opdrachtgever en opdrachtnemer) het verschil van inzicht om te komen tot een advies voor reparatie. Het is belangrijk dat dit plaatsvindt door een geïntegreerd team dat bestaat uit opdrachtgever en opdrachtnemer. Het is aan de contractmanagers om dit verder op te volgen. In geval van discussie of blijvend verschil van mening dient het issue te worden voorgelegd aan een onafhankelijke, derde partij. De uitspraak van die partij is dan leidend.

Aanbeveling 5.3: Richt een zorgvuldig aanbestedingsproces in met voldoende ruimte voor dialoog.

In het aanbestedingsproces zijn meerdere momenten geschikt voor validatie en dialoog. Hiermee kan de zorgvuldigheid van de aanbesteding worden verbeterd:

- Onderken voorafgaand aan de aanbestedingsfase een marktconsultatie en laat de markt meedenken in de mogelijkheden en onmogelijkheden ten aanzien van fasering, planning, risico's en risicoverdeling.
- Maak (de haalbaarheid van) de planning bespreekbaar tijdens de aanbestedingsfase.
- Maak (vaker) gebruik van een dialoogvorm met gegadigden en krijg daarmee ook (eerder) zicht op haalbaarheid, aanpak, risico's en kansen. Bij grote, complexe projecten vindt soms onvoldoende afstemming en dialoog plaats tijdens de aanbestedingsfase over aanpak en risico's. Ook moeten de risico's van het project voldoende worden doorgrond, zodat ze kunnen worden belegd bij de partij die de risico's het beste kan beheersen. In de voorbereidingsfase moet voldoende onderzoek worden gedaan naar de haalbaarheid van de eisen en mijlpalen. Voor al deze activiteiten moet voldoende tijd worden ingeruimd. Dit moet ook onderdeel worden gemaakt van de planning.

Aanbeveling 5.4: Hanteer een eenduidig afweegmodel om (onderbouwd) te komen tot een te hanteren contract- en aanbestedingsvorm, die het beste past bij de unieke kenmerken en risico's van het project.

Een instrument dat kan helpen bij het innemen van een standpunt over de wijze van 'marktbenadering' en de bijbehorende bestuurlijke samenwerking is het Afwegingskader. In 2002 beschreef Rijkswaterstaat al een vorm in de zogenaamde theorie- & voorbeeldengids Publiek Private Samenwerking, specifiek de 'Praktische handleiding voor projectleiders', geschreven door het Projectbureau Marktbenadering.

Het Afwegingkader maakt een afweging tussen verschillende vormen van marktbenadering. De afweging vindt – al dan niet iteratief – plaats op een aantal niveaus en leidt tot een voorkeursvorm.

1. **Op grond van feitelijke projectkenmerken (analytisch kader).**
   Voorbeelden van projectkenmerken zijn: het versnellen van de aanleg, de mogelijkheid van scopeverbreding, et cetera. Deze projectkenmerken maken het meer of minder gewenst een bepaalde vorm van marktbenadering toe te passen.

2. **Op grond van strategische overwegingen (strategisch kader).**
   Voorbeelden van strategische overwegingen zijn: de bereidheid tot risicodragende participatie van derden, de belangen en doelen van derden, mate van commitment, mogelijkheid voor bestuurlijke samenwerking, et cetera.

3. **Op grond van beleidsoverwegingen (beleidskader).**
   Voorbeelden van beleidsoverwegingen zijn: commitment binnen de provincie, vigerende beleidskwesties, aanvaardbare vormen van marktbenadering, et cetera.

Dit leidt tot het volgende principe van een afwegingskader op hoofdlijnen:

Objectieve basisgegevens	Vormen van marktbenadering		
	Traditioneel	Innovatief aanbesteden (Bouwteam, DB, DBM)	Publiek-private samenwerking (Joint Venture, Alliantie, concessie, DBFM, DBFO)
Analytisch kader			
Strategisch kader			
Beleidskader			

→ **Voorkeursvorm marktbenadering**

Figuur 7: Afwegingskader

Als input voor het afwegingskader kan een inventariseerde checklist worden gebruikt die bestaat uit een doelanalyse, probleemanalyse, omgevingsanalyse, samenwerkingsanalyse en procesanalyse.

Aanbeveling 5.5: Denk bij het opstellen van het contractbeheersplan expliciet na over hoe je de rol van opdrachtgever wilt invullen en hoe je de rolzuiverheid borgt tijdens de contractbeheersing.

Ervaring leert dat het goed is om als contractbeheersteam regelmatig stil te staan bij de rol- en taakinvulling. Vooral het onderlinge delen van issues, situaties en de wijze van oplossen is van belang. Op deze manier krijgt een aanvankelijk theoretische kader over ‘wie wil je als opdrachtgever zijn’ praktische ‘handen en voeten’. Regelmatig moeten workshops worden gehouden over uiteenlopende onderwerpen. Ook rollenspellen kunnen hier een nuttig middel zijn. Belangrijk is wel dat iedereen bereid is om zich kwetsbaar op te stellen.

Personen die niet in de pas lopen of kunnen lopen met het gedachtegoed, moeten daarmee geholpen worden. Dit kan door een coach aan te wijzen of te voorzien in nadere scholing. Personen die niet in de pas willen lopen, dienen te worden vervangen.

Aandacht moet worden besteed aan de rollen van opdrachtgever en opdrachtnemer en hoe de rolvastheid hierin behouden kan blijven. Mocht bijvoorbeeld in de eerste fase van een project duidelijk worden dat de opdrachtnemer niet de afgesproken kwaliteit levert, dan moet helder zijn welke mogelijkheden er aanwezig zijn om hierin te schakelen. Bij SCB-contracten bijvoorbeeld betekent dit in contractuele zin dat op een gegeven moment een ingebrekestelling wordt opgelegd. In het ergste geval moet een project worden afgemaakt door een andere partij op kosten van diegene die in gebreke is.

7.3.2 Hoofdaanbeveling 6: Zorg bij risicovolle projecten voor voldoende flexibiliteit (speelruimte op gebied van budget, planning en mensen)

Aanbeveling 6.1: Zorg bij uiterst complexe en risicovolle projecten voor de benodigde speelruimte op gebied van planning, budget en mensen.

Een buitengewoon groot, complex en risicovol project vraagt om voldoende speelruimte om het project uit te kunnen voeren. Er moet ook ruimte zijn om tegenvallers, die zich ongetwijfeld voordoen, op te vangen. Als hier nagenoeg geen ruimte voor is, dan is het project niet realistisch. De differentiatie van A-, B- en C-projecten die binnen de provincie wordt gebruikt, moet ook worden toegepast op de programmering.

Aan de voorkant moet gerichter worden nagedacht over de risico’s. Het is mogelijk hierbij een deel onvoorzien te onderbouwen, waarover het bestuur een beslissing moet nemen. Dit kan vooral helpen bij de

financiën. Binnen de provincie zijn bijvoorbeeld standaarden bekend om de hoogte van de financiële speelruimte te bepalen. Bij de buitencategorie van ingewikkelde projecten is echter extra speelruimte nodig.

Ook de voorbereidingstijd kan bij buitengewoon complexe langer duren dan bij gewone projecten. Het is raadzaam om de gebruikelijke termijn van 4 jaar te verlengen naar 5 of 6 jaar. Ook wordt in de programmering rekening gehouden met een standaard voorbereidingstijd. Bij complexere projecten is deze te kort. De gebruikelijke 18 maanden voor de voorbereiding moet dan worden verlengd.
Daarnaast zijn bij de buitengewoon complexe projecten extra capaciteit en meer disciplines nodig. Er moet voldoende mankracht en expertise beschikbaar zijn bij de opdrachtgever om het project uit te kunnen voeren.

Als de benodigde speelruimte ontbreekt, moet de opdracht worden teruggeven.

Speelruimte kan ook worden geborgd door nadrukkelijk onnodige risico's te vermijden. Zo kunnen risico's hoog oplopen als bouwwerken al worden gesloopt, terwijl de vergunning voor nieuwbouw nog niet rond is en/of hierover nog discussie is. Raadzaam is dan te werken met:

- Contractuele verplichting voor het aanvragen van een sloopvergunning;
- Contractuele verplichting voor aanvragen (bouw)vergunning realiseren nieuwe werk;
- Contractuele verplichting dat slopen pas mag aanvangen na afgifte bouwvergunning nieuwe werk (en uiteraard na het verkrijgen van de sloopvergunning).

7.3.3 Hoofdaanbeveling 7: Zorg bij risicovolle projecten voor een passende mate van projectsturing (inclusief omgevingsmanagement) en projectbeheersing

Aanbeveling 7.1: Faciliteer in de fase na gunning regelmatig gezamenlijke sessies tussen opdrachtgever en opdrachtnemer.

In de fase na gunning moeten regelmatig gezamenlijke planningssessies (bijvoorbeeld LEAN-sessies) worden gehouden om de voortgang en risico's te bespreken en eventuele beheersmaatregelen door te spreken.

Dit geldt ook voor risicomanagement. Deze bijeenkomsten kunnen worden gefaciliteerd door een rolhouder die beheersmaatregelen belegt bij risico-eigenaren en daarop stuurt.

Deze aanbeveling is te combineren met aanbeveling 3.3: Monitor en verbeter de samenwerking gedurende het project door regelmatig te evalueren (paragraaf 7.2.2). Ook kan worden aangesloten bij de risicoanalyse die is gemaakt als onderdeel van aanbeveling 5.1: Analyseer het project en zorg dat je als opdrachtgever weet wat er nodig is (paragraaf 7.3.1).

7.3.4 Hoofdaanbeveling 8: Blijf leren: training en workshops over nieuwe contractvormen, effectieve teams en werkwijzen

Veel van de lessen voor het managen van grote, complexe projecten laten zich moeilijk vatten in teksten. Veel training vindt plaats op de werkvloer. Dat kan worden aangevuld met intervisie-achtige bijeenkomsten waar provinciale medewerkers hun ervaringen uitwisselen. Ook kunnen masterclasses worden georganiseerd, waarbij experts van buiten worden uitgenodigd. Om mensen ervaring op te laten doen is ook mogelijk hen spelenderwijs te laten experimenteren met behulp van simulaties.

Twee meer concrete trainingen worden hieronder beschreven.

Aanbeveling 8.1: Laat een bouwjurist workshops faciliteren voor projectmedewerkers waarin aandacht wordt besteed aan de UAV-gc versus een aantal conflictgevoelige paragrafen.

De UAV-gc, het juridisch/administratieve kader van het D&C-contract, kent een aantal conflictgevoelige paragrafen. De bepalingen zijn niet eenduidig en kunnen op verschillende wijzen worden geïnterpreteerd. Ook het spreekwoord ‘meerdere wegen leiden naar Rome’ is hierbij van toepassing. Door deze paragrafen in workshopvorm te behandelen met het contractbeheersingsteam wordt bijgedragen aan eenduidigheid binnen het team. Het vergroot daarmee de rolvastheid, omdat de neuzen dezelfde kant op zijn gericht en men op voorhand kan anticiperen op een eventuele ontsporing van rolvastheid.

In deze workshops moet aandacht worden besteed aan ten minste de volgende onderwerpen:

- Wijzigingen:
  - Wijzigingen opdrachtgever, prijsovereenstemming en weigeringsgronden.
  - Wijzigingen opdrachtnemer.
- Kwaliteitsborging.
- Overige aanspraken opdrachtnemer:
  - Expliciet vermeld in de UAV-gc.
  - Omstandigheden waarvoor de opdrachtgever verantwoordelijk is.
  - Onvoorziene omstandigheden.
- Aansprakelijkheid.

Een bouwjurist kan deze onderwerpen behandelen. Hierbij moet een interactief programma worden ingericht zodat het contractbeheersteam (of de verschillende teams) een actieve rol heeft in deze workshops.

Aanbeveling 8.2: Faciliteer een workshop of presentatie Systeem Gerichte Contractbeheersing

Systeemgerichte contractbeheersing (SCB) kan op verschillende manieren worden ingevuld. Reden te meer om met het contractbeheersteam stil te staan bij de wijze waarop het team dit invult. Een en ander kan plaatsvinden onder leiding van de contractmanager. Verder is het van belang om de toetscoördinator, risicomanager en toetsers te betrekken. Onderwerpen die besproken kunnen worden zijn:

- Efficiënt op “afstand”: wat is dat en hoe doen wij dat?
- Effectief: functioneren van Project- en Kwaliteitsmanagementsysteem opdrachtnemer
  - Wanneer functioneert het en wanneer niet?
  - Wat doen we als het niet functioneert?
- Rechtmatige betaling. Wanneer is sprake van een rechtmatige betaling en wat is hier minimaal voor nodig?

BIJLAGE A UITWERKING EVALUATIEKADER

Onderdeel	Uitwerking	Duiding
Percepties & verwachtingen	In hoeverre heeft de opdrachtgever van het project duidelijke eisen en wensen gesteld en zijn deze eisen en wensen gedeeld met de stakeholders?	▪ *Duidelijk*: is het voor opdrachtgever en stakeholders helder te volgen, is het voor één uitleg vatbaar en is het ergens beschreven? ▪ *Gedeeld:* hebben opdrachtgever en stakeholders de informatie met elkaar uitgewisseld, en is deze informatie verwerkt en beschreven in de opdracht. ▪ Eisen en wensen voor zowel het proces als het resultaat
	Zijn er duidelijke verwachtingen van zowel opdrachtgever als stakeholders en zijn deze gedeeld?	▪ Verwachtingen voor zowel het proces als het resultaat.
Afspraken	In hoeverre is er sprake van een duidelijke opdracht?	
	Is er een duidelijke rolverdeling tussen opdrachtgever, opdrachtnemer en stakeholders?	
	In hoeverre zijn de afspraken over de risicoverdeling binnen het project werkbaar?	*Werkbaar*: zijn de afspraken helder beschreven en realistisch c.q. haalbaar?
	Zijn er duidelijke afspraken gemaakt over conflictbeheersing?	
Samenwerking & gedrag	Wordt er gewerkt aan gezamenlijke doelen?	Gezamenlijk: van opdrachtgever en opdrachtnemer.
	In hoeverre houden opdrachtgever, opdrachtnemer en stakeholders zich vast aan de afgesproken rol?	
	In hoeverre is de cultuur van samenwerken (vertrouwen, elkaar helpen et cetera) bevorderlijk voor het project	Bevorderlijk voor zowel het proces als het resultaat van het project,
	Is er sprake van tijdige en duidelijke communicatie.?	*Tijdig*: is er proactief en vooraf (op tijd) gecommuniceerd of reactief en achteraf? *Duidelijk*: is de communicatie voor één uitleg vatbaar?
Werkzaamheden	In hoeverre zijn de werkzaamheden effectief	*Effectief*: hebben de werkzaamheden geleid tot de beoogde resultaten?

	Is er sprake van acceptatie van de werkzaamheden bij de betrokkenen?	*Acceptatie*: de werkzaamheden worden aanvaard door degenen die er belang bij hebben of erdoor worden geraakt.
	Is er een werkbare planning?	*Werkbaar*: is de planning helder beschreven en realistisch c.q. haalbaar?

COLOFON

PROCESEVALUATIE LEEGHWATERBRUG

KLANT
Provincie Noord-Holland

AUTEURS
Patrick Kalders
Frank van Schaik
Liza van Erk
Mirjam van der Veen

ONZE REFERENTIE
D10028988:567

DATUM
december 2021

GECONTROLEERD DOOR

Liza van Erk
Adviseur

VRIJGEGEVEN DOOR

Bettinka Rakic
Hoofd Adviesgroep Beleid & Smart Innovation

Arcadis Nederland B.V.

Postbus 220
3800 AE Amersfoort
Nederland
+31 (0)88 4261261

www.arcadis.com

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
S. Pijlman
BU/INFRA

Telefoonnummer +31235143946
pijlmans@noord-holland.nl

Verzenddatum
26 JAN. 2022

Kenmerk
1771153/1771163

Uw kenmerk

Betreft: Procesevaluatie Leeghwaterbrug

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Procesevaluatie Leeghwaterbrug

De werkzaamheden aan de Leeghwaterbrug tussen 2017 en 2020 hadden grote impact op de omgeving. De werkzaamheden duurden langer en kostten meer dan verwacht. We hebben een uitgebreide evaluatie laten uitvoeren door Arcadis. Over de resultaten daarvan informeren wij u in deze brief.

De weg- en waterbouw kent vele ontwikkelingen, zowel op technisch gebied als op het gebied van processen en procedures. Wij zijn een lerende organisatie, wat betekent dat wij actief betrokken zijn bij en gebruik maken van nieuwe ontwikkelingen om onszelf, onze partners maar vooral onze infrastructuur te verbeteren. De evaluatie van het proces Leeghwaterbrug bevat voor ons belangrijke lessen.

O.a. een te krap startbudget, gebrek aan vertrouwen tussen provincie en aannemer en een veel slechtere staat van één van de brugdelen zijn belangrijke oorzaken, zo blijkt uit de evaluatie van het project.

Gedurende de evaluatie is veel aandacht uitgegaan naar het betrekken van zoveel mogelijk bij het project betrokken partijen.
Hierbij zijn 20 interviews gehouden met de meest betrokken stakeholders, waaronder: PNH (diverse sectoren), Aannemer SPIE, gemeente Alkmaar, gemeente Heerhugowaard, gemeente Langedijk, De BUCH gemeenten, RWS, ondernemersvereniging Boekelermeer en bewoners.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

De aanbevelingen van Arcadis worden als 'lessons learned' overgenomen door de provincie. Omdat de aanbevelingen verder betrekking hebben op de gehele keten en daarmee meerdere sectoren is een implementatieteam met medewerkers van verschillende sectoren ingericht. De implementatie van de aanbevelingen worden door dit team begeleid.

Binnen de directie B&U zijn vooruitlopend op deze evaluatie al een aantal verbeteringen doorgevoerd. Inmiddels wordt een nieuwe contractvorm met het principe van de twee fasen aanbesteding (Bouwteams) in risicovolle en complexe projecten gehanteerd. De meerwaarde van deze aanpak is dat er in samenspraak met opdrachtnemer en opdrachtgever vooraf gekeken wordt naar de uitvoeringsrisico's bij de uitwerking van de scope. Momenteel wordt deze werkwijze toegepast bij de projecten Cruquiusbrug en Stolperbasculebrug. Door de twee fasen aanpak kan op een later moment het krediet worden aangevraagd waardoor risico's die optreden beter kunnen worden beheerst. Deze aanpak verbetert de relatie en aansturing met de markt. Verder wordt in de samenwerkingsketen binnen de provincie uitvoeringskennis tijdens de studiefase ingebracht en houden we reviews bij faseovergangen van het iMPI.

Daarnaast is op basis van de evaluatie een tool ontwikkeld die projectleiders helpt om, samen met de aannemer, de risico's van hun project eerder in te schatten en betere afspraken te maken over risicoverdeling. Deze tool wordt ook aangeboden via de kennisplatforms in de weg- en waterbouw aan vakgenoten.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris voorzitter

R.M. Bergkamp A.Th.H. van Dijk

1 bijlage

-Rapportage "Procesevaluatie Leeghwaterbrug"

FORMAT Agenderingsverzoek Statencommissies Noord-Holland

Naam fractie/ indiener: Grethe van Geffen
Naam commissie en datum: M&B en n.t.b.
○ Legt de volgende discussienota ter bespreking voor aan de Statencommissie en/of de portefeuillehouder:
Evaluatie Leeghwaterbrug
○ Verzoekt de brief op de C-agenda onder nr. 10d.
van: ?
onderwerp: Evaluatie Leeghwaterbrug
ter bespreking te verplaatsen naar de B-agenda[1]

Aanleiding

Hieronder wordt de achtergrond van het onderwerp geschetst en aangegeven wat de aanleiding is voor het verzoek:
~~**- discussienota**~~
- onderwerp van de C- naar de B-agenda te verplaatsen

Het behandeldoel

Hieronder wordt aangeven met welk doel de fractie dit onderwerp/ de ingekomen brief op de agenda heeft gezet
- welke politieke vraag wil de indiener aan de orde stellen
- wat vraagt de indiener aan de andere fracties (de commissie, de portefeuillehouder)
[1] Een verzoek tot het verplaatsen van een ingekomen stuk van de C- naar de B-agenda kan zodra deze op de Lijst ingekomen stukken staat.

De Leeghwaterbrug heeft de Provinciale Staten jaren beziggehouden. Indertijd heeft gedeputeerde Tekin aangegeven dat hij een grondige evaluatie wilde oppakken die in het teken van lerende organisatie zou staan. Deze zou ook met de Staten besproken worden zodat er goed inzicht is in de punten waarop problemen zijn ontstaan, de lessen die daaruit getrokken kunnen worden en hoe die worden geïmplementeerd voor toekomstige projecten.

Het doel van de bespreking is tweeledig:

- Van gedachten kunnen wisselen met de gedeputeerde en mede-statenleden over inzichten, lessen en implementatie.
- De vraag onderzoeken of Provinciale Staten de agenderen en controlerende rol voldoende heeft uitgevoerd c.q. heeft kunnen uitvoeren, en of ook daar eventuele lessons learned aan te geven zijn.

Commissie M&B 21 maart 2022

Rondvraag gedeputeerde Olthof (agendapunt 7)
Mevrouw Van Geffen (Liberaal Noord-Holland) over Leimuiderbrug

Er zijn bij herhaling problemen rond de Leimuiderbrug. Rond Valentijnsdag leidde dit zelfs tot een wachttijd van 42 uur voor de scheepvaart.

Wat zijn precies de problemen rond de Leimuiderbrug en wat wordt daaraan gedaan?
Welke verwachtingen zijn er voor een structurele oplossing?

Commissie M&B 21 maart 2022

Rondvraag gedeputeerde Olthof (agendapunt 7)
Mevrouw Kuiper (CDA) over Leimuiderbrug

De Leimuiderbrug in de gemeente Haarlemmermeer is sinds de winter 2020/2021 aangesloten op de bediencentrale in Heerhugowaard. Begin maart is waargenomen dat een vrachtschip bijna tegen het bewegende brugdek van deze brug is aangevaren. Het schip had groen licht en de voorplecht ging onder het gesloten brugdek door waarbij de kajuit ternauwernood gespaard bleef doordat de brug net op tijd open ging. Diezelfde middag deed zich nog een zelfde situatie voor waarbij een aanvaring net vermeden kon worden.

Mijn vraag is of de Gedeputeerde kennis heeft van deze incidenten of andere incidenten bij de Leimuiderbrug en hoe zich dat verhoudt met de veiligheidsmaatregelen voor schepen en verkeer bij de centrale bediening van de aangesloten bruggen. In het Leidsch Dagblad van 2 februari valt te lezen dat deze brug regelmatig in de storing schiet. Heeft dat iets met deze situaties te maken?

Commissie M&B 21 maart 2022

Rondvraag gedeputeerde Olthof (agendapunt 7)
Statenlid Van der Waart (GL) over Schiphol/luchtvaart

Het is al weer enige tijd geleden dat we in de commissie M&B over Schiphol spraken.
Hoewel Schiphol nog regelmatig het nieuws haalt en landelijk ook blijvend discussie oproep, lijkt het binnen de provincie stil.

Vraag:
Wat gebeurt er op dit moment vanuit de Provincie in het kader van Schiphol? Graag een stand van zaken van gedeputeerde Olthof, tevens als voorzitter van de BRS.

Provincie Noord-Holland

Mobiliteit & Bereikbaarheid

Dossiernummer	9003
Extern Zaak ID	1774029
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	21 maart 2022
Agendapunt	9.a
Titel	Mobiliteit / Ruimte: Voortgang Regionale Ontwikkelagenda Noord-Holland (C-agenda RWK 14-03-2022 en M&B 21-03-2022)
Organisatieonderdeel	BEL/RE&E

Bijlagen
1774039 - Actieprogramma OV-knooppunten IJmond Zuid-Kennemerland.pdf
1774040 - Definitief Actieprogramma Gooicorridor.pdf
1774042 - Ontwikkelbeeld Zaancorridor.pdf
Brief aan PS over voortgang Regionale Ontwikkelagenda Noord-Holland.pdf

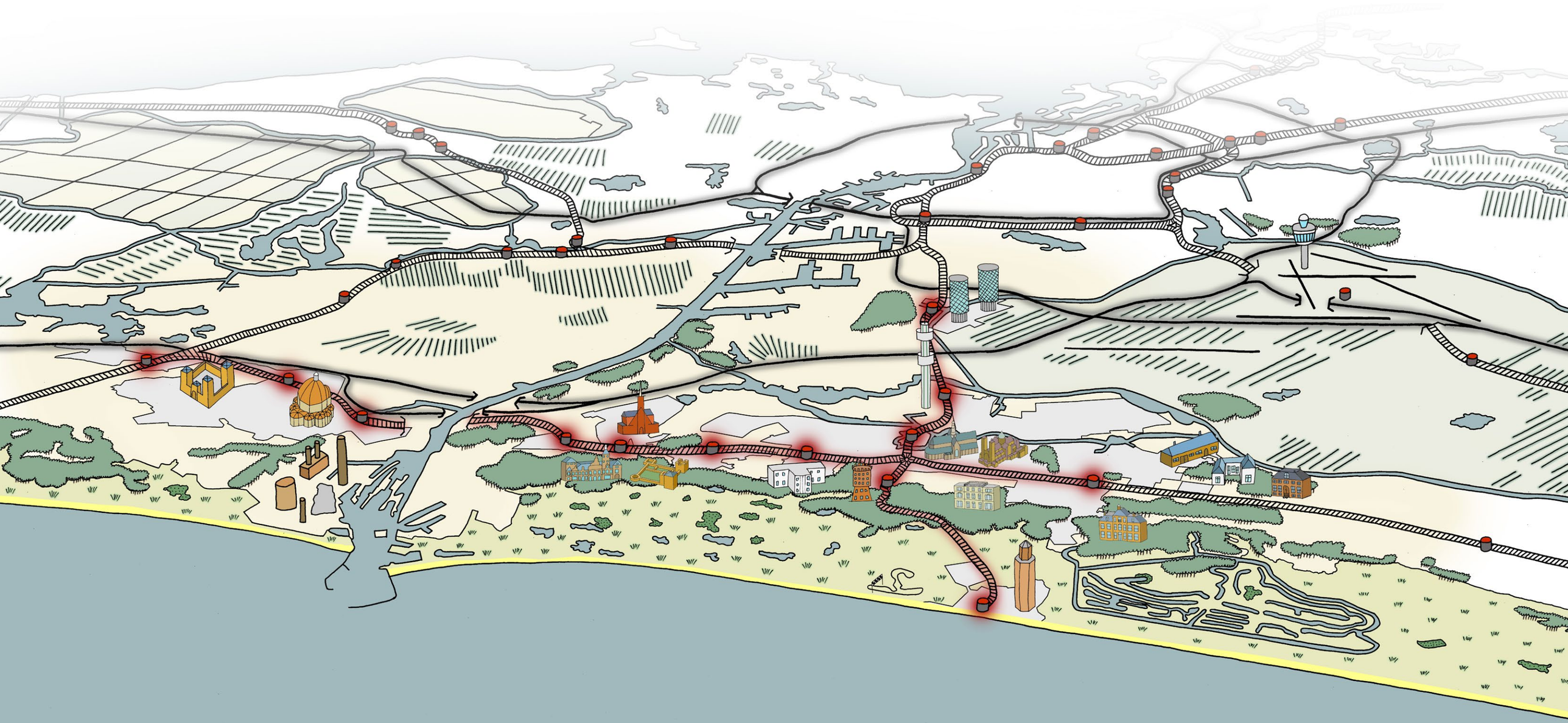
Geagendeerd	Vergaderdatum
Overdracht vanuit GS	7 februari 2022
Ingekomen stukken ter kennisname	28 februari 2022
Ruimte Wonen en Klimaat	14 maart 2022
Mobiliteit & Bereikbaarheid	**21 maart 2022**

Toelichting

De Provincie Noord-Holland werkt samen met gemeenten, NS en ProRail aan regionale actieprogramma's voor een aantal spoorcorridors. Deze actieprogramma's vormen samen de Regionale Ontwikkelagenda Noord-Holland. Het doel van de Regionale Ontwikkelagenda is de ontwikkelingen rondom OV-knooppunten, bijvoorbeeld op het gebied van verstedelijking en het openbaar vervoer, in samenhang te bekijken en te versterken.

ACTIEPROGRAMMA

OV-KNOOPPUNTEN IJMOND/ZUID-KENNEMERLAND



WONEN, WERKEN EN RECREËREN NABIJ DUURZAME STATIONS

december 2021

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding

2. Trends en opgaven

3. Ambitie en doelen

4. Acties

5. Samenwerking en monitoring

Bijlage. Acties toegelicht

Colofon:
Foto's: Provincie Noord-Holland

Deze rapportage is opgesteld door de provincie Noord-Holland in samenwerking met:

Gemeente Zandvoort
Heemstede
gemeente Haarlemmermeer
ProRail
gemeente UITGEEST
gemeente Heemskerk
Provincie Noord-Holland
gemeente beverwijk
Bloemendaal
GEMEENTE VELSEN
Gemeente Haarlem

INLEIDING

1

ACTIEPROGRAMMA
OV-KNOOPPUNTEN IJMOND/ZUID-KENNEMERLAND

1 INLEIDING

Versterken van de OV-knooppunten
Openbaar vervoerknooppunten, oftewel OV-knooppunten, zijn belangrijke schakels in de reis van mensen op weg naar werk, studie of een recreatieve bestemming. Deze plekken verbinden steden, dorpen en landschappen met elkaar. Ook zijn het plekken waar reizigers al lopend, fietsend, per bus of met deelvervoer komen en gaan. Niet ieder OV-knooppunt is hetzelfde. Het ene knooppunt ligt in een dorpse omgeving, terwijl het andere knooppunt midden in het centrum van een stad ligt. Knooppunten kunnen ook een toegangspoort vormen voor recreatie- en natuurgebieden. De gebieden die tussen deze knooppunten liggen, noemen we corridors.

De provincie Noord-Holland, NS, ProRail en de gemeenten Beverwijk, Bloemendaal, Haarlem, Haarlemmermeer, Heemskerk, Heemstede, Uitgeest, Velsen en Zandvoort slaan met dit actieprogramma de handen ineen om gezamenlijk de OV-knooppunten in de regio IJmond/Zuid-Kennemerland te versterken. Door het concentreren van woningen, bedrijven en voorzieningen rondom aantrekkelijke OV-knooppunten, het voorzien in goede routes en het verbeteren van faciliteiten zoals fietsenstallingen en parkeergelegenheden, sluiten we woningbouw, bedrijvigheid en de daarbij horende vervoersdrukte beter op elkaar aan. Dit leidt tot kortere reistijden, draagt bij aan duurzame mobiliteit en het sparen van het landschap rondom dorpen en steden.

Bereikbaarheid regio is belangrijk
Het is belangrijk dat de regio IJmond/Zuid-Kennemerland goed te bereiken is. De volgende redenen onderstrepen dit belang:

- Dagelijks zijn er grote pendelstromen die ieder schaalniveau raken: het regionaal niveau, op het niveau van de Metropool Regio Amsterdam (MRA) en op het niveau van de Randstad (nationaal).
- De regio is een belangrijke schakel naar het noorden (regio Alkmaar), naar het zuiden (Leiden/Den Haag) en ligt langs de kust, in het Noordzeekanaalgebied en nabij Amsterdam en Schiphol.
- De verwachte toenemende vervoersdrukte door woningbouw en groeiende werkgelegenheid in de MRA.
- De gemeenten in deze regio trekken veel mensen aan vanwege de mooie kustgebieden, waardevolle landschappen en stedelijke, historische en dorpse bezienswaardigheden.

1 INLEIDING

Onderdeel van regionaal spoornetwerk
De OV-knooppunten in de regio IJmond/Zuid-Kennemerland zijn onderdeel van het nationale en regionale spoornetwerk dat vanuit station Haarlem gezien te onderscheiden is in deeltrajecten in vier windrichtingen:

Noord: Haarlem – Uitgeest (Kennemerlijn)
- Intercity 2x per uur per richting tijdens de spitsuren tussen Alkmaar en Haarlem: stopt ook op station Beverwijk.
- Sprinter 2x per uur per richting: stopt op alle tussengelegen stations.

Oost: Haarlem – Amsterdam (tot Halfweg-Zwanenburg)
- Intercity 4x per uur per richting: stopt op de stations Haarlem, Amsterdam Sloterdijk en Amsterdam Centraal.
- Sprinter 4x per uur per richting: stopt ook op de stations Halfweg-Zwanenburg en Haarlem Spaarnwoude.

Zuid: Haarlem – Leiden (tot Heemstede-Aerdenhout)
- Intercity 4x per uur per richting: stopt op stations Haarlem, Heemstede-Aerdenhout en Leiden.
- Sprinter 2x per uur per richting: stopt op alle tussengelegen stations.

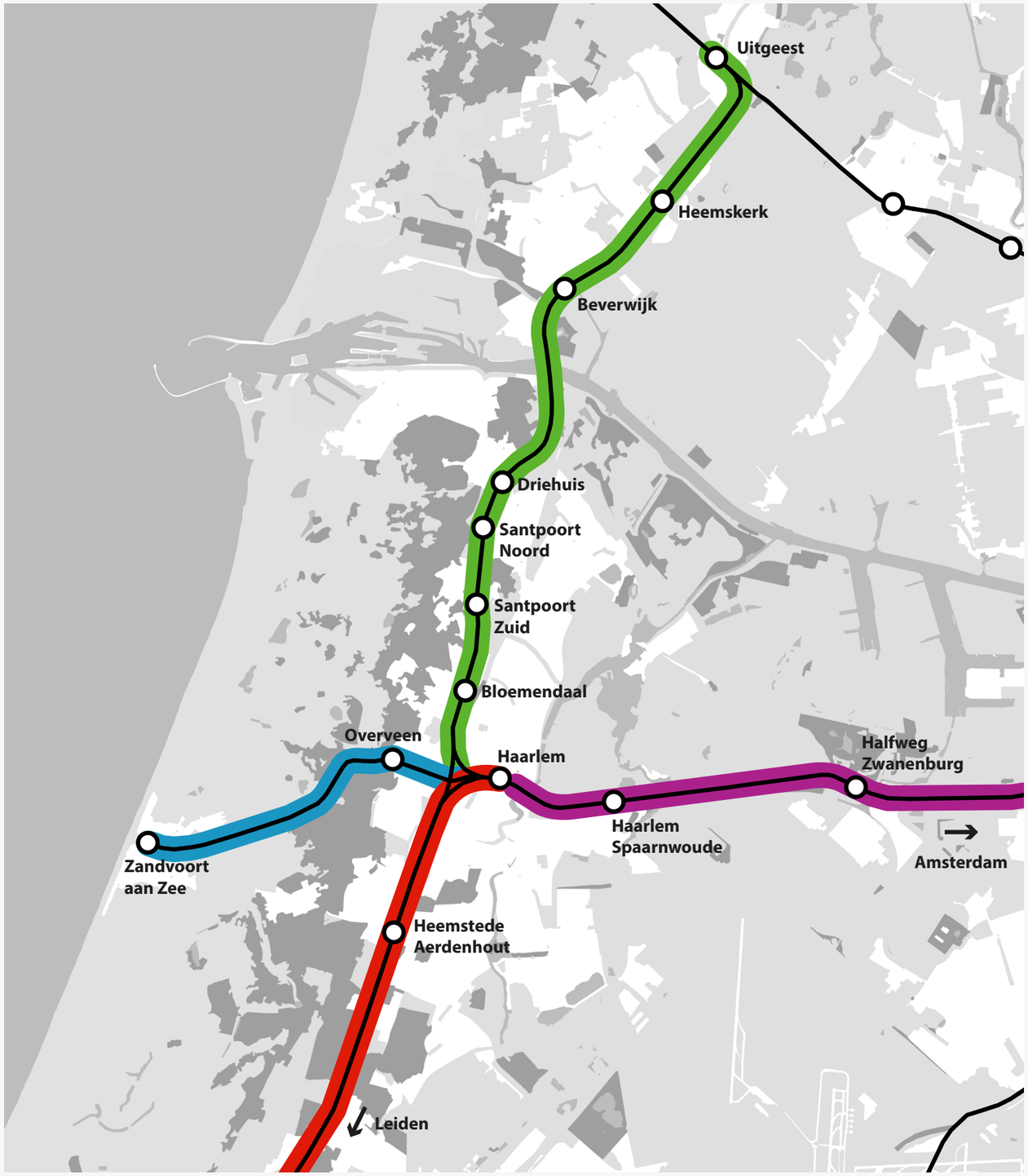
West: Haarlem – Zandvoort aan Zee
- Sprinter 2x per uur per richting buiten de zomermaanden.
- Sprinter 6x per uur per richting in de zomermaanden en op mooi-weerdagen in voor-/najaar.
- Bij evenementen in Zandvoort kan, afhankelijk van de omvang, maatwerk worden geleverd.

Unieke kenmerken van de OV-knooppunten
De OV-knooppunten in de regio IJmond/Zuid-Kennemerland hebben unieke kenmerken:

- Enkele OV-knooppunten in deze regio kenmerken zich door een clustering van regionale en lokale voorzieningen. Voorbeelden hiervan zijn de stations Beverwijk, Haarlem en Heemstede-Aerdenhout.

- Diverse OV-knooppunten in de regio hebben een functie als toegangspoort richting natuur- of recreatiegebieden zoals het duinlandschap, de kust en het Recreatiegebied Spaarnwoude. Voorbeelden hiervan zijn de stations Zandvoort aan Zee, Overveen, Santpoort-Noord, Haarlem Spaarnwoude en Halfweg-Zwanenburg.

- Bij een aantal OV-knooppunten in de regio ligt de nadruk in de stationsomgeving op de woonfunctie. Voorbeelden hiervan zijn de stations Bloemendaal, Driehuis, Santpoort-Zuid, Heemskerk en Uitgeest.



Vier deeltrajecten

1 INLEIDING

De reiziger centraal
Optimaal bereikbare OV-knooppunten zijn aantrekkelijke plekken om nabij te wonen, te werken en/of te recreëren. NS monitort de vervoervraag en maakt prognoses van de verwachte ontwikkelingen in de toekomst. De vervoervraag wordt gemeten aan de hand van het aantal reizigers dat op de OV-knooppunten in- en uitstapt. In tabel 1 is het aantal in- en uitstappers op een gemiddelde werkdag weergegeven:

- Op bijna alle stations in de regio IJmond/Zuid-Kennemerland nam het aantal in- en uitstappers in de periode 2015-2019 toe, gemiddeld met 15%.
- Bovenstaande meerjarige, stijgende trend is in 2020 onderbroken door de gevolgen van de coronacrisis. NS houdt er rekening mee dat grootschalig herstel van het woon-werkverkeer vooralsnog achterblijft en meer werknemers blijven thuiswerken. De onzekerheid rond de verwachte ontwikkelingen is groter dan de onzekerheid waar normaal mee gewerkt wordt.
- De verwachting van NS is wel dat op middellange termijn de stijgende lijn van voorgaande jaren zich doorzet. In de prognoses van NS is 2025 het jaar waarin het aantal in- en uitstappers het niveau van 2019 weer bereikt.

Ook het motief waarmee reizigers in- en uit de trein stappen, wordt door NS periodiek gemonitord. Uit tabel 2 valt op te maken dat het treingebruik in de regio IJmond/Zuid-Kennemerland niet alleen uit forenzen bestaat; het aandeel school/studie en sociaal/recreatief is voor alle deeltrajecten rondom Haarlem aanzienlijk. De cijfers beslaan een gemiddelde werkdag pre-corona. Vanwege de huidige coronasituatie ligt met name het aandeel werk/zakelijk op een lager niveau dan voorheen.

Tabel 2: reismotieven reizigers pre-corona

	School/ studie	Sociaal/ recreatief	Werk/ zakelijk
Station Haarlem	25%	30%	45%
Deeltraject Noord	30%	30%	40%
Deeltraject Oost	25%	30%	45%
Deeltraject Zuid	20%	30%	50%
Deeltraject West	25%	40%	35%

Tabel 1: aantal in- en uitstappers op een gemiddelde werkdag

Station	In- en uitstappers						Ontwikkeling	
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	'15 - '19	'19 - '20
Uitgeest	5.167	5.051	5.119	4.987	5.128	2.412	-1%	-53%
Heemskerk	2.135	2.520	2.538	2.664	2.750	1.430	+29%	-48%
Beverwijk	5.572	5.782	5.295	5.239	5.411	2.687	-3%	-50%
Driehuis	903	1.153	1.081	1.072	1.361	638	+51%	-53%
Santpoort Noord	797	937	831	833	856	404	+7%	-53%
Santpoort Zuid	803	891	874	901	992	488	+24%	-51%
Bloemendaal	1.192	1.344	1.399	1.438	1.517	807	+27%	-47%
Zandvoort aan Zee	4.770	5.254	5.117	5.704	5.858	2.772	+23%	-53%
Overveen	2.637	2.711	2.483	2.391	2.467	996	-6%	-60%
Haarlem	37.399	39.822	41.166	42.040	43.807	20.367	+17%	-54%
Haarlem Spaarnwoude	3.420	3.681	3.897	3.990	4.170	2.125	+22%	-49%
Halfweg Zwanenburg	2.118	2.266	2.394	2.730	3.063	1.441	+45%	-53%
Heemstede-Aerdenhout	6.396	6.756	6.862	7.118	7.269	3.226	+14%	-56%
TOTAAL	73.309	78.168	79.056	81.107	84.649	39.793	+15%	-53%

TRENDS EN OPGAVEN

2

ACTIEPROGRAMMA
OV-KNOOPPUNTEN IJMOND/ZUID-KENNEMERLAND

2 TRENDS EN OPGAVEN

Net zoals andere delen van Nederland heeft ook de regio IJmond/Zuid-Kennemerland te maken met trends die zowel een impact hebben op de leefbaarheid als op de bereikbaarheid in de regio. Hierbij onderscheiden we een aantal regionale en samenhangende opgaven die van belang zijn voor dit actieprogramma:

Forse woningbouwopgave
Het toevoegen van voldoende woningen is en blijft een grote opgave voor de regio. Het actuele tekort is groot. De provincie schat dat de woningbehoefte in IJmond/Zuid-Kennemerland zeker tot 2040 blijft groeien. In het woonakkoord voor Zuid-Kennemerland/IJmond 2021-2025 hebben gemeenten en provincie afgesproken om voldoende woningen toe te voegen, ook in elk van de deelregio's, en zoveel mogelijk binnenstedelijk en bij OV-knooppunten te bouwen. In de regionale aanpak Bereikbare Steden wordt samengewerkt aan het versneld realiseren van woningbouwplannen in een aantal stadsharten in de MRA, waaronder Haarlem.

Scheve woon-werkbalans
De omvang van de werkzame beroepsbevolking in de regio IJmond/Zuid-Kennemerland is groter dan het aantal arbeidsplaatsen in de regio. Daarom zijn relatief veel inwoners aangewezen op werk elders in de MRA of daarbuiten. De economie in de MRA groeit met name rondom Amsterdam en Haarlemmermeer en veroorzaakt daarmee een groeiende mobiliteit vanuit de regio IJmond/Zuid-Kennemerland richting deze gebieden, met name in de spits. In de Verstedelijkingstrategie van de MRA wordt door het Rijk en de MRA ingezet op het zoveel mogelijk binnenstedelijk realiseren van gemengde woon-werkgebieden geconcentreerd rond OV-knooppunten.

Bezoekers spreiden over de regio
De MRA is een magneet voor (inter)nationale bezoekers. Door de populariteit van Amsterdam en de regio wordt het op sommige plekken steeds drukker. In de Strategische Agenda Toerisme in de MRA 2025 zet de MRA daarom in op betere spreiding van toerisme over de regio en het goed toegankelijk maken van belangrijke locaties in de regio met het OV. Daarnaast bezoeken steeds meer bewoners in de MRA de natuur- en recreatiegebieden in de omgeving. Veel bezoekers gebruiken vooralsnog de auto om bij deze bestemmingen te komen.

Verduurzaming mobiliteit en gebouwde omgeving
Om de doelen van het nationale Klimaatakkoord te halen moet de CO2-uitstoot door mobiliteit en in de gebouwde omgeving omlaag. Vanuit het Regionaal Mobiliteitsprogramma wordt ingezet op onder andere het stimuleren van actieve mobiliteit (fietsen en lopen) en het aantrekkelijker maken van het openbaar vervoer door maatregelen die reisduur, -gemak en -comfort verbeteren. In de gebouwde omgeving ligt er een opgave om gebouwen te verduurzamen, materialen zoveel mogelijk her te gebruiken en de effecten van klimaatverandering op te vangen, zoals wateroverlast. Dit geldt ook voor de stationsgebieden.

P+R Haarlem Spaarnwoude

Station Santpoort-Noord

Stationsplein Beverwijk

Stationsplein Haarlem Centraal

2 TRENDS EN OPGAVEN

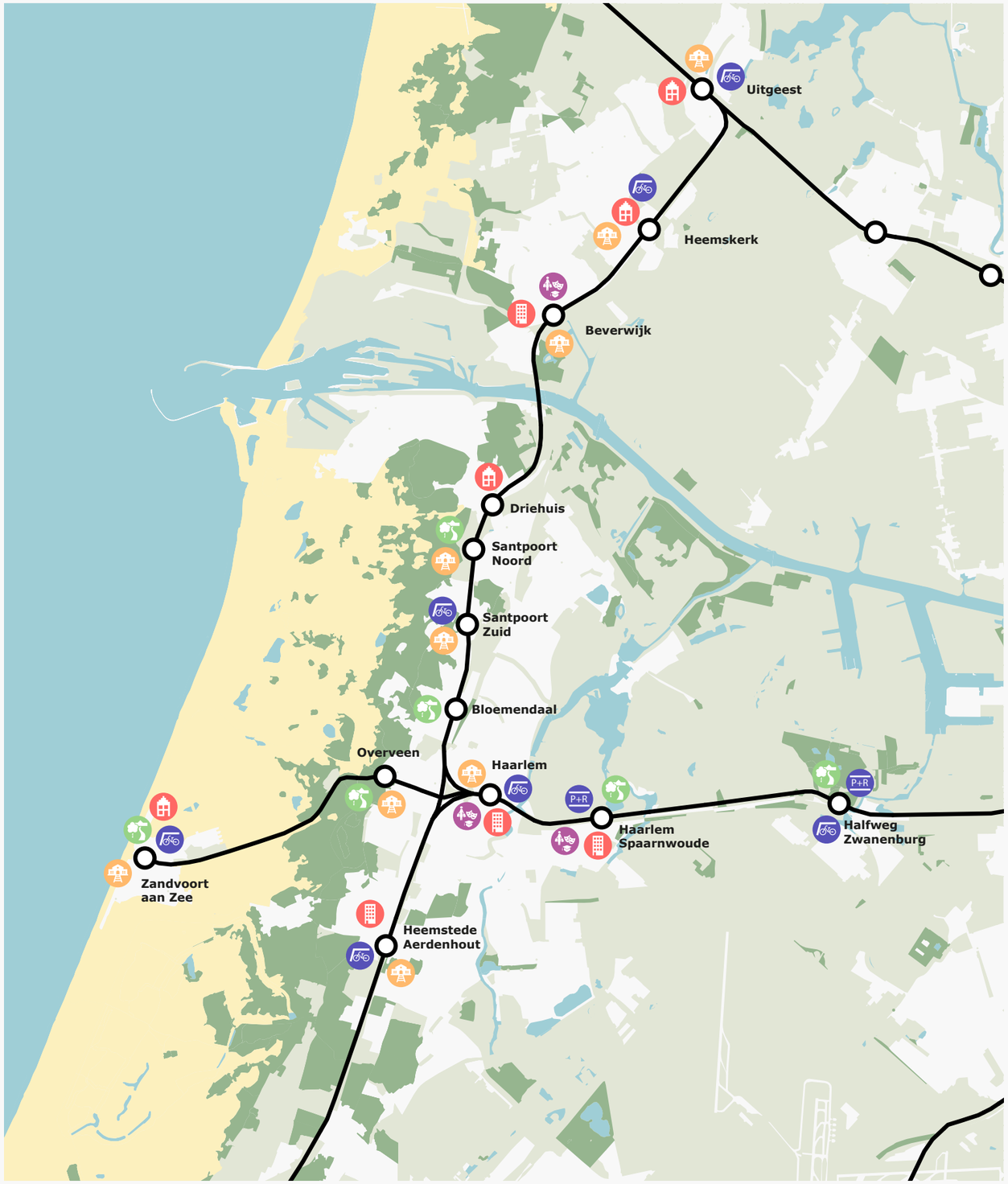
Voorgaande trends en opgaven hebben invloed op de OV-knooppunten. Vanuit dit actieprogramma kunnen we bijdragen aan oplossingen door:

- Zoveel mogelijk binnenstedelijk en nabij OV-knooppunten te bouwen.
- Het vervoer van- en naar de OV-knooppunten zo snel en comfortabel mogelijk te maken.
- De 'tegenspits' te versterken door in te zetten op functiemenging nabij OV-knooppunten.
- Bezoekers van natuur- en recreatieve bestemmingen via het OV naar de regio te trekken.
- Stationsgebieden zoveel mogelijk te verduurzamen en te vergroenen.

Een vertaalslag van deze opgaven naar de individuele OV-knooppunten is te zien in het figuur hiernaast. Op deze kaart is in samenspraak met betrokken partijen een selectie gemaakt van de belangrijkste opgaven per OV-knooppunt. De opgaven zijn in verschillende categorieën ingedeeld (zie legenda).

Legenda

- *Woningbouw - klein*
- *Woningbouw - groot*
- *Functiemenging*
- *Verbetering ruimtelijke kwaliteit stationsgebied*
- *Ontsluiting natuurgebieden via OV-knooppunten*
- *Capaciteit P+R plaatsen*
- *Uitbreiding fietsparkeren*



Belangrijkste opgaven per OV-knooppunt

2 TRENDS EN OPGAVEN

Huidige versus gewenste situatie
Voor alle OV-knooppunten in de regio IJmond/Zuid-Kennemerland is een handelingsperspectief opgesteld met de betreffende gemeente, de provincie Noord-Holland, NS en ProRail. De uitkomsten zijn op deze en de volgende pagina weergegeven. Het handelingsperspectief is een van de instrumenten om gezamenlijk de huidige en toekomstige situatie van een OV-knooppunt in kaart te brengen. Andere instrumenten zijn te vinden op het Kennisportaal OV-knooppunten van de Provincie Noord-Holland.

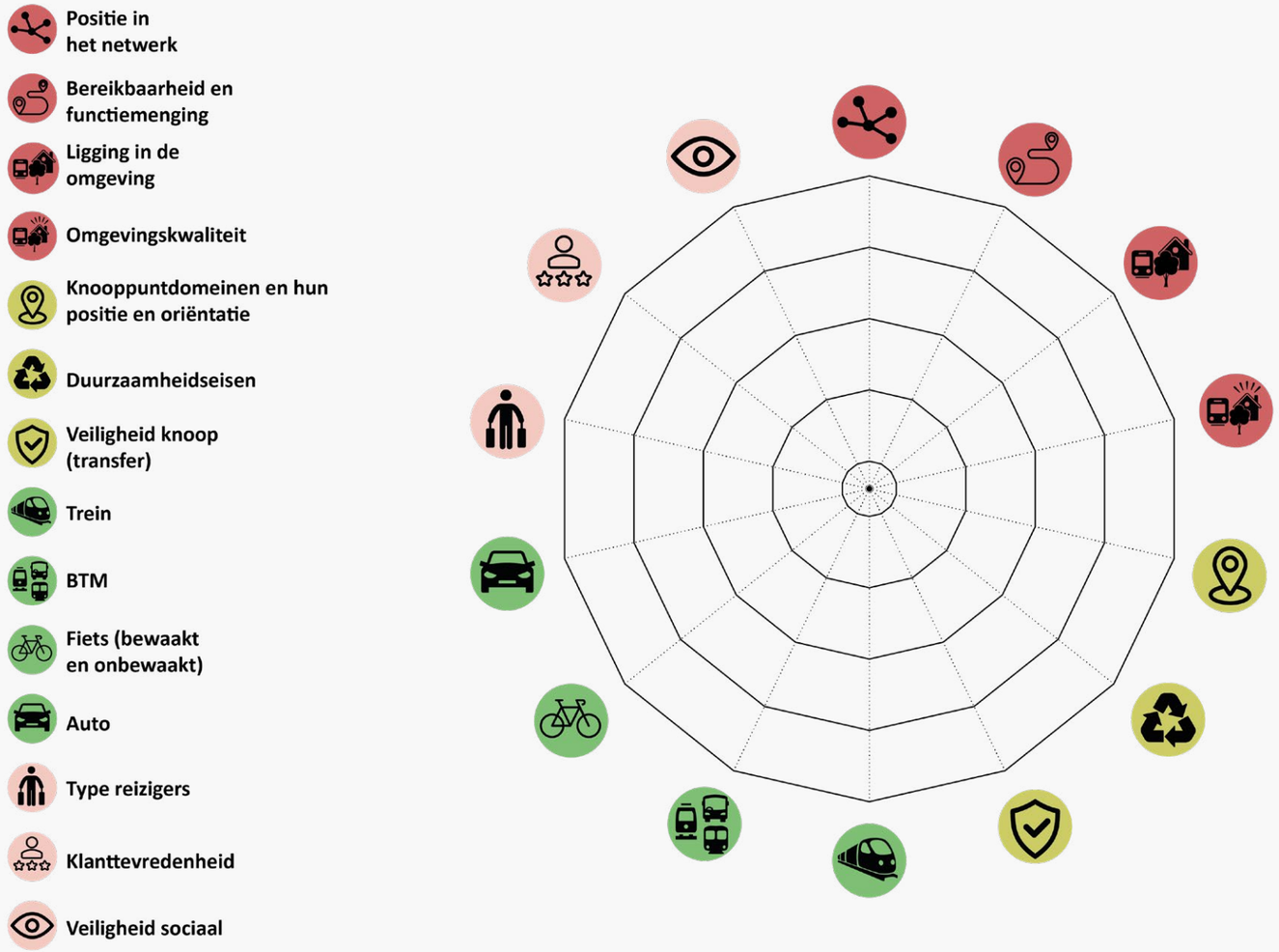
Met het handelingsperspectief kan een integraal beeld worden verkregen over het functioneren van het OV-knooppunt in zijn omgeving, bijvoorbeeld over de omgevingskwaliteit, veiligheid, aanwezige voorzieningen en de tevredenheid van de reizigers. Als de huidige en gewenste situatie uiteenlopen kan dat het startpunt vormen voor gesprek tussen betrokken partijen voor verdiepend onderzoek en het mogelijk in gang zetten van maatregelen om de OV-knoop op bepaalde punten te versterken. De methodiek van het handelingsperspectief gaat uit van de thema`s 'plaats', 'OV-knoop', 'mobiliteit' en 'mens'. Bij ieder thema horen verschillende vragen.

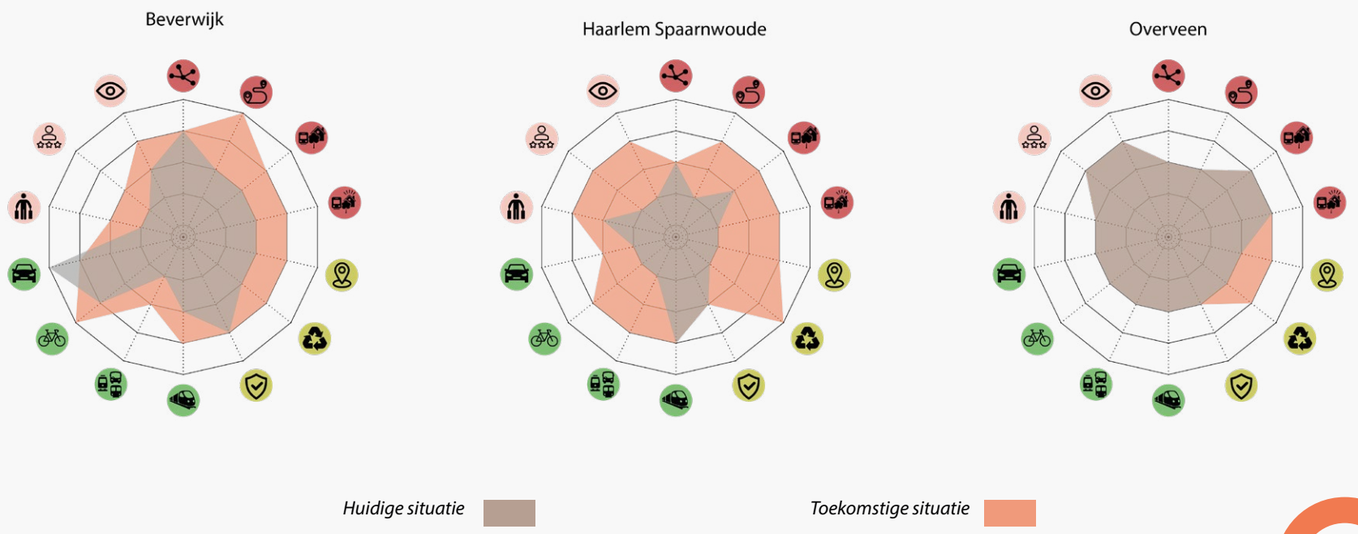
Plaats
- Wat is de plek van het OV-knooppunt in het vervoersnetwerk?
- Welke functies bevinden zich in de directe omgeving?
- Hoeveel inwoners/arbeidsplaatsen/leerlingplaatsen zijn er bereikbaar in 15 minuten lopen?
- Hoe ziet de directe omgeving van de knoop eruit?

OV-knoop
- Zit het knooppunt efficiënt en gebruiksvriendelijk in elkaar?
- Voldoet de OV-knoop nu en in de toekomst aan de duurzaamheids-doelstellingen?
- Zijn er transferknelpunten?

Mobiliteit
- Hoeveel Intercity`s en Sprinters stoppen op het OV-knooppunt?
- Hoe is de bereikbaarheid van het OV-knooppunt per bus, tram en/of metro?
- Wat is het aantal en de bezettingsgraad van de (on)bewaakte fietsparkeerplekken?
- Wat is het aantal en de bezettingsgraad van de (on)betaalde autoparkeerplekken?

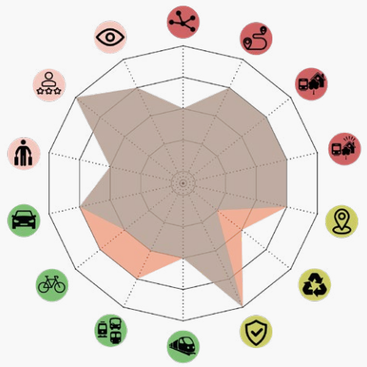
Mens
- Passen de faciliteiten en voorzieningen bij de type reiziger (leeftijd en reismotief)?
- Wat is het percentage reizigers dat een 7 of hoger geeft voor de OV-knoop?
- Wat zeggen reizigers over de sociale veiligheid op deze knoop?



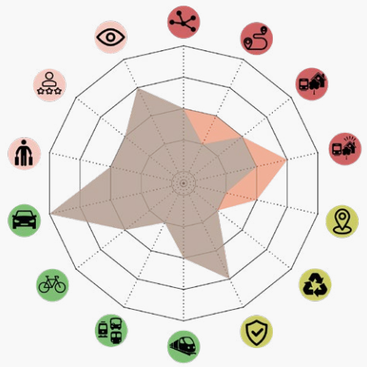


2 TRENDS EN OPGAVEN

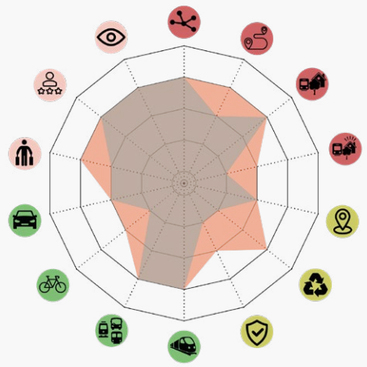
Bloemendaal



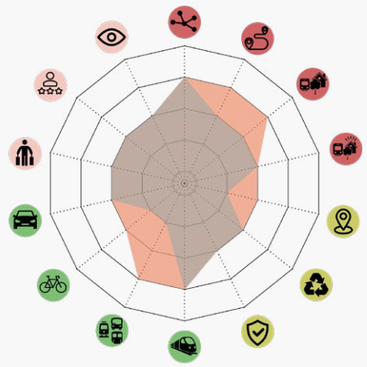
Driehuis



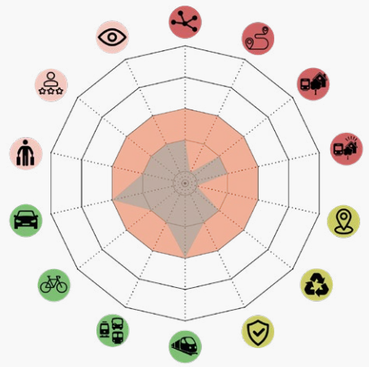
Haarlem



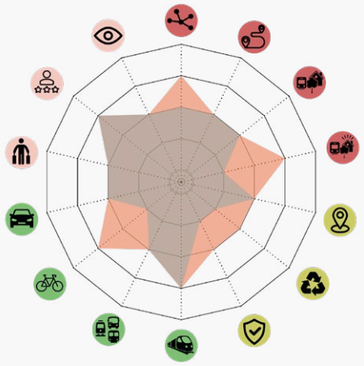
Halfweg-Zwanenburg



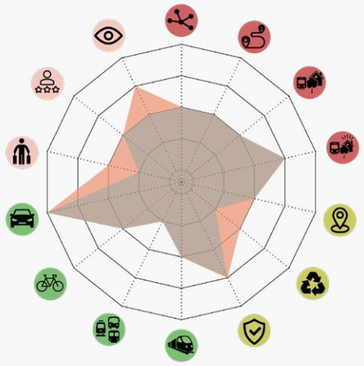
Heemskerk



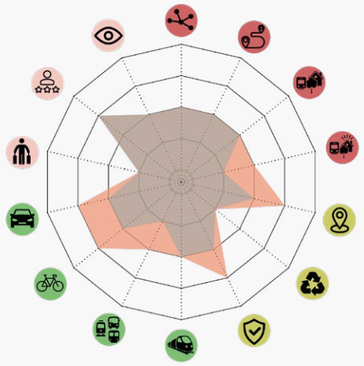
Heemstede Aerdenhout



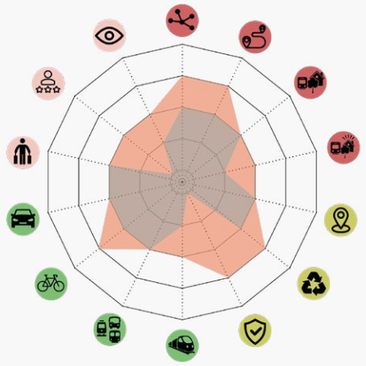
Santpoort Noord



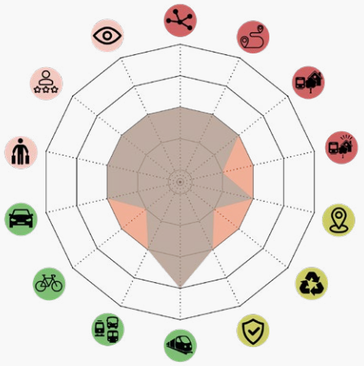
Santpoort Zuid



Uitgeest



Zandvoort aan zee



Huidige situatie *Toekomstige situatie*

AMBITIE EN DOELEN

3

ACTIEPROGRAMMA
OV-KNOOPPUNTEN IJMOND/ZUID-KENNEMERLAND

3 AMBITIE EN DOELEN

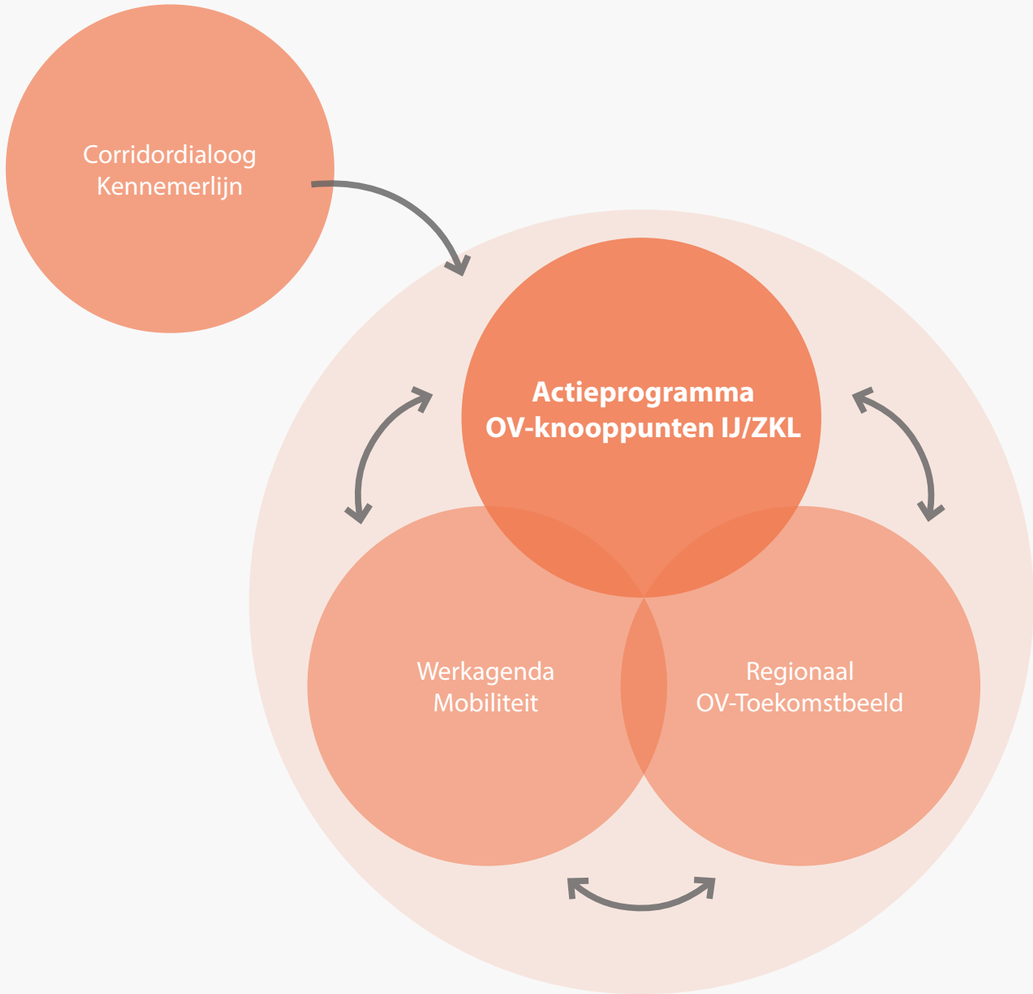
Bouwstenen voor dit actieprogramma
Dit actieprogramma OV-knooppunten bouwt, naast de in het vorige hoofdstuk genoemde regionale beleidsagenda`s voor wonen, verstedelijking, toerisme en klimaat, voort op de volgende onderdelen:

- In de Corridordialoog Kennemerlijn is in 2017/2018 voor het spoortraject Haarlem-Uitgeest een gezamenlijke ontwikkelstrategie opgesteld. De opgedane kennis en inzichten nemen we mee en passen we toe in dit actieprogramma. Daarnaast is de scope verbreed met de OV-knooppunten Heemstede-Aerdenhout, Zandvoort, Overveen, Haarlem Spaarnwoude en Halfweg-Zwanenburg.

- In de Werkagenda Mobiliteit 2021-2023 ligt de focus voor IJmond en Zuid-Kennemerland op het aantrekkelijker maken van het openbaar vervoer en het gebruik van de (elektrische) fiets. In dit actieprogramma bouwen we voort op een van de doelstellingen van de Werkagenda Mobiliteit: de doorontwikkeling van het OV als ruggengraat van het regionaal mobiliteitssysteem inclusief sterke OV-knooppunten.

- In het Regionaal OV-Toekomstbeeld 2040 hebben de regio's Noord-Holland en Flevoland zich eind 2019 uitgesproken dat een schaalsprong in het openbaar vervoer nodig is om zowel bereikbaarheidsknelpunten op te lossen als de mogelijkheid te bieden om duurzaamheidsdoelen te realiseren. Het geschetste eindbeeld nemen we als vertrekpunt mee in dit actieprogramma.

De uitwerking van het Regionaal OV-Toekomstbeeld en de Werkagenda Mobiliteit vindt plaats in het ambtelijk en bestuurlijk Provinciaal Verkeer en Vervoer Beraad (PVVB). De voortgang van dit actieprogramma wordt besproken in het ambtelijk en bestuurlijk overleg OV-knooppunten IJmond/ Zuid-Kennemerland. Over de samenhang tussen deze trajecten vindt regelmatig afstemming plaats.



3 AMBITIE EN DOELEN

Gezamenlijke ambitie
Doel van onze samenwerking is het versterken en in samenhang ontwikkelen van de OV-knooppunten. In dit actieprogramma leggen we de nadruk op de ruimtelijke ontwikkeling door het realiseren van meer woningen, bedrijven en voorzieningen bij aantrekkelijke en duurzame stationsgebieden en het faciliteren van een soepele deur-tot-deur reis voor de reiziger.

STERKE OV-KNOOPPUNTEN PASSEND BIJ HET REGIONAAL MOBILITEITSSYSTEEM IN DE REGIO IJMOND/ZUID-KENNEMERLAND

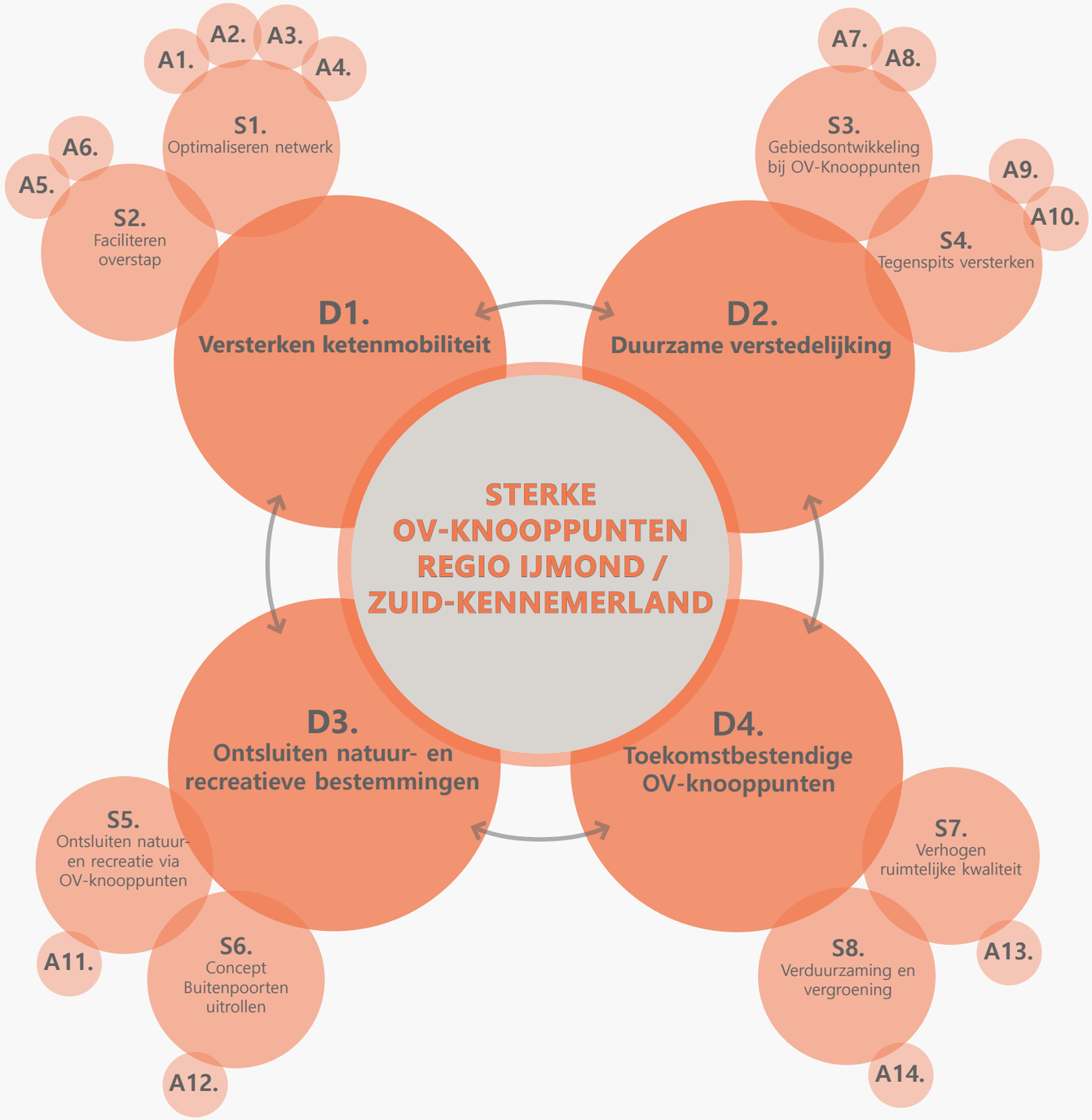
Om bovenstaande ambitie waar te kunnen maken hebben we ons de volgende samenhangende doelen voor 2030 gesteld:

D1. ***Deur-tot-deur reis verbeteren (ketenmobiliteit): in 2030 is het reizen in de 'first and last mile' van- en naar de OV-knooppunten snel, comfortabel en toegankelijk.***

D2. ***Knooppuntomgeving slim benutten (duurzame verstedelijking): in 2030 is de corridor versterkt door in te zetten op meer woningen, bedrijven en voorzieningen nabij de OV-knooppunten.***

D3. ***Bereikbaarheid vergroten van recreatie- en natuurgebieden: in 2030 is het gebruik van de OV-knooppunten door bezoekers aan nabijgelegen recreatieve bestemmingen toegenomen.***

D4. ***Toekomstbestendige OV-knooppunten: in 2030 is de leefomgeving op en rondom de OV-knooppunten veilig, aantrekkelijk en duurzaam.***



ACTIES

4

ACTIEPROGRAMMA
OV-KNOOPPUNTEN IJMOND/ZUID-KENNEMERLAND

D1. VERSTERKEN KETENMOBILITEIT

Ons gezamenlijke doel willen we bereiken door op de OV-knooppunten te zorgen voor voldoende fietsparkeervoorzieningen, de benodigde capaciteit voor P+R te onderzoeken en de aansluiting van de bus op de OV-knooppunten te optimaliseren. Daarnaast verbeteren we de verbinding van de OV-knooppunten met de omgeving door te onderzoeken hoe we de directe ontsluiting, zoals tunnels en oversteekplaatsen, en de aansluiting op fiets- en wandelroutes kunnen verbeteren.

In 2030 is het reizen in de 'first and last mile' van- en naar de OV-knooppunten snel, comfortabel en toegankelijk.

S1. Faciliteren van een comfortabele en snelle overstap tussen verschillende vervoersmiddelen op de OV-knooppunten

- **A1.** Opstellen van een aanpak voor voldoende fietsparkeervoorzieningen op de OV-knooppunten
- **A2.** Kennis uitwisselen over de effecten van nieuwe vormen van deelmobiliteit, zoals elektrische scooters en steps, op de OV-knooppunten
- **A3.** Onderzoeken van benodigde parkeerplekken op de P+R-locaties en afstemming over regulering
- **A4.** Optimaliseren aansluiting bus en (toekomstige) HOV-netwerken op de OV-knooppunten waar dit mogelijk en vervoerkundig wenselijk is

S2. Optimaliseren van het netwerk binnen 1.200 meter van- en naar de OV-knooppunten

- **A5.** Onderzoeken hoe de verbinding van de OV-knooppunten met de omgeving, bijvoorbeeld via een onderdoorgang of oversteekplaats, kan worden verbeterd.
- **A6.** Optimaliseren van de aansluiting van de OV-knooppunten op het regionale wandel- en fietsnetwerk en de routes van- en naar de belangrijkste bestemmingen binnen 1.200 meter van de OV-knooppunten

ACTIE 1 UITGELICHT

Alle acties zijn toegelicht in de bijlage van dit actieprogramma.

Het doel van actie 1 is tweeledig.

1) In 2030 is op de OV-knooppunten in de regio IJmond/Zuid-Kennemerland voldoende en toekomstbestendig aanbod van onbewaakte en bewaakte fietsparkeerplekken om comfortabel en snel over te kunnen stappen van en naar de trein.
2) We versnellen de realisatie van extra fietsparkeerplekken bij de OV-knooppunten in de regio IJmond/Zuid-Kennemerland door huidige processen waar mogelijk te optimaliseren.

Om het eerste doel te bereiken doorlopen we de volgende stappen:

a. Gezamenlijk brengen we het aanbod van onbewaakte en bewaakte fietsparkeerplekken op de OV-knooppunten in kaart, afgezet tegen de huidige bezettingsgraad en de verwachte behoefte voor 2030.
b. Gemeenten waar capaciteitsknelpunten optreden initiëren een intakegesprek met ProRail om te bepalen wat er precies nodig is.
c. De gemeente waar een knelpunt optreedt stelt samen met betrokken partijen een plan van aanpak op inclusief de bekostiging van de beoogde uitbreiding. Bij acties waarbij een intensievere bijdrage van ProRail verwacht wordt, is een opdracht van de gemeente nodig.
d. Na instemming van alle partijen monitoren we de voortgang van de uitvoering.

Om het tweede doel te bereiken doorlopen we de volgende stappen:

e. We inventariseren lopende processen voor onderzoek naar- of realisatie van - extra fietsparkeerplekken op de OV-knooppunten. Loopt het proces soepel of is versnelling gewenst? Hoe kunnen we dat gezamenlijk voor elkaar krijgen?
f. Tot slot wordt vanuit het Programma Fietsparkeren door ProRail gewerkt aan een beknopt handboek/draaiboek voor gemeenten met betrekking tot fietsparkeren bij OV-knooppunten. De uitkomsten worden gedeeld met alle betrokken partijen.

Fietsparkeeropgave bij station Heemstede-Aerdenhout

Fietsparkeeropgave bij station Haarlem

D2. DUURZAME VERSTEDELIJKING

Ons gezamenlijke doel willen we bereiken door nabij kansrijke OV-knooppunten in te zetten op gemengde woon-werkgebieden. Daarnaast willen we een aanpak opstarten om publieksaantrekkende functies, zoals onderwijslocaties en recreatieve bestemmingen, toe te voegen bij deze OV-knooppunten. Tot slot monitoren we het aandeel woningbouw nabij de OV-knooppunten en onderzoeken we de benodigde parkeernorm bij nieuwe ontwikkelingen in de buurt van de OV-knooppunten.

In 2030 is de corridor versterkt door in te zetten op meer woningen, bedrijven en voorzieningen nabij de OV-knooppunten.

S3. **Tegenspits op de corridor versterken door het vergroten van de economische activiteit en het aantrekken van publieksaantrekkende functies nabij OV-knooppunten**

- **A7.** Ontwikkelen van gemengde woon-werkgebieden met voldoende ruimte voor kennisintensieve bedrijvigheid nabij kansrijke OV-knooppunten
- **A8.** Opstarten van een aanpak om publieks-aantrekkende functies zoals onderwijslocaties en recreatieve bestemmingen toe te voegen nabij kansrijke OV-knooppunten

S4. **Het landschap beschermen en het OV-gebruik stimuleren door de woonopgave zoveel mogelijk binnenstedelijk en nabij OV-knooppunten te realiseren**

- **A9.** Monitoren aandeel woningbouw nabij OV-knooppunten conform afspraak Woonakkoord Zuid-Kennemerland / IJmond 2021-2025
- **A10.** Onderzoeken hoe een Mobiliteitsprogramma van Eisen kan worden ingezet bij planontwikkeling nabij OV-knooppunten

ACTIE 7 UITGELICHT

Alle acties zijn toegelicht in de bijlage van dit actieprogramma.

Het doel van actie 7 is om in de omgeving van de meest kansrijke OV-knooppunten de werkfunctie en de werkgerelateerde ontmoetingsfunctie te versterken. Daarmee ontstaat er meer werkgelegenheid in de regio en kan de tegenspits op de corridor worden versterkt. Stationsomgevingen lenen zich uitstekend voor de ontwikkeling van duurzame, aantrekkelijke en levendige werklocaties met stapelbare werkfuncties. Voorbeelden daarvan zijn:

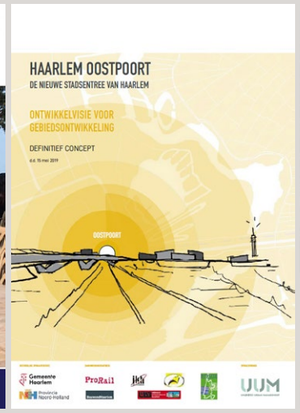
- *Haarlem.* In juli 2021 is de integrale visie voor de transformatie van het stationsgebied vastgesteld door de Haarlemse gemeenteraad. Een van de randvoorwaarden voor de ontwikkeling van het stationsgebied is dat er ruimte komt voor werkfuncties. Een belangrijk onderdeel daarvan is de herontwikkeling van de gebouwen Beresteyn en Beynes met een gemengd programma.

- *Haarlem Spaarnwoude.* Samen met een brede alliantie hebben de gemeente Haarlem en de provincie Noord-Holland in 2019 de Ontwikkelvisie 'Haarlem Oostpoort. De nieuwe stadsentree van Haarlem' opgesteld. Doel van deze toekomstvisie is om van het stationsgebied een aantrekkelijke en bereikbare stadsentree van de stad Haarlem te maken; een gemengd stedelijk woon- en werkgebied met diverse voorzieningen in een groene en duurzame leefomgeving. Daarmee kunnen we woningen en werkgelegenheid op een bereikbare plek realiseren en zo optimaal gebruikmaken van de bestaande ruimte in stedelijk gebied.

- *Beverwijk*. De gemeente Beverwijk heeft eind 2020 verkend wat de kansen en mogelijkheden zijn om het Spoorzonegebied te (her)ontwikkelen naar een duurzaam en prettig leefbaar gebied waar gewoond en gewerkt wordt. Ingezet wordt op het toevoegen van 10.000 woningen en 5.000 extra arbeidsplaatsen. In april 2021 omarmde de gemeenteraad de Verkenning Spoorzone. Verder verkennende stappen worden de komende periode gezet.

- *Zandvoort aan Zee*. Zandvoort is de enige badplaats met een treinstation in Nederland, op een half uur reizen vanaf Amsterdam, waardoor werken met uitzicht op zee binnen handbereik ligt. Dit sluit aan bij de behoefte van bedrijven, de zakelijke bezoeker en talent. De horeca speelt hier al op in, maar er lijkt in Zandvoort een goede voedingsbodem aanwezig voor meerdere flexwerkplek-concepten met een zakelijk karakter en vergaderfaciliteiten, zoals opgenomen in de gemeentelijke Economische Visie.

Vervolgstappen
Om ons doel te bereiken, brengen we de komende periode in beeld welke factoren een rol spelen voor de vestiging van kennisintensieve bedrijven en ontmoetingsplekken (de "habitat") in de stationsomgeving. Wat zijn bepalende (ruimtelijke) randvoorwaarden, waar komt deze doelgroep vandaan en hoe reizen zij van/naar werk? Vervolgens creëren we in voorgenoemde gebieden de juiste voorwaarden waardoor de potentiële plekken ook daadwerkelijk benut worden. Hiervoor maken wij gezamenlijk een plan van aanpak.



D3. ONTSLUITEN NATUUR- EN RECREATIEVE BESTEMMINGEN

Ons gezamenlijke doel willen we bereiken door een aanpak op te starten om het gebruik van de OV-knooppunten door bezoekers aan nabijgelegen recreatieve bestemmingen te stimuleren. Daarnaast willen we het concept Buitenpoorten toepassen op de -voor dit concept- meest kansrijke OV-knooppunten. Hierbij benutten we de ervaringen die zijn opgedaan bij een eerdere pilot op station Santpoort-Noord.

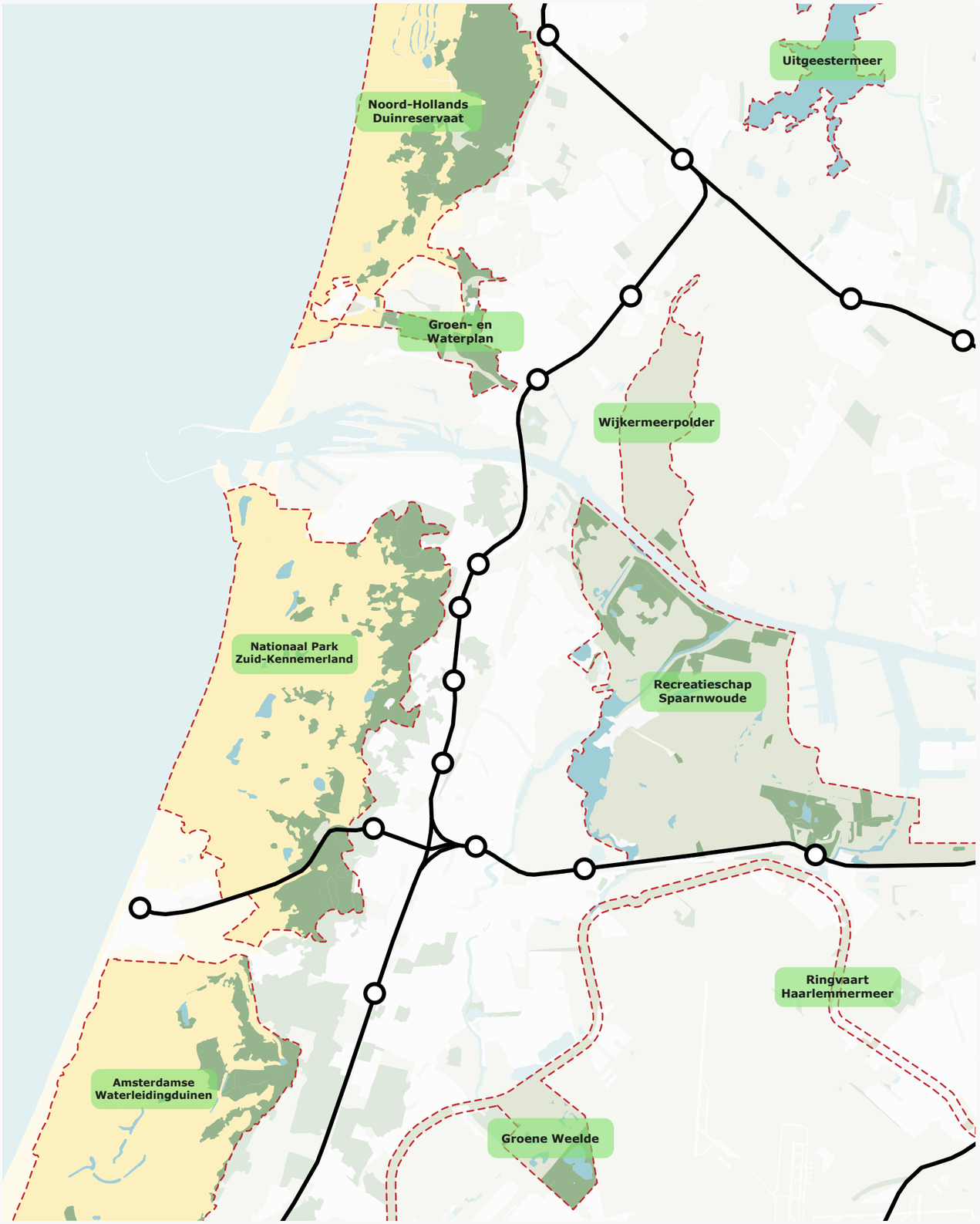
In 2030 is het gebruik van de OV-knooppunten door bezoekers aan nabijgelegen recreatieve bestemmingen toegenomen

S5. **Treingebruik in daluren verhogen door natuur- en recreatiegebieden via de OV-knooppunten beter bereikbaar te maken**

- **A11.** Opstarten van een aanpak om het gebruik van de OV-knooppunten door bezoekers aan nabijgelegen recreatieve bestemmingen te stimuleren

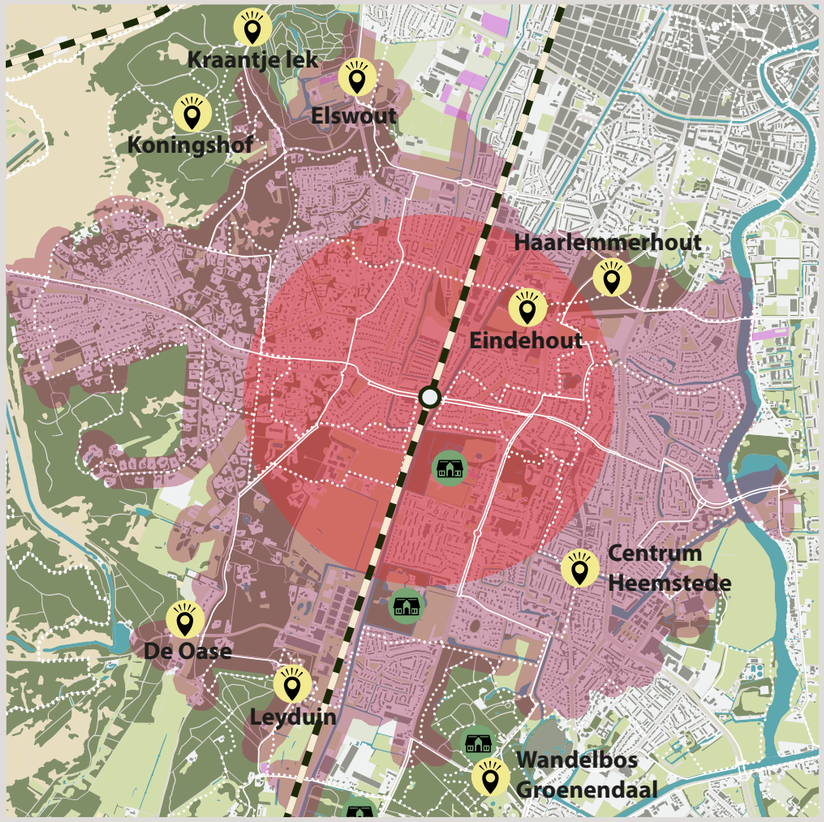
S6. **Handboek Buitenpoorten toepassen op de -voor dit concept- meest kansrijke OV-knooppunten**

- **A12.** Ontwikkelen van de meest kansrijke OV-knooppunten tot een toegangspoort tot het landschap



Natuur- en recreatiegebieden langs de corridor

D3. ONTSLUITEN NATUUR- EN RECREATIEVE BESTEMMINGEN



Legenda *Buitenplaats* *Toeristische attractie* *10 minuten fiets isochroon* *1200m cirkel*

ACTIE 11 UITGELICHT

Alle acties zijn toegelicht in de bijlage van dit actieprogramma.

Het doel van actie 11 is recreatieve bezoekers in de daluren doordeweeks via het OV naar hun bestemming laten reizen door de OV-knooppunten beter te benutten. De eerste vier stappen om te komen tot de gewenste aanpak zijn in de afgelopen periode gezet.

Stap 1. De natuur- en recreatiegebieden langs de corridor zijn in beeld gebracht (zie afbeelding op de vorige pagina).

Stap 2. Alle betrokken gemeenten stelden een top-5 op van de recreatieve en culturele bestemmingen binnen 10 minuten fietsen vanaf het station. Daarbij is een onderverdeling gemaakt in stedelijk gebied, stedelijke bestemming, groengebied en natuurplekken.

Stap 3. We hebben de stations onderverdeeld in drie type stations. Deze indeling maakt de corridor als geheel herkenbaar, waarbij ieder station een eigen profiel heeft. Dit kan het vertrekpunt zijn voor een gezamenlijke promotiestrategie. De onderverdeling is:

- Combistation – een station vanwaar zowel culturele bestemmingen als natuurbestemmingen te bereiken zijn.
- Natuurstation – een station dat ligt in een natuurlijke omgeving en vanwaar voornamelijk natuurbestemmingen te bereiken zijn.
- Herkomststation – een station waarbij de nadruk ligt op de woonfunctie in de stationsomgeving.

Stap 4. We hebben ter illustratie voor één van de stations, in dit geval Heemstede-Aerdenhout, een uitsnede gemaakt waarbij zowel de belangrijkste recreatieve bestemmingen als het fiets- en wandelnetwerk in beeld zijn gebracht (zie afbeelding hiernaast).

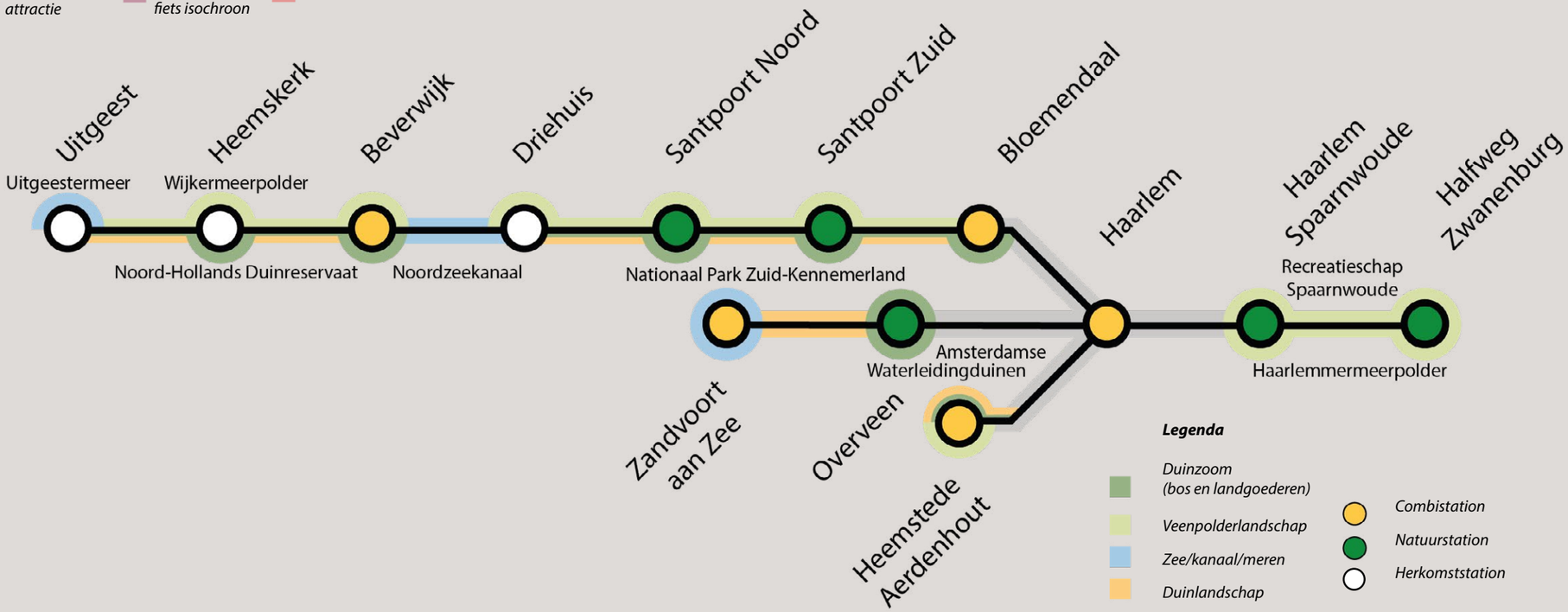
Vervolgstappen

1. Nulmeting/onderzoek naar hoe (rijrichting) en wanneer (tijdstip) de huidige bezoekers van de recreatieve bestemmingen langs de corridor gebruikmaken van de OV-knooppunten.

2. De mogelijkheden voor fysieke en/of digitale promotie onderzoeken. Hoe kunnen we zorgen dat ook de informatie over de bestemmingen en OV-knooppunten zowel fysiek als digitaal beter vindbaar en toegankelijk is?

3. Inventariseren marketingorganisaties in de regio voor het ontwikkelen van zowel de fysieke als digitale middelen. Vervolgens worden experts betrokken bij de plannen voor kaarten, promotie en gezamenlijke producten op de OV-knooppunten.

4. Uitvoeringsplan opstellen voor de promotie van het reizen per OV naar de top-5 van de recreatieve en culturele bestemmingen binnen 10 minuten fietsen vanaf het station.



D4. TOEKOMSTBESTENDIGE OV-KNOOPPUNTEN

Door in de stationsomgeving de juiste ingrepen te doen kunnen de OV-knooppunten onderdeel worden van, en bijdragen aan, een veilige, aantrekkelijke en toekomstbestendige leefomgeving. Om dit gezamenlijke doel te bereiken brengen we de basis op orde en verkennen we gewenste faciliteiten op en rondom de OV-knooppunten, zoals een toilet, drink- en/of eetgelegenheid, beschutte wachtruimte of watertappunt. Tot slot zetten we in op verduurzaming en vergroening door te onderzoeken welke slimme koppelkansen er in de stationsgebieden zijn tussen het lokaal en regionaal overheidsbeleid en de duurzaamheidsprogramma`s van NS en ProRail.

In 2030 is de leefomgeving op en rondom de OV-knooppunten veilig, aantrekkelijk en toekomstbestendig.

S7. **Het verhogen van de ruimtelijke kwaliteit op en rondom de OV-knooppunten door de basis op orde te brengen**

A13. Verkennen van gewenste faciliteiten op en rondom de OV-knooppunten, zoals een toilet, drink- en/of eetgelegenheid, beschutte wachtruimte en watertappunt

S8. **Verduurzaming en vergroening op en rondom de OV-knooppunten**

A14. Onderzoeken welke slimme koppelkansen er in de stationsgebieden zijn tussen enerzijds het gemeentelijk en provinciaal duurzaamheidsbeleid en anderzijds de duurzaamheidsprogramma`s van NS en ProRail

ACTIE 14 UITGELICHT

Alle acties zijn toegelicht in de bijlage van dit actieprogramma.

Het doel van actie 14 is om gezamenlijk kansen te identificeren om stations(gebieden) te verduurzamen. Op en rondom het station hebben ProRail en NS Stations ieder eigen duurzaamheidsdoelstellingen en programma`s op het gebied van energie, materialen en biodiversiteit. Ook gemeenten hebben veelal beleidsambities om (stations) gebieden te verduurzamen en/of klimaatadaptief in te richten. We starten met kennisuitwisseling door het organiseren van enkele workshops. Vervolgens stellen we een kansenkaart op welke slimme koppelkansen er in de stationsgebieden zijn tussen enerzijds het gemeentelijk en provinciaal duurzaamheidsbeleid en anderzijds de duurzaamheidsprogramma`s van NS en ProRail. Tot slot maken we een vertaalslag van de kansenkaart naar nieuwe en/of bestaande projecten per OV-knooppunt.

Duurzaamheidsplan ProRail
In ieder project en in iedere ontwikkeling is duurzaamheid onderdeel van de opgave. Een voorbeeld hiervan is dat bij het plaatsen van de liften bij station Driehuis sedum op de daken van de stationstoegangen is geplaatst. Een ander voorbeeld is dat bij de aanstaande renovatie van station Uitgeest materialen worden hergebruikt, er zonnepanelen op de traverse komen en er wordt zoveel mogelijk wordt vergroend.

In 2030 wil ProRail:
- energieneutraal zijn (opwek = groter of gelijk aan verbruik);
- in projecten een reductie van de Milieukostenindicator van 50% (t.o.v. 2015) realiseren en is 50% van de materialen in projecten secundair;
- dat alle werkzaamheden (beheer en projecten) leiden tot behoud of toename van biodiversiteit.

Duurzaamheidsprogramma NS Stations
NS wil met haar gebouwen bijdragen aan het Parijs-akkoord. Als grote vastgoedeigenaar kan NS (flink) verschil maken en bijdragen aan de gestelde doelstellingen. NS richt zich daarbij op energie efficiëntie, inzet van eigen assets voor de opwek van duurzame energie en het inkopen van groene energie. In de ontwikkeling van stations, gebouwen en gebieden houdt NS rekening met de gevolgen van klimaatverandering en bij renovatie en verbouwprojecten wordt zoveel mogelijk circulair gebouwd.

Duurzaamheidsdoelstellingen van NS zijn:
- We gebruiken 80% minder aardgas in 2030, energie voor facilitair & tractie is fossielvrij in 2040.
- In 2030 kopen we circulair in, (her)gebruiken we onze materialen maximaal en hebben we geen afval meer op kantoren, werkplaatsen en treinen.
- In 2050 draagt NS positief bij aan de biodiversiteit, gezondheid, klimaatverandering en -adaptatie.

Meerjarenplan duurzaamheid ProRail

NS strategie 'Nederland duurzaam bereikbaar'

SAMENWERKING EN MONITORING

5

ACTIEPROGRAMMA
OV-KNOOPPUNTEN IJMOND/ZUID-KENNEMERLAND

5 SAMENWERKING EN MONITORING

Samenwerkingsafspraken
De volgende, gezamenlijk gemaakte afspraken moeten bijdragen aan het realiseren van de gedeelde ambitie:

1. De betrokken partijen vormen het samenwerkingsnetwerk OV-knooppunten IJmond/Zuid-Kennemerland, nemen besluiten over de uitvoering van dit actieprogramma in gezamenlijkheid en zijn gezamenlijk verantwoordelijk dat de gedeelde ambitie bereikt wordt.

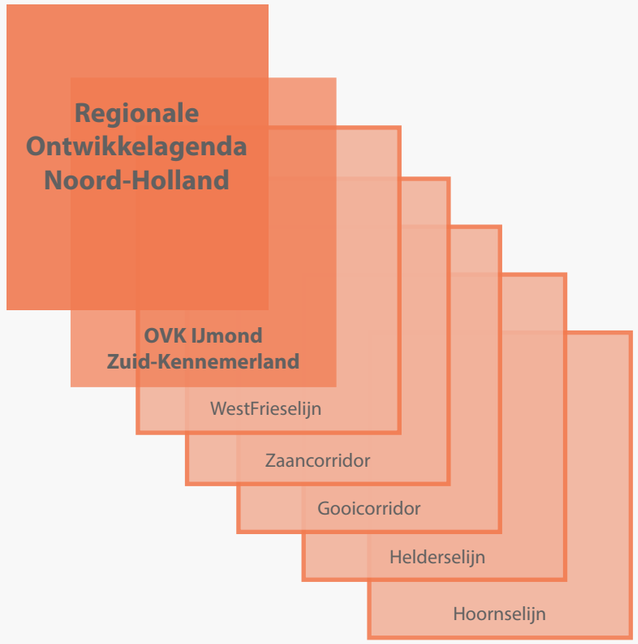
2. De voortgang van het actieprogramma bespreken we elk kwartaal in een ambtelijk overleg (AO) en halfjaarlijks, of in een latere fase jaarlijks, in een bestuurlijk overleg (BO). Het BO kan gekoppeld worden aan een werkbezoek.

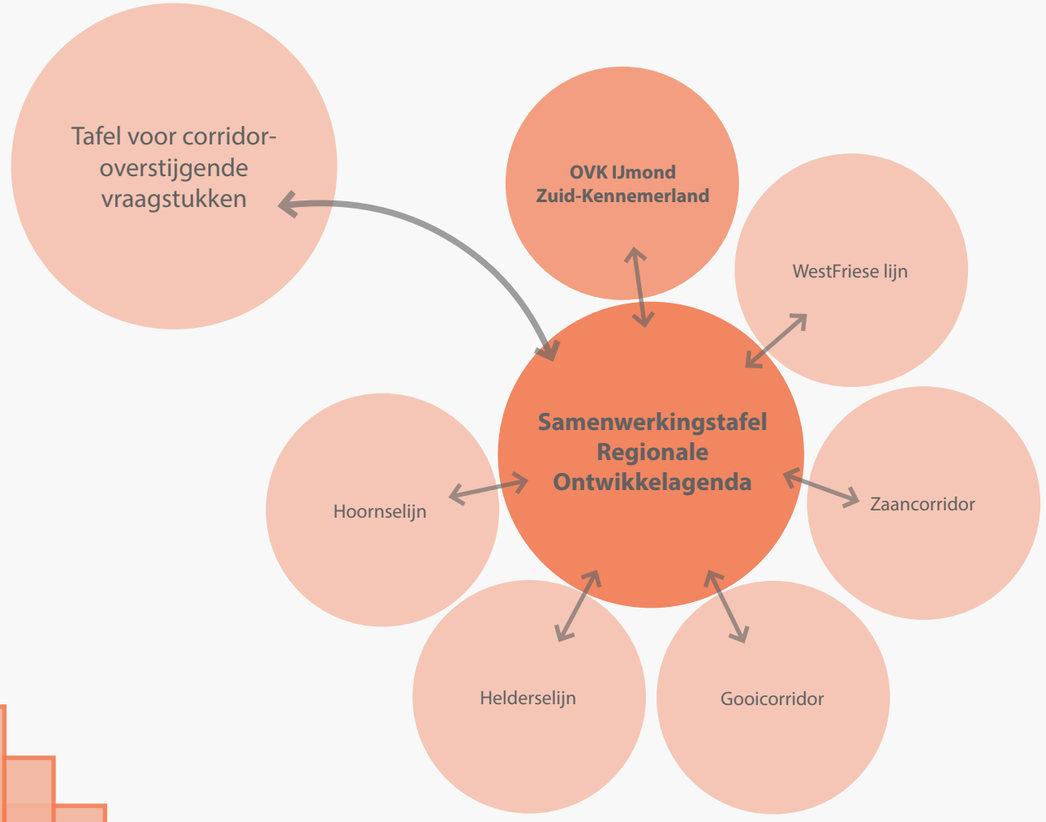
3. Per actie neemt een partij de rol van trekker op zich. Diegene initieert verdere uitwerking van de actie, mogelijk samen met andere partijen, bewaakt de voortgang van de actie en koppelt de resultaten ambtelijk en bestuurlijk terug.

4. Een procesmanager van de provincie Noord-Holland bewaakt de voortgang van de gehele corridor. De procesmanager bereidt het BO voor, organiseert het AO en zit dit overleg voor, onderhoudt de contacten met de trekkers en stelt voortgangsrapportages op. De procesmanager bewaakt ook de samenhang tussen de acties.

5. De rol van bestuurlijke ambassadeur wordt door het BO per bestuurstermijn vastgesteld. Voor de eerste termijn wordt deze rol ingevuld door mevrouw B. van den Berg (wethouder Beverwijk, namens regio IJmond) en mevrouw N. Mulder (wethouder Heemstede, namens regio Zuid-Kennemerland). Zij zijn het externe gezicht van onze samenwerking en hebben specifiek een rol om de samenwerking in de corridor levendig te houden (zie voor invulling volgend punt).

6. Dit actieprogramma is één van de regionale actieprogramma's voor OV-knooppunten in Noord-Holland. Samen vormen deze actieprogramma's de Regionale Ontwikkelagenda Noord-Holland. De bestuurlijk ambassadeurs nemen deel aan de Samenwerkingstafel waar periodiek corridor-overstijgende vraagstukken besproken worden zoals samenhang woningbouw/OV, ketenmobiliteit en spreiding van reizigers. Daarnaast kunnen onderwerpen als netwerkvitaliteit en mogelijke belangentegenstelling tussen partijen aan de orde komen.





5 SAMENWERKING EN MONITORING

Monitoren voortgang
In de Regionale Ontwikkelagenda Noord-Holland gaan we werken met overkoepelende voortgangsrapportages. De voortgang monitoren we aan de hand van een stoplichtmodel waarin iedere actie groen, oranje of rood kleurt. Belangrijk hierbij is dat een oranje of rood stoplicht gekoppeld wordt aan een hulpvraag. Dit is de start voor een gesprek over hoe een actie verder opgepakt kan worden.

We starten met een nulmeting. De benodigde cijfers worden opgehaald uit bestaande monitoringsinstrumenten zoals de monitor OV-knooppunten (provincie Noord-Holland), de stationsbelevingsmonitor (NS/ProRail) en gemeentelijk O&S-data. Waar nodig passen we bestaande monitoringsinstrumenten aan om onze gezamenlijke doelstellingen te kunnen meten.

Station Heemskerk

Onderdoorgang bij station Bloemendaal

Station Zandvoort aan Zee

Station Overveen

BIJLAGE

ACTIEPROGRAMMA
OV-KNOOPPUNTEN IJMOND/ZUID-KENNEMERLAND

ACTIES TOEGELICHT

Procesvoorstellen
In dit overzicht zijn alle acties uit dit actieprogramma uitgewerkt in procesvoorstellen. Deze voorstellen vormen het startpunt voor het vervolg en kunnen periodiek worden aangescherpt en/of bijgesteld. Er is gekozen voor een gefaseerde start van de acties waarbij prioritaire acties als eerste worden opgepakt (zie onderstaande tijdlijn).

De procesvoorstellen zijn volgens een vast stramien uitgewerkt:

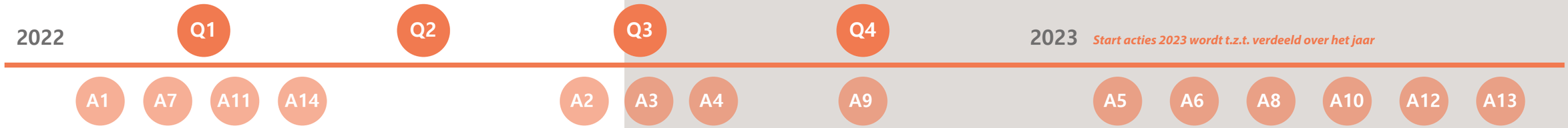
1. Wat is het doel van de actie?
2. Wat houdt de actie in?
3. Welke organisaties zijn betrokken?
4. Welke partij bewaakt de voortgang van de actie?
5. Wat is de benodigde inzet van partijen?
6. Wat is de beoogde planning?

Trekkers voortgang
Per actie neemt een partij de rol van trekker op zich. Diegene initieert verdere uitwerking van de actie, mogelijk samen met andere partijen, bewaakt de voortgang van de actie en koppelt de resultaten ambtelijk en bestuurlijk terug. De trekker heeft daarmee vooral een procesrol om de actie samen met andere partijen verder te brengen. Bij de verdeling van de trekkers hebben betrokken partijen gezocht naar een balans waarbij iedere organisatie naar rato bijdraagt aan de gezamenlijk ambitie van dit actieprogramma.

Actie		Trekker(s) voortgang	Start actie	Type actie
	Doel 1: Versterken ketenmobiliteit			
A1	Opstellen van een aanpak voor voldoende fietsparkeervoorzieningen op de OV-knooppunten	**PNH** samen met ProRail	Q1 2022	Planvorming en uitvoering
A2	Kennis uitwisselen over de effecten van nieuwe vormen van deelmobiliteit, zoals elektrische scooters en steps, op de OV-knooppunten	**Heemstede** samen met Haarlem	Q3 2022	Onderzoek en planvorming
A3	Onderzoeken van benodigde parkeerplekken op de P+R-locaties en afstemming over regulering	**NS** samen met Haarlemmermeer	Q3 2022	Onderzoek en afstemming
A4	Optimaliseren aansluiting bus en (toekomstige) HOV-netwerken op de OV-knooppunten waar dit mogelijk en vervoerkundig wenselijk is	**PNH** samen met Heemstede	Q3 2022	Onderzoek en afstemming
A5	Onderzoeken hoe de verbinding van de OV-knooppunten met de omgeving, bijvoorbeeld via een onderdoorgang of oversteekplaats, kan worden verbeterd	**Beverwijk** samen met ProRail	2023	Onderzoek en planvorming
A6	Optimaliseren van de aansluiting van de OV-knooppunten op het regionale wandel- en fietsnetwerk en de routes van- en naar de belangrijkste bestemmingen binnen 1.200 meter van de OV-knooppunten	**Heemskerk** samen met Uitgeest	2023	Onderzoek en planvorming
	Doel 2: Duurzame verstedelijking			
A7	Ontwikkelen van gemengde woon-werkgebieden met voldoende ruimte voor kennisintensieve bedrijvigheid nabij kansrijke OV-knooppunten	**Haarlem** samen met Beverwijk	Q1 2022	Planvorming en uitvoering
A8	Opstarten van een aanpak om publieksaantrekkende functies zoals onderwijslocaties en recreatieve bestemmingen toe te voegen nabij kansrijke OV-knooppunten	**Velsen** samen met PNH	2023	Onderzoek en planvorming
A9	Monitoren aandeel woningbouw nabij OV-knooppunten conform afspraak Woonakkoord Zuid-Kennemerland / IJmond 2021-2025	**PNH**	Q4 2022	Monitoring en afstemming
A10	Onderzoeken hoe een Mobiliteitsprogramma van Eisen kan worden ingezet bij planontwikkeling nabij OV-knooppunten	**Haarlemmermeer** samen met PNH	2023	Onderzoek en planvorming
	Doel 3: Ontsluiten natuur- en recreatieve bestemmingen			
A11	Opstarten van een aanpak om het gebruik van de OV-knooppunten door bezoekers aan nabijgelegen recreatieve bestemmingen te stimuleren	**Zandvoort** samen met Heemskerk	Q1 2022	Planvorming en uitvoering
A12	Ontwikkelen van de meest kansrijke OV-knooppunten tot een toegangspoort tot het landschap	**PNH** samen met Haarlem	2023	Planvorming en uitvoering
	Doel 4: Toekomstbestendige OV-knooppunten			
A13	Verkennen van gewenste faciliteiten op en rondom de OV-knooppunten, zoals een toilet, drink- en/of eetgelegenheid, beschutte wachtruimte en watertappunt	**NS** samen met ProRail	2023	Planvorming en uitvoering
A14	Onderzoeken welke slimme koppelkansen er in de stationsgebieden zijn tussen enerzijds het gemeentelijk en provinciaal duurzaamheidsbeleid en anderzijds de duurzaamheidsprogramma`s van NS en ProRail	**Bloemendaal** samen met NS en ProRail	Q1 2022	Onderzoek en planvorming

= prioritaire actie 2022 (start Q1)

TIJDLIJN START ACTIES



S1. Optimaliseren netwerk

A1.

PROCESVOORSTEL 1

A1. Opstellen van een aanpak voor voldoende fietsparkeervoorzieningen op de OV-knooppunten

DOEL ACTIE
Het doel van deze actie is tweeledig (kwantitatief en procesmatig):
1) In 2030 is op de OV-knooppunten in de regio IJmond/Zuid-Kennemerland voldoende en toekomstbestendig aanbod van onbewaakte en bewaakte fietsparkeerplekken om comfortabel en snel over te kunnen stappen van en naar de trein.
2) We versnellen de realisatie van extra fietsparkeerplekken bij de OV-knooppunten in de regio IJmond/Zuid-Kennemerland door huidige processen waar mogelijk te optimaliseren.

WAT HOUDT DE ACTIE IN
1. Kwantitatieve opgave fietsparkeren
   a. Gezamenlijk in kaart brengen van het aanbod van onbewaakte en bewaakte fietsparkeerplekken op de OV-knooppunten afgezet tegen de huidige bezettingsgraad en de verwachte behoefte voor 2030.
   b. Gemeenten waar capaciteitsknelpunten optreden initiëren een intakegesprek met ProRail om te bepalen wat er precies nodig is.
   c. Betreffende gemeente stelt samen met betrokken partijen een plan van aanpak op incl. de bekostiging van de beoogde uitbreiding.
   d. Na instemming van alle partijen monitoren we de voortgang van de uitvoering.

2. Proceskant uitvoeringsprogramma fietsparkeren
   a. We inventariseren lopende processen voor onderzoek naar- of realisatie van - extra fietsparkeerplekken op de OV-knooppunten. Loopt het proces soepel of is versnelling gewenst? Hoe kunnen we dat gezamenlijk voor elkaar krijgen?
   b. Tot slot wordt vanuit het Programma Fietsparkeren door ProRail gewerkt aan een beknopt handboek/draaiboek voor gemeenten met betrekking tot fietsparkeren bij OV-knooppunten. De uitkomsten worden gedeeld met alle betrokken partijen.

AFSPRAKEN
Betrokken organisaties
PNH, ProRail, NS, betreffende regiogemeenten

Trekker voortgang actie
PNH samen met ProRail

Benodigde inzet partijen
- Deze actie vraagt met name capaciteit van de gemeenten waar een fietsparkeeropgave is op een of meerdere OV-knooppunt(en).
- ProRail levert gevraagde informatie en denkt mee over de opgave. Bij acties waarbij een intensievere bijdrage van ProRail verwacht wordt, is een opdracht van de gemeente nodig.
- Het opstellen van een Handboek wordt door ProRail in het lopende programma Fietsparkeren opgepakt. De uitkomsten kunnen met het AO IJ/ZKL worden gedeeld.
- Kosten zullen met name in de projectuitvoeringsfase worden gemaakt. Uitvoeringskosten kunnen voor ieder project verschillen, afhankelijk van aard en omvang van de opgave. Voor de bekostiging worden op projectniveau afspraken gemaakt tussen betrokken partijen.

PLANNING

Stap	Q1 2022	Q2 2022	Q3/4 2022	2023	2024 e.v.
1a	X				
1b	X				
1c		X	X		
1d		X	X	X	X
2a	X				
2b			X	X	

S1. Optimaliseren netwerk

A2.

PROCESVOORSTEL 2

A2. Kennis uitwisselen over de effecten van nieuwe vormen van deelmobiliteit, zoals elektrische scooters en steps, op de OV-knooppunten

DOEL ACTIE
Door goed in te spelen op ontwikkelingen en trends op het gebied van deelmobiliteit kunnen we tegemoet komen aan de wensen van de reiziger. Dit doen we door ons te verdiepen in nieuwe vraagstukken en van elkaar te leren qua beleid en qua opgave.

WAT HOUDT DE ACTIE IN
1. In opdracht van de Provincie Noord-Holland wordt reeds onderzoek gedaan naar de 'best practices' op het gebied van deelmobiliteit als onderdeel van de ketenreis. Bij dit onderzoek wordt ook gekeken hoe het (toekomstige) deelmobiliteitssysteem past in bestaande mobiliteitssystemen. De uitkomsten van dit onderzoek worden met het AO IJ/ZKL gedeeld en besproken.

2. Mogelijk zijn er ook andere onderzoeken, inspirerende voorbeelden en beleidsmatige ontwikkelingen van belang waarover we periodiek met elkaar van gedachten kunnen wisselen.

3. Op basis van de uitkomsten van bovenstaand onderzoek kan het AO IJ/ZKL vragen om een vervolgstudie waarbij ook de ruimtelijke invloed op de OV-knooppunten wordt uitgewerkt, mogelijk aan de hand van een of meerdere pilots in de regio IJmond/Zuid-Kennemerland.

AFSPRAKEN
Betrokken organisaties
ProRail, NS, PNH, alle regiogemeenten

Trekker voortgang actie
Heemstede samen met Haarlem

Benodigde inzet partijen
- Bij stap 1 en 2 kan worden aangehaakt op de uitkomsten van bestaand onderzoek. De ambtelijke inzet is beperkt tot de voorbereiding en deelname aan enkele bijeenkomsten.
- De benodigde ambtelijke inzet voor stap 3 hangt af van de uitkomsten van - en beoogde vervolgstappen na - het lopende onderzoek.
- Mogelijk is een (beperkt) onderzoeksbudget benodigd voor vervolgonderzoek/pilots. Indien nodig zal dit worden voorgelegd aan het AO IJ/ZKL.

PLANNING

Stap	Q1 2022	Q2 2022	Q3/4 2022	2023	2024 e.v.
1a			X		
2			X		
3				X	

S1. Optimaliseren netwerk

A3.

PROCESVOORSTEL 3

A3. Onderzoeken van benodigde parkeerplekken op de P+R-locaties en afstemming over regulering

DOEL ACTIE
Het inzichtelijk maken of het aanbod van Parkeren+Reizen (P+R) langs de corridor voldoet aan de geprognotiseerde behoefte op korte- en middellange termijn en wat hier eventueel voor nodig is om aan te voldoen.

WAT HOUDT DE ACTIE IN
1. Op corridorniveau de bestaande capaciteit van P+R in kaart brengen, inclusief huidig gebruik.
2. Op basis van de (toekomstige) behoeftes onderzoeken of en welke tekorten op welke plek(ken) ontstaan, rekening houdende met de verwachte ruimtelijke ontwikkelingen langs de corridor. In deze onderzoeken worden ook de prognoses van het aantal reizigers (in/uitstappers) meegenomen.
3. Inzichtelijk maken welke waterbedeffecten kunnen ontstaan bij invoeren van vormen van parkeerregulering of verandering in bestaande parkeerregulering. En hoe dit integraal te bekijken op corridorniveau, zodat de mogelijke waterbedeffecten kunnen worden voorkomen of geminimaliseerd.
4. Het prioriteren en oppakken van de verschillende opgaven uit de analyses.

AFSPRAKEN
Betrokken organisaties
ProRail, NS, PNH, alle regiogemeenten, mogelijk externe uitbaters van P+R-terreinen

Trekker voortgang actie
NS samen met Haarlemmermeer

Benodigde inzet partijen
- Door goed aan te sluiten bij de regionale hubstrategie van de MRA kan mogelijk werk met werk worden gemaakt.
- Mogelijke kosten zijn afhankelijk van of de benodigde data beschikbaar is en wat de analyse aangeeft aan geprognotiseerde behoeftes op de middellange termijn, ter bespreking in AO IJ/ZKL.
- Doorlooptijd verschillende fases:
  - o Fase 1: in kaart brengen van bestaande P+R-terreinen (capaciteit en parkeerdruk) – 2 maanden
  - o Fase 2: in kaart brengen ruimtelijke ontwikkelingen en opgaven – 2 tot 4 maanden
  - o Fase 3: prioriteren van de opgaven – 2 maanden
  - o Fase 4: oppakken van de verschillende opgaven – 12 maanden tot 120 maanden

PLANNING

Stap	Q1 2022	Q2 2022	Q3/4 2022	2023	2024 e.v.
1			X		
2			X		
3				X	X
4					X

S1. Optimaliseren netwerk

A4.

PROCESVOORSTEL 4

A4. Optimaliseren aansluiting bus en (toekomstige) HOV-netwerken op de OV-knooppunten waar dit mogelijk en vervoerkundig wenselijk is

DOEL ACTIE
Optimaliseren van de aansluitingen tussen bus en trein en (toekomstige) HOV-netwerken op de OV-knooppunten waar dit mogelijk en vervoerkundig wenselijk is.

WAT HOUDT DE ACTIE IN
1. Het aanpassen van de dienstregeling is een continue proces.
   a. De vervoerders maken de concept-dienstregeling. Het is gebruikelijk dat de NS in eerste instantie een concept-dienstregeling maakt, omdat er landelijke afstemming nodig is en dit een lange voorbereidingstijd vergt.
   b. Vervolgens maakt de busvervoerder een concept-dienstregeling die afgestemd is op de aankomst- en vertrektijden van de treinen. In de regio Zuid-Kennemerland en IJmond is de busvervoerder Connexxion.
   c. De concept-dienstregelingen worden voorgelegd aan de provincie en gemeenten om advies.

2. Er worden vanuit het Regionaal OV-Toekomstbeeld diverse studies gedaan en/of opgestart over het toekomstige OV-netwerk. Een voorbeeld hiervan is de studie Ontwikkeling HOV Haarlem – Schiphol/Amsterdam. Waar dit mogelijk en vervoerkundig wenselijk is wordt bij dergelijke studies de aansluiting op de OV-knooppunten meegenomen.

AFSPRAKEN
Betrokken organisaties
PNH, alle regiogemeenten, Connexxion, NS en belangenorganisaties

Trekker voortgang actie
PNH samen met Heemstede

Benodigde inzet partijen
Lopend proces, geen nieuwe actie nodig

PLANNING

Stap	Q1 2022	Q2 2022	Q3/4 2022	2023	2024 e.v.
1			X	X	X
2			X	X	X

S2. Faciliteren overstap
A5.

PROCESVOORSTEL 5

A5. Onderzoeken hoe de verbinding van de OV-knooppunten met de omgeving, bijvoorbeeld via een onderdoorgang of oversteekplaats, kan worden verbeterd

DOEL ACTIE
Met deze actie wordt vervolg gegeven aan de in de handelingsperspectieven geadresseerde opgaven met betrekking tot de directe ontsluiting van de OV-knooppunten. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om de gewenste realisatie of verbetering van een onderdoorgang of voet/fietsverbinding op het betreffende OV-knooppunt of in de directe stationsomgeving.

WAT HOUDT DE ACTIE IN
1. Inventariseren en categoriseren betreffende opgaven uit de handelingsperspectieven.
2. Onderzoeken waar en hoe mogelijke verbeteringen op korte of (middel)lange termijn te realiseren zijn.
3. Het prioriteren en oppakken van de mogelijke verbeteringen in lopende en/of nieuwe projecten op de korte of (middel)lange termijn.

AFSPRAKEN
Betrokken organisaties
ProRail, NS, PNH, betreffende regiogemeenten

Trekker voortgang actie
Beverwijk samen met ProRail

Benodigde inzet partijen
- Door voort te bouwen op de handelingsperspectieven kan werk met werk worden gemaakt.
- Mogelijke kosten zijn afhankelijk van de vraag of extern onderzoek nodig is. Kosten zullen met name in de projectuitvoeringsfase worden gemaakt. Deze kosten kunnen voor ieder project verschillen, afhankelijk van aard en omvang van de opgave. Voor de bekostiging worden op projectniveau onderlinge afspraken gemaakt tussen betrokken partijen.

PLANNING

Stap	Q1 2022	Q2 2022	Q3/4 2022	2023	2024 e.v.
1				X	
2				X	
3					X

S2. Faciliteren overstap
A6.

PROCESVOORSTEL 6

A6. Optimaliseren van de aansluiting van de OV-knooppunten op het regionale wandel- en fietsnetwerk en de routes van- en naar de belangrijkste bestemmingen binnen 1.200 meter van de OV-knooppunten

DOEL ACTIE
Per station onderzoeken of de loop- en fietsroutes binnen 1.200 meter naar- en van het OV-knooppunt herkenbaar en veilig zijn per type reiziger (werk / recreant / scholier) en welke te treffen optimalisatie maatregelen aan de infrastructuur nodig zijn. Belangrijke bestemmingen kunnen bijvoorbeeld zijn onderwijslocaties, bedrijven(terreinen), recreatie- en natuurgebieden.

WAT HOUDT DE ACTIE IN
1. ‘Herkenbaar’ en ‘veilig’ definiëren, loop- en fietsroutes inventariseren, checken op de overlap en/of samenhang met de uitvoering van de Metropolitane Fietsroutes MRA.
2. Loop- en fietsroutes schouwen en toetsen aan richtlijnen Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Wegenbouw (CROW).
3. Via enquête mening reiziger uitvragen en via dezelfde enquête knel- en verbeterpunten vragen, belangenverenigingen zoals Fietsersbond en Veilig Verkeer Nederland uitvragen.
4. Ambtelijk de scope vaststellen en bestuurlijk het uitvoeringsprogramma vaststellen. Het effect van de te treffen optimalisatiemaatregel moet voor alle partijen in verhouding tot de investering staan.

AFSPRAKEN
Betrokken organisaties
PNH, alle regiogemeenten, reizigers(organisaties)

Trekker voortgang actie
Heemskerk samen met Uitgeest

Benodigde inzet partijen
- De enquête voor een nulmeting kan mogelijk ‘meelopen’ in bestaand reizigersonderzoek
- Mogelijke kosten indien een extern bureau de schouw uitvoert, ter bespreking in AO IJ/ZKL
- Haalbaarheid is afhankelijk van de nulmeting en de daaraan gekoppelde investering.

PLANNING

Stap	Q1 2022	Q2 2022	Q3/4 2022	2023	2024 e.v.
1				X	
2				X	
3					X
4					X

S3. Gebiedsontwikkeling bij OV-knooppunten

A7.

PROCESVOORSTEL 7

A7. Ontwikkelen van gemengde woon-werkgebieden met voldoende ruimte voor kennisintensieve bedrijvigheid nabij kansrijke OV-knooppunten

DOEL ACTIE
Doel van deze actie is op de meest kansrijke OV-knooppunten de werkfunctie en de werkgerelateerde ontmoetingsfunctie te versterken. Voorbeelden daarvan zijn de beoogde multifunctionele woon-werkgebieden bij de OV-knooppunten Haarlem (Stationsplein/Beresteyn), Haarlem Spaarnwoude (Oostpoort) en Beverwijk (Spoorzone).

WAT HOUDT DE ACTIE IN
1. Inventarisatie van potentiële ontmoetingsplekken, werkplekken voor kennisintensieve bedrijvigheid, ZZP-ers dichtbij de OV-knooppunten waar dit kansrijk is. Naast voorgenoemde OV-knooppunten kunnen onder andere Heemstede Aerdenhout en Zandvoort (werken aan zee) kansrijke locaties zijn.
2. In beeld brengen van factoren die bepalend zijn voor de vestiging van kennisintensieve bedrijven en ontmoetingsplekken (de "habitat"). Wat zijn bepalende (ruimtelijke) randvoorwaarden, waar komt deze doelgroep vandaan en hoe reizen zij van/naar werk?
3. Voorwaarden creëren waardoor de potentiële plekken ook daadwerkelijk benut worden. Hiervoor plan van aanpak maken.

AFSPRAKEN
Betrokken organisaties
PNH en betreffende regiogemeenten (ook intern EZ-collega`s)

Trekker voortgang actie
Haarlem samen met Beverwijk

Benodigde inzet partijen
- Afhankelijk van detailniveau en beschikbaarheid van informatie kan in 1 jaar de inventarisatie en aanpak worden opgesteld.
- Mogelijke kosten indien een extern bureau het habitat onderzoek uitvoert, ter bespreking in AO IJ/ZKL.

PLANNING

Stap	Q1 2022	Q2 2022	Q3/4 2022	2023	2024 e.v.
1	X				
2		X			
3			X		

S3. Gebiedsontwikkeling bij OV-knooppunten

A8.

PROCESVOORSTEL 8

A8. Opstarten van een aanpak om publieksaantrekkende functies zoals onderwijslocaties en recreatieve bestemmingen toe te voegen nabij kansrijke OV-knooppunten

DOEL ACTIE
Het genereren van extra reizigers binnen en buiten de spits met een bestemming op de corridor waardoor het aanbod en de betaalbaarheid van het OV structureel wordt verbeterd.

WAT HOUDT DE ACTIE IN
1. Inventarisatie ten behoeve van het presenteren van een selectie van kansrijke OV-knooppunten voor publieksaantrekkende functies op basis van vraag en aanbod.
   a. Aanbod: ruimte voor nieuwbouw en/of transformatie, de (on)mogelijkheden vanuit omgevingsplannen en omgevingsverordening, bereikbaarheid, gemeentelijk beleid (wenselijkheid); welke potentie ligt waar?
   b. Vraag: marktbehoefte in de regio / langs de corridor, vestigingsplaatsfactoren die bepalen om wel/niet nabij een OV-knooppunt te vestigen. En voor welke sectoren relevant: bedrijven, overheid, onderwijs, cultureel-recreatief.

2. Het tot stand brengen van een aanpak om publieksaantrekkende functies bij OV-knooppunten te stimuleren. Hierbij kan het gaat het om:
   a. Ruimtelijk programma: het scheppen van de juiste condities door overheden zoals het aanpassen van omgevingsplannen nabij kansrijke OV-knooppunten.
   b. Vestigingsbeleid: gericht op het aantrekken van publieksaantrekkende functies om zich bij OV-knooppunten te vestigen (vraagsturing).

AFSPRAKEN
Betrokken organisaties
PNH en alle regiogemeenten.

Trekker voortgang actie
Velsen samen met PNH

Benodigde inzet partijen
- Bij de verdere uitwerking van deze actie meenemen hoe dit onderzoek uit te voeren, inclusief de benodigde kosten:
  - o door middel van eigen capaciteit betrokken partijen;
  - o inzet van een stagiair;
  - o inhuur van een adviesbureau voor inventarisatie + marktverkenning + aanpak;
  - o een combinatie van bovenstaande.
- Doorlooptijd is enkele maanden tot een half jaar; afhankelijk van detailniveau en beschikbaarheid van informatie kan in enkele maanden een inventarisatie en aanpak worden opgesteld.

PLANNING

Stap	Q1 2022	Q2 2022	Q3/4 2022	2023	2024 e.v.
1				X	
2					X

S4. Tegenspits versterken

A9.

PROCESVOORSTEL 9

A9. Monitoren aandeel woningbouw nabij OV-knooppunten conform afspraak Woonakkoord Zuid-Kennemerland / IJmond 2021-2025

DOEL ACTIE
De provinciale prognoses laten zien dat de woningbehoefte in de regio IJmond/Zuid-Kennemerland zeker tot 2040 blijft groeien. In het regionaal Woonakkoord Zuid-Kennemerland/IJmond 2021-2025* is afgesproken om voldoende woningen toe te voegen, ook in elk van de deelregio's, om te voorzien in de verwachte groei van de woningbehoefte én om het huidige woningtekort te verminderen. Een andere afspraak in het Woonakkoord is om zoveel mogelijk binnenstedelijk en bij OV-knooppunten te bouwen.

* Het woonakkoord Zuid-Kennemerland/IJmond 2021-2025 betreft afspraken tussen de provincie Noord-Holland en de gemeenten Beverwijk, Bloemendaal, Haarlem, Heemskerk, Heemstede, Velsen en Zandvoort

WAT HOUDT DE ACTIE IN
Uitvoering geven aan de afspraken beschreven in het Woonakkoord Zuid-Kennemerland/IJmond door:
1. In kaart te brengen hoe bouwen bij OV-knooppunten in lokaal en regionaal beleid is verankerd.
2. Woningbouwplannen te monitoren via de monitor plancapaciteit. We monitoren binnen twee afstanden vanaf het station: 1200 meter en 10 minuten fietsen.
3. Het adviseren van het BO OV-knooppunten IJmond/Zuid-Kennemerland in hoeverre de doelstelling wordt behaald en waar mogelijk kansen liggen.

AFSPRAKEN
Betrokken organisaties
PNH en alle regiogemeenten

Trekker voortgang actie
PNH

Benodigde inzet partijen
- PNH: overzicht maken hoe bouwen bij OV-knooppunten is verankerd in lokaal en regionaal beleid
- PNH: jaarlijkse monitoring plancapaciteit (lopende actie, geen extra tijd)
- Regiogemeenten: input leveren voor monitoring en inventarisatie.

PLANNING

Stap	Q1 2022	Q2 2022	Q3/4 2022	2023	2024 e.v.
1			X	X	X
2			X	X	X
3			X	X	X

S4. Tegenspits versterken

A10.

PROCESVOORSTEL 10

A10. Onderzoeken hoe een Mobiliteitsprogramma van Eisen kan worden ingezet bij planontwikkeling nabij OV-knooppunten

DOEL ACTIE
Deze actie richt zich op het toepassen van een instrument dat recent in de MRA is ontwikkeld: het Mobilteitsprogramma van Eisen (MvpE). In een MPvE staan alle ruimtelijke uitgangspunten die gelden voor mobiliteit in een gebiedsontwikkeling. Specifiek willen we onderzoeken hoe dit instrument kan worden toegepast bij planontwikkelingen nabij de OV-knooppunten.

WAT HOUDT DE ACTIE IN
1. Inventariseren hoe een MvpE bij planontwikkelingen nabij stations kan worden toegepast. Welke parkeernorm past bijv. bij welke treinfrequentie en welke verstedelijkingsgraad?
2. Bepalen welke gemeenten willen meedoen aan het toepassen van een MvpE bij planontwikkelingen nabij het station.
3. Monitoren van de effecten en kennisdeling over opgedane ervaringen.

AFSPRAKEN
Betrokken organisaties
PNH, alle regiogemeenten, MRA-organisatie

Trekker voortgang actie
Haarlemmermeer samen met PNH

Benodigde inzet partijen
- Werk met werk maken door slim aan te haken bij bestaande instrumentontwikkeling in MRA en verbinding te maken met het Multimodaal Toekomstbeeld.
- Gevraagde capaciteit afhankelijk van deelname aan toepassing instrument in de praktijk.
- Behalve ambtelijke inzet geen kosten verwacht.

PLANNING

Stap	Q1 2022	Q2 2022	Q3/4 2022	2023	2024 e.v.
1				X	
2				X	
3					X

S5.
Ontsluiten natuur- en recreatie via OV-knooppunten
A11.

PROCESVOORSTEL 11

A11. Opstarten van een aanpak om het gebruik van de OV-knooppunten door bezoekers aan nabijgelegen recreatieve bestemmingen te stimuleren

DOEL ACTIE
Recreatieve bezoekers in de daluren doordeweeks via het OV naar hun bestemming laten reizen door de corridor en OV-knooppunten beter te benutten.

WAT HOUDT DE ACTIE IN
In 2021 hebben de betrokken partijen bij dit actieprogramma de kansen van de omgeving rondom de OV-knooppunten verkend. We hebben hiervan een overzicht gemaakt middels een kansenkaart, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen de stations, namelijk: natuurstation, combinatiestation, herkomst station (zie pagina 19). Vervolgstappen zijn:

1. Nulmeting/onderzoek naar hoe (rijrichting) en wanneer (tijdstip) de huidige bezoekers van de recreatieve bestemmingen langs de corridor gebruik maakt van de OV-knooppunten.
2. De mogelijkheden voor fysieke en/of digitale promotie onderzoeken. Hoe kunnen we zorgen dat ook de informatie over de bestemmingen en OV-knooppunten zowel fysiek als digitaal beter vindbaar en toegankelijk zijn?
3. Inventariseren marketingorganisaties in de regio voor het ontwikkelen van zowel de fysieke als digitale middelen. Vervolgens worden experts betrokken bij de plannen voor kaarten, promotie en gezamenlijke producten op de OV-knooppunten.
4. Uitvoeringsplan opstellen voor de promotie van het reizen per OV naar de top-5 van de recreatieve en culturele bestemmingen binnen 10 minuten fietsen vanaf het station.

AFSPRAKEN
Betrokken organisaties
PNH, NS, alle regiogemeenten, natuur- en recreatieorganisaties

Trekker voortgang actie
Zandvoort samen met Heemskerk

Benodigde inzet partijen
- Uitvoering per knooppunt afhankelijk van timing en complexiteit. We combineren de ontwikkelingen zoveel mogelijk met andere aanpassingen in de stationsomgeving.
- Jaarlijkse monitoring (lopende actie, geen extra tijd).
- Mogelijke kosten bij een opdracht voor marketingorganisatie(s), ter bespreking in AO IJ/ZKL.

PLANNING

Stap	Q1 2022	Q2 2022	Q3/4 2022	2023	2024 e.v.
1	X				
2	X				
3		X			
4			X		

S6.
Concept Buitenpoorten uitrollen
A12.

PROCESVOORSTEL 12

A12. Ontwikkelen van de meest kansrijke OV-knooppunten tot een toegangspoort tot het landschap

DOEL ACTIE
Natuurbezoekers via het OV naar hun bestemming te laten reizen door de corridor beter te benutten en OV-knooppunten te ontwikkelen als een toegangspoort tot de natuur: het startpunt van wandel- en fietsroutes.

WAT HOUDT DE ACTIE IN
In 2021 hebben de betrokken partijen bij dit actieprogramma samen met het Programma Buitenpoorten van de provincie Noord-Holland onderzocht welke stations kansrijk zijn om een startpunt te zijn voor actieve recreatie (wandelen en fietsen) in de natuur. Deze stations zijn gedefinieerd als potentiële "natuur stations". Met betrokken partijen zijn recent verkennende gesprekken gevoerd over de knooppunten Halfweg-Zwanenburg, Overveen en Zandvoort. De knooppunten Santpoort Noord (pilot Buitenpoorten) en Haarlem Spaarnwoude hebben de verkennende fase al doorlopen. In de gesprekken is geïnventariseerd wat de kansen en knelpunten zijn per knooppunt. Vervolgstappen zijn:

1. Planfase: met betrokken partijen een plan van aanpak maken voor de ontwikkeling van een of meerdere OV-knooppunten tot een Buitenpoort tot het landschap.
2. Uitvoeringsfase: daadwerkelijke realisatie een of meerdere OV-knooppunten tot een Buitenpoort tot het landschap.

AFSPRAKEN
Betrokken organisaties
PNH, NS, betreffende regiogemeenten

Trekker voortgang actie
PNH samen met Haarlem

Benodigde inzet partijen
- De verkennende gesprekken vragen beperkte ambtelijke capaciteit van betrokkenen. De basis vormt het reeds opgestelde handboek Buitenpoorten, van waaruit stap voor stap kan worden verkend voor welke plannen/maatregelen draagvlak en middelen bij partijen beschikbaar kan worden gesteld.
- Voor de bekostiging van de uitvoering worden op projectniveau onderlinge afspraken gemaakt tussen betrokken partijen.

PLANNING
- Verkennende gesprekken zijn gestart
- Verdere planning afhankelijk van voortgang op projectniveau.

Stap	Q1 2022	Q2 2022	Q3/4 2022	2023	2024 e.v.
1				X	
2					X

S7. Verhogen ruimtelijke kwaliteit

A13.

PROCESVOORSTEL 13

A13. Verkennen van gewenste faciliteiten op en rondom de OV-knooppunten, zoals een toilet, drink- en/of eetgelegenheid, beschutte wachtruimte en watertappunt

DOEL ACTIE
Het doel van de actie is om gewenste faciliteiten op en rondom de OV-knooppunten te verkennen, zoals een toilet, drink- en/of eetgelegenheid, beschutte wachtruimte en watertappunt.

WAT HOUDT DE ACTIE IN
1. Bij gemeenten inventariseren of aanvullende faciliteiten op en rondom de OV-knooppunten gewenst zijn.
2. Betrokken gemeente kan samen met NS, ProRail en de provincie verkennen of de gewenste aanvullende faciliteiten kunnen worden gerealiseerd, inclusief benodigde bijdrage(n).

AFSPRAKEN
Betrokken organisaties
ProRail, NS, betreffende regiogemeenten.

Trekker voortgang actie
NS samen met ProRail

Benodigde inzet partijen
- De inzet en kosten zijn afhankelijk van het type voorziening dat gewenst is en de locatie daarvan.
- ProRail is bezig met de uitrol van stations outillage (gereed eind 2028).

PLANNING

Stap	Q1 2022	Q2 2022	Q3/4 2022	2023	2024 e.v.
1				X	X
2				X	X

S8. Verduurzaming en vergroening

A14.

PROCESVOORSTEL 14

A14. Onderzoeken welke slimme koppelkansen er in de stationsgebieden zijn tussen enerzijds het gemeentelijk en provinciaal duurzaamheidsbeleid en anderzijds de duurzaamheidsprogramma`s van NS en ProRail

DOEL ACTIE
Het doel van deze actie is om gezamenlijk kansen te identificeren om stations(gebieden) te verduurzamen. Op en rondom het station hebben ProRail en NS Stations ieder eigen duurzaamheidsdoelstellingen en programma`s op het gebied van energie, materialen en biodiversiteit (zie pagina 20). Ook gemeenten hebben veelal beleidsambities om (stations)gebieden te verduurzamen en/of klimaatadaptief in te richten.

WAT HOUDT DE ACTIE IN
1. Het organiseren van een workshop waarin de duurzaamheidsprogramma's van ProRail en NS worden toegelicht.
2. Het organiseren van een workshop waarin de gemeentes en de provincie het beleid op het gebied van duurzaamheid (in de stationsgebieden) toelichten
3. Het opstellen van een kansenkaart welke slimme koppelkansen er in de stationsgebieden zijn tussen enerzijds het gemeentelijk en provinciaal duurzaamheidsbeleid en anderzijds de duurzaamheidsprogramma`s van NS en ProRail.
4. Vertaalslag van kansenkaart naar nieuwe en/of bestaande projecten per OV-knooppunt.

AFSPRAKEN
Betrokken organisaties
ProRail, NS, PNH, betreffende regiogemeenten.

Trekker voortgang actie
Bloemendaal samen met NS en ProRail

Benodigde inzet partijen
- Stap 1 en 2: de ambtelijke inzet is beperkt tot de voorbereiding en deelname aan een tweetal workshops.
- Stap 3: mogelijke kosten indien een extern bureau de kansenkaart opstelt, ter bespreking in AO IJ/ZKL
- Stap 4: uitvoeringskosten kunnen voor ieder project verschillen, afhankelijk van aard en omvang van de opgave. Voor de bekostiging worden op projectniveau afspraken gemaakt tussen betrokken partijen.

PLANNING

Stap	Q1 2022	Q2 2022	Q3/4 2022	2023	2024 e.v.
1	X				
2		X			
3			X		
4				X	X

GOOICORRIDOR
EEN GROENE LEEFBARE CORRIDOR

REGIONAAL ACTIEPROGRAMMA RECREATIE, DUURZAAMHEID EN KETENMOBILITEIT

december 2021

INHOUDSOPGAVE

Introductie 2

1. Routekaart Gooicorridor
Doelstellingen en Ambities 5
Strategieën en Acties 6

2. De doelstellingen uitgewerkt

Doel 1: Hoogwaardig vervoerssysteem 9

Doel 2: Duurzame verstedelijking 10

Doel 3: Duurzame mobiliteitsgroei 11

Doel 4: Natuur, cultuur en recreatie 13
Top 3 bestemmingen
Landschap langs de corridor
De Gooicorridor herkenbaar

Doel 5: Duurzame stationsomgeving 16
Duurzame inrichtingsprincipes

3. Governance, capaciteit en financiering 21

4. Bijlagen 25

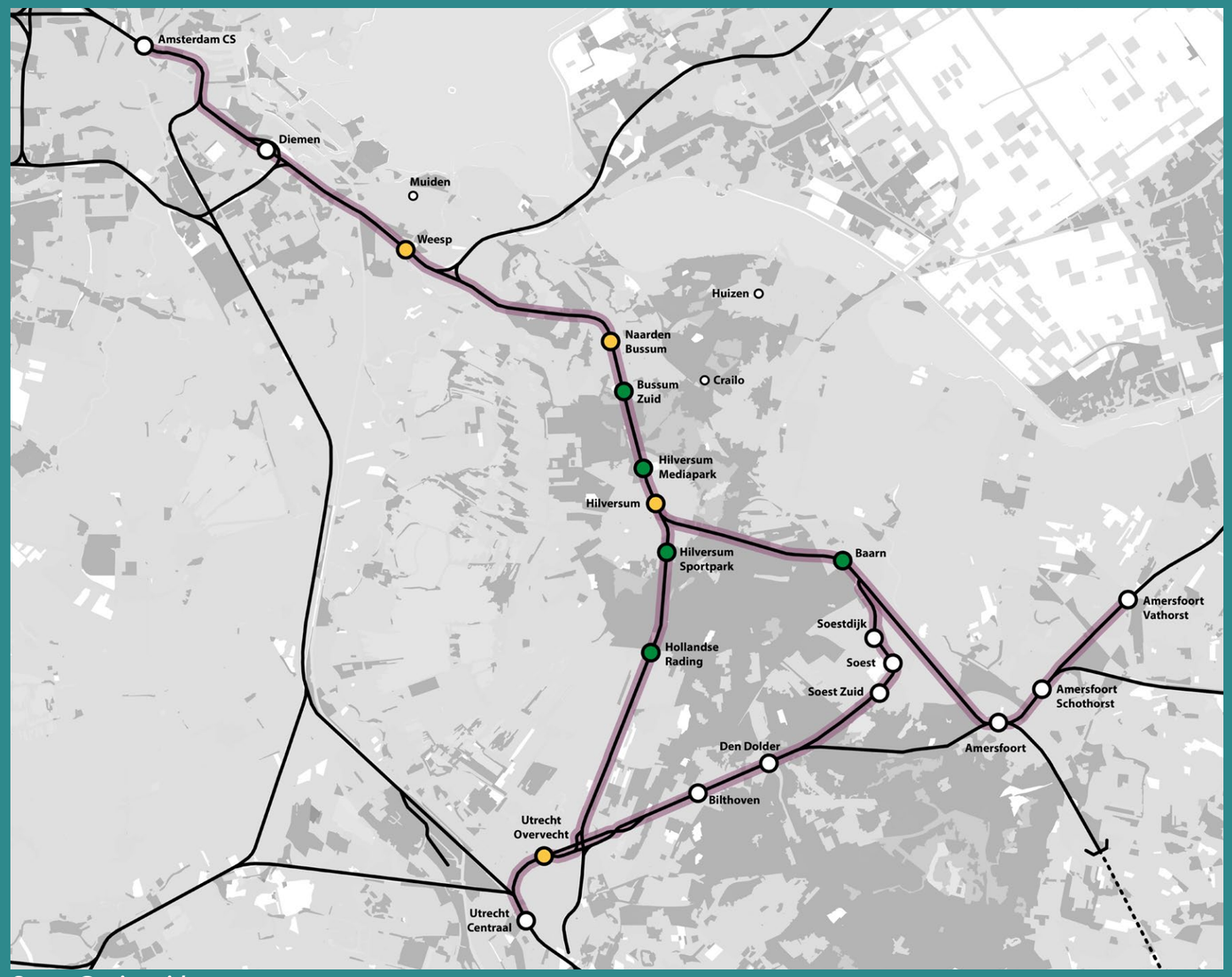
Colofon:
Foto's: Visit Gooi&Vecht en Provincie Noord-Holland

Deze rapportage is opgesteld door de provincie Noord-Holland in samenwerking met:

INTRODUCTIE

Versterken van de OV-knooppunten
Openbaar vervoersknooppunten, oftewel OV-knooppunten, zijn belangrijke schakels in de reis van mensen op weg naar werk, studie of een recreatieve bestemming. Deze plekken verbinden steden, dorpen en landschappen met elkaar. Ook zijn het plekken waar reizigers al lopend, fietsend, per bus of met deelvervoer komen en gaan. Niet ieder OV-knooppunt is hetzelfde. Het ene knooppunt ligt in een dorpse omgeving, terwijl het andere knooppunt midden in het centrum van een stad ligt. Knooppunten kunnen ook een toegangspoort vormen voor recreatie- en natuurgebieden. De gebieden die tussen deze knooppunten liggen, noemen we corridors. De provincies Noord-Holland en Utrecht, NS, ProRail, regio's Gooi en Vechtstreek en Amersfoort en de gemeenten Weesp, Diemen, Gooise Meren, Huizen, Hilversum, Wijdemeren, Baarn, Utrecht, Amersfoort, Soest en De Bilt slaan met dit actieprogramma de handen ineen om gezamenlijk de OV-knooppunten op de corridor Amsterdam – Utrecht/ Amersfoort (inclusief de Soesterlijn) te versterken. Door het verbeteren van voorzieningen zoals fietsenstallingen en parkeergelegenheden op en rond de goed bereikbare OV-knooppunten, sluit je de woningbouw, bedrijvigheid en de daar bijhorende vervoersdrukte beter op elkaar aan. Dit leidt tot kortere reistijden, minder toename van files en het sparen van het landschap rondom dorpen en steden.

Noodzaak tot samenwerking om de regio bereikbaar te houden
Het is belangrijk dat het gebied tussen Amsterdam, Utrecht en Amersfoort goed te bereiken is. De Gooicorridor is een druk bereden spoorlijn tussen Amsterdam Centraal en Utrecht (via Weesp en Hilversum) en tussen Amsterdam Centraal en Amersfoort, waar naast Sprinters en Intercity's ook internationale treinen en goederentreinen rijden. De Gooicorridor zorgt dat de steden en dorpen rondom de spoorlijn bereikbaar zijn maar zorgt ook voor een verbinding op (inter)nationaal niveau. Er liggen ambitieuze verstedelijkingsplannen rondom de Gooicorridor. Door de grote vraag naar woningen en werklocaties zal ook de behoefte aan recreatie verder toenemen. Door samen te werken op de Gooicorridor geven wij hier zo goed mogelijk richting aan.



Scope Gooicorridor
van Amsterdam naar Utrecht, van Hilversum naar Amersfoort en de Soesterlijn

De samenwerking tot nu toe
De Provincie Noord-Holland werkt vanuit het programma OV-Knooppunt samen met gemeenten, NS en ProRail aan regionale actieprogramma`s voor een aantal spoorcorridors. Deze actieprogramma`s vormen samen de Regionale Ontwikkelagenda Noord-Holland. Het doel van de Regionale Ontwikkelagenda is de ontwikkelingen rondom OV-knooppunten in samenhang te bekijken en te versterken. Daarbij ligt de focus op de stationsomgevingen. Per corridor maken betrokken partijen hierover afspraken met elkaar. Bij het opstarten van de Gooicorridor betekende dit dat de provincies Noord-Holland en Utrecht voor het eerst op het gebied van het versterken van stationsomgevingen gingen samenwerken. De officieel van start was tijdens het Bestuurlijk Overleg d.d. 5 juni 2020 met het vaststellen van de startnotitie. Met de Utrechtse vertegenwoordiging, de provincie Utrecht, de regio Amersfoort en de gemeenten Utrecht, Baarn, Soest en Bilthoven is de samenhang op de gehele Gooicorridor gedekt.

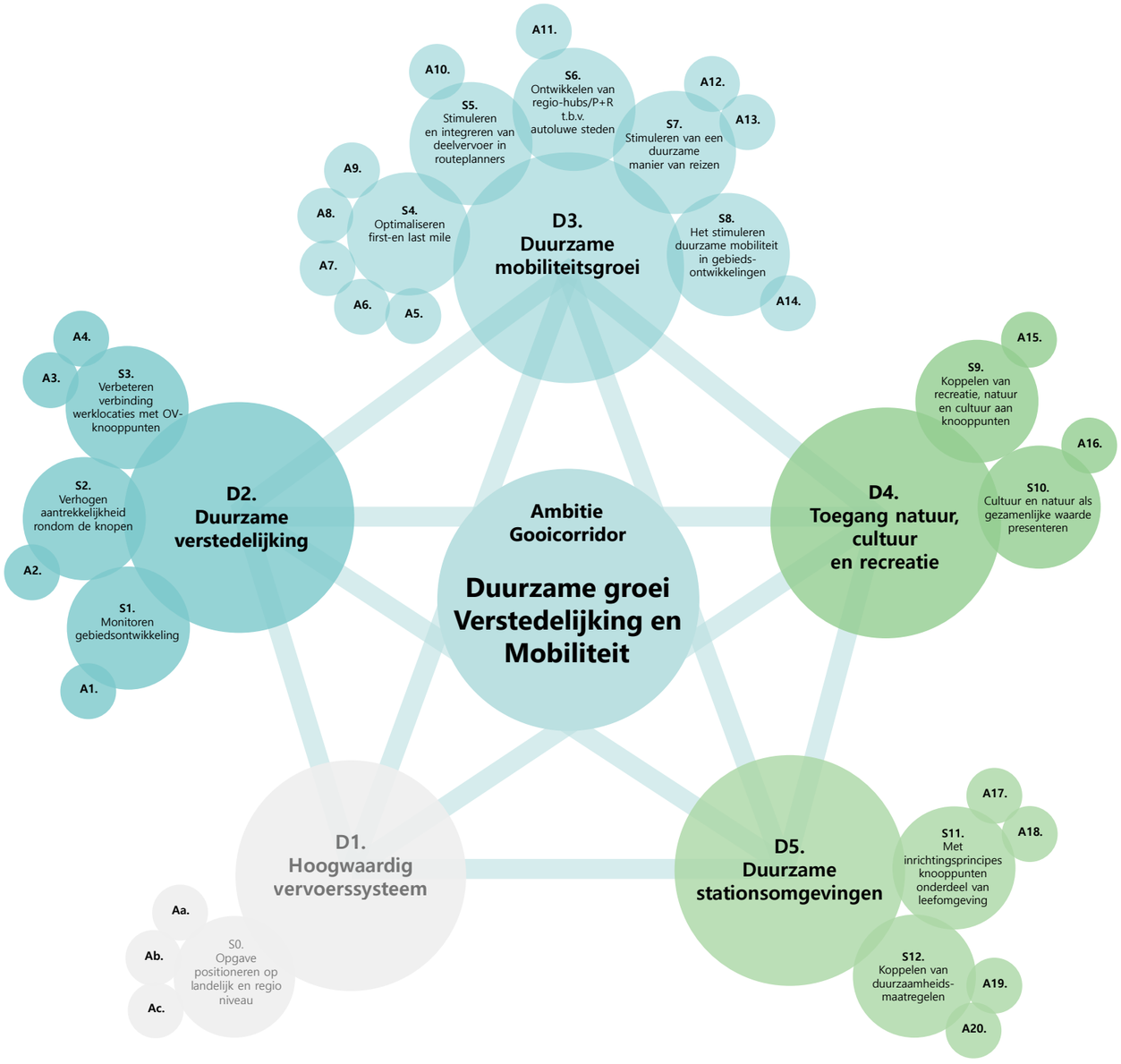
Huidige versus gewenste situatie
Voor alle OV-knooppunten op de Gooicorridor is een handelingsperspectief opgesteld. Dit is een instrument om gezamenlijk de huidige en toekomstige situatie van een OV-knooppunt in kaart te brengen. Hiermee verkregen we een volledig beeld over het functioneren van het OV-knooppunt in zijn omgeving, bijvoorbeeld over de omgevingskwaliteit, veiligheid, aanwezige voorzieningen en de tevredenheid van de reizigers. Uit deze analyse bleek dat een aantal opgaven en thema's, namelijk mobiliteit, P+R, verduurzaming en recreatie, op meerdere knooppunten op de corridor spelen. Deze thema's zijn verdiept en in samenhang bekeken.

Totstandkoming actieprogramma
We stelde een gezamenlijke ambitie op om te verduidelijken welke rol de Gooicorridor kan spelen binnen het landelijke mobiliteitsnetwerk, de transitieopgave en de verstedelijking(opgave). In dit "Actieprogramma Gooicorridor" geven we aan wat we willen bereiken, hoe we daar komen, wat we als gezamenlijke partijen zelf kunnen en welke acties corridor-overstijgend zijn en met partijen buiten de corridor opgepakt moeten worden.

1

ROUTEKAART GOOICORRIDOR

‘GOOICORRIDOR: EEN GROENE, LEEFBARE CORRIDOR WAAR WONEN, WERKEN EN RECREATIE SAMENGAAN’



DOELSTELLINGEN EN AMBITIES

Het startpunt bij het opstellen van de ambitie was het benoemen van het unieke van de Gooicorridor. Opvallend aan deze corridor is dat het sterk verstedelijkte gebieden verbindt en door prachtige, afwisselende landschappen loopt. De stations geven toegang tot wonen en werken, maar zijn ook de poort tot een rijk aanbod aan cultuur en recreatie. De verder verstedelijking, groeiende mobiliteit en maatschappelijke trends bieden aanleiding om de positie en het gebruik van de Gooicorridor verder uit te nutten. Het gaat dan om gezond leven, klimaatadaptatie, energieneutraal, aandacht voor duurzaamheid, autoluwe steden en behoefte aan recreatie in de directe omgeving.

Om bovenstaande te bereiken hebben we een strategie opgesteld aan dan hand van het **OGSM Model**. OGSM is een methode om strategische plannen te beschrijven op één pagina. OGSM staat voor “Objective” (de Ambitie), “Goals” (de Doelen), “Strategies” (de Strategieën) en “Measures” (de Acties/Projecten). Deze vier factoren geven in één opslag weer hoe de doelstellingen van de Gooicorridor samenhangen en het einddoel kan worden bereikt.

De Ambitie, Doelen, Strategieën en Acties zijn in het figuur hiernaast weergegeven en worden in de rest van het document toegelicht. Alle onderdelen van het OSGM zijn ook terug te zien in de tabel in hoofdstuk 3, pagina 23.

De gezamenlijke ambitie
Onze ambitie luidt: Voor 2030 een kwalitatief hoogwaardig (openbaar) vervoerssysteem op de Gooicorridor waarmee we de verstedelijking en mobiliteitsgroei duurzaam faciliteren, het van deur-tot-deur reizen via OV aantrekkelijk maken en de unieke natuur en cultuurwaarde aan de corridor toegankelijk maken.

Samenhang doelen
Door het samenbrengen van ruimtelijke-economische ontwikkelingen op goed bereikbare locaties (D2) zoals openbaarvervoersknooppunten, ontstaat meer samenhang tussen verstedelijking en mobiliteit en wordt de bestaande OV-structuur van een regio gebruikt als ruggengraat voor verdere verstedelijking. Door op het niveau van de corridor, het netwerk, knooppunten en de samenhangende ketenreis de juiste ingrepen te doen en van elk knooppunt een fijne en duurzame verblijfsplek te maken, wordt het gebruik van duurzaam vervoer (D3) gestimuleerd en kan het station onderdeel worden van, en bijdragen aan een gezonde leefomgeving (D5). De knooppunten vormen voor de bewoners aan de corridor maar ook uit de omliggende steden poorten tot cultuur, natuur en recreatie (D4).

Bovenstaande leidt samen tot een kwalitatief hoogwaardig vervoersysteem (D1). Het figuur hiernaast laat zien dat de doelen met elkaar samenhangen. Zo leiden D2 tot en met D5 tot een kwalitatief hoogwaardig vervoersysteem, maar een hoogwaardig systeem is tegelijkertijd randvoorwaardelijk voor het behalen van D2 tot en met D5. Zo hangt het behalen van een gezonde modal shift (meer OV, fiets en voet in plaats van auto) (D3) samen met het versterken van de knooppunten (D2) en is het optimaliseren van de ketenmobiliteit (strategie onder D3) van belang voor zowel de toegankelijkheid van de woon- en werklocaties als de toegankelijkheid van cultuur, natuur en recreatie. Dit laatste (D4) is van belang om duurzame verstedelijking op de corridor, alsook de binnenstedelijke verdichting in Amsterdam/Utrecht/Amersfoort mogelijk te maken.

STRATEGIEEN EN ACTIES

D1. HOOGWAARDIG VERVOERSSYSTEEM

S0. Opgave positioneren op landelijk niveau en regioniveau (i.v.m.) investeringen

Aa. **Actie a:** Regio Amersfoort, Gooi-en Vechtstreek, PNH en PU nemen deel aan lobby A1 om te komen tot integraal MIRT onderzoek

Ab. **Actie b:** Regionale partijen agenderen Gooicorridor op mobiliteitstafels als Landelijke Spoortafel, LOVTB en SBAB (onderwerpen o.a alternatieven goederenvervoer, avondfrequentie en OV-SAAL)

Ac. **Actie c:** Regionale partijen agenderen de Gooicorridor op ruimtelijke tafels als Verstedeijkingsstrategie MRA, UNED

D2. DUURZAME VERSTEDELIJKING

S1. Monitoren of het merendeel van de gebiedsontwikkeling tot 2030 binnen 10 minuten fietsen van de OV-Knooppunten gerealiseerd wordt

A1. **Actie 1:** Obv woonakkoorden, plancapaciteit etc. aandeel woningen binnen 10 minuten fietsen van OV knooppunten op de gehele corridor in kaar brengen en jaarlijks monitoren. Hiermee inzetten op multifunctionele woon-werkgebieden.

S2. Het verhogen van de aantrekkelijkheid rondom de knopen

A2. **Actie 2:** De opgaven uit de handelingsperspectieven op het gebied ruimtelijke kwaliteit concretiseren

S3. Betere verbinding werklocaties met OV-knooppunten

A3. **Actie 3:** In gebiedsontwikkeling rondom de knooppunten op de Gooicorridor inzetten op het vergroten van de economische activiteit door een gevarieerd woon, werk, voorzieningenprogramma, oa. ontmoetingsplekken, werkplekken, ZZP-ers etc.

A4. **Actie 4:** Aandacht voor ontsluiten van de werklocaties binnen de 10 min fietsen en 1200 m contour van OV-knooppunten. Per cluster werklocaties en bedrijventerreinen het fijnmazig OV- en fietsnetwerk in kaart brengen en waar nodig maatregelen formuleren die netwerk verbeteren om te stimuleren dat werknemers vaker met het OV komen.

D3. DUURZAME MOBILITEITSGROEI

S4. Het optimaliseren/verbeteren (tijd/comfort) van de first en last mile van de OV-knooppunten op de Gooicorridor

A5. **Actie 5:** Opgaven uit de handelingsperspectieven op het gebied van fiets, lopen, bus en auto concretiseren (uitvoeringsprogramma ketenmobiliteit opstellen), onderscheid tussen first en last mile van belang om de verbinding van de Gooicorridor met wonen, werken en recreatie/natuur te verbeteren

A6. **Actie 6:** Stimuleren actieve mobiliteit als voor- en natransport naar stations door knelpunten in routes naar en in stationsgebieden in kaart te brengen en aan te pakken

A7. **Actie 7:** Regionaal doorfietsnetwerk aansluiten op de OV-knooppunten vanuit de kernen in de regio (mn om de regionale bewoners uit de auto te halen)

A8. **Actie 8:** Uitrollen deelmobiliteit in de regio

A9. **Actie 9:** Park + Bike locaties benoemen en realiseren op strategische plekken vanaf Gooicorridor en HOV haltes tov regionale kernen

S5. Het stimuleren en integreren van deelvervoer in (multimodale) routeplanners zodat de reiziger op elk moment inzage heeft in de verschillende reisopties, inclusief kosten en het milieu

A10. **Actie 10:** Stimuleren gebruik deelmobiliteit door plannen, boeken en betalen in één digtitale omgeving aan OV-reizigers mogelijk te maken. Mogelijkheden verkennen van aansluiting RiVier platform applicatie of ontwikkeling eigen regionaal platform

S6. Ontwikkelen van regio-hubs/P+R zowel voor regionale reizigers als langs A1 en A27 t.b.v. autoluwe steden

A11. **Actie 11:** Verdiepend onderzoek naar mogelijke locaties en potentie van hubs/uitbreiding P+R als input ook richting andere studies en andere regio's om op die manier daadkrachtig te kunnen reageren op het autoluwe beleid van Utrecht en Amsterdam

S7. Het stimuleren van een duurzame manier van reizen rondom de Gooicorridor door het maken van afspraken tussen gemeenten, OV sector, provincie en Rijk, waarin voorwaarden voor alle omgevingsvisies en -verordeningen worden geformuleerd

A12. **Actie 12:** Duurzame mobilteit stimuleren door in omgevingsvisie en -verordening OV, actieve mobiliteit en deelmobiliteit maximaal te faciliteren

A13. **Actie 13:** Verduurzamen mobilteit door met vertegenwoordigers van werkgevers rondom de Gooicorridor afspraken te maken over verduurzamen mobiliteit en het spreiden van reizigers

S8. Het stimuleren van een duurzame manier van mobiliteit in gebiedsontwikkelingen rondom OV-Knooppunten

A14. **Actie 14:** Duurzame mobiliteit stimuleren door bij gebiedsontwikkeling groter dan 50 woningen een *mobiliteitsprogramma van eisen* te formuleren, oa. lagere parkeernormen

D4. TOEGANG NATUUR, CULTUUR EN RECREATIE

S9. Het koppelen van de verschillende recreatie, natuur en cultuur aan de verschillende knooppunten aan de Gooicorridor

A15. **Actie 15:** Opstellen van een bestemmingenkaart waar per knooppunt de aanwezige recreatie en cultuur in kaart wordt gebracht (incl. buitenpoorten)

S10. De cultuur en recreatie aan de Gooicorridor als gezamenlijke waarde presenteren

A16. **Actie 16:** Door middel van bv kaarten, promotie en gezamelijke producten de Gooicorridor als geheel kenbaar maken (incl. concreet financieel voorstel)

D5. DUURZAME STATIONSOMGEVINGEN

S11. Met concrete inrichtingsprincipes knooppunten een onderdeel laten worden van de leefomgeving en daaraan op een duurzame manier positief bijdragen

A17. **Actie 17:** Vanuit de bestemmingenkaart toewerken naar concrete inrichtingsprincipes om bij realisatie en /of revitaliseren van stationsomgevingen in te zetten

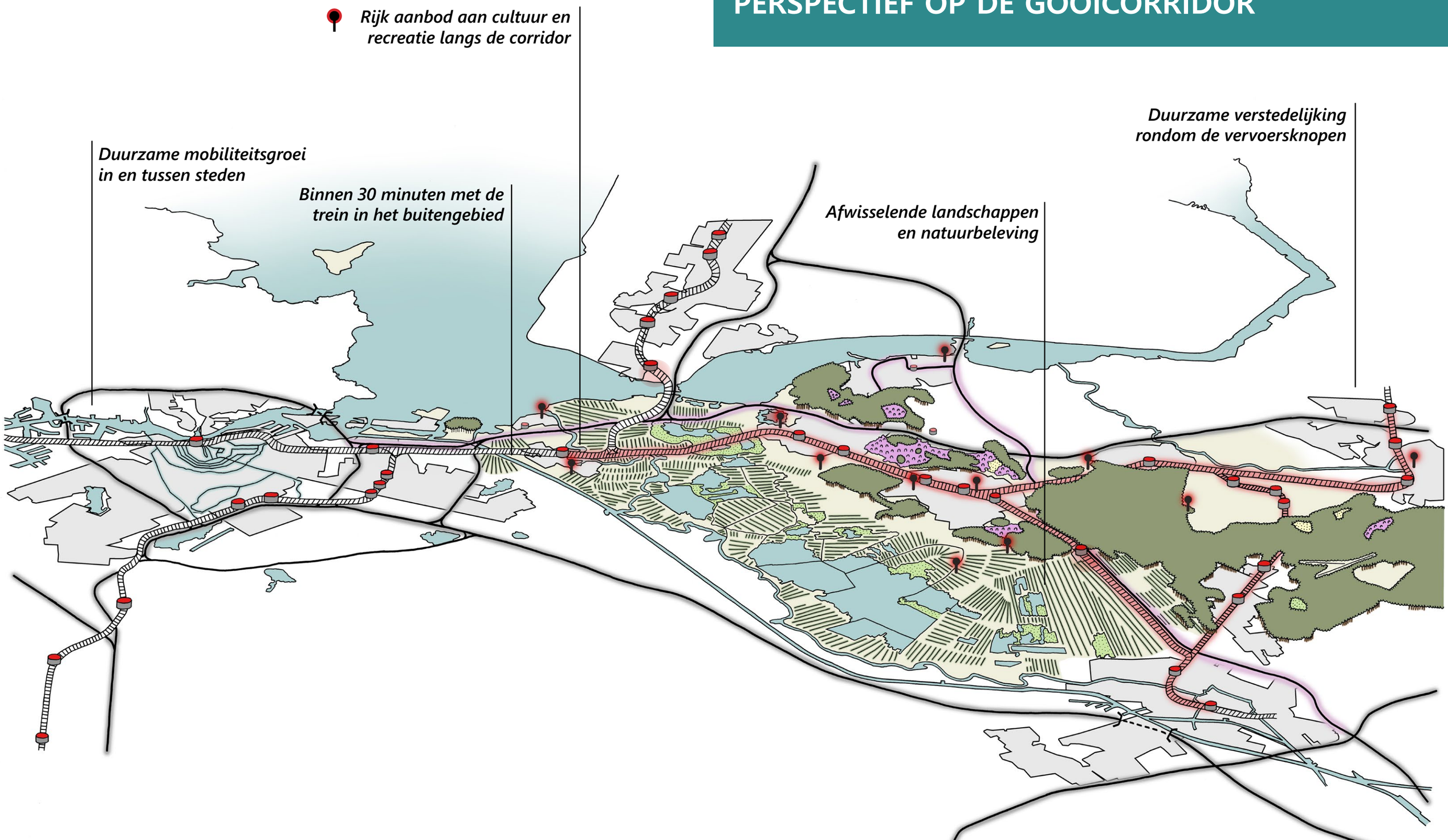
A18. **Actie 18:** De inrichtingsprincpes voor één knooppunt uitwerken zodat dit als voorbeeld kan dienen op de Gooicorridor

S12. Het koppelen van duurzaamheidsmaatregelen aan de ontwikkelingen rond en op de stations

A19. **Actie 19:** Bij realisatie en /of revitaliseren van stationsomgevingen bij ontwerp en realisatie naast ruimtelijke kwaliteit, duurzaamheidsaspecten als circulair, energietransitie en klimaatadaptief opnemen.

A20. **Actie 20:** Energiebesparing en CO2-reductie stationsgebouwen en -processen

PERSPECTIEF OP DE GOOICORRIDOR



2

DE DOELSTELLINGEN UITGEWERKT

WELKE TRAJECTEN HEBBEN INVLOED OP DE GOOICORRIDOR?

GOEDERENVERVOER OOST NEDERLAND
Landelijk OV Toekomstbeeld -> menukaart als robuuste basis
Goederenvervoer Rotterdam – Duitsland
Herroutering geeft meer ruimte op corridor

UNED + MRA + ONTWIKKELBEELD AMERSFOORT
Woningbouw binnenstedelijk en bij OV knooppunten + bereikbaarheid van het landschap
- Specifieke aandacht voor Gooicorridor onvoldoende

RTOV
- 6 IC's, 4 sprinters
- Snellere verbinding Almere-Utrecht (niet ten koste van Gooicorridor

LTOV
Programma Hoogfrequent Spoor : verbinding Amsterdam-Almere/ Amersfoort

BEREIKBARE STEDEN
Woningbouw Hilversum

SBAB
- Multimodaal toekomstbeeld 2040
- regionale hubstrategie
- Amsterdam Bay Area

INTERNATIONALE TREIN
Mogelijk via Zwolle

OV SAAL
Voorkeursvariant heeft (neg) effect op Hilversum en Amersfoort

MOOA
MIRT Onderzoek Oostkant Amsterdam
Vergroten bereikbaarheid van het gebied
A27 verbreed om A1 te ontlasten
Enkel capaciteit wegen toevoegen is niet voldoende
Tot 2028 inzetten op OV

DOEL 1:

HOOGWAARDIG VERVOERSSYSTEEM

De focus in deze verkenning ligt op de duurzame ontwikkeling van de knooppunten en de mobiliteitsgroei, de ketenmobiliteit en de toegankelijkheid van de natuur en recreatie. De stip op de horizon wordt hierbij geplaatst in 2030. Zoals hierboven beschreven is het belang van een kwalitatief hoogwaardig vervoersysteem voor het behalen van de ambitie essentieel. Echter, de realisatie hiervan ligt voor een belangrijk deel buiten de directe invloedssfeer van deze samenwerkingsafspraken op de Gooicorridor. Meerdere visie/strategieën en lopende trajecten hebben invloed op de zeer druk bereden treincorridor en besluitvorming hierover vindt op andere bestuurlijke tafels plaats.

Realisatie speelt op de langere termijn, na 2030. Zo worden bijvoorbeeld de maatregelen op het gebied van (HOV)bus verder uitgewerkt in het vervolg van het Regionale OV Toekomstbeeld 2040. De ambities ten aanzien van het spoor worden verder uitgewerkt in het kader van het Landelijk Toekomstbeeld OV.

De onderstaande strategie valt dan ook onder de verantwoordelijkheid van de gemeenten, regio's en provincie. De acties bij deze strategie maken om die reden geen deel uit van de actieagenda.

S0. *Opgave positioneren op landelijk niveau en regioniveau (i.v.m.) investeringen*

Strategie Positionering (S0)
Het is aan PNH, PU, Regio Amersfoort en Regio Gooi &Vechtstreek om deel te nemen aan de lobby voor de multimodale A1 om te komen tot een integraal MIRT-onderzoek om op die manier de Gooicorridor te agenderen op mobiliteitstafels als Landelijke Spoortafel, TBOV, SBAB en UNED en hier onderwerpen als alternatieven voor goederenvervoer, avondfrequentie en optimalisatievoorkeuren OV-SAAL in te brengen. Alsook agendering op ruimtelijke tafels als de Verstedelijkingsstrategie MRA, UNED, Koerdocument Gooi-en Vechtstreek en het Ontwikkelbeeld Amersfoort. De plannen binnen UNED en SBAB tot 2030 zijn een goed vertrekpunt voor knooppuntverbetering. Mogelijk kan deze ontwikkelstrategie voor de periode daarna een rol spelen.

Bij deze strategie past een eerste stap om meer zicht te krijgen op de verschillende trajecten die van invloed zijn op de Gooicorridor. Op korte termijn is de MRA van plan, in samenwerking met de provincie Utrecht en Amersfoort in de processen, problemen en opgaven voor de ontwikkeling van het spoorvervoer op de Gooilijn in kaart brengen en komen met een oplossingsrichtingen en een suggestie voor een vervolgaanpak. De resultaten van deze studie kunnen als input worden gebruikt om een aanpak op te stellen voor de positionering.

In het volgend BO komt deze opdracht aan de orde.

In de figuur hiernaast is weergegeven welke trajecten invloed hebben op de Gooicorridor.

“HET ORGANISEREN EN INRICHTEN VAN STEDEN EN REGIO’S OP NABIJHEID LEIDT TOT KORTERE VERPLAATSINGSAFSTANDEN, MEER LOPEN, FIETSEN EN OV-GEBRUIK“

(Bron: NOVI)

DOEL 2:

DUURZAME VERSTEDELIJKING

Door een samenhangende aanpak van wonen, werken, mobiliteit, gezondheid, veiligheid en omgevingskwaliteit kunnen steden zich duurzaam ontwikkelen. Voor de scope van de Gooicorridor is relevant dat stedelijke gebieden onderling goed verbonden worden en dat verstedelijking wordt gekoppeld aan de ontwikkeling van de (ov-)infrastructuur. Verstedelijking vindt geconcentreerd plaats, op goed bereikbare locaties, zodat het open landschap tussen de steden behouden kan blijven. Bovendien zorgen we met meer woningen, bedrijven en voorzieningen nabij de OV-knooppunten dat het openbaarvervoersnetwerk beter wordt benut.

Op de Gooicorridor willen we in 2030 sterke en aantrekkelijke OV-knooppunten door rondom de knooppunten te verdichten en functiemenging te realiseren (D1). Dit willen we bereiken door de onderstaande strategieën:

S1. *Monitoren of merendeel van de gebiedsontwikkeling tot 2030 binnen 10 minuten fietsen van de OV-Knooppunten gerealiseerd wordt*

S2. *Het verhogen van de aantrekkelijkheid rondom de knopen*

S3. *Betere verbinding werklocaties met OV-knooppunten*

Strategie Monitoren verstedelijking rondom knooppunten (S1)
De afgelopen jaren hebben bewezen dat het mogelijk is om een groot aandeel van de totale woningbouw te realiseren binnen 10 minuten fietsen van de OV-knooppunten; in de periode 2012-2019 gaat het in het Noord-Hollandse deel van de Gooicorridor om meer dan 70% van de nieuwbouwwoningen. Dit percentage geldt ook voor de plancapaciteit. Bereikbare Steden en Woondeals sluiten ook aan bij de doelstelling zo veel mogelijk nabij knooppunten te bouwen.
De woonafspraken die betrekking hebben op de Gooicorridor worden gemonitord (actie 1). Deze monitor zal jaarlijks op de agenda van het BO staan zodat, indien nodig, hierop gestuurd kan worden.

Het verhogen van aantrekkelijkheid rond de knopen (S2)
De ontwikkeling van OV-knooppunten is alleen succesvol als het naast efficiënte overstapmachines, ook aantrekkelijke bestemmingen worden waar mensen graag wonen, werken en verblijven. Het is belangrijk dat het veilige en leefbare omgevingen zijn met een hoge kwaliteit van de openbare ruimte en beschikken over de nodige faciliteiten en voorzieningen.
Voor deze strategie zullen we de opgaven uit de handelingsperspectieven op het gebied van ruimtelijke kwaliteit concretiseren (actie 2). Hier zullen we de verbinding leggen met doelstelling 5 (strategie 11 en 12) zodat de basis van de ruimtelijke ontwikkeling van de stationsomgeving duurzaam is. Hierbij is van belang dat er voldoende ruimte is voor groei van het station om een toenemende capaciteitsvraag van het OV mogelijk te maken.

Betere verbinding werklocaties met OV-knooppunten (S3)
IIn het kader van de gebiedsontwikkeling rondom de knooppunten op de Gooicorridor willen we inzetten op het vergroten van de economische activiteit door een gevarieerd woon, werk, voorzieningenprogramma te realiseren, o.a. met ontmoetingsplekken en werkplekken voor ZZP-ers. Door nabijheid te creëren wordt de reisafstand verkort en zijn de werklocaties goed bereikbaar per openbaar vervoer (actie 3). Daarnaast willen we de werklocaties die binnen de 10 min fietsen en 1200 m lopen contour van de knooppunten liggen beter per OV bereikbaar maken. Door concrete maatregelen ter verbetering van het fijnmazige lokale netwerk op te nemen in het “Uitvoeringsprogramma ketenmobiliteit “(zie strategie ketenmobiliteit) worden werknemers gestimuleerd vaker met het OV komen (actie 4).

KETENMOBILITEIT HILVERSUM SPORTPARK
GEGEVENS UIT HANDELINGSPERSPECTIEF

Reizigers per dag (2018)	7.750
In- en uitstappers (2018)	7.703
In- en uitstappers (2019)	8.132
Overstappers (2018)	47
Overstappers (2019)	63

VOET

Score voet
Nu Toekomst
3 4

Voor- Natransport
27% 73%

Reismotief
Studie en werk

Gemiddelde leeftijd
1/3 is jonger dan 25 jaar

Sociale veiligheid
66% van reizigers geeft 7 of hoger SBM

Opmerkingen

Vooral na ROC en Nike en niet alle routes zijn veilig, voetgangers tussen auto's door als spoorboom dicht is.

Sociale veiligheid:
Zuidelijk perron is 's avonds een donker en eenzaam perron, samen met omgeving. Heeft aandacht maar kan niet dicht.

FIETS

Score fiets
Nu Toekomst
3 4

Fietsparkeren
Onbewaakt Bewaakt
576 168

Bezettingsgraad
69% 21%

Voor- Natransport
36% 9%

Deelfietsen
OV fiets 26
OV-fietsen worden verhuurd vanuit de KSP Kiosk

Opmerkingen

Fietspaden zijn vrij liggend, maar vrij smal

Onduidelijke stalling

De OV-fiets sleutels worden door de medewerkers van de KSP Kiosk uitgegeven. Aandachtspunt: deze locatie is gesloten van 30 juli t/m 30 augustus. Dan kan je geen OV-fiets huren.

AUTO

Score P+R
Nu Toekomst
3 3

Parkeerplekken
157
waarvan 50 P+R NS

Bezettingsgraad
82%

Voor- Natransport
13% 1% bestuurder
5% 5% bijrijder

Deelmobiliteit
-

Opmerkingen

Parkeerders komen met name uit gebieden rondom Hilversum, Huizen en Soest (treinverbinding Soest-Amsterdam is verveterd).

Er wordt nu in wijk geparkeerd

P+R A1 - mensen afvangen van snelweg

Nu geen ruimte bij Soestdijker straatweg

Schetsen gemaakt met ProRail over herinrichting

BUS

Score BTM
Nu Toekomst
4 4

Buslijnen
Lijn N32
Lijn 3 4x per uur
Lijn 100 4x per uur (8x spits)
Lijn 320 16x per uur (HOV)
Lijn 70 Soest-Amersfoort CS
Lijn 59 Zeist-Den Dolder

Consessiehouder
Provincie Noord-Holland,
Provincie Utrecht
Regio Utrecht

Vervoerder
Conexxion, R-NET, Keolis (Syntus Utrecht)

Voor- Natransport
19% 11%

Opmerkingen

HOV lijn overstap vanuit Almere richting Utrecht(niet bij station)

Waar komen busreizigers vandaan / en naartoe

MBO bij Sportpark

DOEL 3:

DUURZAME MOBILITEITSGROEI

Meer duurzame mobiliteit wordt bereikt door de "first and last mile", ofwel de ketenreis te optimaliseren, het aanbieden van deelmobiliteit, de verschillende mogelijkheden van (duurzaam) transport inzichtelijk maken en het creëren van meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Door de leefomgeving zo in te richten en de auto, het ov, fietsen en lopen onderling te verknopen levert het mobiliteitssysteem een goede bereikbaarheid op en draagt het daarnaast bij aan een gezonde leefomgeving en een gezonde leefstijl. Zo'n duurzame insteek draagt daarnaast bij aan het verminderen van autoverkeer in de (binnen) steden. Dit betekent dat auto's buiten of aan de randen van deze steden moeten worden opgevangen. Hubs kunnen hierin een rol spelen: multimodale knooppunten met Park+Ride/ Park+Bike. Digitalisering van mobiliteit (smart mobility) zorgt ervoor dat mensen en goederen efficiënter en slimmer gebruik kunnen van maken van mobiliteit, bijvoorbeeld via deelsystemen, deelapps en zelfrijdende shuttles.

Het doel is om de mobiliteitsgroei duurzaam te faciliteren door in 2030 een concurrerend reisproduct te bieden ten opzichte van de auto op het gebied van tijd/comfort (VF< 1,5) door inzet op de volgende strategieën:

S4. *Het optimaliseren/verbeteren (tijd/comfort) van de "first en last mile" (ketenmobiliteit) van de OV-knooppunten op de Gooicorridor*

S5. *Het stimuleren en integreren van deelvervoer in (multimodale) routeplanners zodat de reiziger op elk moment inzage heeft in de verschillende reisopties, inclusief kosten en het milieu*

S6. *Ontwikkelen van regio-hubs/P+R zowel voor regionale reizigers langs A1 en A27 t.b.v. autoluwe steden*

S7. *Het stimuleren van een duurzame manier van reizen rondom de Gooicorridor door het maken van afspraken tussen gemeenten, OV-sector, provincie en Rijk, waarin voorwaarden voor alle omgevingsvisies en -verordeningen worden geformuleerd*

S8. *Het stimuleren van een duurzame manier van mobiliteit in gebiedsontwikkelingen rondom OV-Knooppunten*

Strategie Optimaliseren van de first en last mile van de OV-knooppunten (S4)
Door in de stationsomgeving de juiste ingrepen te doen wordt de ketenmobiliteit op en rondom de OV-knooppunten versterkt. Hierbij zijn twee schaalniveaus van belang: de aansluiting van modaliteiten op het OV-knooppunt en de netwerken op lokaal en regionaal niveau. Doel is het voor- en natransport in de "first and last mile" naar de OV-knooppunten zo snel, comfortabel en toegankelijk mogelijk te maken. Het optimaliseren van de ketenreis is van belang om de verbinding van de Gooicorridor met wonen, werken en recreatie/natuur te verbeteren en dient daarmee meerdere doelen (D2&D4).

Met deze actie (actie 5) is al gestart.
Afgelopen jaar zijn voor alle knooppunten handelingsperspectieven opgesteld wat informatie heeft opgeleverd op het gebied van fiets, lopen, bus en auto (zie figuren in de bijlage). De opgaven en kansen per knooppunt op het gebied van ketenmobiliteit moeten worden uitgewerkt in een "Uitvoeringsplan Ketenmobiliteit". Hierbij zal speciale aandacht zijn voor het stimuleren van actieve mobiliteit als voor- en natransport (actie 6) en het regionale doorfietsnetwerk (actie 7). Door het doorfietsnetwerk vanuit de kernen in de regio te laten aansluiten op de OV-knooppunten verbetert voor deze bewoners de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto. Tot slot zal deelmobiliteit (actie 8), Park& Bike (actie 9) en regionale P+R (zie verder strategie 6) onderdeel uitmaken van het "Uitvoeringsplan Ketenmobiliteit).

STATION HILVERSUM SPORTPARK:
GEGEVENS UIT HET HANDELINGSPERSPECTIEF

Als voorbeeld lichten we station Hilversum Sportpark eruit. Kijkend naar de data (figuur hieronder) is te zien dat er relatief veel mensen te voet verder gaan, waarschijnlijk naar werklocaties op het Arenapark en het MBO College, alsook verder reizen met de bus. Men kan de bus gebruiken om naar kantoorbestemmingen te gaan die verder van het station af liggen of men reist regionaal verder met het HOV (richting Soest-Amersfoort of Huizen-Almere). Vragen voor het vervolg zijn of er kansen zijn voor uitbreiding van deze overstapfunctie van trein/HOV en kansen voor uitbreiding van de P+R. Het ligt redelijk t.o.v. de Diependaalselaan/A27. Echter, past dit ruimtelijk en is het wenselijk gezien de beoogde ontwikkelingen o.a. op het gebied van wonen rondom dit station? En hoe verhoudt een P+R locatie zich tot de wens van de gemeente Hilversum om de perrons meer richting de Diependaalseweg te verplaatsen? Tot slot wordt ook gekeken hoe de verbinding met natuur en recreatie vanaf dit knooppunt kan worden verbeterd.

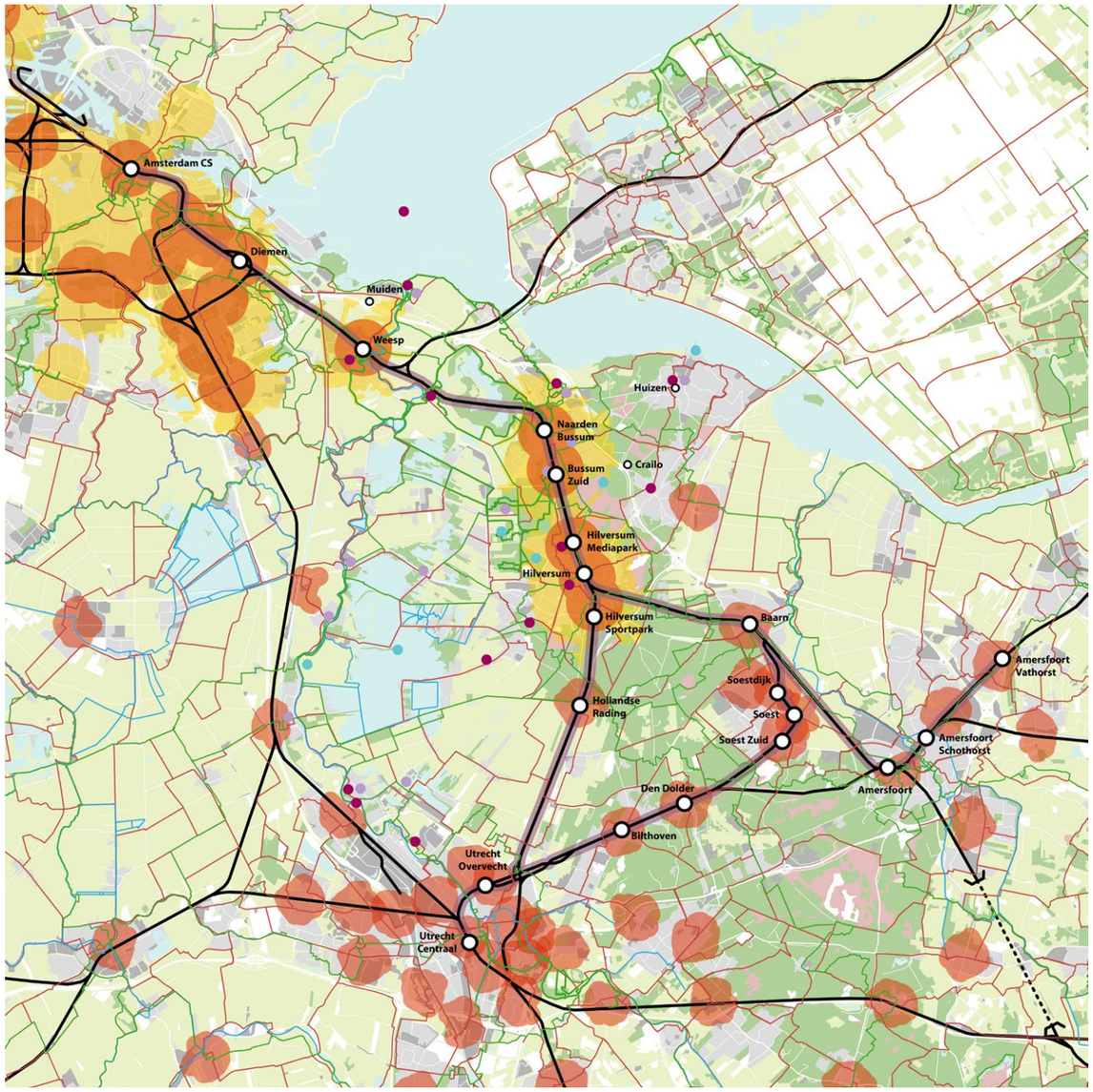
Strategie Stimuleren en integreren van deelvervoer in (multimodale) routeplanners (S5)
Bij deze strategie staat het stimuleren van het gebruik van deelmobiliteit centraal door plannen, boeken en betalen in één digitale omgeving aan OV-reizigers mogelijk te maken. Hierbij moet de regionale partijen verkennen of zij willen aansluiten bij de RiVier Platform applicatie of een eigen regionaal platform willen ontwikkelen (actie 10). De keuze voor een applicatie zal onderdeel uitmaken van het "Uitvoeringsplan Ketenmobiliteit".

Strategie Ontwikkelen van regio-hubs/P+R (S6)
Bij het ontwikkelen van regio-hubs/P+R, zowel voor reizigers uit de regio's zelf als voor het opvangen van autoverkeer t.b.v. de autoluwe steden Utrecht, Amsterdam en Amersfoort, wordt gekeken naar de mogelijkheden van de knooppunten op de A27 corridor (Eemnes, Sportpark, Hollandse Rading, Maartensdijk en USP) en de knooppunten op de A1 corridor (Crailo, Muiden, Muiderberg, Bussum-Zuid). Welke rol kunnen deze stations spelen? En wat zijn de mogelijkheden van de alternatieve locaties zoals Muiden, Muiderberg en USP Noord? Verdiepend onderzoek geeft ons inzicht en op die manier kunnen we daadkrachtig reageren op het autoluwe beleid van Utrecht en Amsterdam (actie 11). Zowel de MRA en UNED doen beide onderzoek naar regionale hubs.
Aandachtspunten bij nader onderzoek zijn; de herkomst van de P+R/hubs gebruikers, (gezamenlijk) parkeerbeleid, de schaarste aan ruimte op binnenstedelijke stationslocaties en het combineren van een regionale P+R/hub met de kenmerken (o.a. bestemming en herkomst) van het knooppunt. Zoals in de vorige paragraaf aangegeven zullen regionale hubs en P+R locaties worden meegenomen in het "Uitvoeringsplan Ketenmobiliteit".

Strategie Stimuleren van duurzame manier van reizen en gebiedsontwikkeling (S7&S8)
Om dit te bereiken moet het gesprek worden aangegaan met de (regionale) overheden om het stimuleren van duurzame mobiliteit op te nemen in Omgevingsvisies en –verordeningen zodat OV, actieve mobiliteit en deelmobiliteit zo maximaal mogelijk wordt gefaciliteerd (actie 12). Onder andere door bij gebiedsontwikkeling groter dan 50 woningen een duurzaam mobiliteitsprogramma van eisen te formuleren, bestaande uit lagere parkeernormen, laadvoorzieningen etc. (actie 14) Daarnaast is het van belang om ook met (vertegenwoordigers) van werkgevers rondom de Gooicorridor afspraken te maken over het verduurzamen van hun mobiliteitsbeleid (woon-werk en dienstreizen). Verder is het spreiden van reizigers onderwerp van gesprek bij zowel vertegenwoordigers van werkgevers als onderwijsinstellingen. Het afvlakken van de spits zorgt voor meer reiscomfort en heeft een positief effect op de concurrentiepositie van het OV t.o.v. de auto (actie 13, deze in relatie met actie 4).

DOEL 4:

NATUUR, CULTUUR EN RECREATIE



Fietsroutes
Wandelroutes
Vaarroutes
Bestemming actieve recreatie
Bestemming culturele recreatie
VVV infopunt
1200 m invloedsgebied
10 min fietsen invloedsgebied

Er komt steeds meer druk op het stedelijk gebied door het toenemende aantal inwoners en toeristen. Natuur en landschap in de nabije omgeving is van belang voor de kwaliteit en aantrekkingskracht voor de regio, maar ook voor de gezondheid van de inwoners van de steden, de behoefte aan recreatiemogelijkheden en het spreiden van toeristen. Het is daarom belangrijk dat iedereen toegang heeft tot stedelijk groen, natuur en landschap. Door middel van "Toegangspoorten", "Buitenpoorten", of OV-stations die vlakbij of aan het landschap liggen, kunnen we aan deze opgave bijdragen.

S9. *Het koppelen van de verschillende recreatie, natuur en cultuur aan de verschillende knooppunten aan de Gooicorridor*

S10. *Cultuur en recreatie aan de Gooicorridor als gezamenlijke waarde presenteren*

Strategie Koppelen van de verschillende recreatie, natuur en cultuur aan de knooppunten (S9)
Langs de Gooicorridor liggen veel natuur- en recreatiegebieden met actieve en culturele recreatieve bestemmingen. Deze recreatiemogelijkheid maakt verdere verstedelijking langs de corridor mogelijk maakt en verlaagt daarnaast de druk op recreatie in steden als Utrecht en Amsterdam. De afgelopen periode is gestart met het opstellen van een bestemmingenkaart waar per knooppunt de aanwezige recreatie en cultuur in kaart is gebracht (actie 15). Eerst is in beeld gebracht welke typen natuur zich langs de corridor bevinden: water, heide en bos. Vervolgens zijn de recreatieve netwerken, wandel-, fiets- en vaarroutes, in beeld gebracht en zijn belangrijke bestemmingen/ bezienswaardigheden op de kaart gezet. Hiervoor is gebruik gemaakt van de brochure van Visit Gooi Vecht.

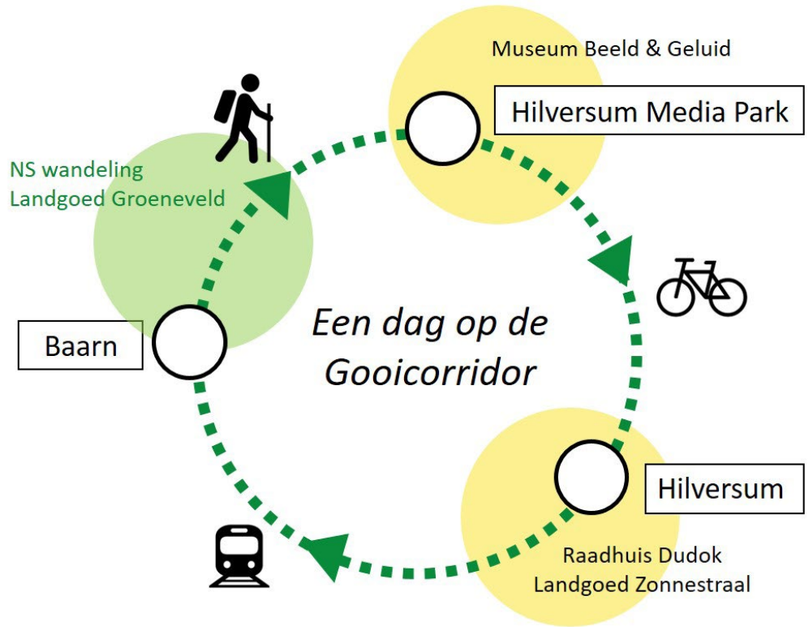
Op de kaart hiernaast is rondom de stations de 1200m straal en de 10 minuten fiets isochroon weergegeven. Dit maakt zichtbaar welke bestemmingen een relatie hebben met één van de OV-knooppunten. Vervolgens is per OV-knooppunt gekeken welke om voor soort recreatieve bestemmingen het gaat. Is het voornamelijk natuur of kun je bijvoorbeeld ook een museum, fort of een terras bezoeken? Aan de hand hiervan hebben wij de stations als volgt gedefinieerd: natuurstations (natuur dichtbij en natuurlijke en actieve recreatie mogelijk), combinatiestation (zowel actieve als culturele recreatie mogelijk) en herkomststation (bewoners die van de recreatie op de andere knooppunten gebruik zullen maken).

Voorbeeld van een informatiebord op de Gooicorridor

Strategie Cultuur en recreatie aan de Gooicorridor als gezamenlijke waarde presenteren (S10)

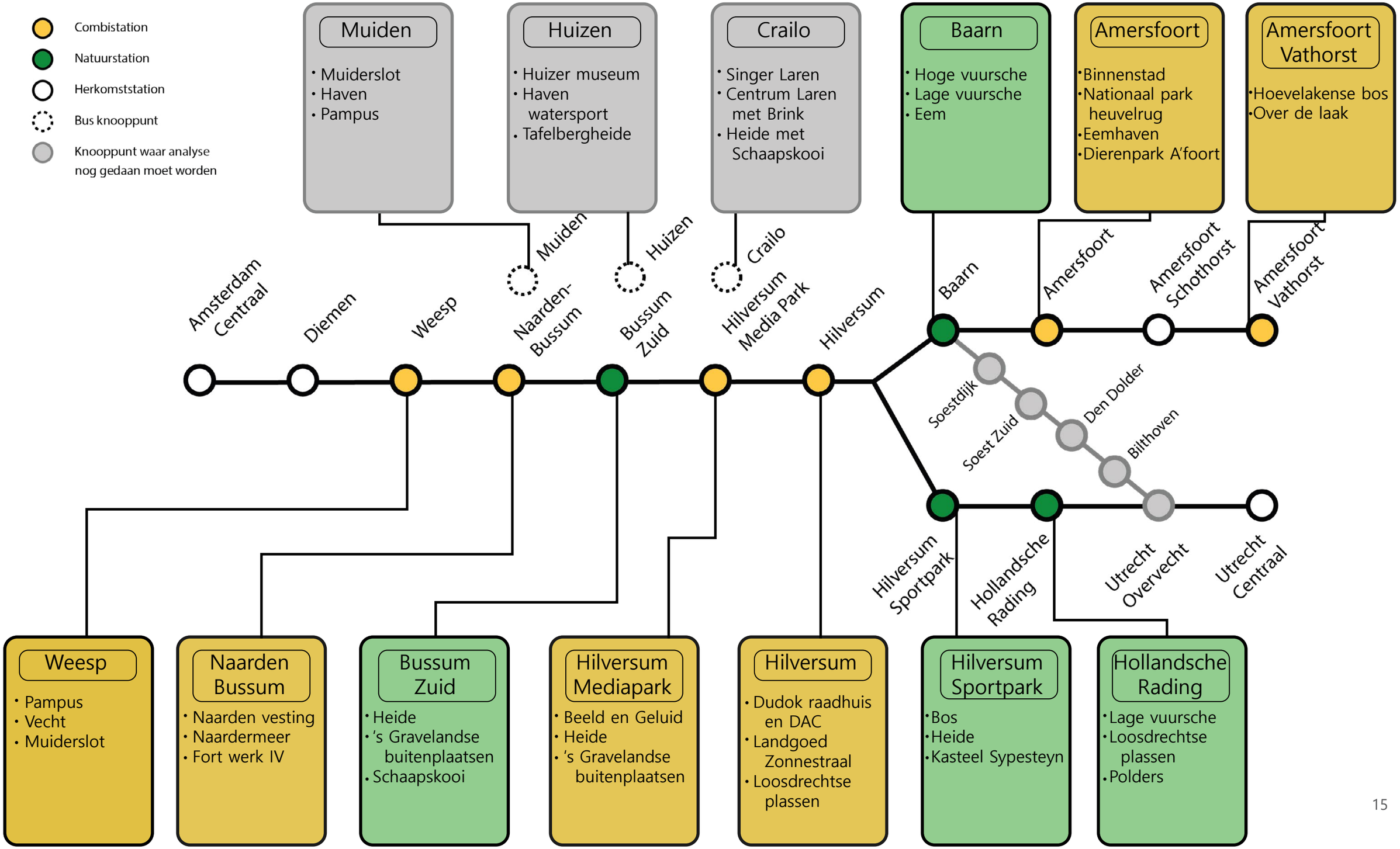
De bestemmingen rondom de Gooicorridor leiden per knooppunt tot een kaart met de mogelijkheden. In het figuur op de volgende pagina is te zien wat de "top 3 bestemmingen" per knooppunt is. Het geheel laat in één overzicht zien wat de corridor als geheel te bieden heeft op het gebied van natuur, cultuur en recreatie. Elk station is in het geheel weer onderscheidend ten opzichte van de rest. Door dit zichtbaar te maken, bijvoorbeeld door kaarten op stations, QR-codes etc. kan men een goede keus maken (actie 16).

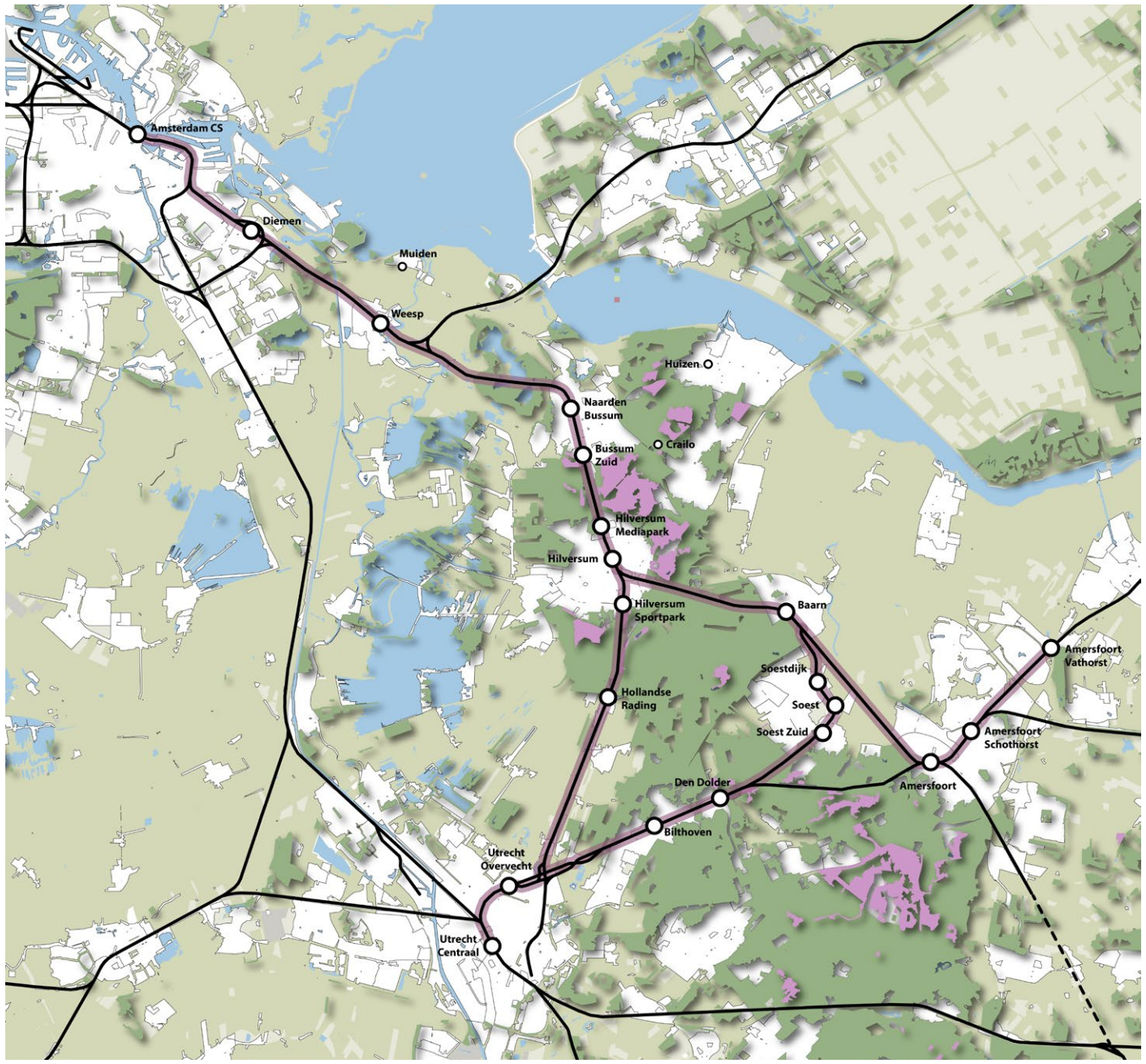
In onderstaand figuur is te zien dat recreatieve bestemmingen van de verschillende knooppunten goed te combineren zijn.



TOP 3 BESTEMMINGEN

** Busstations en Soesterlijn worden in Q1 2022 verder uitgewerkt*





- Bos
- Veenrivieren -en veenpolderlandschap
- Plassen/meren
- Heide

DOEL 5:

DUURZAME STATIONSOMGEVINGEN

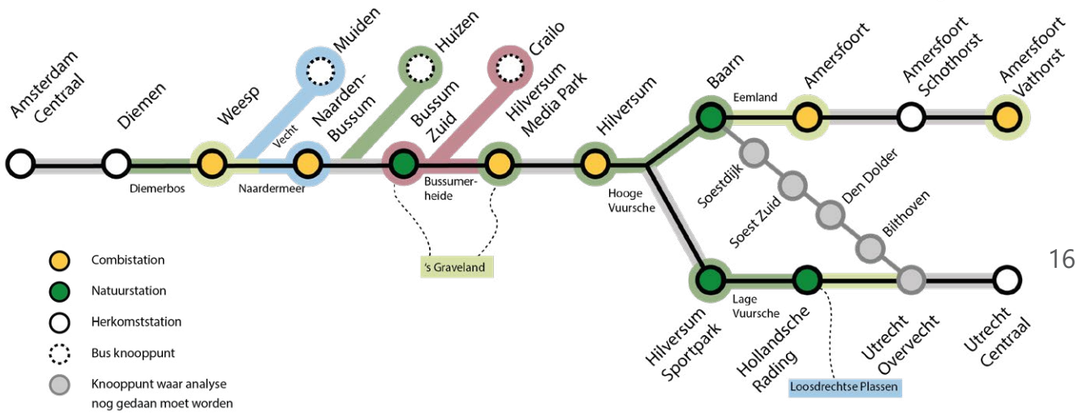
In het akkoord van Parijs is afgesproken de mondiale klimaatverandering te beperken tot ruim onder de 2 graden temperatuurstijging ten opzichte van pre-industrieel niveau en te streven naar 1,5 graad, om de risico's en gevolgen van klimaatverandering significant te beperken. Het recente IPCC rapport (2021) heeft de urgentie onderstreept. Voor de scope van de Gooicorridor betekent deze ambitie dat we ons naast duurzame verstedelijking en mobiliteit ook richten op een duurzame inrichting van de stationsomgevingen, zie ook S2 "Aantrekkelijke knopen". Bij de verbeteringen aan de corridor en de knooppunten liggen kansen om d.m.v. integrale gebiedsontwikkeling maatregelen te nemen zoals vergroening en waterberging, die niet alleen schade, overlast en gezondheidsproblemen voorkomen, maar ook een kans bieden voor biodiversiteit, ruimtelijke kwaliteit, oriëntatie en routing.

S11. *Met concrete inrichtingsprincipes knooppunten een onderdeel laten worden van de leefomgeving en daaraan op een duurzame manier positief bijdragen*

S12. *Het koppelen van duurzaamheidsmaatregelen aan de ontwikkelingen rond en op de stations*

Strategie Concrete inrichtingsprincipes knooppunten als duurzaam onderdeel van de leefomgeving (S11)
Hoe kan vanuit de bestemmingenkaart worden toegewerkt naar concrete inrichtingsprincipes om deze op en duurzame manier in te zetten bij het realiseren of revitaliseren van stationsomgevingen (actie 17)? De landschappen langs de Gooicorridor laat een verdeling zien in een aantal clusters die gekoppeld zijn aan een identiteit, zoals heide, bos en water. In het onderstaande schema is schematisch te zien welke landschappen langs de corridor te zien zijn.

Beleving vanuit de trein doortrekken naar het station
Wat betekent dit voor de stations die in dit cluster liggen? In het Landschapsplan voor het Spoor (ProRail-Spoorbeeld) gaat het groen langs het spoor over in het groen van het station. Uitgangspunt is dat de spoorlijn zoveel mogelijk te gast is in het landschap, het landschap loopt bij wijze van spreken door tot in de treincoupé. De inrichting van het spoorlandschap verkleurt daardoor tijdens de reis, versterkt daarmee de grote diversiteit aan landschappen en vergroot de herkenbaarheid van de plek. De groene inrichting op en naast het perron is naast een aantrekkelijk beeld voor de reiziger ook een meerwaarde op het gebied van natuur, klimaatadaptatie en het welbevinden van de mens. Naar deze inheemse beplanting en identiteit wordt bij de concrete inrichtingsprincipes onder actie 17 verwezen (zie "ecologische spoorbanen doortrekken in stationsdomein" onder milieu en energie).



VOORBEELD
STATION DRIEBERGEN ZEIST: "HET EERSTE LANDSCHAPSSTATION VAN NEDERLAND"

Het unieke station ligt ingebed tussen de vele monumentale bomen en 5 historische landgoederen. Een kleine maand na de officiële oplevering is station Driebergen-Zeist onderdeel geworden van het landschap van de Utrechtse Heuvelrug. In de verte de hoge gebouwen van Zeist en Utrecht te zien.

Duurzaam voorbeeld
Station Driebergen Zeist zal de komende jaren dienen als een voorbeeld voor duurzame mobiliteit in Nederland. Het nieuwe station is zoveel mogelijk energieneutraal, De perronkappen worden voorzien van zonnepanelen. Het dak van de al eerder opgeleverde ernaast gelegen P&R Garage ligt vol met zonnepanelen. De bomen rondom het station, die niet verplaatst konden worden zijn vervangen door 320 bomen nieuwe aanplant. Deze worden bewaterd uit de enorme waterkelder, die aan het oog onttrokken onder het station ligt.

Intercity station
Het aantal sporen werd uitgebreid van drie naar vier. De langsrijdende intercity's gebruiken zoveel mogelijk de buitenste sporen. Zodat ze niet meer vlak langs de wachtende reizigers razen. De files bij de spoorovergang, overvolle fietsstallingen en een te kort aan parkeerplekken we kunnen ons het al bijna niet meer voorstellen. Via onder doorgang van de Hoofdstraat rijden we onder het spoor van en naar Driebergen en de oprit naar de A12. Waar we de afgelopen 40 jaar meestal 4 of 5 keer per uur voor gesloten spoorbomen stonden. De OV-Hub van het stationsgebied van Driebergen-Zeist, waar al het verkeer goed doorstroomt, is een feit.
Het station Driebergen-Zeist is bovendien een belangrijke entree tot het Nationaal park Utrechtse Heuvelrug en van 'De Stichtse Lustwarande'.

GEBRUIKS-KWALITEIT EN GEZONDHEID

MILIEU EN ENERGIE

TOEKOMST-WAARDE

De inrichtingsprincipes zijn verdeeld in drie onderdelen: Gebruikskwaliteit & Gezondheid, Milieu & Energie, en Toekomstwaarde. Gebruikskwaliteit en gezondheid gaat over het streven naar een hoge gebruikskwaliteit om zo een prettig verblijf te faciliteren, waarbij een leefomgeving die gezondheid stimuleert centraal staat. Denk hierbij aan rust en ruimte, focus op lopen, en schoon, heel en veilig. Dit heeft ook een directe link met oriëntatie routing.
Daarnaast hebben steeds vaker voorkomende weersextremen (extreme neerslag, hitte en droogte) invloed op de bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van stationsgebieden en op de gezondheid van gebruikers. Met een groene en klimaatadaptieve inrichting kan om worden gegaan met bijvoorbeeld hittestress en wateroverlast, om zo de gebruikskwaliteit te verbeteren en rekening te houden met de gevolgen van het veranderende klimaat. Zo kennen knooppunten relatief veel verharding (parkeerterreinen en stationspleinen) die voor hittestress en wateroverlast kunnen zorgen.

De maatregelen binnen Milieu & Energie dragen bij aan het landschap waar de Gooicorridor zich in bevindt en de energietransitie. Door energie duurzaam te gebruiken, opwekken en opslaan wordt bijgedragen aan de realisatie van de doelen van het Klimaatakkoord.

Om de verbinding te maken met het landschap is het verbeteren van de biodiversiteit ook een belangrijke kans op de Gooicorridor, wat gerealiseerd kan worden door rekening te houden met ecologische spoorbanen, inheemse soorten, en ruimte voor groen. Deze maatregelen gaan ook goed samen met klimaatadaptatie en de gezonde leefomgeving.

De maatregelen binnen Toekomstwaarde, zoals ruimte houden voor toekomstige stationsontwikkelingen, het trekken van duurzame bedrijven en realiseren van milieubewuste voorzieningen, zorgen ervoor dat de waarde van de Gooicorridor in de toekomst vooruit gaat.

De duurzame inrichtingsprincipes hebben betrekking op het omgevingsdomein van het station. In het Spoorbeeld (ProRail en NS) zijn de duurzaamheidsprincipes voor het stationsdomein opgenomen.

DUURZAME INRICHTINGSPRINCIPES

Oriëntatie

- De voetganger op 1, de fiets op 2, de OV gebruiker op 3 en de auto in de vierde linie.
- Looproutes door middel van een herkenbare inrichting, ondersteund met bewegwijzering. rust en ruimte om te oriënteren.
- Verkeerstromen zijn geclusterd bijvoorbeeld in de vorm van shared space of fietsstraat. Geen hoogteverschillen.
- Fiets- en wandelroutes in de omgeving lopen door tot aan de entree (s) van het station en hebben een duidelijk startpunt in het omgevingsdomein.
- De reiziger kan zich intuïtief oriënteren door zichtlijnen, herkenningspunten en routestartpunten naar bestemmingen vanuit het omgevingsdomein.
- Aan alle zijden van het station is het nabijgelegen landschap/bestemming zichtbaar en voelbaar.
- Met de naamgeving van de in en uitgangen van het station wordt gerefereerd aan de omgeving/bestemmingen.
- Kenmerken van identiteit (plek, omgeving) zijn onderdeel van de architectuur, stedenbouw en het landschap.
- Door het gebruik van gebiedseigen materialen en ontwerpprincipes is de stationsomgeving onlosmakelijk deel van de ruimtelijke context.
- Bushaltes en fietsenstallingen sluiten direct aan op de entree(s) van het station.

GEBRUIKS-KWALITEIT EN GEZONDHEID

Voorzieningen

- Routekaart met fiets-, vaar- en wandelroutes in de omgeving en informatievoorziening met highlights in de buurt
- Het station is een ontmoetingsplek, een plek voor sociale interactie.
- Het omgevingsdomein heeft een verblijfsfunctie voor aankomende en wachtende recreanten en reizigers, met voldoende zitplekken en beschutte ruimtes tegen wind, regen, of zon.
- Groene inrichting tegen hittestress en tbv waterberging en verblijfskwaliteit.
- Bij de horeca op het station is gezond aanbod van eten en drinken, watertappunten in openbare ruimte.
- Voorzieningen gerelateerd aan het gebruik van het buitengebied (fietsverhuur, VVV kantoor, café) liggen in en/of in de directe omgeving van het omgevingsdomein.
- Het programma aan het stationsplein en op de aanlooproutes naar het station is georiënteerd op de openbare ruimte (entrees, gevelopeningen aan de straat).

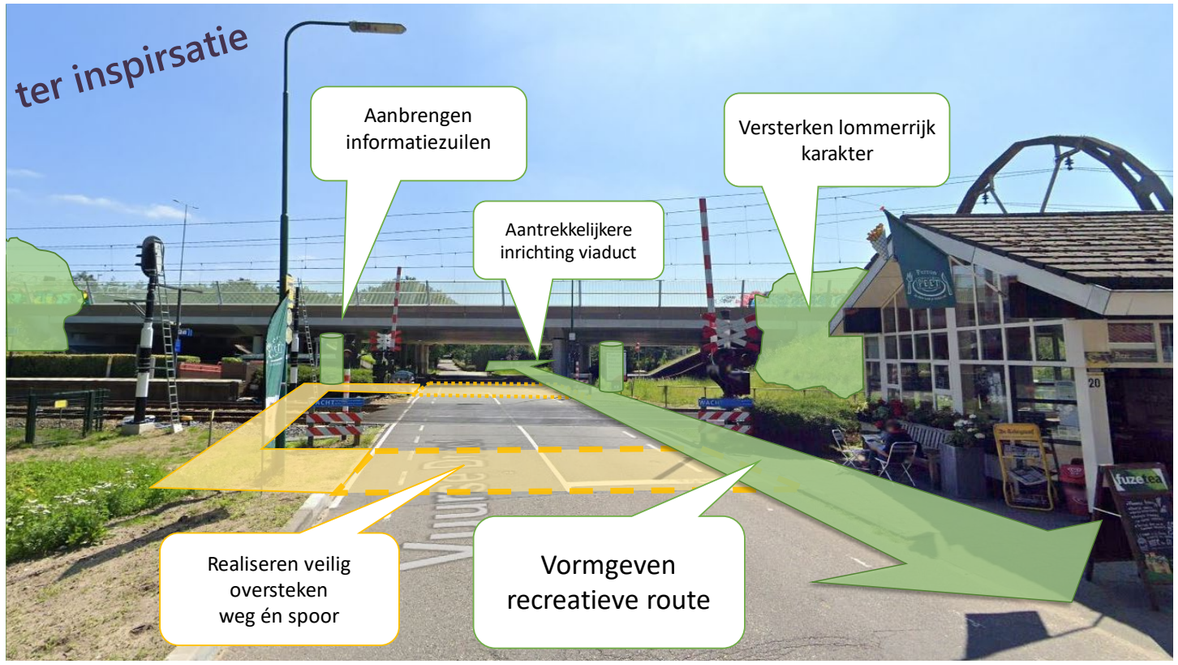
DUURZAME INRICHTINGSPRINCIPES

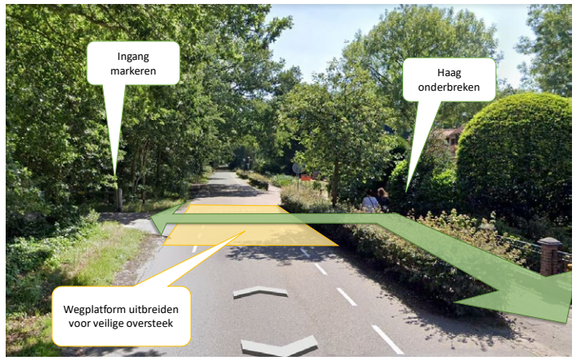
MILIEU EN ENERGIE

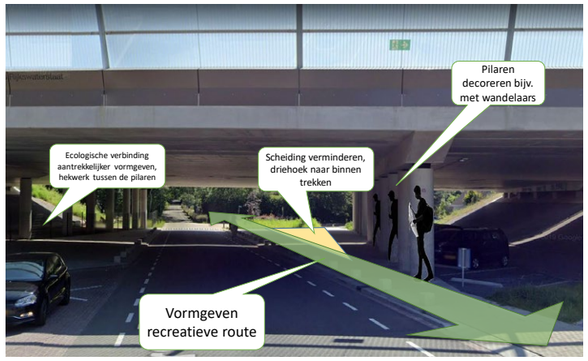
- Duurzaam energiegebruik zoals aardwarmte en zonnepanelen
- Deelmobiliteit faciliteren
- Energie opwek en opslag/gebruik op locatie voor bussen en fietsen (NB wetgeving vormt belemmering)
- Ruimte voor groen en water(berging)
- Spoorbanen als ecologische verbinding
- Ecologische spoorbanen doortrekken in stationsdomein
- Afvalscheiding

TOEKOMST-WAARDE

- Ruimte reserveren voor toekomstige stationsontwikkeling
- Duurzame bedrijven naar stationsomgeving trekken (vestigingsklimaat)
- Bedrijven laten meefinancieren aan stationsontwikkeling
- Modulair bouwen: flexibiliteit in de toekomst
- ‘Milieubewuste’ voorzieningen: tweedehands winkel, duurzame koffie, etc
- Cultuurhistorische waarde van stationsgebouw benutten: duurzame gebruikswaarde
- Duurzaam en circulair materiaalgebruik







Voorbeeld Hollandsche Rading

Om strategie 11 toepasbaar te maken worden de inrichtingsprincpes voor één knooppunt uitgewerkt zodat dit als voorbeeld kan dienen op de Gooicorridor (actie 18). Hiervoor is een aanzet gemaakt voor knooppunt Hollandse Rading. Dit is puur ter illustratie, er zijn op dit moment geen plannen voor herinrichting van het station.

Voorbeeld inrichtingsprincipes: Hollandsche Rading
Om een beeld te geven van hoe de duurzame inrichtingsprincipes in de praktijk toegepast kunnen worden, is Hollandsche Rading uitgekozen als voorbeelduitwerking.

Station Hollandsche Rading ligt precies op de grens van de provincies Noord-Holland en Utrecht. Er is geen stationsgebouw, wel een kleine horeca voorziening. Het station zelf en de stationsomgeving heeft weinig relatie met de omgeving en heeft geen uitgesproken identiteit. Dat maakt dit station een geschikt voorbeeld voor de mogelijke toepassing van de duurzame inrichtingsprincipes.

Hollandsche Rading is (potentieel) een toegangspoort voor de landschappen en bestemmingen in de omgeving: Lage Vuursche, Loosdrechtse Plassen en het omringende polderlandschap. Het landschap is vanuit de stationsomgeving niet beleefbaar, het is lastig oriënteren voor de aankomende bezoeker. Vanaf het station start een aantal wandel- en fietsroutes. Deze zijn moeilijk vindbaar en worden alleen met borden aangegeven. De ruimtelijke inrichting sluit niet aan op de routes en bestemmingen in de omgeving.

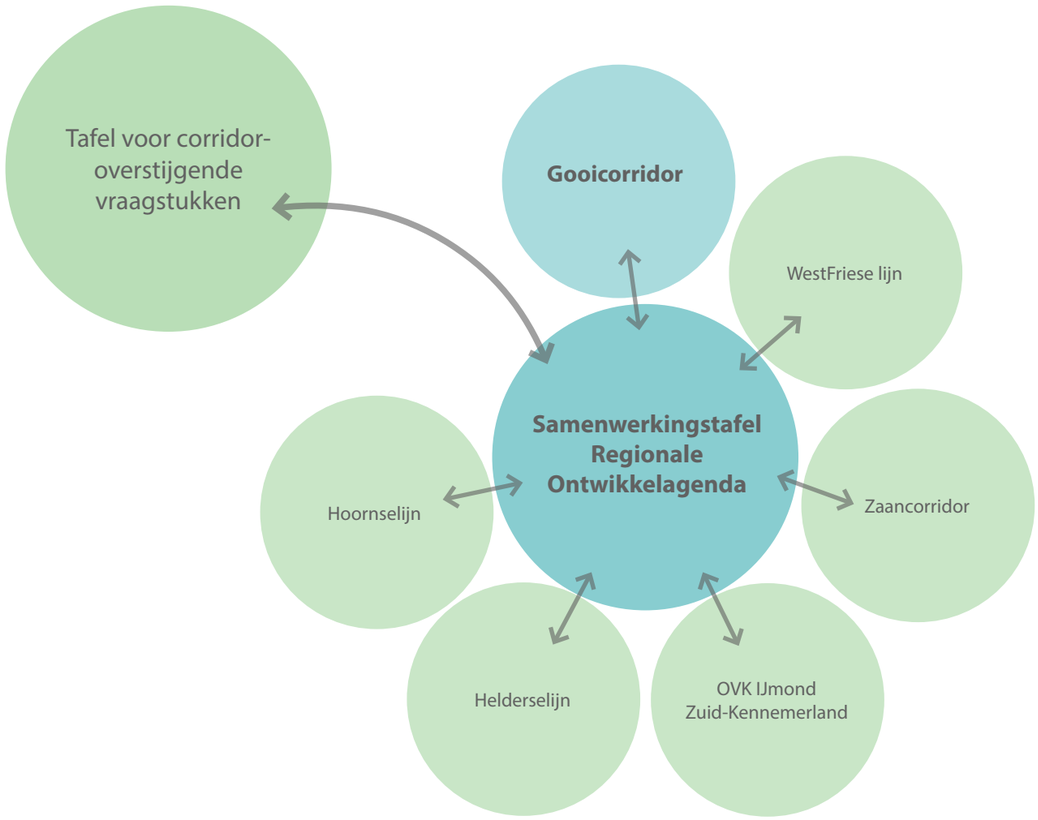
Ontwerpopgave
De ontwerpopgave voor station Hollandsche Rading is als volgt:
- De routes zichtbaar en vindbaar maken voor de recreant die arriveert met de trein (uit beide richtingen);
- Het landschap van de omgeving beleefbaar maken in de stationsomgeving;
- Uitwisseling tussen de perrons moet veiliger door voetpaden langs de overweg;
- Invullen van een ruimtelijke dimensie van de recreatieve wandel- en fietsinfrastructuur;
- Inrichting van de ruimte onder het viaduct als belangrijke schakel in de lommerijke omgeving van de Vleutense Dreef.

De voorstellen betreffen uitsluitend de stationsomgeving.

Strategie koppelen duurzaamheidsmaatregelen (S12)
Bij de knooppunten op de Gooicorridor die in de periode tot 2026 worden gerevitaliseerd is het van belang dat de duurzaamheidsmaatregelen worden ingezet. Dit betekent dat in de stationsomgevingen bij ontwerp en realisatie, naast ruimtelijke kwaliteit, de duurzaamheidsaspecten: toekomstwaarde, circulair, energietransitie en klimaatadaptief worden opgenomen (zie S11). Dit is aansluitend op de energiebesparing en CO2-reductie die ProRail en NS toepassen op de stationsgebouwen en –processen.
Om hierop te kunnen sturen wordt een planning opgesteld op basis van de “Actieprogramma ruimtelijke kwaliteit” (zie S2) en het “Uitvoeringsprogramma Ketenmobiliteit” (zie S5). Op die manier is in beeld wanneer wat speelt en kunnen de kenmerkende inrichtingsprincipes, duurzaamheidsmaatregelen, ruimtelijke kwaliteit en ketenvoorzieningen aan elkaar gekoppeld worden.

3

GOVERNANCE, CAPACITEIT EN FINANCIERING



BESTUURLIJKE AFSPRAKEN

Naast de ambities, doelen, strategieën, actieprogramma en planning worden de volgende afspraken gemaakt die bij moeten dragen aan het realiseren van de gedeelde ambitie:

1) De betrokken partijen geven gezamenlijk sturing aan het samenwerkingsnetwerk Gooicorridor, nemen besluiten in de uitvoering van de ontwikkelagenda in gezamenlijkheid en zijn gezamenlijk verantwoordelijk dat de gedeelde ambitie bereikt wordt.

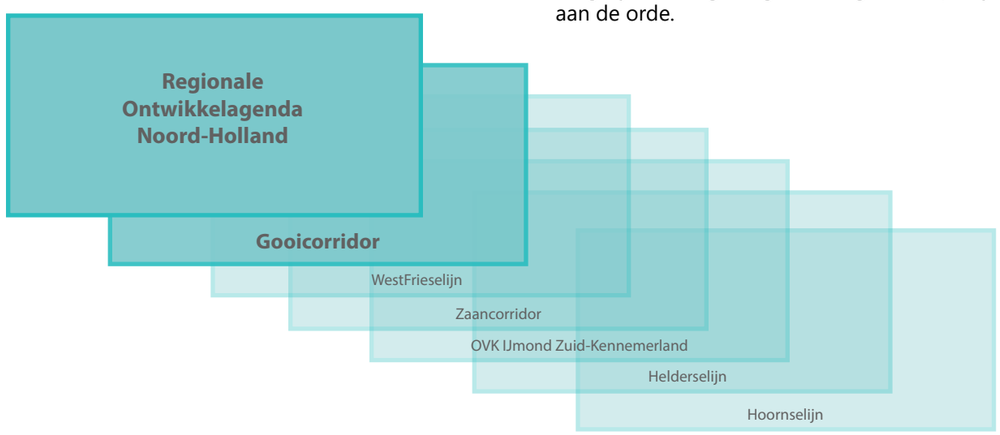
2) Per actie (of gezamenlijke acties per procesvoorstel) neemt een partij de rol van trekker op zich. Diegene initieert verdere uitwerking van de actie(s) (mogelijk samen met andere partijen binnen de Gooicorridor), bewaakt de voortgang van de actie(s) en koppelt de resultaten ambtelijk en bestuurlijk terug. Bij de verdeling van de trekkers hebben betrokken partijen gezocht naar een balans waarbij iedere organisatie naar rato bijdraagt aan de gezamenlijk ambitie van dit actieprogramma.

3) De voortgang van de gehele corridor wordt bewaakt door de procesmanager(s) van de provincie Noord-Holland. De procesmanager ondersteunt de bestuurlijke ambassadeurs, bereidt het BO voor, organiseren/voorzitten het AO, onderhoudt de contacten met de trekkers en stelt voortgangsrapportages op. De procesmanagers bewaakt ook de samenhang tussen de verschillende acties en (soms gezamenlijke) eindproducten (bijvoorbeeld Uitvoeringsplan Ketenmobiliteit).

4) De voortgang van de actieagenda wordt elk kwartaal besproken in een ambtelijk overleg en halfjaarlijks (of in een latere fase jaarlijks) in een bestuurlijk overleg. Het BO kan gekoppeld worden aan een werkbezoek.

5) De rol van bestuurlijke ambassadeur wordt voor de Gooicorridor vervuld door de heer A. Schaddelee (provincie Utrecht) en de heer A. Luijten (regio Gooi en Vechtstreek). Zij zijn het externe gezicht van de Gooicorridor en hebben specifiek een rol om de samenwerking in de corridor levendig te houden (zie voor invulling volgend punt).

6) De Gooicorridor is één van de regionale actieprogramma`s voor OV-knooppunten binnen Noord-Holland. De bestuurlijk ambassadeurs nemen deel aan een Samenwerkingstafel waar alle corridors in provincie Noord-Holland besproken worden (zie figuur hiernaast). Hier worden corridor overstijgende vraagstukken besproken zoals samenhang woningbouw/ov, ketenmobiliteit en spreiding van reizigers. En komen onderwerpen als netwerkvitaliteit en mogelijke belangentegenstelling tussen partijen aan de orde.



Proces-voorstel	Actie		Trekker(s) voortgang	Start actie	Type actie
	Duurzame verstedelijking				
1	A1	Op basis van woonakkoorden, plancapaciteit etc. het aandeel woningen binnen 10 minuten fietsen van OV-knooppunten op de gehele corridor in kaart brengen en jaarlijks monitoren (vast onderdeel BO). Hiermee inzetten op multifunctionele woon-werkgebieden.	PNH	Lopend	Monitoring en afstemming
2	A2	De opgaven uit de handelingsperspectieven op het gebied van ruimtelijke kwaliteit concretiseren	PNH		Planvorming en uitvoering
3	A3	In gebiedsontwikkelingen rondom de knooppunten op de Gooicorridor inzetten op het vergroten van de economische activiteit door een gevarieerd woon, werk, voorzieningenprogramma met o.a. ontmoetingsplekken, werkplekken ZZP-ers etc.	Regio G&V		Onderzoek en planvorming
	A4	Aandacht voor het ontsluiten van de werklocaties binnen de 10 min fietsen en 1200 m contour van knooppunten. Per cluster werklocaties en bedrijventerreinen het fijnmazig OV en fietsnetwerk in kaart brengen en waar nodig maatregelen formuleren die het netwerk verbeteren om zo te stimuleren dat werknemers vaker met het OV komen (werkgeversonderzoek om OV potentie in beeld te krijgen)	Regio G&V		Onderzoek en planvorming
	A13	Verduurzamen mobiliteit door met vertegenwoordigers van werkgevers rondom de Gooicorridor afspraken te maken over verduurzamen mobiliteit alsook het spreiden van reizigers	Regio G&V		Onderzoek en planvorming
	Versterken ketenmobiliteit				
4	A5	Opgaven uit het handelingsperspectief op het gebied van fiets, lopen, bus en auto concretiseren (uitvoeringsprogramma ketenmobiliteit opstellen), onderscheid tussen first- en last mile van belang om de verbinding van de Gooicorridor met wonen, werken en recreatie/natuur te verbeteren	PU		Planvorming en uitvoering
	A6	Stimuleren actieve mobiliteit als voor- en natransport naar stations door knelpunten in routes naar en in stationsgebieden in kaart te brengen en aan te pakken	PU		Planvorming en uitvoering
	A7	Regionaal doorfietsnetwerk aansluiten op de OV knooppunten vanuit de kernen in de regio (mn om de regionale bewoners uit de auto te halen)	PU		Planvorming en uitvoering
5	A8	Uitrollen deelmobiliteit in de regio	Regio Amersfoort		Planvorming en uitvoering
	A10	Stimuleren gebruik deelmobiliteit door plannen, boeken en betalen in één digtitale omgeving aan OV-reizigers mogelijk te maken. Mogelijkheden verkennen van aansluiting RiVier platform applicatie of ontwikkeling eigen regionaal platform	Regio Amersfoort		Planvorming en uitvoering
6	A9	Park + Bike locaties benoemen en realiseren op strategische plekken vanaf Gooicorridor en HOV haltes tov regionale kernen	Regio G&V		Onderzoek en uitvoering
	A11	Verdiepend onderzoek naar mogelijke locaties en potentie van hubs/uitbreiding P+R, ook als input richting andere studies en andere regio's om op die manier daadkrachtig te kunnen reageren op het autoluwe beleid van Utrecht en Amsterdam	Regio G&V		Onderzoek en uitvoering
7	A12	Duurzame mobilteit stimuleren door in omgevingsvisie en -verordening OV, actieve mobiliteit en deelmobiliteit maximaal te faciliteren	Gemeente Utrecht		Planvorming en uitvoering
	A14	Duurzame mobiliteit stimuleren door bij gebiedsontwikkelingen groter dan 50 woningen een mobiliteitsprogramma van eisen te formuleren, oa.lagere parkeernormen	Gemeente Utrecht		Planvorming en uitvoering
	Recreatie, Cultuur en Natuur + Toekomstbestendige OV-knooppunten				
8	A15	Opstellen van een bestemmingenkaart waar per knooppunt de aanwezige recreatie en cultuur in kaart wordt gebracht (incl. buitenpoorten)	PNH	Lopend	Planvorming en uitvoering
	A16	Door middel van bijvoorbeeld kaarten, promotie en gezamenlijke producten de recreatieve waarde van de Gooicorridor als geheel kenbaar maken (incl. concreet financieel voorstel)	PNH		Planvorming en uitvoering
	A17	Vanuit de bestemmingenkaart toewerken naar concrete inrichtingsprincipes om bij realisatie en/of revitaliseren van stationsomgevingen in te zetten	PNH	Lopend	Planvorming en uitvoering
	A18	De inrichtingsprincpes voor één knooppunt uitwerken zodat dit als voorbeeld kan dienen op de Gooicorridor	PNH		Planvorming en uitvoering
	A19	Bij realisatie en/of revitaliseren van stationsomgevingen bij het ontwerp en de realisatie, naast ruimtelijke kwaliteit, ook duurzaamheidsaspecten als toekomstwaarde, circulair, energietransitie en klimaatadaptief opnemen	PNH		Planvorming en uitvoering
9	A20	Energiebesparing en CO2-reductie stationsgebouwen en - processen	ProRail	Lopend	Planvorming en uitvoering
	O1	Regio Amersfoort, regio Gooi en Vechtstreek, PNH en PU nemen deel aan lobby A1 om te komen tot een integraal MIRT onderzoek	De tussenstand van deze acties wordt bij het Bestuurlijk Overleg besproken.		
	O2	Regionale partijen agenderen de Gooicorridor op mobiliteitstafels als Landelijke Spoortafel, TBOV, SBAB (onderwerpen o.a. alternatieven goederenvervoer, avondfrequentie en OV-SAAL)			
	O3	Regionale partijen agenderen de Gooicorridor op ruimtelijke tafels als Verstedeijkingsstrategie MRA en UNED			

CAPACITEIT EN FINANCIERING

Capaciteit en financiering
De betrokken partijen maken capaciteit vrij voor deelname aan het AO, BO, het leveren van inhoudelijke informatie en in bepaalde gevallen het trekkerschap en/of procesmanagement. Om voortgang te kunnen boeken bepaalt de trekker of hij/zij dit zelf kan initiëren met de betrokken partijen, of dat er extra capaciteit nodig is van de procesmanagers Gooicorridor, of dat er externe capaciteit of expertise ingehuurd moet worden. Voor enkele acties is op voorhand al geconcludeerd dat externe ondersteuning nodig is, zoals voor het opstellen van een uitvoeringsprogramma ketenmobiliteit, onderzoek naar regionale P+R en herkenbaarheid van de corridor.

Het project/onderzoeksbudget is geraamd op €100.000. Daarnaast is voor het onderzoek P+R/B+R rekening gehouden met een budget van €100.000.

Voor het inzetten van het project/onderzoeksbudget gelden de volgende twee voorwaarden:

- Ambtelijke capaciteit of specialistische kennis is niet aanwezig binnen de deelnemende partijen
- Om ervoor te zorgen dat het budget doelmatig wordt besteed - legt de trekker de aanvraag (aan derden) voor aan de financiële dragers/houders van het procesbudget

Besluitvorming
Tijdens het BO d.d. 9 december wordt de bestuurder gevraagd:

- Vaststellen "Regionaal actieprogramma Gooicorridor",

  a. de voorgestelde ambitie, doelen, strategieën en acties op corridorniveau

  b. de procesvoorstellen incl. verantwoordelijke trekkers (zie tabel links)

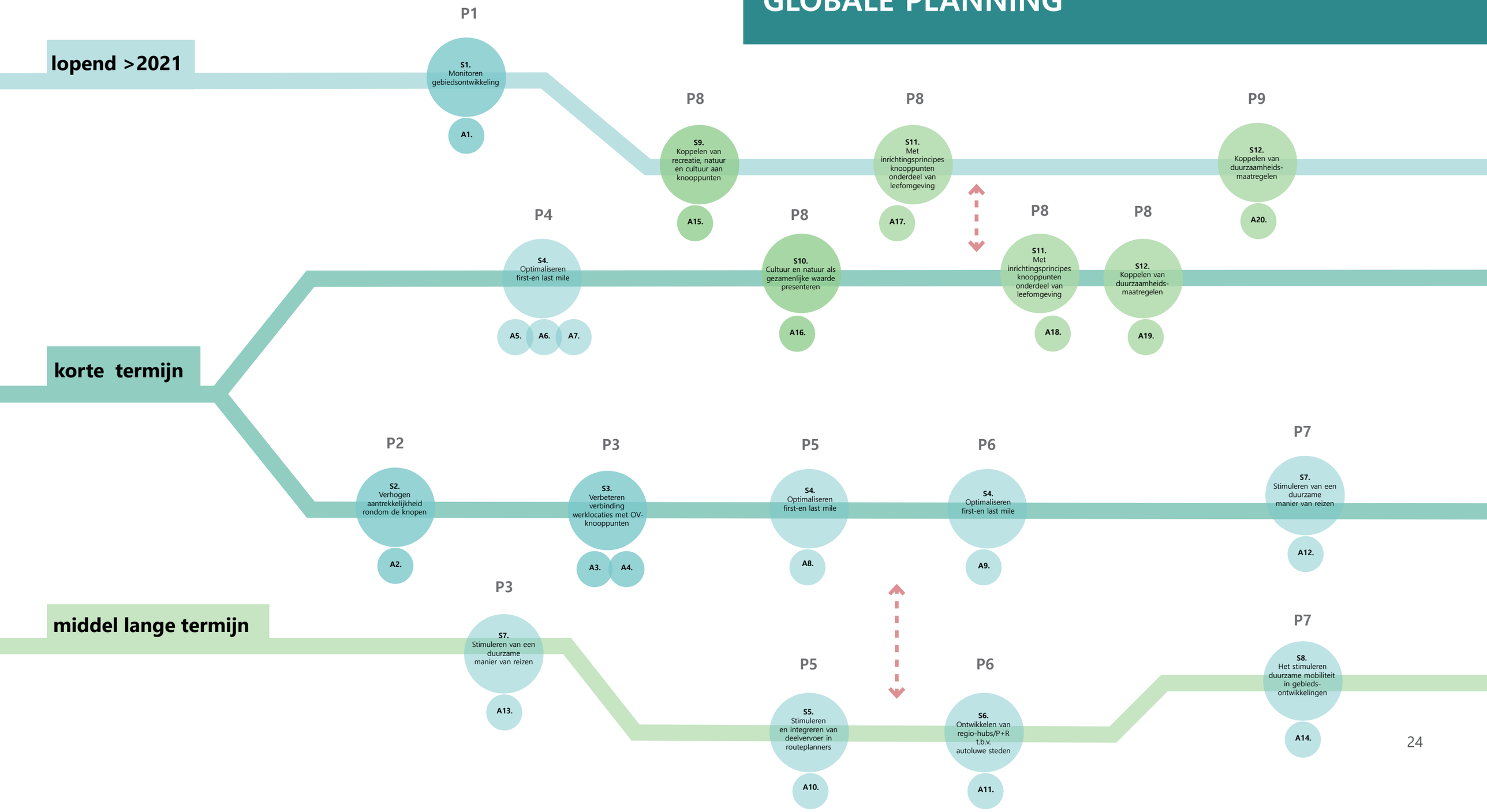
  c. bestuurlijke afspraken t.a.v. de Governance

  d. voorstel capaciteit en financiering

Globale planning

Hier is een overzicht te zien van alle acties. Een aantal acties lopen al, een aantal acties starten op korte termijn en alle acties bij elkaar worden opgepakt binnen de korte en middel lange termijn.

GLOBALE PLANNING



4

BIJLAGEN

BIJLAGE I

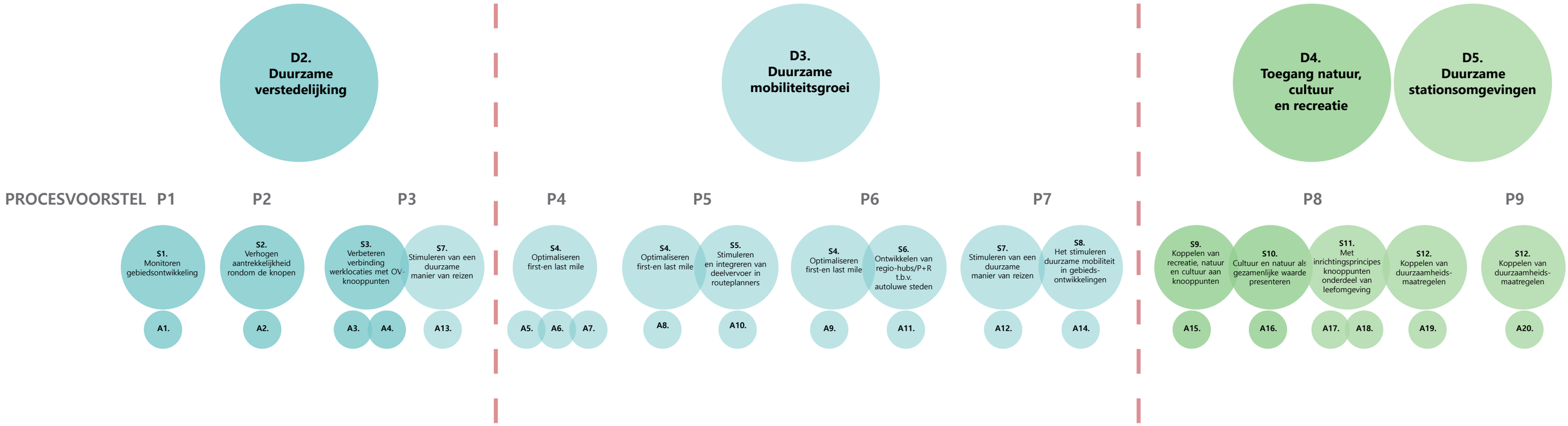
PROCESVOORSTELLEN

Procesvoorstellen bij acties uit OGSM model

In deze bijlage zijn de acties uitgewerkt in de vorm van procesvoorstellen. Hierin kunnen meerdere acties samengevoegd zijn in één procesvoorstel, zoals hieronder schematisch weergegeven.
Deze procesvoorstellen vormen het startpunt voor het vervolg en kunnen periodiek worden aangescherpt en/of bijgesteld.

De procesvoorstellen zijn volgens een vast stramien uitgewerkt:

1. Wat is het doel van de actie?
2. Wat houdt de actie in?
3. Afspraken: betrokken partijen, trekker, benodigde tijd, budget, monitoring en planning



S1.
Monitoren gebiedsontwikkeling

A1.

PROCESVOORSTEL 1

A1. *Op basis van woonakkoorden, plancapaciteit etc. het aandeel woningen, kantoren en voorzieningen binnen 1200 meter en 10 minuten fietsen van OV-knooppunten op de gehele corridor in kaart brengen en jaarlijks monitoren (vast onderdeel BO). Hiermee inzetten op multifunctionele woon-werkgebieden.*

DOEL ACTIE

Het doel is om verstedelijking geconcentreerd plaats te laten vinden op goed bereikbare locaties, zodat het open landschap tussen de steden behouden kan blijven. Bovendien zorgen we met meer woningen, bedrijven en voorzieningen nabij de OV-knooppunten dat er nabijheid wordt gecreëerd en het openbaarvervoersnetwerk beter wordt benut. Hier zit een link met actie 14: lage parkeernormen. Woondeals sluiten ook aan bij de doelstelling om zo veel mogelijk nabij knooppunten te bouwen. De woonafspraken die betrekking hebben op de Gooicorridor worden gemonitord. Deze monitor zal jaarlijks op de agenda van het BO staan zodat, indien nodig, hierop gestuurd kan worden.

WAT HOUDT DEZE ACTIE IN?

1. In kaart brengen hoe bouwen bij OVK in provinciaal en gemeentelijk beleid (omgevingsvisies, woondeals, bereikbare steden, mobiliteitsplannen etc.) is verankerd.
2. Woningbouwplannen te monitoren via de monitor plancapaciteit. We monitoren binnen twee afstanden vanaf het station: 1200 meter en 10 minuten fietsen (er wordt door Ketens & Knopen onderzocht hoe deze indicatoren landelijk gelijkgetrokken kunnen worden).
3. Monitor functiemenging rondom OVK: verhouding binnen 1200 m weergeven
4. Monitor werklocaties rondom OVK binnen 1200m en 10 minuten fietsen (sterke link met procesvoorstel 3 en 7: beleid van werkgevers en parkeernormen).

AFSPRAKEN

- Betrokken partijen
  Vanuit programma OV-knooppunten van de provincie Noord-Holland vindt de monitoring plaats in samenwerking met O&I. Voor nu heeft de provincie Utrecht een eigen monitor. Alle gemeenten leveren actuele informatie aan.
- Trekker
  Provincie Noord-Holland
- Benodigde tijd
  1) Jaarlijkse monitoring (lopende actie, geen extra tijd)
  2) Overzicht maken hoe bouwen bij OVK is verankerd in lokale beleid en dit jaarlijks te monitoren (totaal 40 uur)
- Budget
  Geen extra budget nodig

S2.
Verhogen aantrekkelijkheid rondom de knopen

A2.

PROCESVOORSTEL 2

A2. *De opgaven uit de handelingsperspectieven op het gebied van ruimtelijke kwaliteit concretiseren.*

DOEL ACTIE

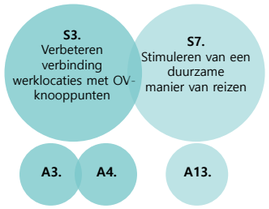
Een concreet plan voor het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit per knooppunt. De ontwikkeling van OV-knooppunten is alleen succesvol als het naast efficiënte overstapmachines, ook aantrekkelijke bestemmingen worden waar mensen graag wonen, werken en verblijven. Het is belangrijk dat het veilige en leefbare omgevingen zijn met een hoge kwaliteit van de openbare ruimte en beschikken over de nodige faciliteiten en voorzieningen. Voor deze strategie zullen we de opgaven uit de handelingsperspectieven op het gebied van ruimtelijke kwaliteit concretiseren.

WAT HOUDT DEZE ACTIE IN?

1) Op basis van de handelingsperspectieven (2020) worden per knooppunt de opgaven op het gebied van ruimtelijke (omgevingskwaliteit) geïnventariseerd.
   Voor het gedeelte Soesterlijn wordt voor elk station een light versie van het handelingsperspectief doorlopen, zodat het basis informatie niveau voor elk station op de Gooicorridor gelijk is.
2) Bespreken met de betreffende gemeente (kansrijk (ambitie collegeprogramma's) /prioritering op gemeenteniveau)
3) Bespreken op corridorniveau (kansrijk/prioritering). Plan voor" Quick wins"
4) Optimalisatie naar duurzaamheidaspecten. Naast gebruikskwaliteit en milieuaspecten speelt toekomstbestendigheid (o.a. ruimte voor groei station) een rol.
5) Keus voor opgaven die in het "Uitvoeringsprogramma Gooicorridor" opgenomen dienen te worden opgenomen.

AFSPRAKEN

- Monitoren
  De opgaven op het gebied van ruimtelijke kwaliteit worden opgenomen in het "Uitvoeringsprogramma Gooicorridor". Dit uitvoeringsprogramma zal door middel van een stoplichtrapportage worden gemonitord.
- Scope
  Knooppunten en de stationsomgeving ('het stationsdomein'). Hier zullen we de verbinding leggen met doelstelling 5 (strategie 11 en 12) zodat de basis van de ruimtelijke ontwikkeling van de stationsomgeving duurzaam is. Hierbij is van belang dat er voldoende ruimte is voor groei van het station (toekomstwaarde) om een toenemende capaciteitsvraag van het OV mogelijk te maken.
- Planning
  Per knooppunt zal dit verschillen. Ingrepen worden zo veel mogelijk gekoppeld aan andere ontwikkelplannen in de stationsomgeving. Dit komt samen in het "Uitvoeringsprogramma Gooicorridor" dat in BO Gooicorrdor zal worden vastgesteld. Het zal vervolgens ook worden verankerd in Provinciaal beleid, zoals "Uitvoeringsprogramma Multimodale Knooppunten" en de "Uitvoeringsverordening knooppunten" van de Provincie Utrecht.
- Betrokken partijen
  Alle gemeenten, provincies, ProRail en NS.
  Hierbij houden de provincie en NS het overzicht voor de samenhang tussen de stations. De gemeenten gaan hier over de acties hun eigen station(s)omgeving.
- Trekker
  PNH
- Benodigde tijd
  Om voor alle knooppunten de acties concreet te formuleren moet er worden afgestemd met de gemeenten. Een concreet plan voor het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit per knooppunt kan eind Q2 2022 afgerond zijn.
- Wat is er financieel nodig?
  Voor het concreet maken van de acties is er in eerste instantie capaciteit nodig. Dit kan zonodig uit het proces/onderzoeksbudget. Voor de uitvoering is budget nodig wat afhankelijk is van de ingreep.



PROCESVOORSTEL 3

A3. *In gebiedsontwikkelingen rondom de knooppunten op de Gooicorridor inzetten op het vergroten van de economische activiteit door een gevarieerd woon, werk, voorzieningenprogramma, met o.a. ontmoetingsplekken, werkplekken ZZP-ers etc.*

A4. *Aandacht voor ontsluiten van de werklocaties binnen de 10 min fietsen en 1200 m contour van knooppunten. Per cluster werklocaties en bedrijventerreinen het fijnmazig ov en fietsnetwerk in kaart brengen en waar nodig maatregelen formuleren die het netwerk verbeteren om zo te stimuleren dat werknemers vaker met het OV komen (werkgeversonderzoek om OV potentie in beeld te krijgen)*

A13. *Verduurzamen mobiliteit door met vertegenwoordigers van werkgevers en onderwijsinstellingen rondom de Gooicorridor afspraken te maken over verduurzamen mobiliteit alsook het spreiden van reizigers.*

DOEL ACTIE

In het kader van de gebiedsontwikkeling rondom de knooppunten op de Gooicorridor willen we inzetten op het vergroten van de economische activiteit door een gevarieerd woon, werk, voorzieningenprogramma te realiseren, o.a. met ontmoetingsplekken en werkplekken voor ZZP-ers. Dit is een inhoudelijke uitwerking van de monitoring bij actie 1. Door nabijheid te creëren (plaatswaarde versterken) wordt de reisafstand verkort en zijn de werklocaties goed bereikbaar per openbaar vervoer.
Vervolgens moeten de werklocaties die binnen de 10 min fietsen en 1200 m lopen contour van de knooppunten liggen beter per OV bereikbaar maken. Door concrete maatregelen ter verbetering van capaciteit en kwaliteit van het fijnmazige lokale netwerk op te nemen in het "Uitvoeringsprogramma ketenmobiliteit" worden werknemers gestimuleerd om vaker met het OV te komen (actie 4). Parkeernormen rondom de stationsgebieden en het mobiliteitsbeleid van werkgevers spelen hierin een rol.
Daarnaast is het van belang om met (vertegenwoordigers) van werkgevers rondom de Gooicorridor afspraken te maken over het verduurzamen van hun mobiliteitsbeleid (woonwerk en dienstreizen). Waarbij ook het spreiden van belang is. Het afvlakken van de spits zorgt voor meer reiscomfort en heeft een positief effect op de concurrentiepositie van het OV t.o.v. de auto. Overall kennis in beeld over beïnvloedingsmogelijkheden/ instrumenten voor het verleiden tot ander reisgedrag van reizigers (aanpassen in rapport verkenning).

WAT HOUDT DE ACTIE IN?

Stap 1 Stimuleren economische activiteiten rondom de OV-Knooppunten

1) In kaart brengen welke economische functies (werklocaties, ontmoetings-/vergaderruimtes (doelgroep ook ZZP-ers) per knooppunt aanwezig & gewenst zijn (aandachtspunt spanning wonen/werken)
2) Onderlinge afstemming op corridorniveau: bijv. verschillende type functies per stationsomgeving (niet overal vergadercentrum).
3) In kaart brengen van de sturingsinstrumenten (bijv. borgen functies in bestemmingsplannen, meenemen in ontwikkelplannen en beleid, afspraken private partijen etc.)
4) Locaties met potentie economische functie & kansrijke instrumenten op de gehele Gooicorridor weergeven en presenteren in BO

Stap 2 Optimaal bedienen van werklocaties vanaf/naar OV-knooppunten

5) In kaart brengen waar de (toekomstige) arbeidsplaatsen en onderwijsinstellingen zitten (clusters > ….) en de clusters beschrijven aan de hand van:
   - Type banen/activiteiten/werktijden
   - Soort werknemers (herkomst/modaliteit etc.): wat is haalbaar op het gebied van tijd/comfort (VF <1,5), welke cluster leent zich voor een modal shift? En welk deel van de werknemers in de regio Gooicorridor komt met de trein of zal met de trein komen? Oftewel welk deel van de reizigers bedienen we met de Gooicorridor en is dat voldoende 'massa' om maatregelen te nemen of is het zodanig beperkt en de potentie ook?
   - Ophalen bij gemeenten waar e.e.a. al bekend is wat die resultaten zijn (niet dingen nieuw gaan doen, wel goed om gelijkwaardig te doen/dingen te kunnen vergelijken). Ook andere bronnen daarbij raadplegen zoals CBS (https://www.cbs.nl/nl-nl/achtergrond/2018/11/woon-en-werklocaties-van-werknemers-2016#id=undefined).
6) Ontsluiting (keten) in kaart brengen van OV (o.a. huidige en toekomstige OV-concessie GV en Utrecht en plannen hoogwaardig fietsnetwerk)
7) Bepalen per kansrijk cluster voor modal shift wat de knelpunten zijn. Betere ontsluiting, financieel? Wat is er mogelijk vanuit betere ontsluiting en welke middelen zouden daarvoor nodig zijn?
8) Bespreken op corridorniveau. Formuleren maatregelen en deze uitwerken (en waar nodig prioriteren) in "Uitvoeringsprogramma Ketenmobiliteit"'.

NB 1 Ook faciliteiten zoals laadpalen (onderzoeken of daar behoefte aan is) en veilige (anti-diefstal) stallingsplekken voor elektrische fietsen (meer kluizen of bewaakte fietsenstallingen), deelfietsen (leren van pilot Amsterdam Zuid), shuttlebusjes ondernemersverenigingen/ bedrijvenverenigingen gezamenlijk kunnen doen op een locatie.

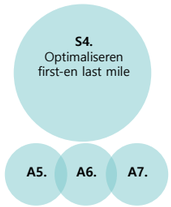
NB 2 Bekijken waar bedrijventerreinen die hier (net) buiten vallen (>1200 meter/10 min fietsen) binnen deze scope kunnen gaan vallen met ingrepen (bijv. brug, hoogwaardig fietsnetwerk etc.

Stap 3: Afspraken werkgevers

1) Wat kan de werkgever hierin betekenen als de ontsluiting op orde is? Aan de hand goede voorbeelden (Amsterdam-Zuidas /Universiteit/etc.) van gemeenten en NS verzamelen en toepasbaarheid Gooicorridor bespreken.
2) Bespreken op corridorniveau welke werkgevers meest kansrijk zijn (prioritering) met welke strategie (duurzaam/spreiding/beleid), dit met de werkgevers bespreken en een samenwerking opzetten om dit vervolgens op te nemen in "actieplan werkgevers" en op te nemen in mobiliteitsplannen.
3) Op basis van 1 werkgever (werkgever met hoge ambitie op dit onderwerp en waarvan meer dan 70 % van de werknemers met OV, te voet of fietsend komt, mogelijk Nike) een voorbeeld uitwerken dat door werkgevers als inspiratie gebruikt kan worden.

AFSPRAKEN

- Monitoren
  1) Op basis van de nulmeting onder stap 1 (per knooppunt van economische functies nabij knooppunten (de treinstations en de hubs) in een cirkel van 300m, en 1200m en fietscontour) jaarlijks meenemen in de OV-Knooppunten monitor PNH/Utrecht
  2) Monitor op basis van het "Uitvoeringsprogramma Ketenreis"
  3) Jaarlijks afspraken met werkgevers monitoren (aantallen en resultaten)
- Planning
  Op basis van de monitor jaarlijks de bestuurders informeren over voortgang
- Betrokken partijen
  Regio G&V is in samenwerking met regio Amersfoort in de lead.
  Verder worden gemeenten, regio's, provincies, NS en private partijen betrokken.
  De gemeenten zijn aan zet voor de keuzes op de knooppunten in hun eigen gemeente
- Trekker
  Regio GV (monitor PNH)
- Financieel
  Monitoring kan meelopen met OV-Knooppunten PNH/ Utrecht. Geen extra capaciteit nodig.
  Inventarisatie kan zonodig door extern bureau (proces/onderzoeksbudget) worden uitgevoerd ikv uitvoeringsprogramm Ketenmobilieit.



PROCESVOORSTEL 4

A5. *Opgaven uit het handelingsperspectief op het gebied van fiets, lopen, bus en auto concretiseren (uitvoeringsprogramma ketenmobiliteit opstellen), onderscheid tussen first en last mile van belang om de verbinding van de Gooicorridor met wonen, werken en recreatie/natuur te verbeteren*

A6. *Stimuleren actieve mobiliteit als voor- en natransport naar stations door knelpunten in routes naar en in stationsgebieden in kaart te brengen en aan te pakken*

A7. *Regionaal doorfietsnetwerk aansluitend op de OV knooppunten vanuit de kernen in de regio (m.n. om de regionale bewoners uit de auto te halen).*

DOEL ACTIE

Voor alle knooppunten van de Gooicorridor is een beknopt handelingsperspectief opgesteld. Voor het deel van de Soesterlijn wordt dit nog gedaan. Met deze methodiek kan worden verkend in hoeverre de ambities voor het knooppunt passen bij de bestaande situatie. Het gaat om verschillende relevante onderdelen van het knooppunt, waaronder ook alle vormen van toeleidende mobiliteit. Uit deze inventarisatie worden de opgaven gefilterd over de verplaatsingen van/naar het station. Niet alleen in de directe stationsomgeving, maar ook de routes in de omgeving naar belangrijke woon,- werk en recreatieve bestemmingen. De opgaven en kansen per knooppunt op het gebied van ketenmobiliteit moeten worden uitgewerkt in een "Uitvoeringsplan Ketenmobiliteit".

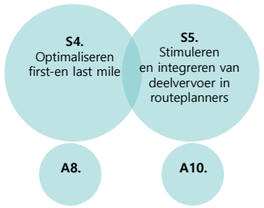
In het "Uitvoeringsplan ketenmobiliteit" komt extra aandacht voor maatregelen die de nabijheid van de knooppunten versterken op het gebied van lopen en fietsen in de first- en last mile. Hierdoor wordt actieve mobiliteit als voor- en natransport gestimuleerd. Naast de verbindingen binnen de 1200 meter/ 10 minuten fietsen speelt ook het regionale doorfietsnetwerk een rol. Door het doorfietsnetwerk vanuit de kernen in de regio te laten aansluiten op de OV-knooppunten verbetert voor deze bewoners de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto.

WAT HOUDT DEZE ACTIE IN?

1. In kaart brengen van de bestaande wandelroutes, capaciteit en kwaliteit, vanuit knooppunten naar belangrijke woon-, werk, en onderwijslocaties en recreatieve voorzieningen (straal van circa 1,5 km). Ontbrekende en te verbeteren verbindingen benoemen
2. In kaart brengen van de bestaande fietsroutes, capaciteit en kwaliteit, vanuit knooppunten naar belangrijke woon-, werk, en onderwijslocaties en recreatieve voorzieningen (straal van circa 4 km). Ontbrekende en te verbeteren verbindingen benoemen
3. In kaart brengen van de ketenvoorzieningen, capaciteit en kwaliteit, op de knooppunten (fietsenstallingen, wachtruimtes etc.). Ontbrekende en te verbeteren voorzieningen benoemen, met het oog voor het verschil tussen voor- en natransport.
4. In kaart brengen van de bestaande regionale doorfietsroutes vanuit knooppunten naar belangrijke woon-, werk, en onderwijslocaties en recreatieve voorzieningen. Het gaat bij voorkeur om zo veel mogelijk gestrekte routes met weinig obstakels en met een herkenbare vormgeving naar CROW-richtlijnen (CROW-publicatie 340 Inspiratieboek snelle fietsroutes). Ontbrekende verbindingen benoemen.
5. Bespreken en formuleren van mogelijke maatregelen met de betreffende gemeente en wegbeheerder (kansrijk/prioritering van te verbeteren routes en voorzieningen op gemeenteniveau)
6. Bespreken mogelijke maatregelen op corridorniveau (kansrijk/prioritering)
7. De kansrijke maatregelen (routes, voorzieningen, capaciteit en kwaliteit) die de nabijheid van de knooppunten versterken, met name gericht op lopen en fietsen in de first- en last mile, opnemen in het " Uitvoeringsplan ketenmobiliteit".

AFSPRAKEN

- Monitor
  Periodiek schouwen van verbeteringen en door middel van GIS-ondersteuning analyseren of het invloedgebied (isochronen van reistijd) van een station/knooppunt is vergroot.
- Planning
  Uitvoeringsplan Ketenmobiliteit voor gehele corridor ontwikkelen in 2022.
- Betrokken partijen
  Alle gemeenten (alle wegbeheerders met loop- en fietsverbindingen naar de stations, voor de continuïteit en karakter van de routes is afstemming tussen betrokken wegbeheerders onontbeerlijk) en NS. Regio Gooi en Vechtstreek en Amersfoort worden betrokken bij onderdelen zoals in kaart brengen van de regionale routes (punt 4) en het bespreken op corridorniveau.
- Trekker
  Provincie Utrecht
- Wat is er financieel nodig?
  Ondersteuning van planontwikkeling, gelijkvormige presentatie uitvoeringsplan Ketenmobiliteit: Voorstel om hier deel onderzoek/procesbudget voor in te zetten. Hier ook een link leggen met de andere procesvoorstellen die input leveren hiervoor.



PROCESVOORSTEL 5

A8. *Uitrollen deelmobiliteit in de regio*

A10. *Stimuleren gebruik deelmobiliteit door plannen, boeken en betalen in één digtitale omgeving aan OV-reizigers mogelijk te maken. Mogelijkheden verkennen van aansluiting RiVier platform applicatie of ontwikkeling eigen regionaal platform*

DOEL ACTIE

Het doel van de actie is om de bereikbaarheid in tijd en comfort rondom de Gooicorridor te verbeteren door meer alternatieven aan te bieden in een eenduidiger aanbod voor het voor- en natransport van en naar OV knooppunten. Op steeds meer plekken in Nederland wordt deelmobiliteit geïntroduceerd. Denk aan deelauto's, deelscooters en (elektrische) deelfietsen. Op termijn komt daar wellicht nog de deel e-step bij (zoals in het buitenland al wel aanwezig is). Deelmobiliteit biedt een alternatieve vervoerswijze en kan ook een alternatief zijn in het voor- en natransport. Op de Gooicorridor wordt al deelmobiliteit aangeboden. Het aanbod is per gemeente verschillend.

Deel 1 van deze actie:
Deze actie behelst het met elkaar bepalen op welke plekken er nog behoefte is aan nieuwe deelmobiliteit, en onderzoeken we of we deelmobiliteit op corridorniveau willen organiseren. Vervolgens kan worden gekeken op welke manier invulling kan worden gegeven aan die behoefte (bijv. per gemeente of vanuit de regio of juist vanuit de markt).

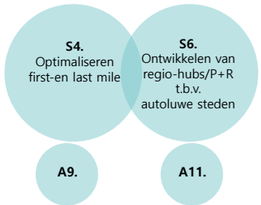
Deel 2 van deze actie:
Naast de inventarisatie van deelmobiliteit staat het stimuleren van het gebruik van deelmobiliteit en het maken van een multimodale reis centraal door plannen, boeken en betalen in één digitale omgeving aan OV-reizigers mogelijk te maken. Nu is dat via allerlei losse apps, maar het doel is om deze digitale ontsluiting steeds meer samen te voegen zodat plannen, boeken en betalen ook gemakkelijker wordt voor reizigers. Met regionale partijen verkennen of zij willen aansluiten bij de RiVier Platform applicatie of een eigen regionaal platform willen ontwikkelen. Of dat de Gooicorridor een pilotgebied kan zijn binnen de landelijke omgeving.

WAT HOUDT DEZE ACTIE IN?
Deel 1:
1) Wat is het huidige aanbod (aanbieders, modaliteit en aantal) (overheid)
2) Wat is het gewenste aanbod? Maak onderscheid tussen het verschil in voor- en natransport. Dat gaat naast de modaliteiten ook over de ruimte die de regio wil bieden voor verschillende aanbieders van eenzelfde modaliteit (bv. MyWheels en GreenWheels). (overheid)
3) Bepalen op welk niveau het haalbaar is dit op regionale schaal op te pakken; gaat dat om handvatten voor gemeenten voor uitrol of om een regionale uitvraag? (overheid/aanbieder)
4) Bepalen welke rol financiering speelt als het bijvoorbeeld gaat om ontsluiten van kleinere kernen? (aanbieder)
5) Voorstel om het klantoordeel eenduidig te meten? (aanbieder)

Deel 2: MaaS
1) Nadat alle soorten deelmobiliteit binnen het voedingsgebied van de OV knopen in beeld is gebracht bij deel 1, wordt binnen deze groep gekeken welke deelmobiliteitsaanbieders vindbaar zijn in multimodale routeplanners
2) Breng in kaart welke multimodale routeplanners er worden ontwikkeld op verschillende plekken (o.a. RiVier van NS). En wanneer wordt het eindbeeld gehaald?
3) Is er een platform waar de regionale partijen bij willen aansluiten (bijvoorbeeld landelijk) of willen we een eigen regionaal platform willen ontwikkelen?
4) Hoe is het geregeld met datadelen, eigenaarschap data etc.? Bij welke partij zou dit moeten liggen?
5) Onderzoeken of het mogelijk is om bestemmingen (natuur, cultuur, recreatie) langs de Gooicorridor te koppelen aan de routeplanner. Zodat mensen bediend worden van deur tot deur en ze verleid worden voor het OV te kiezen als ze gaan recreëren.

AFSPRAKEN

- Monitor
  Meten wat er in de huidige situatie aan aanbod (aanbieders, modaliteit en aantal) is en vervolgens hoeveel er na de uitrol wordt aangeboden.
  Qua gebruik kan worden gemeten via de pilot deelfiets of via de deelaanbieders zelf (o.a. klantoordeel), retour deelmobilieit en aanbod garantie.
- Planning
  +/- 6 maanden Inventarisatie behoefte en eenduidigheid deelmobiliteit
  + verkennen platforms
  +/- 1 jaar Bepalen vormgeving uitrol deelmobiliteit en waar nodig regelen financiering
  +/- 3 maanden Aanbesteding
  2023-2025 Implementatie
- Betrokken partijen
  Gemeenten (regelgeving/ financiering/ beheer); ProRail & NS (bij plaatsing rond stations); NS indien OV-fiets; regio en provincies (mogelijke subsidiëring); aanbieders van deelmobiliteit
  Afstemming gemeente en regio: beleidskaders om 'ratjetoe' van aanbieders te voorkomen. Inzet op eenduidigheid en herkenbaarheid.
- Trekker
  Regio Amersfoort
- Benodigde tijd
  Dit vraagt wel capaciteit in de bredere organisaties (bijv. landen in regelgeving)
  Afhankelijk van de keuze die gemaakt wordt voor het maken van een eigen (regionaal) platform vs. de inzet van een bestaand platform. In het eerste geval is het meer inzet nodig vanuit de regio zelf, in het tweede geval is wellicht minder tijd nodig, maar is o.a. inzet op communicatie van belang.
- Financieel
  Afhankelijk van de vorm die gekozen wordt of een deelmobiliteit-aanbieder met een sluitende businesscase aan de gang kan, of dat ervoor wordt gekozen dat ook minder dichtbevolkte plekken worden ontsloten via deelmobiliteit, is mogelijk extra financiering nodig.
  Voor de ontwikkeling van een platform of app kan gekozen worden voor een externe partij. Daar zal dan extra financiering buiten proces/onderzoeksbudget voor gezocht moeten worden.



PROCESVOORSTEL 6

A9. *Park + Bike locaties benoemen en realiseren op strategische plekken vanaf Gooicorridor en HOV haltes t.o.v. regionale kernen (ofwel de gehele regio).*

A11. *Verdiepend onderzoek naar mogelijke locaties en potentie van hubs/ uitbreiding P+R, ook als input richting andere studies en andere regio's om op die manier daadkrachtig te kunnen reageren op het autoluwe beleid van Utrecht en Amsterdam.*

DOEL ACTIE

Door het ontwikkelen van regio-hubs, voor zowel voor reizigers uit de regio's zelf als voor het opvangen van autoverkeer t.b.v. de autoluwe steden Utrecht, Amsterdam en Amersfoort, wordt gekeken naar de mogelijkheden van de knooppunten op de A27 en de A1 corridor om autoverkeer af te vangen. Het gaat hier naast deze knooppunten ook om inventarisatie van alternatieve locaties zoals opvanglocaties reizigers richting het Mediapark vanaf de A1 Muiderberg en/of USP Noord.
Niet alleen de overstap op OV maar ook de overstap op de fiets is hierbij van belang (actie 9). Verdiepend onderzoek geeft ons inzicht en op die manier kunnen we daadkrachtig reageren op het autoluwe beleid van Utrecht en Amsterdam en geeft bouwstenen voor een eigen strategie (actie 11).

WAT HOUDT DEZE ACTIE IN?

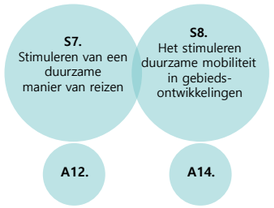
1) Bekijken omgevingsvisies (en andere beleidsstukken) gemeenten (en Regio en Provincie) wensen en opvattingen over P+R en hub/P+B.
2) Bekijken welke (boven)regionale trajecten er lopen rondom P+R (mede ook i.r.t. kansen op financiering) en waar P+R locaties uit de regio GV en Amersfoort/Utrecht ook al in beeld zijn/ genoemd worden.
3) In kaart brengen van het functioneren van P+R's bij stations en busknopen, herkomst/bestemming van de gebruikers, hoe gaan ze verder vanaf de P+R, in relatie tot de kenmerken van de P+R (betaald/ bezetting etc.).
4) Inventarisatie van potentiële locaties voor regio-hubs/uitbreiding P+R/ P+B door in kaart brengen waar uitbreiding/aanpassing huidige locaties gewenst (en mogelijk) is (verwachting aantal reizigers) en waar nieuwe locaties (strategische plekken) nodig en gewenst zijn.
   - Gaat hierbij locaties nabij A1 en A27 (en N-wegen) zonder veel verkeersoverlast en de mate waarin deze locaties goed met OV ontsloten zijn.
   - Onderscheid in locaties met alleen P+R functie of breder (bijv. P+B, deelfietsen)
   - Zijn de huidige P+R-locaties wel geschikt voor grootschalige uitbreiding of moet worden gezocht naar alternatieve locaties dichter bij snelweg-aansluitingen in combinatie met een alternatief OV-concept (schaarste aan ruimte op binnenstedelijke locaties)?
   - In kaart brengen wat de plekken zijn waar verkeerstromen vandaan komen (zoals snelweg en N-wegen) en de ontwikkeling hiervan en waar autoverkeer gewenst is te verminderen (zoals richting stadsharten of vanaf A1 naar het Mediapark etc.)
   - In kaart brengen van de huidige opvanglocaties van regionale reizigers die verder reizen met de auto naar Amsterdam, Utrecht of Amersfoort. Daarvan in kaart brengen waar uitbreiding mogelijk is en waar uitbreiding dan wel nieuwe locatie wenselijk is.
5) Een haalbaarheidsonderzoek naar de technische en ruimtelijke inpassingsmogelijkheden en financiële haalbaarheid van de potentiële locaties:
   - Kansenkaart opstellen: welke locaties zijn kansrijk en welke minder? Hoe is er een netwerk te ontwikkelen, hiervoor is afstemming tussen gemeenten, regio's, provincies nodig
   - Inrichtingsprincipes bepalen
   - Uitvoeren haalbaarheidsonderzoek incl. ramingen, eerst op basis van kengetallen, later SSK-ramingen
   - Opstellen exploitatieplan (parkeren + eventueel aanvullend OV)
   - Opstellen communicatieplan
   - Opstellen participatieplan
   - Opstellen bekostigingsplan voor integrale regionale businesscase
6) In kaart brengen in hoeverre en via welke instrumenten invloed uit te oefenen valt op het goed kunnen (blijven) afvangen van regionale reizigers bij de P+R locaties zonder dat deze verdrukt worden door bovenregionale reizigers (bijv. (gezamenlijk) parkeerbeleid)
7) Bestuurlijk vaststellen van de visie en principebesluit financiële middelen, o.a. een haalbare regionale businesscase.
8) Uitvoeringsplan (waar mogelijk aanhaken in bestaande bovenregionale trajecten (zoals SBaB) voor uitvoering (o.a. financiering) en het "Uitvoeringsplan Ketenmobiliteit Gooicorridor".

N.B. Provincie Utrecht, U Ned en de MRA werken aan integrale P+R-strategie. Dit onderzoek vormt input voor de vervolgonderzoeken die zullen worden gestart naar de concretisering van de opgave in diverse deelregio's.

N.B. Afvang regionale reizigers mag niet worden ondergesneeuwd door bijdrage afvang bovenregionale reizigers (en vise versa), de mobiliteitstoename op routes naar de P+R-voorzieningen moet kunnen worden opgevangen op het regionale en lokale wegennet en de verschillende modaliteiten mogen elkaar niet in de weg zitten. In aanvulling hierop wil je ook de P+R voorzieningen efficiënt/doelmatig inzetten. Dat het gebruikt wordt waar het voor wordt bedoeld, doorreizen en niet als eindbestemmingsparkeerplaats. Waar wel over nagedacht zou kunnen worden is deelgebruik van parkeerplekken. Overdag voor de doorreiziger, 's nachts voor een bewoner bijvoorbeeld. Goed om ook te benoemen.

AFSPRAKEN

- Monitoren
  Opstellen uitvoeringsplan en deze jaarlijks monitoren
- Tijdsgebonden planning
  - Inhuur bureau voor uitwerking van een haalbare regionale P+R strategie: uitvoering dec 2021- juli 2022.
  - Uitkomsten in de bestuurlijke gremia bespreken: Q3 2022
  - Uitkomsten bespreken in BO: incl. bovenregionale trajecten, fasering en investeringsstrategie.
  - 2022-2030: uitvoeringsfase
- Betrokken partijen
  Gemeenten Gooicorridor + Gemeente Amsterdam, Regio GV en Amersfoort, provincies, vervoerder, MRA, RWS, U10, inwoners, private partijen (o.a. ontwikkelaars).
  N.B. De gemeenten zijn in de lead voor de keuzes op de knooppunten in hun eigen gemeente en het lokale parkeerbeleid.
- Trekker
  Regio Gooi en Vechtstreek
- Bedodigde tijd
  - Onderzoeksfase: circa 6-9 maanden bij inhuur bureau.
  - Implementatie en uitvoeringsfase: tot 2030.
- Wat is er financieel nodig? Is er bijvoorbeeld een extern bureau nodig?
  Ja, inhuur bureau.



PROCESVOORSTEL 7

A12. *Duurzame mobiliteit stimuleren door in Omgevingsvisie en -verordening OV, actieve mobiliteit en deelmobiliteit maximaal te faciliteren*

A14. *Duurzame mobiliteit stimuleren door bij gebiedsontwikkelingen groter dan 50 woningen een mobiliteitsprogramma van eisen te formuleren, o.a. lagere parkeernormen*

DOEL ACTIE

Om dit te bereiken moet het gesprek worden aangegaan met de (regionale) overheden om het stimuleren van duurzame mobiliteit op te nemen in Omgevingsvisies en –verordeningen zodat OV, actieve mobiliteit en deelmobiliteit zo maximaal mogelijk wordt gefaciliteerd.
Onder andere door bij gebiedsontwikkeling groter dan 50 woningen/(bestaande) werklocaties een duurzaam mobiliteitsprogramma van eisen te formuleren, bestaande uit lagere parkeernormen, laadvoorzieningen etc. Hier zit een samenhang met procesvoorstel 1 en 3.

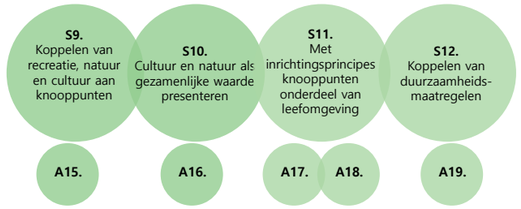
WAT HOUDT DEZE ACTIE IN?

1) In kaart brengen van de sturingsinstrumenten (in hoeverre is duurzame mobiliteit opgenomen in Omgevingsvisies van PNH en PU en de gemeenten, in bestemmingsplannen en verordeningen?)
2) Wat zijn goede methoden (goede voorbeelden) om duurzame mobiliteit te bevorderen? Langzame verkeersverbindingen, deelmobiliteit, lagere parkeernormen etc. En hoe veranker je dat in beleid? Wat is een goed voorbeeld van een Mobiliteitsprogramma van Eisen (MvP)? Aan welke eisen zou een (duurzaam) mobiliteitsprogramma moeten voldoen (basis)? Maak hierbij gebruik van bestaande methoden en beleid, die hoogstwaarschijnlijk al door gemeenten in het land ontwikkeld zijn.
3) In kaart brengen bij welke (toekomstige) gebiedsontwikkelingen er rondom de Gooicorridor een MvP wordt opgesteld.
4) Gemeentelijke mobiliteit en RO adviseurs betrekken bij het opstellen van MvP

AFSPRAKEN

- Monitoren
  De inventarisatie van MvP bij gebiedsontwikkelingen jaarlijks monitoren
- Planning
  2022
- Betrokken partijen
  Gemeenten, regio & Provincies
- Trekker
  Gemeente Utrecht
- Financieel
  Monitoring kan meelopen met OV-Knooppunten PNH/ Utrecht. Geen extra inzet
  Inventarisatie kan intern of zonodig extern bureau (proces/onderzoeksbudget)

PROCESVOORSTEL 8 (1/2)



A15. *Opstellen van een bestemmingenkaart waar per knooppunt de aanwezige recreatie en cultuur in kaart wordt gebracht (incl. buitenpoorten)*

A16. *Door middel van bijvoorbeeld kaarten, promotie en gezamenlijke producten de recreatieve waarde van de Gooicorridor als geheel kenbaar maken (incl. concreet financieel voorstel)*

A17. *Vanuit de bestemmingenkaart toewerken naar concrete inrichtingsprincipes om bij realisatie en /of revitaliseren van stationsomgevingen in te zetten*

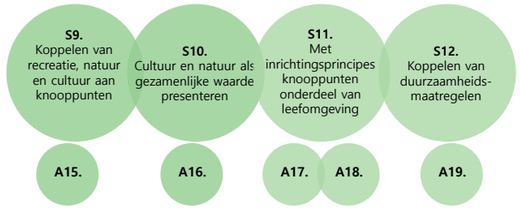
A18. *De inrichtingsprincipes voor één knooppunt uitwerken zodat dit als voorbeeld kan dienen op de Gooicorridor*

A19. *Bij realisatie en/of revitaliseren van stationsomgevingen bij het ontwerp en de realisatie, naast ruimtelijke kwaliteit, ook duurzaamheidsaspecten als toekomstwaarde, circulair, energietransitie en klimaatadaptief opnemen*

DOEL ACTIE

Langs de Gooicorridor liggen veel natuur- en recreatiegebieden met actieve en culturele recreatieve bestemmingen. Deze recreatiemogelijkheid maakt verdere verstedelijking langs de corridor mogelijk en verlaagt daarnaast de druk op recreatie in steden als Utrecht en Amsterdam. Door het in samenhang presenteren van bestemmingen langs de corridor ontstaan er interessante combinaties voor diverse doelgroepen. En daarmee wordt het reizen per OV naar het recreatieve en culturele aanbod langs de corridor aantrekkelijker.
Als de bestemmingen in kaart zijn gebracht, wordt toegewerkt naar concrete inrichtingsprincipes om deze op een duurzame manier in te zetten bij het realiseren of revitaliseren van stationsomgevingen. Om zo ook naast duurzame verstedelijking en mobiliteit ons ook te richten op een duurzame inrichting van de stationsomgevingen.
Door inrichtingsprincipes te formuleren voor het spoordomein (beleving vanuit de trein) en het omgevingsdomein (beleving op de bestemming) wordt bij de aanpak van de spoorbermen of stationsgebieden de identiteit van de omgeving en de duurzaamheidsdoelstellingen van de Gooicorridor meegenomen in het ontwerp. Daarbij zo veel mogelijk aansluiten bij herinrichtingsplannen die al op de rol staan, zodat met slimme ingrepen meerdere doelen gehaald kunnen worden. Bv toegankelijkheid van een perron koppelen aan vergroening. Op een eenduidige manier die voor alle stations vergelijkbaar is. Spoorbouwmeester heeft hier verschillende relevante beleidsstukken voor.
Door de inrichtingsprincipes die op papier staan in te zetten in de praktijk kan dit als voorbeeld dienen voor andere stationsomgevingen. Hiermee wordt zichtbaar hoe de duurzame inrichtingsprincipes toepasbaar zijn en kunnen worden ingezet om de stationsomgeving (integraal) te verduurzamen.
Doel van een gezamenlijk promotie is om de recreatieve waarde van de Gooicorridor als geheel kenbaar maken. Daarin moet de Gooicorridor als geheel gepresenteerd worden, met het aanbod op het gebied van natuur, cultuur en recreatie. Elk station onderscheidt zich in omgeving, sfeer en bestemmingen van de rest. Door dit zichtbaar te maken, bijvoorbeeld door kaarten op stations, QR-codes etc. kan men een goede keus maken.

PROCESVOORSTEL 8 (2/2)



WAT HOUDT DEZE ACTIE IN?

1. Stap 1: opstellen bestemmingenkaart

1.1. De gemeenten en regio's hebben een eerste inventarisatie naar recreatieve en culturele bestemmingen gedaan die vanuit een OVK bereikt kan worden. Hieruit is een bestemmingenkaart voort gekomen waar per knooppunt de aanwezige recreatie en cultuur in kaart is gebracht.

1.2. Deze bestemmingenkaarten zijn besproken op corridorniveau en er is een onderscheid gemaakt in natuurstations (actieve recreatie wandel en fiets) en combistations (combinatie van cultuur en natuur).

1.3. De eerste inventarisatie moet verder worden aangescherpt: wat is de top 5 bestemmingen die voor dat specifieke station moet worden gehighlight? De aanscherping van de selectie bestemmingen moet ook worden afgestemd met de betreffende locaties (natuurorganisaties of musea etc). Houd er rekening mee dat niet elke locatie extra bezoekers wil trekken (denk aan natuurorganisaties ihkv drukte en spreiden bezoekers).

1.4. De volgende stap: het vormen van pakketten/combinaties van recreatieve bestemmingen en routes. We willen geen nieuwe routes en bestemmingen toevoegen, maar koppelen van bestaande routes en bestemmingen aan elkaar.

Stap 1 is de start/basis van stap 2 (promotie) en stap 3 (inrichtingsprincipes)

2. Stap 2: gezamenlijke aanpak om de corridor als geheel te promoten (op basis van stap 1)

2.1 Doelgroep(en) definiëren (ook geografisch) en daar de promotie op richten.
Per eigen doelgroep een eigen doel:
a) Reizigers attent maken op combinatiemogelijkheden op de corridor: activiteiten combineren tot bv een dagje uit.
b) Nieuwe recreanten trekken naar Gooicorridor: landschappelijke en culturele kwaliteiten promoten ('ontdek het Gooi per trein').
c) Bezoekers die het gebied al kennen per auto, verleiden om per ov naar en door het Gooi te reizen

2.2 Bepalen op welk moment je welke doelgroep wilt bereiken: per doelgroep een eigen strategie, bv: informatievoorziening in stationsomgeving, promotie in de stad, online platform, gezamenlijke producten, etc.

2.3 Bepalen welke middelen geschikt zijn voor het promoten van de Gooicorridor als geheel. Hierbij worden de bestemmingenkaarten als basis gebruikt van wat je per knooppunt wilt highlighten.

2.4 In concept vormgeven van die middelen (plaatsing, vorm, benodigde afspraken) en opdracht formuleren voor het uitwerken ervan.

3. Stap 3: concrete inrichtingsprincipes ontwikkelen (op basis van stap 1) om bij realisatie en/of revitaliseren van stationsomgevingen in te zetten.

3.1 In de 'Concept Verkenning Gooicorridor' zijn inrichtingsprincipes geïnventariseerd.
Maak hierin een onderscheid tussen de duurzaamheidsmaatregelen/inrichtingsprincipes voor op het station en de inrichtingsprincipes die gelden rondom de stations (omgevingsdomein). Dit staat beschreven bij actie 19.

3.2 Inventariseren welke stations aanpassingen behoeven om te voldoen aan de inrichtingsprincipes.

3.3 Overzicht maken van plannen voor (her) inrichting van stationsomgevingen en spoorbermen. Neem hierbij de plannen voor/met de bestemmingenkaarten mee.

3.4 Plannen koppelen aan inrichtingsprincipes

3.5 Overzicht up-to-date houden van duurzaamheids- en kwaliteitsniveau van stations

4. Stap 4: Inrichtingsprincipes voor één knooppunt uitwerken zodat dit als voorbeeld kan dienen op de Gooicorridor

4.1 Voor station Bussum-Zuid loopt op dit moment een traject voor de ontwikkeling voor een Buitenpoort. Deze ontwikkeling kan als voorbeeld dienen voor de rest van de corridor.

4.2 Gebruik het Handboek Buitenpoorten om te kijken welke inrichtingsprincipes gebruikt worden en hoe dit aansluit op de inrichtingsprincipes voor duurzaamheid (stap 2.1)

4.3 Benoem welke afspraken er bij Bussum-Zuid zijn gemaakt over het minimale duurzaamheidsniveau en kwaliteitsniveau voor de inrichting.

4.4 Beschrijf hoe stap 1, 2, 3 en 4 bij Bussum-Zuid zijn toegepast zodat dit voor een ander station als voorbeeld kan dienen.

4.5. Station Hilversum staat aan de start van een herontwikkeling van het station waarbij duurzaamheid/ klimaatadaptatie een belangrijk thema is. Dit station kan naast Bussum-Zuid een goed voorbeeld zijn voor het verduurzamen van de stationsomgeving.
Er is in het AO Gooicorridor ook besproken dat station Hollandse Rading een goede testcase zou zijn.

4.6 De eerst volgende stap is om met de gemeenten, NS, ProRail en provincies afspraken te maken over het minimale duurzaamheidsniveau en kwaliteitsniveau voor de inrichting.

4.7 Vervolgens kunnen de ideeën uit de verkenning verder onderzocht worden, gespecificeerd worden en verder uitgewerkt worden in de vorm van een schetsontwerp, voorlopig ontwerp en een definitief ontwerp + uitvoeringsplan.

4.8 Elke tussenfase wordt teruggekoppeld aan het AO en voordat plannen richting uitvoering gaan worden deze voorgelegd aan het BO.

AFSPRAKEN

• Monitor
Door combi-tickets aan te bieden (bv treinticket + museumentree).
Bezoekers van musea en horeca te vragen welk vervoersmiddel ze gebruikt hebben om er te komen. Op stations enquêtes houden over reismotieven. Hetzelfde op de parkeerterreinen: waarom pak je de auto en niet het ov?
NB Nul-situatie ook meten als referentie

• Acceptabel:
- Inventarisatie van bestemmingen binnen 10 min fietsen isochroon rondom knooppunt.
- Inventarisatie van routes van max 1,5 uur lopen of fietsen.
- Combi-pakketten voor dagjesmensen van 2 bestemmingen en 1 route.
- Op basis van doelgroepenanalyse voor verschillende bestemmingen een ontwerp en promotiestrategie opzetten

• Planning:
- Inventarisatie bestemmingen d.m.v. ronde langs de regio's/gemeenten: ca 4 weken
- In kaart brengen van alle bestemmingen: ca 2 weken
- Pakketten samenstellen: ca 4 weken
- Doelgroep analyse + strategie per doelgroep + ontwerp + communicatieplan: totaal ca 4 maanden doorlooptijd
- Inrichtingsprincipes altijd koppelen aan andere aanleiding/opgave in het gebied. Dus belangrijk dat we een overzicht hebben van wanneer welke station aangepakt wordt!

• Betrokken partijen
Alle partijen voor stap 1, 2 en 3. Ook VVV betrekken.
Stap 4: Gemeente Gooise Meren, gemeente de Bilt, provincie Utrecht, gemeente Hilversum, provincie Noord-Holland, NS en ProRail.

• Trekker
Provincie Noord-Holland
Voor het voorbeeld Buitenpoort Bussum-Zuid: PNH
Voor het voorbeeld Hilversum: gemeente Hilversum

•Benodigde tijd
Totaal 4 maanden.
Het voortzetten van de verkenning kan meteen starten.
Opstellen inrichtingsprincipes: 1 maand (opzet al gemaakt, m.n. afstemmen met ProRail en NS)
De uitwerking van de plannen hangt af van de complexiteit van de opgave en het afgesproken ambitieniveau.
• Wat is er financieel nodig? Is er bijvoorbeeld een extern bureau nodig?
• Stap 1: Evt. voor verbeelding, afhankelijk of de bestemmingenkaart ook in marketing gebruikt gaat worden.
• Stap 2: Als één opdracht uitzetten bij communicatie/promotiebureau die ervaring heeft met gebiedsbranding Daaruit volgt een voorstel voor uitvoering van de plannen, incl. financiële consequenties.
• Stap 3: Inrichtingsprincipes geen extern bureau nodig, inventarisatie van projecten/plannen kan intern. Uitvoeringskosten: per stations verschilt het ontwerp en dus de kosten.
• Stap 4: In de planfase gaat het om capaciteit van de betrokken partijen. Voor de uitwerking wordt mogelijk een ontwerp bureau ingehuurd. Voor de uitvoering moeten kosten worden gerekend voor aanpassingen in de openbare ruimte (geschatte kosten uitgewerkt in de planfase).

PROCESVOORSTEL 9

A20. *Energiebesparing en CO2-reductie stationsgebouwen en – processen*

DUURZAAMHEIDSPROGRAMMA PRORAIL

Generiek geldt dat alle stations in 2050 klimaatneutraal moeten zijn.
In 2030
- willen we energieneutraal zijn (opwek = groter of gelijk aan verbruik)
- realiseren projecten een MKI-reductie van 50% (t.o.v. 2015), en is 50% van de materialen die projecten toepassen secundair
- leiden alle werkzaamheden (beheer en projecten) tot behoud of toename van biodiversiteit

In ieder ontwikkeling en intern ProRail project is duurzaamheid onderdeel van de opgave, daarbij hanteren we de onderstaande product-portfolio uit onze lopende duurzaamheidsprogramma's.

Energie
- Programma verlichting; vervangen TL-verlichting voor Ledverlichting
- Efficiëntie maatregelen liften en roltrappen
- Pilot retrofit bewegwijzering; vervangen TL-verlichting voor Ledverlichting
- Programma zonnepanelen
- Projecten met zonnepanelen in hun scope
- Pilot zonnetulp; onbewaakte fietsenstalling met zonnecellen
- Verbeteren contractmanagement, dashboards en monitoring energie
- Ontwikkeling nieuw Energie efficiëntie plan (met nog te nemen maatregelen)

Materialen
- ProRail Perron Programma; toepassing gerecyclede perrontegels (76% gerecycled beton) en keerwanden met een lagere milieu-impact
- Stationsoutillage; ontwikkeling duurzame poefjes en groene eilanden, gebruik regionaal hout, toepassing Ledverlichting etc.
- Opslaan en refurbishen van vrijgekomen meubilair bij Railpro
- Duurzaam materiaalgebruik in projecten; bijv. hergebruik van materialen of aanbesteden met een lagere milieu-impact (MKI score)
- Programma afval op stations; afvalscheiding in de transfer en nascheiden van restafval
- Pilots met circulaire ontwerpen uit het What If Lab: mosselgranulaat, mosbeton, het natuurlijke station en expeditie circulair
- Pilot biobased borden fietsparkeren

Natuur
- Ontwikkeling klimaatadaptatieplan Stations
- Verbeteren biodiversiteit in groenbeheer op stations

AFSPRAKEN

• Planning
Lopend

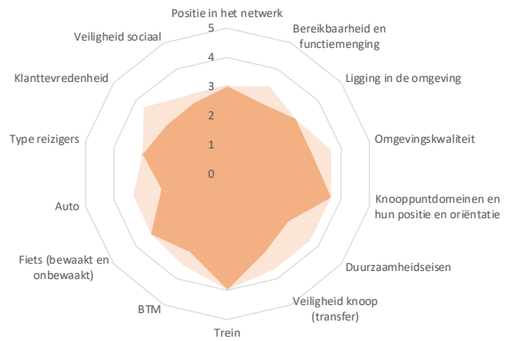
• Trekker
ProRail in samenwerking met NS

• Tijd/financiering
Vraagt geen capaciteit of extra financiering vanuit andere partijen.

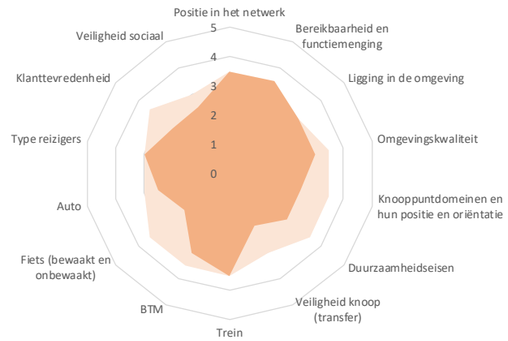
BIJLAGE II

HANDELINGSPERSPECTIEVEN

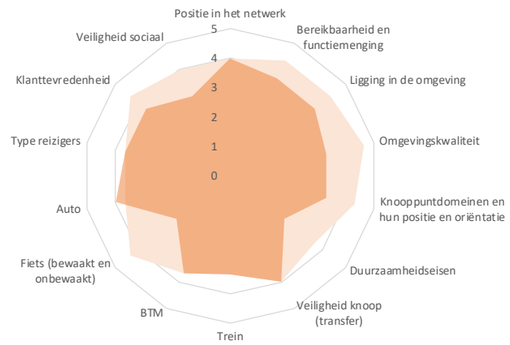
Diemen



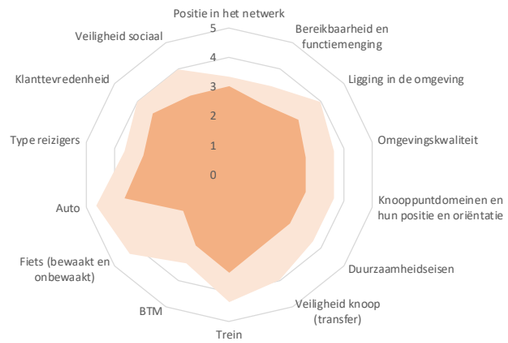
Weesp



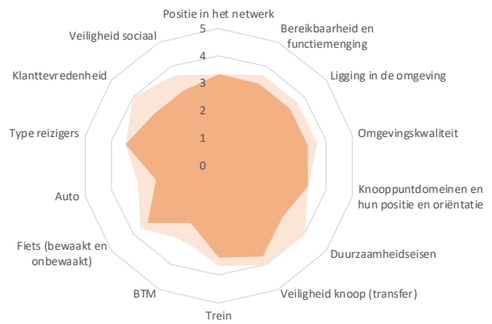
Naarden-Bussum



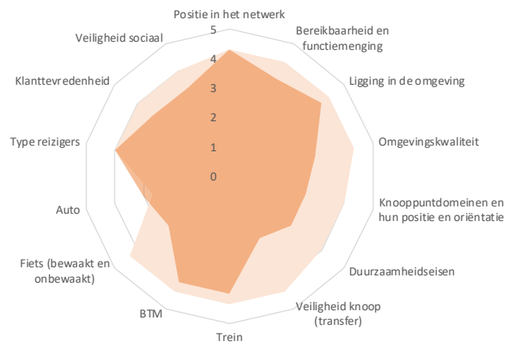
Bussum Zuid



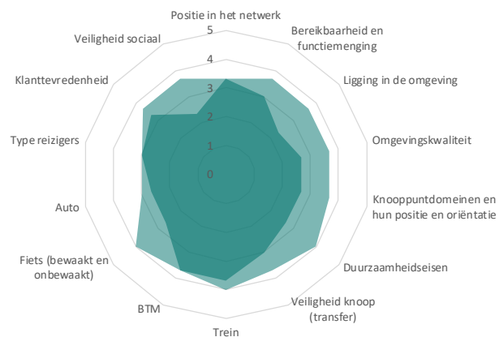
Hilversum Media Park



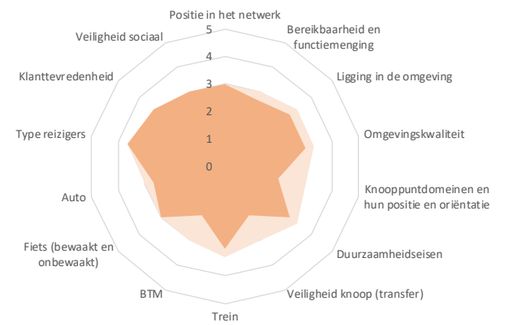
Hilversum



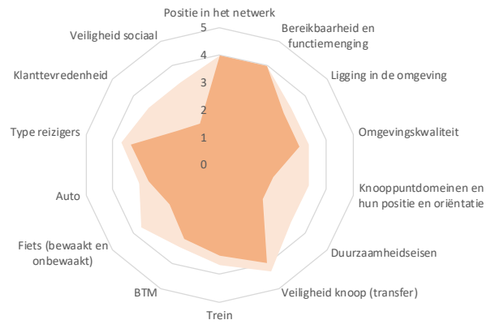
Station Hilversum Sportpark



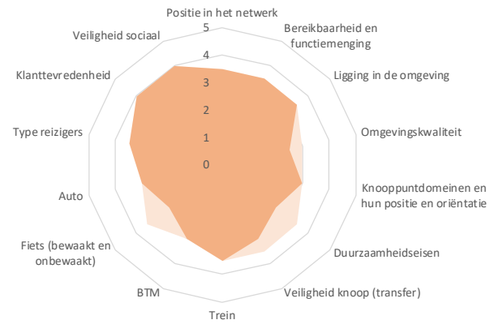
Hollandsche Rading



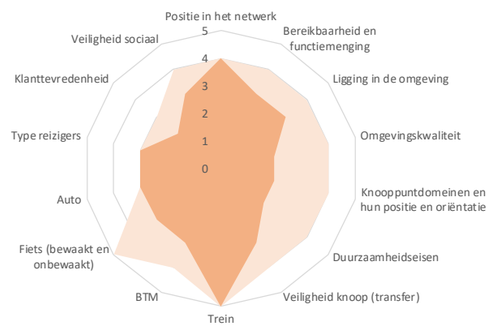
Utrecht Overvecht



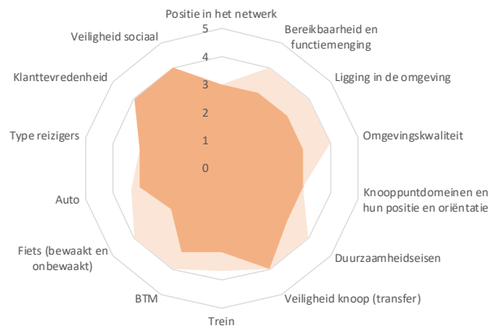
Baarn



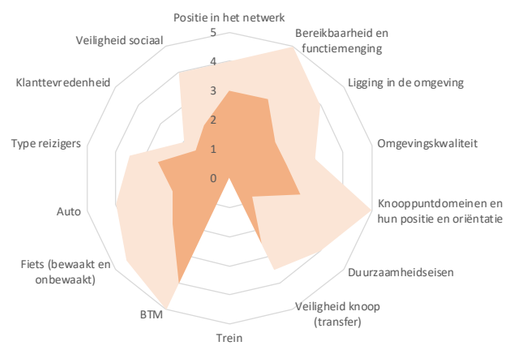
Amersfoort Schothorst



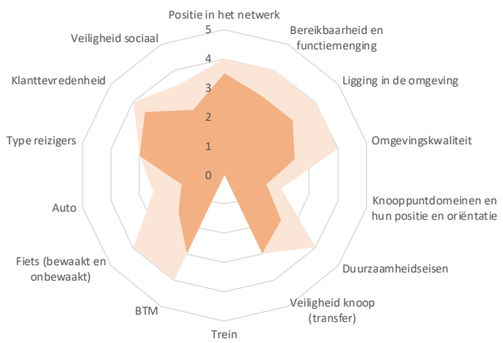
Amersfoort Vathorst



P+R Muiden



Huizen busstation



BIJLAGE III

VOORZIENINGEN PER STATION

Diemen	fiets	1x		P+R		3x					
Weesp	fiets 47x				4x		P+R	Taxi	WC		
Naarden Bussum	fiets 44x				4x	€ P+R		Taxi			
Bussum Zuid	fiets			1x	P+R			WC			
Hilversum mediapark	fiets		4x								
Hilversum	fiets 300x				4x			WC			
Hilversum Sportpark	fiets 24x			3x							
Baarn	fiets 26x			1x	P+R			WC			
Amersfoort	fiets 400x			7x				WC			
Amersfoort Schothorst	fiets 12x			4x	P+R			WC			
Amersfoort Vathorst	fiets			2x	P+R						
Hollandsche Rading	fiets 20x			P+R							
Utrecht Overvecht	fiets 12x			P+R	18x			WC			

ADAPTIEF ONTWIKKELBEELD ZAANCORRIDOR

Drager van een groene verstedelijking aan de noordkant van de MRA

November 2021

Colofon

Het Ontwikkelbeeld Zaancorridor is in samenspraak tot stand gekomen tussen de samenwerkende partijen provincie Noord-Holland, gemeente Zaanstad, Bergen, Uitgeest, Castricum, Heiloo, Alkmaar, Heerhugowaard (Dijk en Waard), ProRail en NS.

Het consortium RoyalHaskoningDHV, Buck Consultants International en MUST hebben het proces gefaciliteerd en het voorliggende document inclusief bijlagen opgesteld.

November 2021

Management-samenvatting

Het Ontwikkelbeeld voor de Zaancorridor schetst de ambitie en stappen naar een groene verstedelijking met een sterk vervoerssysteem als drager. In de komende 20 jaar ontwikkelt de Zaancorridor stapsgewijs van een voervoersas - tussen de Metropoolregio Amsterdam en de Regio Alkmaar - naar een dynamische verstedelijkingsas met hoogwaardige woon- en werkmilieus rondom de OV-knooppunten en in de directe nabijheid van aantrekkelijke landschappen.

De investeringen in de fysieke infrastructuur die nodig zijn om de Zaancorridor te laten floreren tot 2040 zijn beperkt in vergelijking met andere (multimodale) corridors rondom Amsterdam. De Zaancorridor is op korte termijn niet afhankelijk van een schaalsprong en grootschalige investeringen in het vervoerssysteem. Het versterken van de Zaancorridor is daarom een duurzame en goedkope oplossing om significant invulling te geven aan de programmatische ambities van de Verstedelijkingsstrategie van de MRA.

Dit Ontwikkelbeeld schetst de urgentie en kansen voor de ontwikkeling van de Zaancorridor inclusief de strategie en samenwerking tussen alle partijen die daarvoor nodig is. De ontwikkeling daarnaar toe is niet in beton gegoten en zal op adaptieve wijze vorm gaan krijgen.

Aanleiding: groeiende behoefte goed bereikbare locaties langs Zaancorridor

De Zaancorridor verbindt twee sterke en groeiende regio's: de Metropoolregio Amsterdam (MRA) als (inter)nationale topregio en de Regio Alkmaar met een sterke ondernemersgeest en aantrekkelijke landschappen. De komende jaren neemt de behoefte aan goed bereikbare en aantrekkelijke locaties voor woon- en werkgelegenheid en recreatiemogelijkheden langs de Zaancorridor toe. Niet alleen voor de bewoners van de gemeenten zelf, maar ook vanuit de verdere groei- en verstedelijkingsopgaven van de MRA (conform het polycentrisch verstedelijkingsconcept[1]).

Kans: groei van beide regio's door slimmer benutten en versterken Zaancorridor

De Zaancorridor biedt veel potentie om invulling te geven aan deze groeiopgaven. Rondom de knopen (stations) van de Zaancorridor zijn goed bereikbare en aantrekkelijke locaties voor woningzoekenden, bedrijven en bezoekers. Door de bestaande spoorinfrastructuur en reeds geplande investeringen slimmer te benutten, ligt er een unieke kans voor verdere verstedelijking aan de noordkant van de MRA.

1) Verstedelijkingsconcept 2050, Metropool van groteklasse met menselijke maat (MRA, 8 november 2021)

Strategie: integrale knooppunt- en corridorontwikkeling (TOD)

Om bovenstaande ambitie te verwezenlijken wordt ingezet op integrale knooppunt- en corridorontwikkeling (of Transit Oriented Development, TOD). Succesvolle TOD vereist een duidelijke strategie en gezamenlijke ontwikkelprincipes. Deze geven richting aan de keuzes en investeringen die de komende jaren nodig zijn om ontwikkelopgaven en ambities van beide regio's te realiseren. De samenwerkende partijen willen als volgt invulling geven aan de ambities:

1. Slimmer benutten en versterken van de beschikbare spoorinfrastructuur om zo de bereikbaarheid van de regio stapsgewijs te verbeteren en ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken.

2. Concentreren van nieuwe woningen rondom de knopen waarbij de ruimtelijke inrichting en het flankerend beleid sturen op het maximaal benutten van het OV.

3. Creëren van een aantrekkelijk ondernemers- en vestigingsklimaat rondom de stedelijke knopen en huidige en nieuwe werknemers actief stimuleren om (vaker) met de trein te reizen.

4. Verbeteren en promoten van de OV-bereikbaarheid en toegankelijkheid van natuurgebieden en toeristische trekpleisters, op loop- of fietsafstand van de knopen.

5. Realiseren van goed bereikbare regiohubs, met een verblijfskwaliteit en voorzieningenniveau die de automobilist verleiden om de overstap op de trein te maken.

‘De ambitie is om de Zaancorridor te benutten als drager voor een groene verstedelijking aan de noordkant van de MRA’

Vervolgstappen: adaptieve aanpak en concrete en wederkerige afspraken
Het ontwikkelpad op weg naar een integrale corridorontwikkeling is niet in beton gegoten. Het vereist een adaptieve aanpak om voldoende flexibiliteit te behouden en om bij te kunnen sturen wanneer nodig. Bovendien is een groot aantal partijen betrokken. Zowel het Rijk (de ministeries van IenW en BZK), de provincie Noord-Holland als de regiogemeenten zijn (mede)verantwoordelijk om onderdelen van de strategie mogelijk te maken. Om de ontwikkelpotenties optimaal te benutten en versnippering te voorkomen, moeten investeringen in de ruimtelijke ontwikkelingen en in de bereikbaarheid op elkaar worden afgestemd.

Een adaptieve aanpak vereist dat er bestuurlijk commitment is over de gezamenlijke ambitie en partijen weten welke bijdrage van hen wordt verwacht, wat ze van de ander kunnen verwachten en wanneer. Concrete en wederkerige afspraken zijn noodzakelijk om de samenhang tussen de verschillende ruimtelijke ontwikkelingen onderling en met de bereikbaarheidsinvesteringen goed te borgen. De samenwerkende partijen gaan graag in gesprek met de MRA en het Rijk om te komen tot een gezamenlijk verstedelijkingsakkoord.

Inhoudsopgave

1. Aanleiding 9
1.1 De Zaancorridor als schakel tussen MRA en Regio Alkmaar
1.2 Groei van beide regio's door slimmer benutten en versterken Zaancorridor
1.3 Samen aan de slag
1.4 Doel van dit Ontwikkelbeeld

2. Urgentie 13
2.1 Toenemende behoefte aan woningbouw
2.2 Toenemende behoefte aan werkgelegenheid
2.3 Toenemende behoefte aan recreatieve voorzieningen
2.4 Bereikbaarheid onder druk

3. Ambitie 2040 17
3.1 Ambitie
3.2 Strategie
3.3 Differentiatie per knoop

4. Advies en vervolg 29

Bijlagen (apart document)
— SWOT
— Factsheets knopen
— Ontwikkelingen rondom de corridor
— Advies: vervolgstappen en samenwerking

1. Aanleiding

De Zaancorridor is de spoorlijn tussen de Amsterdam en Heerhugowaard met daarlangs 13 OV-knooppunten. De Zaancorridor verbindt twee sterke regio's: de Metropoolregio Amsterdam als internationale topregio en één van de belangrijkste economische motoren en sociale knooppunten van Nederland; en de Regio Alkmaar met een sterke ondernemersgeest en aantrekkelijke landschappen (zie figuur 1).

1.1 De Zaancorridor als schakel tussen MRA en Regio Alkmaar

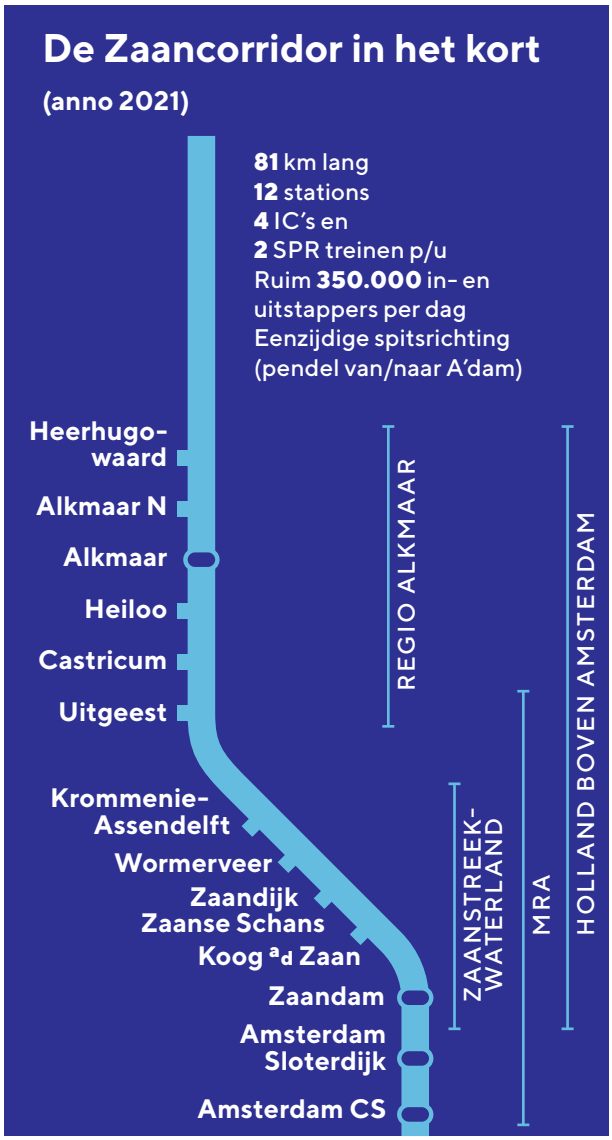
Veel forensen die wonen in de omgeving van één van stations op de Zaancorridor reizen dagelijks met de trein naar Amsterdam voor hun werk. Het zogenaamde "Daily Urban System" (DUS) van Amsterdam loopt aan de noordzijde tot en met Heiloo, en breidt zich in de praktijk steeds meer uit in noordelijke richting, tot aan de Alkmaar en Heerhugowaard.

Zaancorridor van toenemend belang voor daily urban system van Amsterdam

Het Daily Urban System (DUS) van Amsterdam breidt zich steeds verder uit tot aan Alkmaar en Heerhugowaard. De Zaancorridor is daarbinnen een essentiële verbinding voor het groeiend aantal reizigers. In Zaanstad was in 2016 meer dan 30% van de beroepsbevolking werkzaam in Amsterdam. En in de gemeenten Uitgeest, Castricum, Heiloo en Alkmaar lag dat peårcentage rond de 15%. Ter vergelijking: in de MRA-gemeenten Almere en Lelystad is respectievelijk 19% en 8% van de beroepsbevolking werkzaam in Amsterdam.

1.2 Groei van beide regio's door slimmer benutten en versterken Zaancorridor

Alleen in de MRA zijn er tot 2040 al 250.000 extra woningen nodig om de groeiende bevolking te kunnen huisvesten. Ook is er behoefte aan extra arbeidsplaatsen en recreatieve voorzieningen.



Figuur 1: Zaancorridor in het kort

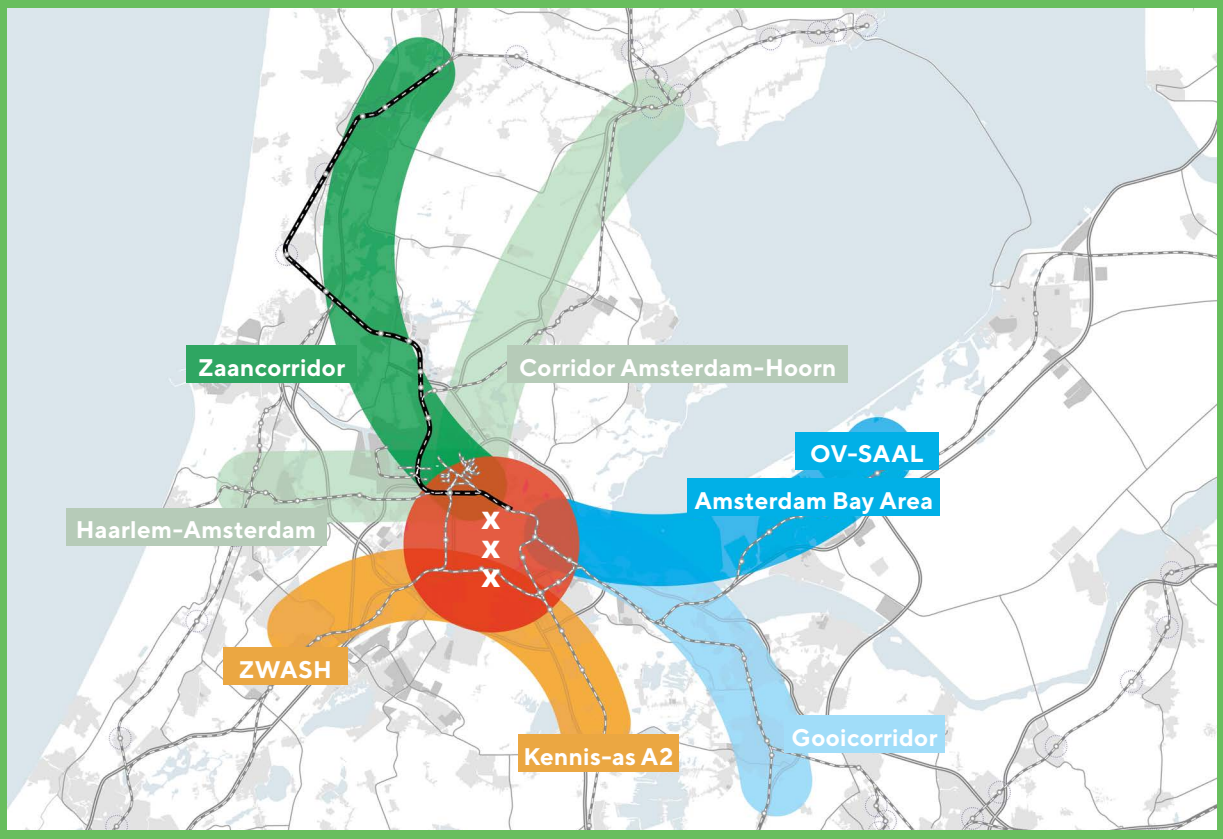
Dit brengt forse uitdagingen en opgaven met zich mee op het gebied van o.a. woningbouw, werkgelegenheid, bereikbaarheid en leefbaarheid. Daarvoor wordt ook gekeken naar mogelijkheden buiten de bestuurlijke grenzen van de MRA. De Zaancorridor aan de noordkant van de MRA, is een van die schaarse plekken waar de ruimte én de kwaliteiten aanwezig zijn voor verdere verdichting.

Rondom de knopen (stations) van de Zaancorridor zijn er goed bereikbare en aantrekkelijke locaties voor woningzoekenden, bedrijven, voorzieningen en recreatie. De komende jaren neemt de behoefte hieraan toe. Zowel voor de bewoners van de gemeenten zelf, als ook vanuit de verdere groei- en verstedelijkingsopgave van de MRA. Door het slimmer benutten van de bestaande spoorinfrastructuur in combinatie met een integrale ruimtelijke ontwikkeling van de knopen, ligt er een unieke kans voor verstedelijking aan de noordkant van de MRA. Hoogwaardige OV-bereikbaarheid zorgt voor een directe en duurzame verbinding tussen de Regio Alkmaar en de MRA. En in de gebiedsontwikkelingen rondom de knopen is door de directe nabijheid van OV een minder prominente plek voor de auto nodig en meer ruimte voor o.a. groen, recreatie, betere verkeersveiligheid en een gezonde leefomgeving.

1.3 Samen aan de slag

Een integrale ontwikkeling van OV-infrastructuur en de ruimtelijke omgeving vereist een intensieve samenwerking. De Zaancorridor doorkruist de grenzen van regio's, bestuurlijke samenwerkingsverbanden, regionale overheden en programma's. Een groot aantal partijen is (mede)verantwoordelijk om de verstedelijking rondom de Zaancorridor mogelijk te maken. Ieder vanuit haar eigen belangen, (financiële) mogelijkheden en democratische legitimiteit.

In de komende jaren zijn er al diverse projecten en initiatieven die bijdragen aan de bereikbaarheid en verdere verstedelijking rondom de Zaancorridor. Een deel van die projecten speelt op regionaal- en landelijk niveau, zoals het Programma Hoogfrequent Spoor, het Landelijk Toekomstbeeld OV, Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (het Multimodaal Toekomstbeeld MRA) en de Verstedelijkingsstrategie MRA. Ook de gemeenten langs de Zaancorridor zijn volop bezig met projecten en initiatieven die invulling geven aan de



Figuur 2: (Multimodale) corridors rondom Amsterdam

ruimtelijke ontwikkeling en verstedelijking rondom de knopen.

De verschillende programma's en projecten worden tot op heden nog onvoldoende in samenhang opgepakt. Ook kent de Zaancorridor nog geen prominente plek op de relevante agenda's en bestuurlijke tafels van de MRA en het Rijk. Kansen en potentie voor verdere groei en verstedelijking worden hierdoor niet optimaal benut. Om hier invulling aan te geven is dit Ontwikkelbeeld voor de Zaancorridor opgesteld.

1.4 Doel van dit Ontwikkelbeeld

Succesvolle knooppuntontwikkeling vraagt om meer knooppuntregie en integrale planning tussen verschillende overheden, vervoerders en publieke- en maatschappelijke organisaties. Daarvoor is het noodzakelijk dat alle betrokken partijen zich committeren aan de ambities en ontwikkelstrategie voor de Zaancorridor en bereid zijn om hun eigen plannen en investeringen hierop af te stemmen.

Dit Ontwikkelbeeld schetst de ontwikkelingen en kansen voor de Zaancorridor op weg naar 2040. De Zaancorridor is al volop in ontwikkeling, maar met de juiste gezamenlijke acties, samenwerking en tijdige bijsturing kunnen de kansen voor de Zaancorridor worden verzilverd. De ambitie daarbij is om de Zaancorridor te ontwikkelen als drager van een groene verstedelijking aan de noordzijde van de MRA.

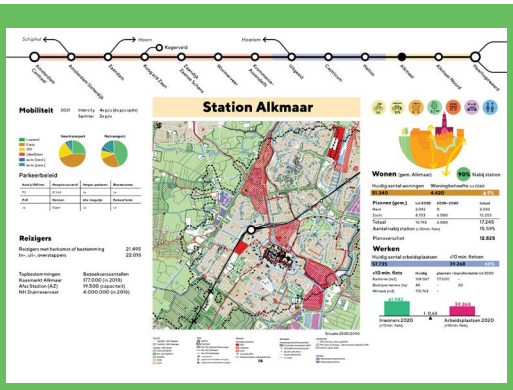
Dit Ontwikkelbeeld eindigt met een doorkijk naar de samenwerking die nodig is om hiervoor de juiste stappen te zetten.

Leeswijzer

Hoofdstuk 2 gaat in op de urgente opgaven die afkomen op de Zaancorridor en de twee regio's eromheen. De ambities en strategische opgaven zijn in hoofdstuk 3 uitgewerkt. In hoofdstuk 4 is samengevat waarom juist nú de kans gegrepen moet worden om de ontwikkelpotentie van de Zaancorridor te verzilveren en de samenwerking die daarvoor nodig is.

Factsheets

In de bijlage treft u de factsheets aan per knoop. Dit is slechts een momentopname, maar het schetst een beeld van de huidige stand van zaken op en rond de knopen van de Zaancorridor.



2. Urgentie

Aan de noordkant van de MRA is de komende jaren een grote behoefte aan extra woningen, meer werkgelegenheid en recreatieve voorzieningen. Rondom de knopen van de Zaancorridor zijn hiervoor goed bereikbare en aantrekkelijke locaties aanwezig. De bereikbaarheid van het gebied komt echter steeds meer onder druk te staan. Een integrale aanpak waarbij de ruimtelijke ontwikkelingen en de bereikbaarheid in samenhang worden opgepakt, is noodzakelijk om de potentie van de Zaancorridor optimaal te benutten.

2.1 Toenemende behoefte aan woningbouw

De noordkant van de MRA staat de komende jaren voor een forse woningbouwopgave. Tot 2040 zijn er in de MRA zo'n 250.000 extra woningen nodig om de groeiende bevolking te kunnen huisvesten. Ook in de regio rondom de Zaancorridor groeit de woningbouwbehoefte.

Tot 2030 worden in Noord-Holland Noord zo'n 40.000 woningen gebouwd. Dit is afgesproken in de Woondeal Noord-Holland Noord, die op 8 juli 2021 is getekend door de provincie, 18 gemeenten en marktpartijen. Tegelijkertijd is ook het Woonakkoord Regio Alkmaar ondertekend, met de afspraak om tot 2030 jaarlijks minimaal

2.000 woningen te bouwen. In het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB, aanpak Bereikbare Steden) zijn Alkmaar en Zaanstad aangemerkt als kansrijke locaties voor extra woningbouw op de korte termijn (2030) en worden concrete gebiedsplannen uitgewerkt.

In de diverse plannen gaat het niet alleen om het bouwen van extra woningen. Een aantrekkelijke stedelijke omgeving met optimale bereikbaarheid en voldoende werkgelegenheid zijn belangrijke voorwaarden. De ruimte voor extra woningbouw wordt vooral binnenstedelijk gezocht, en in de nabijheid van OV-knooppunten.

2.2 Toenemende behoefte aan werkgelegenheid

De toekomstige groei van arbeidsplaatsen in de regio blijft achter bij de bevolkingsgroei.

Woningbouwopgave rondom de Zaancorridor

In de gemeenten rondom de Zaancorridor wordt een bevolkingsgroei verwacht en is opschaling van de woningbouw nodig. In 2040 zijn in de gemeente Zaanstad 13.400 extra woningen nodig en de regio Alkmaar 10.400 extra woningen (bron: bevolkingsprognoses 2019 – 2040). Dit is nog zonder de extra woningbouwopgave die vanuit de MRA op de regio afkomt: tot 2050 zijn er in de MRA 325.000 nieuwe woningen nodig. Het grootste deel daarvan, zo'n 175.000, is al de komende 10 jaar nodig.

De IMA 2021 (Integrale Mobiliteitsanalyse, Ministerie IenW) laat zien dat de ontwikkeling van het aantal bewoners in alle groeiscenario's groter is dan de ontwikkeling van de werkgelegenheid. In de Kop van Noord-Holland geldt dat de werkgelegenheid zelfs krimpt. De disbalans tussen het groeiend aantal bewoners in combinatie met het achterblijven van werkgelegenheid rondom de Zaancorridor, vergroot de afhankelijkheid van Amsterdam en daarmee de "eenzijdige spitsrichting" op de Zaancorridor.

In Amsterdam daarentegen groeit de werkgelegenheid. De MRA wil deze groei opvangen door meer spreiding en meerkernige ontwikkeling, waarbij wonen en werken in samenhang worden ontwikkeld. Dit draagt niet alleen bij aan een betere bereikbaarheid, maar zorgt ook voor meer kansengelijkheid. Daarnaast zul len er bedrijven zijn die, door toenemende schaarste aan ruimte en hoge vastgoedprijzen, niet langer in Amsterdam kunnen of willen blijven en gaan zoeken naar ruimte in de directe nabijheid.

De knopen van de Zaancorridor zijn in potentie aantrekkelijke vestigingslocaties, door de combinatie van voldoende en betaalbare ruimte, verdere verstedelijking rondom de knopen en de multimodale bereikbaarheid. Bovendien is de regio gebaat bij meer werkgelegenheid om de scheve

Verstedelijkingsconcept Metropoolregio Amsterdam 2030 – 2050

De Metropoolregio Amsterdam is een van de economische groeimotoren en belangrijkste sociale knooppunten van Nederland en doet mee in de internationale top. De regio staat voor een aantal urgente, complexe en omvangrijke opgaven. De enorme aantrekkingskracht van de regio brengt economisch succes, maar zet de leefkwaliteit op onderdelen ook onder druk. De afgelopen jaren concentreerde de groei zich voornamelijk in en om Amsterdam. Dit heeft toenemende drukte en oplopende vastgoedprijzen tot gevolg. En als de verdeling van de groei blijft zoals nu, dan groeien de verschillen in de regio, met een negatieve uitwerking op de kansengelijkheid binnen de MRA. De vraag is dus hoe we de groei accommoderen op zo'n manier dat we de leefkwaliteit en de economische kracht van de regio bestendigen. Daarbovenop komt dat transities nodig zijn om de regio ook in de verre toekomst bewoonbaar en leefbaar te houden.

woon-werkbalans en de eenzijdige spits te verkleinen en de treinexploitatie te verbeteren. Diverse topsectoren als IT, agrofood, onderwijs en zorg zijn in de regio al sterk aanwezig en bieden kansen om de werkgelegenheid te versterken.

2.3 Toenemende behoefte aan recreatieve voorzieningen

De groei van de regio en de MRA gaat ook gepaard met een toenemende vraag naar recreatie en aantrekkelijke landschappen. Geschat wordt dat de recreatiebehoefte van de inwoners van de MRA tot 2050 met meer dan 30% zal toenemen (bron: Verstedelijkingsconcept 2050, MRA 2021). Ook de bevolkingstoename en de vergrijzing in de regio zelf, leiden tot een grotere vraag naar recreatieve voorzieningen.

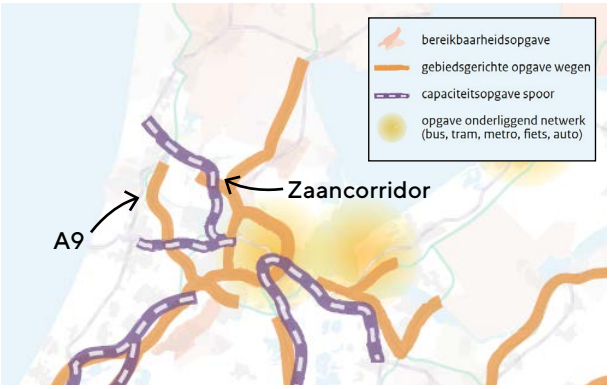
Rondom de Zaancorridor is een groot aantal toeristische trekpleisters te vinden, zoals de Zaanse Schans, Broekerveiling, Kaasmarkt Alkmaar etc. In het buitengebied zijn tevens veel aantrekkelijke landschappen en recreatiemogelijkheden aanwezig en ook de kust is vanaf verschillende OV-knopen op fietsafstand bereikbaar.

De vindbaarheid van voorzieningen, de uitstraling van de stations en het voor- en natransport zijn op verschillende knopen nog onvoldoende uitnodigend om de regio met het openbaar vervoer te bezoeken. Zo ontbreken soms een duidelijke (natuur) beleving en bewegwijzering en/of zijn er weinig voorzieningen zoals horeca en deelmobiliteit. Kwaliteitsverbeteringen op en rond deze knopen is nodig om de OV-bereikbaarheid van de diverse toeristische trekpleisters en recreatiegebieden aantrekkelijker te maken voor een grotere groep bezoekers.

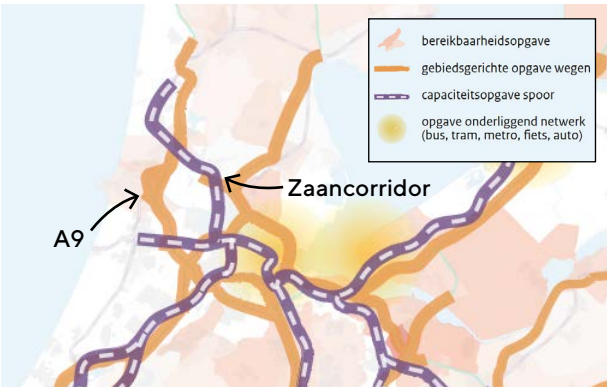
2.4 Bereikbaarheid onder druk

Om te kunnen voorzien in de toenemende behoefte aan woningbouw, werkgelegenheid en recreatie, is een goede bereikbaarheid van de regio randvoorwaardelijk.

Deze bereikbaarheid komt in de toekomst steeds verder onder druk te staan (zie figuur 3 en 4). Zo ontstaan op het spoor capaciteitsknelpunten en is de treincapaciteit tijdens piek- en spitsmomenten richting Amsterdam onvoldoende om aan de reizigersvraag te voldoen. Ook de eenzijdige spitsrichting zet de efficiëntie en rentabiliteit van de treinexploitatie (verder) onder druk. Dit wordt mogelijk versterkt wanneer de werkgelegenheid in de regio niet meegroeit met de woongelegenheid. Ook de druk op het rijkswegennet neemt steeds verder toe en leidt tot nieuwe knelpunten.



Figuur 3: Knelpunten 2040, scenario lage groei (bron: IMA, 2021)



Figuur 4: Knelpunten 2040, scenario hoge groei (bron: IMA, 2021)

Knelpunten

Spoor: Capaciteitsknelpunten
De bereikbaarheid komt steeds meer onder druk te staan. De IMA (Integrale mobiliteitsanalyse 2021) laat zien dat in 2040 de capaciteit op het spoor ook met PHS haar grenzen nadert. In 2040 is 80 – 100% van de zitplaatsen bezet en in het scenario 2040 Hoog zijn ook veel staanplaatsen bezet (circa 2/m²).

Spoor: Inefficiënte exploitatie met eenzijdige spitsrichting
Het gebruik van de Zaancorridor wordt nu gekenmerkt door een eenzijdige spitsrichting: in de ochtend richting de MRA en in de avond weer terug. Dit maakt dat er in de spits sprake is van capaciteitsknelpunten, maar daarbuiten juist veel capaciteit beschikbaar is. Ook zorgt dit voor inefficiënte exploitatie: volle treinen in de ene richting, en lege treinen in de andere. Noord-Holland (dus ook de Zaancorridor) kent daarbij de hoogste verlieskosten per km (als gevolg van betrouwbaarheid, verliestijden in de dienstregeling en drukte).

Spoor: Veiligheidsknelpunten
De IMA laat zien dat de Zaancorridor eveneens diverse veiligheidsknelpunten kent. In 2040 blijven bestaande transferknelpunten (en daarmee perronveiligheidsknelpunten) in Alkmaar en Heerhugowaard bestaan, en nemen deze knelpunten in ernst toe op vrijwel alle overige stations aan de Zaancorridor. Ook kent de corridor diverse veiligheidsknelpunten ten aanzien van de overwegen. De overwegen aan de Beverwijkerstraatweg in Castricum en de Guisweg in Zaandam zijn onvoldoende ingericht op een toenemend aantal treinen, en zorgen voor congestie en veiligheidsproblemen voor het overige verkeer. Ook kent de corridor andere overwegveiligheidsknelpunten, de aanpak van 15 overwegen is reeds in het OntwerpTracéBesluit (OTB) van PHS Amsterdam-Alkmaar geadresseerd.

Weg
De IMA laat zien dat op de A9 knelpunten ontstaan. In 2040 is de I/C-verhouding (intensiteit verkeer/capaciteit wegvak, als maatstaf voor knelpunten) tussen IJmond en Amstelveen hoger dan 0.9 en in het scenario 2040 Hoog breiden de knelpunten zich uit tot aan Alkmaar.

3. Ambitie 2040 en strategie

De ambitie is om de Zaancorridor tussen nu en 2040 te ontwikkelen als de drager voor een groene verstedelijking aan de noordkant van de MRA. Door een integrale knooppunt en corridorontwikkeling wordt de bereikbaarheid optimaal benut. En wordt tegelijkertijd ruimte geboden aan verstedelijking rondom de knopen, met een hoge omgevingskwaliteit voor bewoners, werknemers en bezoekers.

3.1 Ambitie

De Zaancorridor als drager voor een groene verstedelijking aan de noordkant van de MRA. Dat is waar de gezamenlijke partijen langs de Zaancorridor aan werken. Om verdere groei en verstedelijking van de regio mogelijk te maken, ligt er een unieke kans om samen aan de slag te gaan met een integrale knooppunten corridorontwikkeling (of Transit Oriented Development).

De afgelopen decennia zijn de MRA en de regio Alkmaar rap verstedelijkt (zie figuur 5 en 6). Het rood en paars op de kaart hebben het groen daarbij langzaam opgeslokt. De Zaancorridor als drager van een groene verstedelijking breekt met deze doorgaan-

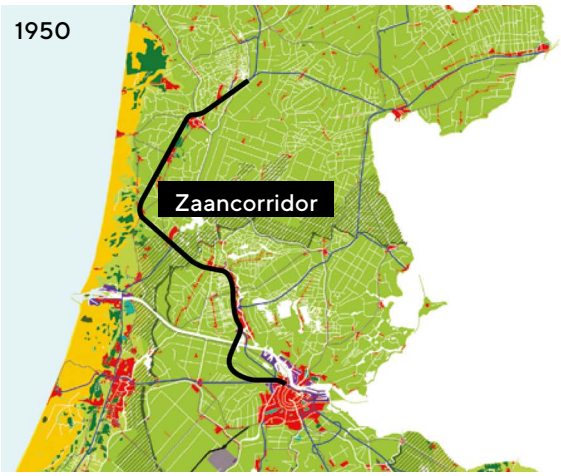
Transit Oriented Development (TOD)

TOD is een openbaar vervoer- en ruimtelijke ordening-concept waarbij infrastructuur en ruimtelijke inrichting met elkaar worden geïntegreerd in ruimte en tijd (planning). Hierbij is extra aandacht nodig voor de first- en last mile en goede voorzieningen bij de knopen. De auto is nog steeds welkom, maar het primaat in de inrichting van de openbare ruimte komt te liggen bij fietsers en voetgangers. Op deze manier is de drempel voor gezonde verplaatsing laag en wordt de auto infrastructuur en het milieu niet extra belast.

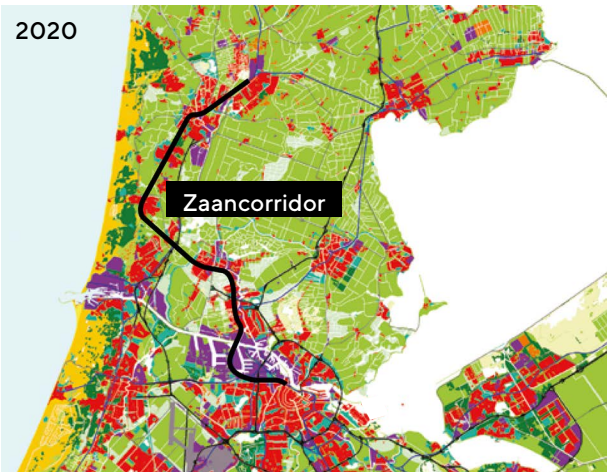
de trend en zet in op knooppuntontwikkeling rondom bestaande stations en het toegankelijk maken van het landschap voor bewoners van beide regio's. Op weg naar 2040 wordt de Zaancorridor de ruggengraat van de verstedelijking in dit deel van Noord-Holland.

Door verdichting en intensivering van ruimtelijke functies rondom de knopen, wordt het openbaar vervoer optimaal benut. Ook zullen (toekomstige) investeringen in het OV veel beter renderen wanneer het OV-gebruik toeneemt. Andersom draagt knooppuntontwikkeling bij aan een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving, door het OV en de fiets als volwaardige keuzealternatieven centraal te zetten (zie kader 'treinfietser') en de auto een minder dominante plek te geven. In de gebiedsontwikkelingen is meer ruimte voor groene en recreatieve functies, speelplekken en een gezondere en (verkeers)veilige leefomgeving.

De inzet op knooppuntontwikkeling (of Transit Oriented Development) om de ruimtevraag naar wonen, werken en recreeren te accommoderen sluit naadloos aan bij het polycentrisch verstedelijkingsconcept van de MRA. Nabijheid van wonen en werken rondom goed bereikbare stations is hierin de kern. Dit concept wordt via de Zaancorridor doorgetrokken tot de grens van het Daily Urban System van Amsterdam, namelijk tot aan Alkmaar en Heer-



Figuur 5: Verstedelijking in 1950 (bron: MUST)



Figuur 6: Verstedelijking in 2020 (bron: MUST)

Het knoop-plaats model (Bertolini)

De knoopwaarde waardeert de kwaliteit van het netwerk. Daarbij gaat het om de bereikbaarheid van het knooppunt via het netwerk van verschillende vervoerverbindingen. Dit bepaalt voor hoeveel mensen het knooppunt bereikbaar en toegankelijk is. Hoe beter het knooppunt is verbonden met andere plekken en hoe beter je er dus kunt komen, des te hoger de knoopwaarde is. De intensiteit en de diversiteit van activiteiten die zich rondom een knooppunt afspelen bepalen de plaatswaarde. Hoe meer er rondom het knooppunt te doen is, des te hoger de plaatswaarde is. Als knoop en plaats met elkaar in balans zijn wordt de bereikbaarheid van de plek goed benut en zijn de functies voldoende bereikbaar voor de mensen die er gebruik van willen maken

hugowaard. Hierbij kan de Zaancorridor twee troeven inzetten die deze corridor anders maakt dan de andere corridors rondom Amsterdam: de nabijheid van hooggewaardeerde landschappen en het feit dat betrokken partijen al de eerste stevige stappen hebben gezet voor een samenhangende knooppunten corridorontwikkeling.

3.2 Strategie

De regio wil als volgt invulling geven aan haar ambities:

1. Stapgewijs slimmer benutten en versterken van de bestaande spoorinfrastructuur, om zo de bereikbaarheid van de regio stapsgewijs te verbeteren en ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken.

2. Concentreren van nieuwe woningen rondom de knopen, waarbij de ruimtelijke inrichting en het flankerend beleid sturen op het maximaal benutten van het OV.

3. Creëren van een aantrekkelijk ondernemers- en vestigingsklimaat rondom de stedelijke knopen en huidige en nieuwe werknemers actief stimuleren om (vaker) met de trein te reizen

4. Verbeteren en promoten van de OV-bereikbaarheid en toegankelijkheid van natuurgebieden en toeristische trekpleisters, op loop- of fietsafstand van de knopen.

5. Realiseren van goed bereikbare regiohubs, met een verblijfskwaliteit en voorzieningenniveau die de automobilist verleiden om de overstap op de trein te maken.

1. Stapsgewijs slimmer benutten en versterken van de Zaancorridor

De regio wil de OV-bereikbaarheid verbeteren door betere benutting van de bestaande infrastructuur en reeds voorziene investeringen. De ambitie van de regio is om vanaf 2030 hoogfrequenter te gaan rijden. Vanaf 2035/2040 kan, indien nodig, opgeschaald worden door het realiseren van meer directe verbindingen vanaf de Zaancorridor en verdere uitbreiding van de frequentie (ter illustratie, zie figuur 7 t/m 9).

Vanuit het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) wordt de komende jaren hard gewerkt aan de implementatie van PHS Alkmaar-Amsterdam en worden verbeteringen aangebracht op de stations langs de Zaancorridor. Hiermee is de spoorinfrastructuur van de Zaancorridor op orde om vanaf 2030 de frequentie te verhogen naar 12 treinen per uur, met 6 intercity's en 6 sprinters (6-basis). Tevens biedt de PHS-infrastructuur de mogelijkheid om over te schakelen naar een "4/4/4-dienstregeling" of "drietreinensysteem", zoals ook benoemd in het Toekomstbeeld OV. Met 4 sprinters, 4 sneltreinen en 4 intercity's wordt de kwaliteit van het aanbod verbeterd door o.a. snelle re reistijd naar Alkmaar en betere aansluitingen op de beoogde kwartierdiensten op de Hoornse lijn. Ook aansluitingen op het (H)OV netwerk verbeteren, o.a. op het project HOV ZaanIJ en de (HOV) bus/treinknopen langs de Zaancorridor. Deze aansluitingen zijn goed te realiseren met de 4/4/4-dienstregeling en sluiten minder goed aan op de PHS 6-basis.

De spoorinfrastructuur van de Zaancorridor is vanaf 2030 gereed voor een hoog-

De Treinfietser

'Wist je dat bijna de helft van alle Nederlandse treinreizigers die je in de coupé ziet zitten met de fiets naar het station is gekomen of er met de fiets vandaan gaat?' vraagt Kager tijdens ons eerste gesprek.

'Nu je het zegt', zeg ik. 'Ik doe dat zelf ook bij misschien wel driekwart van al mijn treinritten.'

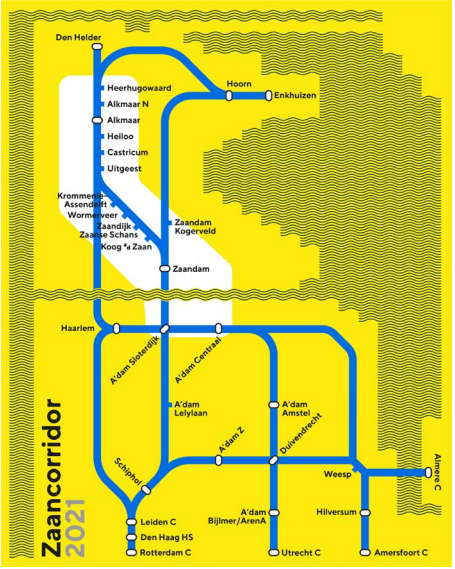
'Ja. Mensen die dat doen, noem ik een treinfietser', zegt Kager. 'En hoeveel van alle fietsers die je in de stad tegenkomt is denk je een treinfietser?' vraagt hij.

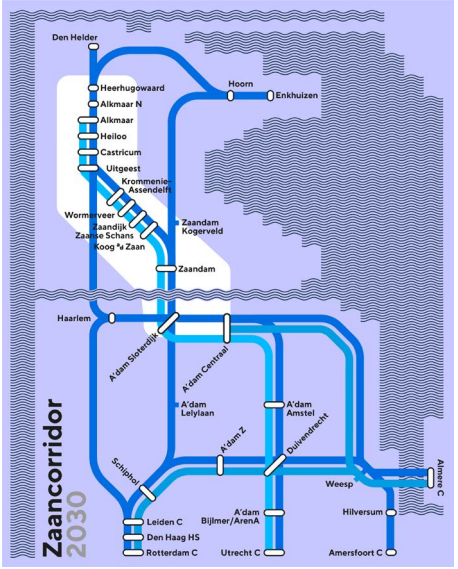
'Geen idee. Eén op de tien?'

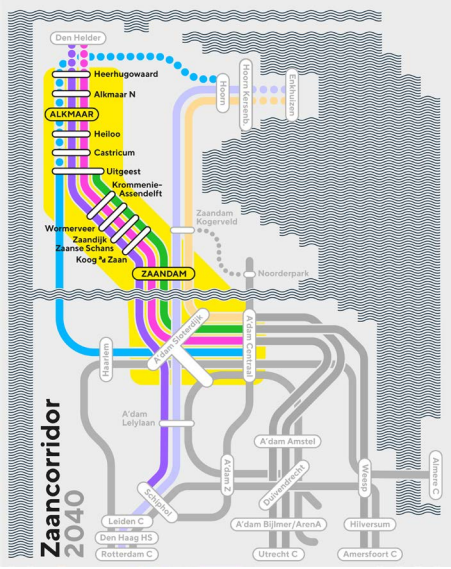
'Eén op de drie. Dus als de helft van de treinreizigers een trein fietser is, en één derde van de fietsers in het centrum van een stad treinfietser is, waarom is dat dan nog geen officiële categorie in mobiliteitsonderzoeken?'

'Ik denk bijvoorbeeld dat de ... [treinfietser] zeker nog een factor dertig kan groeien als daarop zou worden ingezet. Maar we stellen de vragen die het succes nu al oproept niet structureel of met te weinig diepgang. De fiets geldt nog vaak als een technische opgave bij de inrichting van het stationsplein. Niet als integraal onderdeel van ons openbaarvervoersysteem.'

Uit: 'Het recht van de snelste' (Thalia Verkade en Marco te Brömmelstoet, 2021) en 'Maak kennis met de belangrijkste reiziger die nog geen naam had: de treinfietser' (De Correspondent, 11 augustus 2017)







Figuur 7, 8 en 9: Indicatieve ontwikkeling spoornetwerk (alleen ter illustratie)

frequente dienstregeling. Voor de daadwerkelijke invoering, dient voor die tijd een aantal voorwaarden op orde te zijn.

1. Voor een hoogfrequentere dienstregeling is op Amsterdam CS meer ruimte nodig voor extra treinen. Deze ruimte komt pas beschikbaar bij de oplevering van de Zuidasdok en oplevering van het 3e perron op Amsterdam Zuid, thans gepland in 2036. Gelet op de beoogde woningbouwvolumes en andere ruimtelijke opgaven tot 2030, wil de regio met tijdelijke mitigerende maatregelen zorgen dat er eerder ruimte beschikbaar komt op het spoor om daarmee de frequentieverhoging vanaf 2030 mogelijk te maken.
2. De frequentieverhoging leidt tot een toename van overlast en onveiligheid op de overwegen. Een deel van de overwegen op de Zaancorridor wordt de komende jaren vanuit PHS aangepakt. Een aantal drukke overwegen valt echter buiten scope, waaronder de Beverwijkerstraatweg in Castricum, de Guisweg in Zaandijk, de Helderseweg in Alkmaar en de spoorwegovergang van de Zuidtangent in Heerhugowaard. Met meer treinen wordt het risico op ongelukken hier groter. Daarnaast ontstaan er meer files, omdat de spoorbomen vaker of langer dicht zijn en de verkeersdrukte rondom de knopen (auto's, fietsers, voetgangers) toeneemt.

De regio wil samen met de vervoerpartijen en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de overwegproblematiek vóór 2030 structureel en toekomstvast oplossen.

Na voltooiing van de werkzaamheden op Amsterdam CS en de Zuidasdok, ziet de regio kansen voor een verdere doorontwikkeling van de Zaancorridor.

1. Met het doortrekken van de Noord-Zuidlijn tot Schiphol en Hoofddorp, komt er meer ruimte vrij op het spoor en het treinstation Schiphol. Met deze ruimte ontstaan er mogelijkheden om sneltreinen op de Zaancorridor via Lelylaan direct te verbinden met Schiphol en daarmee het (inter)nationale netwerk.

2. Tussen Amsterdam CS en Uitgeest zijn er vanaf 2040 mogelijkheden om de frequentie verder te verhogen naar 8 IC's en 8 sprinters per uur. Met deze zeer hoge frequentie krijgt de trein op dit tracé de bereikbaarheidskwaliteit van een metroverbinding (S-Bahn). Deze stap vereist nog wel aanzienlijke investeringen, waaronder gedeeltelijke viersporigheid[1].

Met de kennis van nu is nog onvoldoende duidelijk of de groei van de regio deze productstappen in de toekomst noodzakelijk maken. Bovendien zijn als gevolg van de Covid-19 pandemie de oude mobiliteitspatronen doorbroken en is nog onzeker hoe deze terugveren. Huidige voorspellingen laten zien dat de piekbelasting mogelijk afneemt en de mobiliteit zich meer spreidt over de dag.

De komende jaren zal moeten blijken hoe de mobiliteit zich ontwikkelt en of een verdere groei van de regio (bij)sturing op deze doorontwikkeling van de Zaancorridor na 2035 rechtvaardigt. Ook de samenhang met andere corridors en investeringen in het HOV, waaronder de ZaanIJ-corridor, spelen een rol in deze afweging.

[1] bron: Multimodaal Toekomstbeeld MRA 2040

2. Realiseren van nieuwe woningen rondom knopen en sturen op maximale benutting van het OV

Tot 2030 worden zo'n 40.000 woningen gebouwd in Noord-Holland Noord (de regio Alkmaar, de Kop en West-Friesland). Ook in Zaanstad en Uitgeest wordt de komende jaren een fors aantal woningen gebouwd.

De regio wil nieuwe woningen zoveel mogelijk concentreren rondom de OV-knopen. De voorkeur gaat uit naar woningbouw binnen 1.200 meter rondom de knooppunten. Mocht dat niet mogelijk zijn, dan wordt gezocht naar locaties binnen 10 minuten fietsafstand. In de gebieden rondom de OV-knopen ligt het primaat bij lopen, fietsen en OV. De auto is 'te gast'.

Complementair aan MRA

Met deze strategie sluit het ontwikkelbeeld voor de Zaancorridor aan op de verstedelijkingsstrategie van de MRA (conceptversie mei 2021): "Om meer spreiding van werk in de MRA mogelijk te maken, versterken we de vestigingsmilieus elders in de regio door ook daar in te zetten op gemengde woonwerkmilieus met een eigen onderscheidend profiel en een wenkend ontwikkelingsperspectief, voortbouwend op de bestaande economische karakteristiek." De MRA zet hiervoor de stationsomgevingen in en in dit ontwikkelbeeld wordt daar op doorgepakt.

Zowel de ruimtelijke inrichting, groenstructuren, het (fijnmazige) voetgangers en fietsnetwerk, voorzieningen en flankerend beleid (w.o. parkeerbeleid) zijn hierop aangepast. Op deze manier wordt de bestaande ruimte in het stedelijk gebied optimaal benut en wordt maximaal geprofiteerd van het openbaar vervoer.

Wanneer blijkt dat de vraag naar woningen in de regio in de toekomst groter is dan nu voorzien, kan worden gekozen voor een hogere ambitie. Daarbij blijft het uitgangspunt dat de ruimte voor deze woningen wordt gezocht op locaties rondom de knopen.

3. Aantrekkelijk vestigingsklimaat rondom stedelijke knopen en actief stimuleren OV-gebruik bij werknemers

De Zaancorridor is een van de economische kerngebieden binnen het invloedsgebied van de MRA met sterke economische relaties richting Amsterdam. Een groot deel van de beroepsbevolking (vooral in Zaanstad) is werkzaam in Amsterdam en de oriëntatie op Amsterdam neemt de komende jaren verder toe.

De regio wil het economisch verdienvermogen versterken door meer werkgelegenheid in de eigen regio te creëren. Hiervoor hebben de gemeenten, anders dan bij bijvoorbeeld woningbouw of bereikbaarheid, minder directe sturingsmogelijkheden voor handen. De strategie is daarom gericht op het verleiden en promoten. Enerzijds door te investeren in een aantal goed bereikbare economische hotspots en de ruimte en voorwaarden te scheppen voor een aantrekkelijk en concurrerend vestigingsklimaat. Deze ruimte wordt gezocht rondom de stedelijke knopen (Zaanstad, Alkmaar en Heerhugowaard) met een hoge concentratie van economische activiteiten. Vanaf deze knopen is er een directe toegang tot binnensteden en/of centrumgebieden, is er een gevarieerd aanbod van voorzieningen zoals horeca, detailhandel en 'ontmoetingsplekken' en zijn er op de stations faciliteiten voor o.a. deelmobiliteit en 'to go' aanwezig. Anderzijds door met citymarketing en actief acquisitiebeleid bedrijven te interesseren voor vestiging rondom de stedelijke knopen van de Zaancorridor. Het gaat daarbij om zowel bedrijven van buiten de regio (waaronder de MRA) als bedrijven uit de regio en die nu niet in de directe nabijheid van een OV-knoop zijn gevestigd.

4. Aantrekkelijker maken van de knopen en het voor- en natransport voor recreatieve bezoekers.

In de directe nabijheid van diverse knopen van de Zaancorridor en op een goed bereikbare afstand van de MRA zijn veel aantrekkelijke landschappen en recreatiemogelijkheden aanwezig. Bijvoorbeeld het natuurgebied Guisveld nabij station Wormerveer, de duinen bij Castricum en het Oosterdelgebied bij Heerhugowaard. Daarnaast zijn op loop- of fietsafstand van de knopen ook diverse toeristische trekpleisters te vinden. De regio wil deze gebieden beter bereikbaar en toegankelijker maken met de trein en daarmee inspelen op de groeiende recreatiebehoefte vanuit de eigen regio en de MRA. Bovendien draagt deze reizigersdoelgroep bij aan een betere benutting van de OV-bereikbaarheid en de exploitatie buiten de reguliere spits(richting).

De strategie is om deze recreatie- en groengebieden beter toegankelijk te maken door de ontwikkeling van zogenaamde buitenpoorten (Handboek Buitenpoorten, Provincie Noord-Holland september 2020). Buitenpoorten zijn stations die tussen stad en land in liggen en als startpunt gebruikt kunnen worden om te recreeren in de natuur.

Om van stations toegangspoorten naar de natuur te maken, moet de nabijheid van landschap al gevoeld worden op het station zelf. Ook goede bewegwijzering, plattegronden en herkenbare routes moeten de recreanten helpen om makkelijk de weg te vinden naar de natuur. Voorzieningen zoals horeca en deelfietsen moeten een bezoek met de trein aantrekkelijker maken. aMarketing en promotie van het openbaar vervoer, samen met de bezoekerscentra en natuurbeheerders, zijn nodig om recreatieve bezoekers op voorhand goed te informeren en te verleiden om de trein te pakken.

5. Goed bereikbare regiohubs met een hoge verblijfskwaliteit

De groei van zowel de regio Alkmaar als de MRA, betekent dat de mobiliteit van en naar de MRA toeneemt. Zoveel mogelijk duurzame en gezonde mobiliteit is daarbij het streven. Het gebruik van het OV en de fiets heeft de voorkeur, de auto wordt waar mogelijk beperkt.

De concentratie van ruimtelijke ontwikkelingen rondom de knopen in combinatie met betere OV-bereikbaarheid draagt hier uiteraard aan bij. Desondanks blijft er ook een grote groep forenzen die niet op loop-

of fietsstand van een station woont en voor hun reis deels afhankelijk is van de auto. Ook zaken als comfort of praktische afwegingen (bijvoorbeeld kinderen naar school brengen) zijn argumenten om de auto te gebruiken.

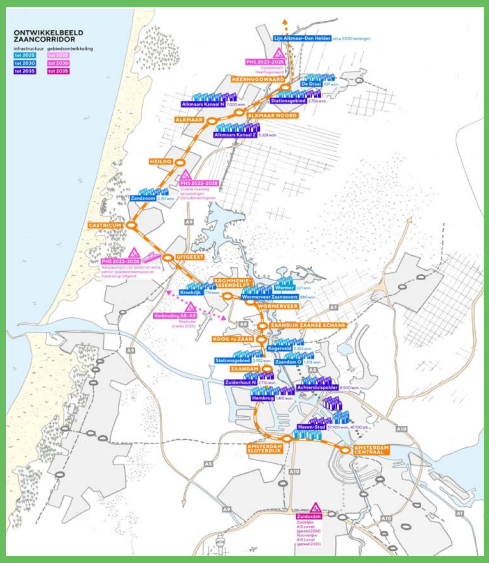
De regio wil voor deze groep automobilisten een overstap op de Zaancorridor aantrekkelijker maken door het realiseren van een aantal goed bereikbare regiohubs, met voldoende capaciteit en een naadloze overstap op OV (of fiets). Met name stations nabij op- en afritten van het rijkswegennet zijn daarvoor kansrijk. Voor de hubstrategie en locatiekeuzes wordt aangesloten bij de regionale hubstrategie van de MRA, waar Uitgeest, Alkmaar Centrum, Alkmaar Noord en Heerhugowaard als potentieel kansrijke hublocaties zijn aangewezen.

Faciliteren van autoluwe en schone ambities Amsterdam

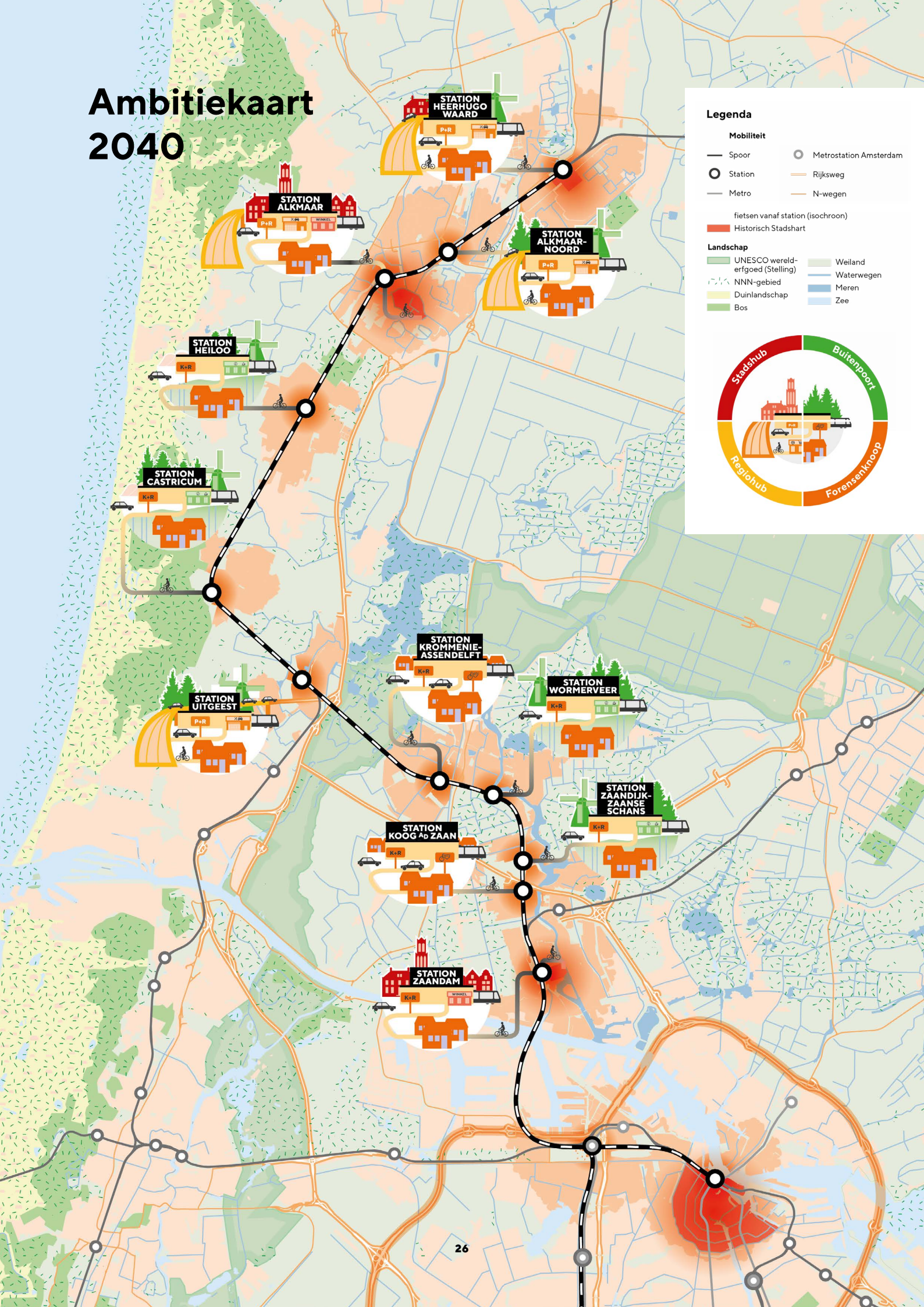
De gemeente Amsterdam heeft de ambitie om de (binnen)stad autoluw te maken. De komende jaren wordt het aantal parkeerplekken steeds verder teruggebracht en worden parkeertarieven verhoogd. Reizigers naar Amsterdam worden gestimuleerd zoveel mogelijk met het OV of op de fiets naar de stad te reizen. Reizigers die met de auto naar de stad komen, worden gestimuleerd om hun auto te parkeren in hubs aan de rand van de stad of in de regio, en daar over te stappen in het OV of op de fiets. Daarnaast beschikken steeds minder Amsterdammers over een eigen auto. Zij zullen vaker aangewezen zijn op de fiets of het OV om naar bijvoorbeeld werk of een recreatieve bestemming te reizen.

Tijdspad

Er gebeurt al veel in de regio. De Zaancorridor komt op verschillende agenda's en uitvoeringsprogramma's terug. Dit geeft aan dat de corridor belangrijk is voor de toekomst van Noord-Holland. Hiermee zijn we er nog niet. Er is meer nodig dan de reeds geagendeerde projecten: diverse ontbrekende acties en projecten voor de Zaancorridor zijn nodig om de ambities voor de Zaancorridor én andere programma's te realiseren. Om meer inzicht te krijgen in wat er loopt en wat er nog nodig is, zijn een aantal kaartbeelden opgesteld met relevante ontwikkelingen in stappen van vijf jaar. Deze zijn opgenomen in de bijlage.



Ambitiekaart 2040



3.3 Differentiatie per knoop

De kern van TOD is dat het gehele netwerk en de regio wordt gebruikt voor de ruimtelijke ontwikkeling. Elke knoop heeft daarbij een rol, maar niet elke knoop heeft dezelfde functie. Door te differentiëren naar type knopen wordt onderscheid gemaakt tussen de kwaliteiten en ontwikkelpotentie van de individuele knopen. In het kaartbeeld op de vorige pagina is deze differentiatie te zien.

De knopen aan de Zaancorridor worden gedifferentieerd ontwikkeld. Dit heeft betrekking op de ruimtelijke kwaliteit van de knoop, de omgeving en de aanwezige voorzieningen.

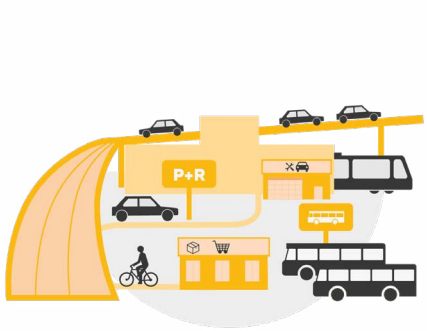
1. Forensenknoop:
de basis voor elk station

Alle knopen (stations) zijn forensenknopen. Een forensenknoop is een station die de doelgroep van de dagelijkse forens van alle gemakken voorziet in zijn of haar reis. Dit betekent dat er basisfaciliteiten zijn zoals prettige wachtvoorzieningen, reisinformatie en dat ruimte wordt geboden voor gemaksvoorzieningen zoals bijvoorbeeld een pakketophaalpunt. Om ketenmobiliteit, met name voor de zogenaamde 'treinfietsers', te stimuleren moeten er voldoende (bewaakte) fietsenstallingen zijn en dienen de belangrijkste toeleidende fiets- en wandelroutes voldoende comfortabel te zijn. Deze voldoen aan de laatste inzichten van sociale veiligheid en prettige belevingswaarde. Afhankelijk van de vraag zijn er overstapmogelijkheden naar andere vormen van voor- en natransport aanwezig. Voor een aantal knopen is er nog werk aan de winkel, bijvoorbeeld om de 'treinfietsers' optimaal te bedienen.

2. Stadshub:
regionale centrumlocaties

In Zaandam, Alkmaar en Heerhugowaard bedienen de knopen meer doelgroepen naast de forensen uit de directe omgeving. Ook hebben ze een groter bereik. Deze stadshubs bieden toegang tot een (historische) binnenstad of centrumgebied en regionale voorzieningen liggen op loopafstand. De forensen komen uit een groter gebied. De knopen en de directe omgeving zijn zelf ook een belangrijke regionale

bestemming voor werken en voorzieningen. In het geval van de stadshubs Zaandam en Alkmaar dient ook de doelgroep van binnenlandse en buitenlandse toeristen goed bediend te worden. Behalve dat een stadshub een bestemming is voor verschillende doelgroepen is een stadshub ook een overstapplek naar ander openbaar vervoer, fiets en auto. Dit betekent voor het ontwerp van de stadshub dat het een waardige entree is naar de stad, een plek voor ontmoeting en een geoliede overstapmachine.



3. Regiohub: poort van de regio

De stations Uitgeest, Alkmaar, Alkmaar-Noord en Heerhugowaard zijn naast forensenknoop ook regiohub. Ze functioneren als voorpost van het hoogstedelijk gebied van Amsterdam binnen de ring omdat ze direct gelegen zijn bij een afslag van het hoofdwegennet (respectievelijk A9 en A8). Voor een deel bedienen ze structureel de ketenreiziger die de overstap maakt van auto naar trein. Daarnaast dienen de twee regiohubs als 'afvang'locatie bij ernstige verkeershinders voor de sporadische ketenreiziger. De structurele ketenreiziger dienen te worden verleid met aantrekkelijke en comfortabele voorzieningen. Denk aan bijvoorbeeld een ophaallocatie voor de dagelijkse boodschappen, kinderdagverblijf of een autoservicebedrijf.

4. Buitenpoort: poort tot het omliggende landschap

Buitenpoorten zijn stations die direct aan een bijzonder landschap of een landschappelijke structuur liggen en zo zijn ingericht, inclusief voorzieningen, dat mensen makkelijk hun weg vinden naar de natuur. De doelgroep bestaat voornamelijk uit de bewoners uit de twee verstedelijkte regio's die dankzij de buitenpoorten recreatiemogelijkheden op geringe reisafstand krijgen. Een zeventall stations aan de Zaancorridor is potentieel een buitenpoort. De ontwerpprincipes voldoen aan de normen beschreven in het 'Handboek Buitenpoorten' (Provincie Noord-Holland, september 2020).

4. Advies en vervolg

Het geadviseerd vervolg is vierledig: Verzilveren van de ontwikkelpotentie, Van vervoersas naar verstedelijkingsas, Beperkte investering, grote kwaliteitssprong en Stroomlijnen van de knooppuntontwikkelingen

1

Verzilveren van de ontwikkelpotentie

Het Ontwikkelbeeld voor de Zaancorridor schetst de ambitie en stappen naar een groene verstedelijking met een sterk vervoerssysteem als drager. Het bouwt voort op de unieke kwaliteiten van het gebied met diverse stedelijke centrumlocaties, de nabijheid van karakteristieke landschappen en sterke economische hotspots. Samen met de goede OV-bereikbaarheid en de geplande investeringen in het vervoerssysteem, ligt er een unieke kans om het nu nog onbenutte ontwikkelpotentieel te verzilveren. Op korte termijn kan doorgepakt worden, los van de stikstofproblematiek. De opgave is om de investeringen in de ruimtelijke ontwikkeling en in de bereikbaarheid beter met elkaar te verbinden. Integrale knooppunt en corridorontwikkeling leidt tot een betere benutting van de infrastructuur en biedt kansen voor ruimtelijke programmering rondom de knopen.

2

Van vervoersas naar verstedelijkingsas

In de komende 20 jaar ontwikkelt de Zaancorridor stapsgewijs van een voervoersas - tussen de regio Amsterdam en de Kop van Noord-Holland - naar een dynamische verstedelijkingsas met hoogwaardige woon- en werkmilieus rondom de OV-knooppunten en in de directe nabijheid van aantrekkelijke landschappen. Een sterke Zaancorridor levert bovendien een bijdrage aan de agglomeratiekracht en verstedelijkingsopgaven van de MRA, door ruimte te bieden aan stedelijke (werk) functies, woningen, recreatie en duurzame mobiliteitsconcepten.

3

Beperkte investering, grote kwaliteitssprong

De investeringen in de fysieke infrastructuur die nodig zijn om de Zaancorridor te laten floreren tot 2040 zijn beperkt in vergelijking met andere (multimodale) corridors rondom Amsterdam. Het versterken van de Zaancorridor is daarom een duurzame en goedkope oplossing om significant invulling te geven aan de programmatische ambities van de Verstedelijkingsstrategie van de MRA. De Zaancorridor is op korte termijn niet afhankelijk van een schaalsprong en grootschalige investeringen in het vervoerssysteem. Dit biedt de nodige zekerheid voor invulling van opgaven op het gebied van woningbouw, werkfuncties en voorzieningen.

De komende jaren wordt al veel geinvesteerd in de kwaliteit van de knooppunten en de ruimtelijke ontwikkelingen daarom heen. Samenhangende keuzes en investeringen zijn nodig om daarbij optimaal te profiteren van de Zaancorridor en tevens voldoende vervoersvraag te generen voor langjarige verbeteringen. Tegelijkertijd vereist de ruimtelijke programmering ook dat een aantal bereikbaarheidsknelpunten wordt opgelost. Het gaat dan om het tijdig op orde brengen van de capaciteit, het oplossen van lokale knelpunten en het upgraden van stations.

4

Stroomlijnen van de knooppuntontwikkelingen

Het integrale Ontwikkelbeeld schetst een wenkend perspectief voor de Zaancorridor. De ontwikkeling daarnaar toe is niet in beton gegoten en zal op adaptieve wijze vorm gaan krijgen. Deze flexibiliteit is noodzakelijk om met alle onzekerheden om te gaan.

Een adaptieve aanpak vereist dat er bestuurlijk commitment is over de gezamenlijke ambitie en partijen weten welke bijdrage van hen wordt verwacht, wat ze van de ander kunnen verwachten en wanneer. Concrete en wederkerige afspraken zijn noodzakelijk om de samenhang tussen de verschillende ruimtelijke ontwikkelingen onderling en met de bereikbaarheidsinvesteringen goed te borgen. Het accent in de aanpak verschuift daarmee van een focus op individuele projecten naar een focus op de gezamenlijke opgaven en van onderhandeling naar dialoog.

Er is veel energie in de regio aanwezig om de grote potentie van de Zaancorridor te gaan verzilveren. Dit kan alleen samen met de MRA en het Rijk. De regio gaat hier graag het gesprek over aan en is bereid het voortouw te nemen bij het voorbereiden van de noodzakelijke afspraken (‘verstedelijkingsakkoord’).

Royal HaskoningDHV
MUST
Buck Consultants International

November 2021

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

J. van Rooijen

BEL/REE

Telefoonnummer +31235143516

jasper.van.rooijen@noord-holland.nl

Verzenddatum

- 2 FEB. 2022

Kenmerk

1774029/1774036

Uw kenmerk

Betreft: Voortgang Regionale Ontwikkelagenda Noord-Holland

Geachte leden,

Vorig jaar hebben wij u voor het eerst geïnformeerd over de stand van zaken van de Regionale Ontwikkelagenda Noord-Holland (zie brief met kenmerk 1535750/1535756) met betrekking tot OV-knooppunten. Graag geven wij u een overzicht van de voortgang die in 2021 is geboekt.

Inleiding

De Provincie Noord-Holland werkt samen met gemeenten, NS en ProRail aan regionale actieprogramma`s voor een aantal spoorcorridors. Deze actieprogramma`s vormen samen de Regionale Ontwikkelagenda Noord-Holland. Het doel van de Regionale Ontwikkelagenda is de ontwikkelingen rondom OV-knooppunten, bijvoorbeeld op het gebied van verstedelijking en het openbaar vervoer, in samenhang te bekijken en te versterken. Daarbij ligt de focus op de stationsomgevingen. Per corridor maken betrokken partijen hierover afspraken met elkaar.

Actieprogramma's

De regionale actieprogramma's beslaan de periode 2021-2030 en bestaan uit een aantal vaste onderdelen: dienstregeling, deur-tot-deur reis, stations en duurzaamheid. Voor iedere pijler worden maatregelen in kaart gebracht. Onder de pijler 'dienstregeling' kan men denken aan maatregelen om reizigers in de spits richting Amsterdam te spreiden en het stimuleren van het gebruik van de trein bij het bezoeken van toeristische bestemmingen. Bij 'deur-tot-deur' maatregelen horen zaken als goede en veilige langzaam verkeersroutes, optimale overstap tussen modaliteiten, en uitbreiding van P+R-terreinen of fietsenstallingen. Onder de noemer 'stations' vallen maatregelen als de ontwikkeling en verbetering van de kwaliteit van stationsgebieden. En onder 'duurzaamheid' horen maatregelen in het kader van klimaatadaptatie, gezondheid en circulariteit.

Rol provincie

De Provincie Noord-Holland is door NS gevraagd om bij het opstellen van de actieprogramma's een coördinerende rol op te pakken. Hierop hebben wij positief gereageerd. Wij hebben afgesproken dat de regionale strategieën die vanuit het programma OV-knooppunten (al) worden opgesteld met NS, ProRail en de gemeenten de basis vormen en

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

dat via deze gremia wordt gewerkt aan de verdere uitwerking. Jaarlijks willen we samen met de regio de uitvoering van de actieprogramma`s monitoren en onderzoeken of het aanbod van NS (i.e. de dienstregeling) aanpassingen behoeft.

Voortgang
In verschillende regio's is door de Provincie Noord-Holland samen met gemeenten, NS, ProRail en in sommige gevallen ook de Vervoerregio Amsterdam (VRA) het afgelopen jaar gewerkt aan een actieprogramma:

- OV-knooppunten IJmond/Zuid-Kennemerland (Zandvoort - Halfweg-Zwanenburg/Uitgeest-Heemstede-Aerdenhout)
- Hoornse lijn (Zaandam Kogerveld - Hoorn Kersenboorgerd)
- Gooicorridor (Diemen - Amersfoort Vathorst/Hilversum - Utrecht/Utrecht Overvecht - Baarn)
- Zaancorridor (Sloterdijk - Heerhugowaard)
- Helderse lijn (Schagen-Texel)
- Westfriese lijn (Enkhuizen-Hoorn)

Hieronder volgt per actieprogramma de stand van zaken.

OV-knooppunten IJmond/Zuid-Kennemerland
Het afgelopen jaar hebben betrokken partijen gewerkt aan de totstandkoming van het actieprogramma OV-knooppunten IJmond/Zuid-Kennemerland. Het actieprogramma bouwt voort op de in 2018 opgestelde Corridordialoog Kennemerlijn (spoortraject Haarlem-Uitgeest), waarbij de scope is verbreed met de stations Haarlem Spaarnwoude, Halfweg-Zwanenburg, Heemstede-Aerdenhout, Overveen en Zandvoort aan Zee. Concrete acties in het actieprogramma zijn bijvoorbeeld het realiseren van voldoende fietsparkeerplekken op de OV-knooppunten en het ontwikkelen van gemengde woon-werk locaties nabij de stations Haarlem, Haarlem Spaarnwoude en Beverwijk. Daarnaast onderzoeken we hoe bezoekers van nabijgelegen natuur- en recreatiegebieden gestimuleerd kunnen worden om met het OV te reizen. Tot slot inventariseren we de mogelijkheden om de stations en stationsgebieden te vergroenen en verduurzamen.

Betrokken partijen: Provincie Noord-Holland, gemeenten Beverwijk, Bloemendaal, Haarlem, Haarlemmermeer, Heemskerk, Heemstede, Uitgeest, Velsen en Zandvoort, NS en ProRail.

Gereed: op 23 december jl. heeft de stuurgroep van betrokken partijen het actieprogramma OV-knooppunten IJmond/Zuid-Kennemerland vastgesteld (zie bijlage 1). De uitvoering start begin 2022.

Gooicorridor
De samenwerking op de Gooicorridor is medio 2020 gestart. Afgelopen jaar is de scope uitgebreid met de Soesterlijn en wordt ook actief samengewerkt met de provincie Utrecht en de regio Amersfoort. Dit heeft geresulteerd in de totstandkoming van het actieprogramma Gooicorridor, waarin betrokken partijen de handen ineenslaan om gezamenlijk de stationsomgevingen in de regio Gooi en Vechtstreek te verbeteren. Voorbeelden uit het actieprogramma zijn bijvoorbeeld het realiseren van meer fietsparkeerplekken, het fietsnetwerk aansluiten op de OV-knooppunten en ontmoetingsplekken aanbieden. Ook onderzoeken we hoe bezoekers van nabijgelegen recreatie- en natuurgebieden gestimuleerd kunnen worden om met het OV te reizen. Hierbij hoort ook het vergroenen en verduurzamen van stations. Tot

slot zal er meer samengewerkt worden met werkgevers om werknemers te stimuleren minder gebruik te maken van de auto.

Betrokken partijen: Provincies Noord Holland, Provincie Utrecht, NS, ProRail, Regio Gooi en Vechtstreek, Regio Amersfoort, en de gemeenten Amersfoort, Baarn, de Bilt, Gooise Meren, Hilversum, Diemen, Weesp, Wijdemeren, Huizen, Soest en Utrecht.

Gereed: Op 9 december jl. heeft de stuurgroep van betrokken partijen het actieprogramma Gooicorridor" vastgesteld (zie bijlage 2). Begin 2022 starten we met de uitvoering van het actieprogramma.

Zaancorridor
De samenwerking op de Zaancorridor heeft in 2020 een doorstart gemaakt. Het afgelopen jaar heeft bureau Royal HaskoningDHV het eerder opgestelde "Perspectief op de Zaancorridor" uitgewerkt tot het "Ontwikkelbeeld Zaancorridor 2040". Het Ontwikkelbeeld schetst de urgentie en kansen voor de ontwikkeling van de Zaancorridor inclusief de strategie en samenwerking tussen alle partijen die daarvoor nodig is. Als vervolgstap wordt gewerkt aan een regionaal actieprogramma en tevens een lobbydocument om de potentie van de Zaancorridor onder de aandacht van Rijk en MRA te brengen als betaalbaar alternatief voor verdere verstedelijking binnen de MRA en ondersteuning bij ambities van de regio Amsterdam op het gebied van mobiliteitstransitie.

Betrokken partijen: Provincie Noord-Holland, gemeenten Heerhugowaard, Alkmaar, Heiloo, Castricum, Uitgeest, Zaanstad, Vervoerregio Amsterdam, NS en ProRail.

Gereed: In de stuurgroep Zaancorridor is op 6 december jl. het Ontwikkelbeeld Zaancorridor 2040 vastgesteld (zie bijlage 3).

Hoornse lijn
Betrokken partijen werken samen om de aantrekkelijkheid en de leefbaarheid van de steden/dorpen langs de Hoornse lijn te versterken. Hiervoor is in 2020 een ontwikkelagenda opgesteld. In 2021 is onder leiding van de gemeente Purmerend gewerkt aan een verdere concretisering van deze agenda. Doelstellingen zijn aangescherpt door deze concreter, strategischer en actiever te maken. Ook zijn de first en last mile maatregelen, die onderdeel zijn van het Bestuursovereenkomst Corridor Amsterdam-Hoorn, per station geïnventariseerd. Hiervoor zijn financiële middelen gereserveerd. In 2022 wordt nader uitgewerkt voor welke maatregelen deze middelen zullen worden ingezet. Daarnaast zal er gewerkt worden aan een actieprogramma. Hiervoor dient de eerder opgestelde ontwikkelagenda als vertrekpunt.

Betrokken partijen: Provincie Noord-Holland, gemeente Purmerend, gemeente Hoorn, gemeente Zaanstad, gemeente Edam-Volendam, VRA, MRA, Ministeries van IenW en BZK, NS en ProRail.

Gereed: De verwachting is dat medio 2022 het actieprogramma voor de Hoornse lijn wordt opgeleverd en vastgesteld.

Helderse lijn
Voor de Helderse lijn is een gezamenlijke ambitie geformuleerd met een aantal meetbare doelstellingen voor het jaar 2030. Aan iedere doelstelling is een aantal strategieën gekoppeld. Deze strategieën vormen de zogenaamde '10-punten' van dit plan en richten zich op

thema's als verstedelijking, ketenmobiliteit, economie en toerisme en recreatie. Het 10-punten plan wordt het komend jaar verder uitgewerkt waarbij concrete maatregelen zullen worden geformuleerd inclusief afspraken over financiële investeringen. Dit moet uiteindelijk resulteren in een actieprogramma voor de Helderse lijn.

Betrokken partijen: Provincie Noord-Holland, NS, ProRail, gemeenten Texel, Den Helder, Hollands Kroon en Schagen, Teso en Connexxion.

Gereed: Naar verwachting is medio 2022 het actieprogramma Helderse lijn gereed. Ook wordt in 2022 gestart met het uitwerken van een aantal quick wins.

Westfriese lijn
Op verzoek van de regio Westfriesland is recent met betrokken partijen een traject opgestart om te komen tot een actieprogramma voor de corridor tussen Enkhuizen en Hoorn. Gezamenlijk zijn de sterktes en zwaktes van de Westfriese lijn in kaart gebracht. Op basis hiervan wordt het komend jaar bekeken welke opgaven er zijn en of hiervoor een actieprogramma het geëigende middel is om deze opgaven aan te pakken.

Betrokken partijen: Provincie Noord-Holland, NS, ProRail, gemeente Hoorn en de ambtelijke werkorganisatie van de gemeenten Stedebroec, Enkhuizen en Drechterland (SED).

Gereed: Afhankelijk van de uitkomsten van het traject wordt medio 2022 een uitgewerkt actieprogramma opgeleverd.

Tot slot
Volgend jaar zult u worden geïnformeerd over de voortgang in 2022 van de Regionale Ontwikkelagenda Noord-Holland.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

3 bijlagen:

- Actieprogramma OV-knooppunten IJmond/Zuid-Kennemerland
- Actieprogramma Gooicorridor
- Ontwikkelbeeld Zaancorridor

Van: Wilma de Jong <wilma@ovombudsman.nl>
Verzonden: dinsdag 8 februari 2022 10:09
Aan: Tomas Bekker <Tomas@ovombudsman.nl>; Peter van den Boogaard <peter@ovombudsman.nl>; Julie-Anne Siebe <julie-anne@ovombudsman.nl>; denboog@hotmail.com
CC: Wilma de Jong <wilma@ovombudsman.nl>
Onderwerp: kwartaalrapportage OV Ombudsman Q4 2021

Beste relatie,

Hierbij sturen wij u de kwartaalrapportage van OV Ombudsman over het vierde kwartaal van 2021.
In deze rapportage vindt u cijfers over ingediende klachten en de resultaten die OV Ombudsman in het vierde kwartaal heeft behaald.
De hoofdonderwerpen in deze kwartaalrapportage zijn het reizen op rekening, toegankelijkheid en de nieuwe dienstregelingen in het openbaar vervoer.

Voor vragen kunt u terecht bij ondergetekende.

Met vriendelijke groet,

Wilma de Jong
communicatieadviseur
(aanwezig op maandag, dinsdag en vrijdag)

OV Ombudsman

T: 033-4220455
Postbus 2132
3800 CC Amersfoort
www.ovombudsman.nl

Disclaimer: *Deze e-mail is uitsluitend bestemd voor geadresseerde(n). Deze e-mail mag niet worden doorgestuurd, openbaar gemaakt of verveelvoudigd worden zonder de toestemming van de afzender. De OV ombudsman betracht grote zorgvuldigheid bij het verzenden van e-mail. De OV ombudsman kan echter niet garanderen dat deze e-mail juist, volledig, tijdig en virusvrij wordt overgebracht. In een dergelijk geval is de OV ombudsman op geen enkele wijze aansprakelijk voor enige schade, direct dan wel indirect, in welke vorm dan ook.*

OV Ombudsman

Kwartaalrapportage
1 oktober 2021 – 31 december 2021

Onderwerpen:

Reizen op rekening

Toegankelijkheid in het OV

Nieuwe dienstregelingen in het OV

Inhoud

1. Inleiding 3

2. Samenvatting en aanbevelingen 4

Aanbevelingen 4

3. Resultaten 6

4. Trends 8

a. Reizen op Rekening 8

1. Problemen met twee abonnementen op één OV-chipkaart 8

2. Problemen met krediettoets voor NS Flex abonnementen 9

b. Toegankelijkheid in het openbaar vervoer 11

c. Nieuwe dienstregelingen in het OV 13

5. Cijfers oktober – december 2021 16

Tabel 1. Klachten per categorie 16

Tabel 2. Klachten per vervoerder 17

Tabel 3. Categorie versus vervoerder 18

Tabel 4. Klachten per vervoerder binnen de categorie vervoerbewijs 21

Tabel 5. Klachten per concessie 24

1. Inleiding

OV Ombudsman heeft als doel reizigers te ondersteunen die klachten hebben over het openbaar vervoer en die zich door OV-bedrijven niet begrepen voelen of de juiste weg niet weten. Dat gebeurt door klachten te registreren en – waar mogelijk en zinvol – te bemiddelen. De binnengekomen klachten bieden een kans om structurele tekortkomingen bloot te leggen.

We onderscheiden drie functies van OV Ombudsman:

1. wegwijsfunctie
2. bemiddelingsfunctie
3. verzamel- en signaleringsfunctie

OV Ombudsman voert de volgende taken uit:

1. Het doorverwijzen bij standaardklachten naar de betreffende vervoerder (wegwijsfunctie)

Klachten horen in eerste instantie te worden afgehandeld door de instantie over wie de klacht gaat. OV Ombudsman helpt reizigers op een laagdrempelige manier aan de juiste informatie over rechten, plichten, vervoersvoorwaarden en klachtenprocedures.

2. Het begeleiden van bijzondere klachten (bemiddelingsfunctie)

Reizigers moeten eerst hun klacht bij de vervoerder hebben ingediend alvorens zij bij OV Ombudsman terecht komen voor bemiddeling.

3. Het bundelen en rapporteren van klachten, het signaleren van trends in klachten en het doen van aanbevelingen op basis van deze trends (verzamel- en signaleringsfunctie)

OV Ombudsman registreert alle klachten die reizigers voorleggen en stelt op basis daarvan objectieve signaalrapportages op die inzicht bieden in klachten- en vragenpatronen. Overheden en vervoerders kunnen de signaalrapportages analyseren en gebruiken voor beleidsvorming, bedrijfsvoering en het verbeteren van het openbaar vervoer. Ook belangenorganisaties kunnen de rapportages gebruiken voor hun beleidsontwikkeling en lobbywerk.

De rapportages en de daarin eventueel opgenomen aanbevelingen zijn terug te herleiden tot klachten van reizigers die zijn binnengekomen bij OV Ombudsman.

2. Samenvatting en aanbevelingen

Dit hoofdstuk bevat een samenvatting van de hoofdlijnen van deze rapportage over het vierde kwartaal van 2021. Hierin doen we ook enkele aanbevelingen voor verdere verbetering van het openbaar vervoer.

Naar aanleiding van klachten van reizigers besloot OV Ombudsman onderzoek te doen naar abonnementen, waarbij bij de klant aan het eind van elke maand een bedrag wordt afgeschreven voor de ritten die hij/zij heeft gemaakt, ook wel reizen op rekening (R.O.R) genoemd. Dit is de tegenhanger van abonnementen waarbij er saldo op de kaart moet staan om te kunnen reizen, het zogenaamde reizen op saldo (R.O.S).

Reizigers die een dergelijk abonnement (bijvoorbeeld NS Flex) hebben afgesloten klagen over de volgende zaken:

Ten eerste: het is niet mogelijk om een reizen op rekening abonnement en een abonnement waarmee je reist op saldo op één OV-chipkaart te hebben. Op het moment dat iemand een R.O.R. abonnement toevoegt aan een kaart waar al een busabonnement (R.O.S) opstaat, zal het nieuwe abonnement het andere abonnement overrulen. Dit komt omdat deze abonnementen een verschillend betaalregime kennen. De vervoerders waarschuwen hier voor, maar reizigers worden hier toch geregeld door verrast.

Ten tweede: omdat de reiziger bij R.O.R. abonnementen achteraf betaalt, lopen vervoerders meer financieel risico. Dit dekken ze af door een borgsom te vragen of door een bureau in te schakelen voor een kredietcheck. NS heeft voor deze laatste optie gekozen. Meerdere reizigers meldden zich bij OV Ombudsman, omdat ze niet door de kredietcheck komen, terwijl ze geen schulden zeggen te hebben. Gelukkig heeft NS besloten om vanaf januari 2022 voor huidige klanten, die willen overstappen naar een Flex abonnement, een interne check te doen naar hun betaalbedrag.

Daarnaast besteedt OV Ombudsman in deze kwartaalrapportage aandacht aan liften en roltrappen op stations. Reizigers meldden ons dat liften en roltrappen regelmatig defect zijn en dat het soms erg lang duurt voordat ze worden gerepareerd. OV Ombudsman vindt dat reparatie van dergelijke voorzieningen meer prioriteit moet krijgen.

Het laatste onderwerp in deze kwartaalrapportage gaat over klachten, die OV Ombudsman heeft ontvangen over de nieuwe dienstregeling in het openbaar vervoer die per 12 december 2021 is ingegaan.

Aanbevelingen

Op basis van de signalen die OV Ombudsman in het vierde kwartaal van 2021 heeft ontvangen, doen wij de volgende aanbevelingen:

1. Veel reizigers worden verrast door het feit dat hun R.O.R abonnement soms hun andere abonnement, dat uitgaat van reizen op saldo, overrulet. Hierdoor lopen zij korting mis. Hoewel de vervoerders al veel doen aan informatie en er vaak technische oplossingen mogelijk zijn, is het belangrijk dat de communicatie hierover verbeterd wordt. Wij vragen vervoerders om coulant om te gaan met verzoeken om terugbetalen van misgelopen korting.

2. Reizigers die een NS Flex abonnement willen aanschaffen en niet eerder klant bij NS zijn geweest, moeten van NS een kredietcheck door handelsinformatiebureau Focum ondergaan. Het is gebleken dat een negatief oordeel door Focum over de kredietwaardigheid van de koper van het abonnement niet altijd juist is. We hopen dat NS

in deze gevallen hun klanten niet automatisch naar Focum verwijst, maar de (toekomstige) klant beter begeleidt in het proces en meedenkt over een manier om toch een Flex abonnement aan te kunnen schaffen.

3. Reparatie van liften en roltrappen en dit geldt ook voor uitschuifplanken bij bussen moet een absolute prioriteit hebben. En is reparatie niet mogelijk binnen korte tijd, zorg dan voor een alternatief. Dit kan bestaan uit de inzet van een kosteloze taxiservice, die mensen in een rolstoel vervoert naar een station waar de lift wel werkt of de inzet van medewerkers, die ondersteuning bieden aan mensen die slecht ter been zijn en die dan toch trappen moeten lopen.

4. Vanuit kostenoverwegingen worden in veel regio's buslijnen of haltes opgeheven of wordt overgegaan tot de inzet van kleinere busjes, waarvoor gereserveerd moet worden. Uit de klachten die OV Ombudsman ontvangt blijkt dat veel reizigers zich zorgen maken, als ze in een volle bus moeten reizen. We vragen vervoerders om regelmatig te monitoren of het aanbod en vraag naar busvervoer nog in balans zijn en indien nodig weer op te schalen.

3. Resultaten

OV Ombudsman registreert klachten van reizigers die er zelf niet uitkomen met een OV-bedrijf. Op grond van deze klachten doen we aanbevelingen voor verbetering van het openbaar vervoer (zie hoofdstuk 2 van deze rapportage). In het belang van reizigers bemiddelen wij bij klachten, wanneer we kans zien op verbetering. In dit hoofdstuk doen we verslag van enkele van de resultaten die hierbij (mede) dankzij OV Ombudsman in het vierde kwartaal van 2021 zijn geboekt.

Keuzedag per ongeluk opgeladen

Een reiziger gaat naar een kaartautomaat om een terugbetaling van een gemiste uitcheck op te halen. Door deze handeling uit te voeren wordt ook een Keuzedag onbedoeld op haar OV chipkaart geladen. Deze Keuzedag wil zij nog niet gebruiken. De klantenservice deelt haar mee dat NS het ophalen van de Keuzedag niet kan terugdraaien. De volgende reis van mevrouw zal een reis met de Keuzedag worden.

OV Ombudsman besluit te bemiddelen in de klacht. Mevrouw krijgt van NS twee oplossingen aangeboden. Als eerste kan mevrouw wachten, totdat zij gaat reizen met de Keuzedag. Dit is geen geschikte optie als zij tussentijds met korting wil reizen. De NS biedt hiervoor wel aan om voor één reis vol tarief de korting achteraf alsnog te verrekenen. De tweede optie is dat mevrouw de Keuzedag activeert en hiermee niet reist, waardoor deze verloopt. De NS stuurt dan een kaartje als vervanging van de Keuzedag toe.

Mevrouw gaat akkoord met de tweede optie. NS heeft haar inmiddels een eenmalige OV-chipkaart in de vorm van een Dagkaart 2e klas toegestuurd.

Ongebruikte dagkaarten Amsterdam

Op 17 december besluiten twee toeristen een meerdagenkaart voor 5 dagen van het GVB te kopen. Kort hierna wordt een strengere lockdown aangekondigd. De reizigers besluiten Amsterdam vervroegd te verlaten en hebben nu twee meerdagenkaarten, die op 31 december 2021 verlopen. Om nog gebruik van de volledige vijf dagen te maken, moeten zij uiterlijk 27 december de kaarten activeren. De nieuwe lockdown geldt in ieder geval tot in het nieuwe jaar. Er bestaat voor de reizigers geen reden om voor die tijd terug te keren naar Amsterdam. Vanwege de extra coronamaatregelen heeft het bezoek aan Amsterdam voor hen geen zin meer. De reizigers vragen het GVB om een oplossing voor het niet kunnen gebruiken van de tickets. De klantenservice komt hun niet tegemoet. Ze adviseren slechts om de kaartjes toch uiterlijk 27 december te activeren.

OV Ombudsman neemt contact op met GVB over de klacht. GVB laat weten dat er net als vorig jaar een coulance-regeling is, wanneer reizigers geen gebruik konden maken van Dag- en Meerdaagse kaarten door corona-maatregelen. De klantenservice had deze informatie echter niet verstrekt aan de reizigers. GVB betaalt de reizigers het volledige bedrag terug. Mevrouw laat weten erg tevreden te zijn over de bemiddeling van OV Ombudsman.

Verkeerde zone

Een reiziger plaatst een bestelling via de site van Connexxion voor een maandabonnement. De reiziger berekent hiervoor elke maand de zones, die zij nodig heeft via 9292.nl. Als de reiziger van het abonnement gebruik probeert te maken, blijkt dat het abonnement niet werkt. Op de site van Connexxion komt zij er achter dat zij een verkeerde centrumzone heeft. Het abonnement is voor mevrouw hierdoor nutteloos. Ze neemt contact op met de klantenservice om haar abonnement te wijzigen, maar dit leidt niet tot een oplossing.

Wij nemen contact op met Connexxion. Ondanks de door mevrouw opgestuurde screenshots van telefoongesprekken, laat Connexxion weten dat er geen gesprekken met haar in het systeem staan genoteerd. Daarom kunnen zij geen vergoeding geven. OV Ombudsman houdt aan en vraagt Connexxion om mevrouw het voordeel van de twijfel te geven. Mede gezien het feit dat zij elke maand haar centrumzone uitrekent en hier dus enige ervaring mee heeft, lijkt het niet erg aannemelijk dat mevrouw hierin een dergelijke fout zou maken. Alles overwegende besluit Connexxion alsnog de kosten van het abonnement te vergoeden.

Ophaalkosten OV-Fiets

Een reiziger huurt op station Utrecht een OV-fiets. Als hij op zijn bestemming is gekomen, zet hij de fiets met een ketting aan een paal. Als hij de fiets hierna weer wil gebruiken, wil het slot niet open. De reiziger ontdekt dat het fietsnummer en het sleutelnummer niet overeenkomen. Hij besluit de NS klantenservice te bellen, maar zij hebben geen oplossing voor dit probleem. Hij loopt terug naar het station, levert de sleutel in en vertelt wat er gebeurd is. De medewerker op het station zegt dat er geen bedrag in rekening zal worden gebracht, aangezien meneer de sleutel heeft ingeleverd, waardoor de fiets is uitgecheckt. Groot is dan ook de verbazing bij de reiziger als hij een rekening van € 50 krijgt voor ophaalkosten.

De reiziger besluit opnieuw contact op te nemen met de klantenservice van de NS. Via de chat wordt niet ingegaan op de reden van het niet kunnen terugbrengen van de fiets. De medewerker van de NS geeft aan dat er altijd ophaalkosten worden gerekend als een fiets moet worden opgehaald. Meneer besluit OV Ombudsman te benaderen.

OV Ombudsman vindt de rekening van € 50 onterecht en besluit de klacht voor te leggen aan de NS. Ondanks dat in het dossier van de fiets geen melding staat over een verkeerde fietssleutel, besluit de vervoerder de ophaalkosten terug te storten. Het uitgangspunt is dat bij een situatie waarbij een slot een mankement vertoont geen ophaalkosten gerekend mogen worden. NS zegt toe dit intern bij de medewerkers van de klantenservice onder de aandacht te brengen. NS biedt daarnaast excuses aan voor het ongemak, dat meneer heeft ervaren met de huur van zijn fiets. Meneer laat weten erg tevreden te zijn met deze oplossing.

4. Trends

Op basis van de klachten die OV Ombudsman in de maanden oktober, november en december heeft ontvangen, beschrijven we in dit hoofdstuk de belangrijkste trends in deze klachten.

a. Reizen op Rekening

Steeds meer bedrijven in het OV bieden hun klanten abonnementen aan, waarbij bij de klant aan het eind van de maand een bedrag wordt afgeschreven voor de ritten die hij/zij heeft gemaakt. Op dit punt wijken deze abonnementen af van de abonnementen, waarbij je vooraf voor je abonnement betaalt, het zogenaamde reizen op saldo (R.O.S).

De vervoerders die deze nieuwe abonnementen op basis van reizen op rekening aanbieden zijn NS (NS Flex), Arriva (Arriva Flow), Connexxion (Zeeland Voordeel en Gooi- en Vechtstreek Voordeel) en GVB (GVB Flex). Bij de invoering van deze R.O.R. abonnementen zien we aan de hand van klachten van reizigers twee problemen, die we hieronder toelichten.

1. Problemen met twee abonnementen op één OV-chipkaart

Bij Flex en Flow abonnementen krijgt de abonnementhouder aan het eind van de maand een rekening voor zijn gemaakte reizen. Via een machtiging wordt het geld van de rekening van de reiziger afgeschreven. Als iemand reizen op saldo (reizen met geld dat op de OV-chipkaart is geladen en verbruikt wordt als je in/ en uitcheckt) of een busabonnement op zijn kaart heeft staan, dan werkt dat niet samen met Flex of Flow abonnementen. Dat komt omdat die producten regelen, dat je niet direct betaalt als je in- en uitcheckt, maar maandelijks achteraf via een factuur. Reizen op saldo, wat een basisinstelling is van een OV-chipkaart, wordt door Flex en Flow overruled. Om Flex en Flow te kunnen gebruiken, staan er bij voorkeur geen ´oude´ abonnementen op de OV-chipkaart, want ook deze abonnementen worden door Flex en Flow abonnementen overruled. Zo kan het gebeuren dat een reiziger denkt dat hij niet hoeft te betalen voor zijn busrit, 'want hij heeft toch een abonnement?'. In de praktijk wordt het abonnement op saldo niet herkend en reist hij/zij voor het reguliere tarief.

De meeste vervoerders die R.O.R. abonnementen verkopen, hebben deze informatie op hun website staan. Verder werken veel bedrijven met een productchecker, die de reiziger van tevoren kan invullen. Hierdoor krijgt de reiziger duidelijkheid over de abonnementen, die op zijn OV-chipkaart staan en die kunnen conflicteren met Flex en Flow. Het is daarna aan de reiziger om die producten van zijn OV-chipkaart te (laten) verwijderen als hij Flex of Flow wil gebruiken. Wanneer het abonnement eenmaal is gekocht en op de OV-chipkaart staat, is het ook mogelijk om het BTM deel (bus-, tram- en metro) of het Spoordeel van het abonnement uit te zetten, waardoor je hiermee weer op saldo reist, terwijl je met het Flex abonnement voor het actieve gedeelte reizen op rekening blijft gebruiken. Sommige regionale abonnementen kunnen nog niet in combinatie met Flex en Flow gebruikt worden. Die mogelijkheid komt volgens de vervoerders in de loop van 2022 beschikbaar. In die gevallen is de beste oplossing om een extra OV-chipkaart aan te schaffen voor het nieuwe Flex of Flow abonnement.

> *Ik heb voor mijn dochter een Randstad zone abonnement nodig om naar school te gaan. Ook staat op haar OV-chipkaart een Flex abonnement van de GVB. Ik heb tweemaal het Randstad-abonnement aangeschaft via GVB: 24-08 t/m 23-09 en 24-09 t/m 23-10. Afgelopen maandag kreeg ik een notificatie dat de kosten van GVB boven de € 75,00 waren. Volgens GVB komt dit omdat het Randstad zone abonnement en het Flex abonnement met elkaar conflicteren. Kortom, alle ritten naar school zijn nogmaals in rekening gebracht, dus dubbele kosten voor*

mij. GVB zegt dat het mijn eigen schuld is, want het staat aangegeven op de bestelpagina. Ik ben het hier niet mee eens en vind het zeer klantonvriendelijk.

Ik heb een Weekend vrij abonnement op mijn OV-chipkaart staan. Ik besluit om een Dal voordeelabonnement Flex erbij te nemen omdat ik dan door de week met 40% korting kan reizen in de daluren. Ik vraag het abonnement online aan en voeg het toe aan mijn OV-chipkaart. De tijd daarna blijf ik in het weekend reizen. Pas later kom ik erachter dat mijn Weekend Vrij is uitgeschakeld, toen het Flex abonnement werd toegevoegd. Ondertussen had ik al voor € 70 euro gereisd. Ik ben van mening dat de informatie van NS tijdens het bestelproces onduidelijk is. Had ik geweten dat dit nieuwe Dal Voordeel Flex abonnement ten koste zou gaan van mijn Weekend Vrij had ik dit nooit gedaan. Ik wil graag een tegemoetkoming in de kosten die ik zonder het te weten heb gemaakt voor mijn reizen in het weekend.

OV Ombudsman concludeert dat de aanschaf van een abonnement, vooral met de komst van de nieuwe reizen op rekening abonnementen, er niet eenvoudiger op is geworden voor de gemiddelde reiziger. Ook al geven vervoerders veel informatie over het wel of niet compatibel zijn van bepaalde abonnementen, toch gaat het soms fout met extra kosten voor de reizigers als gevolg. Wij vragen vervoerders om coulant om te gaan met verzoeken om terugbetalen van misgelopen korting, als door het nieuwe abonnement het oudere abonnement buiten werking is gesteld.

2. Problemen met krediettoets voor NS Flex abonnementen

Een ander probleem doet zich voor bij de kredietcheck die NS laat uitvoeren bij mensen die een Flex abonnement willen aanschaffen. Vervoerbedrijven die reizen op rekening aanbieden, willen er zeker van zijn dat het geld van de gemaakte reizen aan het eind van de maand van de rekening van de reiziger afgeschreven kan worden. Arriva en Connexxion laten klanten bij het aangaan van het abonnement vooraf een waarborgsom van € 20 tot € 50 betalen. NS heeft handelsinformatiebureau Focum ingeschakeld om bij iedereen die naar Flex wil overstappen, zowel nieuwe als bestaande klanten, een kredietcheck te laten doen. NS stuurt de gegevens van degene die een Flex abonnement wil afsluiten naar Focum. Dit bedrijf controleert vervolgens of iemand openstaande schulden heeft, die bij een deurwaarder liggen. Ook kan gekeken worden in welke wijk iemand woont en of er op dit adres eerder mensen met schulden hebben gewoond.

OV Ombudsman heeft in het afgelopen kwartaal opnieuw klachten van mensen ontvangen, die niet door de Focum check heenkomen, terwijl ze geen betalingsachterstand bij de vervoerder hebben, geen andere schulden hebben en ook niet in het BKR staan. Soms gaat het om bewindvoerders die contact opnemen met OV Ombudsman. Als de reiziger contact opneemt met NS, verwijst de NS klantenservice hen naar Focum. Daar kan de reiziger een inzageverzoek doen. Het kan enige tijd duren, voordat die informatie beschikbaar is. Vervolgens moet de klant van NS aantonen, dat de informatie, die Focum heeft, niet klopt. NS zegt vanwege de privacy zich niet met deze fase in het proces te kunnen bemoeien.

Als je niet door de Focum check komt en als het ook daarna niet lukt om te bewijzen dat je kredietwaardig bent, ben je aangewezen op de 'ouderwetse' reizen op saldo abonnementen. Dat beperkt wel de keuze tot een NS Dal Voordeel abonnement of een NS Traject Vrij abonnement.

Ik reis wekelijks veel met de trein naar mijn werk. Inmiddels zijn die kosten zo hoog dat een Dal Vrij abonnement goedkoper zou zijn, dus wilde ik dat aanschaffen. Alleen slaag ik niet voor de automatische kredietcheck die NS doet met kredietinformatiebedrijf Focum. Ik ben niet kredietwaardig genoeg, ondanks dat ik geen schulden of betalingsachterstanden heb en een fulltime baan. Bij navraag waarop die score gebaseerd is, kon NS mij niks vertellen. Ik had in hun systeem geen betalingsachterstand. Inmiddels heb ik een inzage-verzoek bij Focum gedaan om aan te vechten dat er foutieve gegevens inzitten, maar dit kan 4 weken duren. Ik vermoed dat de gegevens gebaseerd zijn op iemand die eerder op dit adres woonde en schulden had. De reactie van NS was 'dit is nou eenmaal de procedure'. Ik zou graag zien dat NS stopt met het gebruik van zulke scores voor het beslissen of je iemand al dan niet een abonnement verkoopt. Ik ben kredietwaardig genoeg om elke maand met de trein te reizen voor € 120, maar niet genoeg om € 100 te betalen voor die reizen in een abonnement. Dat is toch raar?

Reizigers hebben soms de indruk in een 'computer says no' situatie terecht te zijn gekomen, wanneer ze niet door de Focum kredietcheck heen komen. Het frustreert hen bovendien dat NS volledig afgaat op Focum en niet naar de argumenten van de reiziger luistert. In onderstaande klacht is sprake van een negatieve beoordeling die waarschijnlijk gebaseerd is op een schuld van iemand anders dan de aanvrager.

Ik ben niet in staat om een nieuw NS Traject Vrij Flex abonnement aan te schaffen omdat ik niet aan de kredietcheck voldoe. Ik heb contact opgenomen met handelsinformatiebureau Focum, dat zegt dat ik een schuld heb. Hierdoor kan ik geen Flex abonnement aanschaffen. Volgens Focum is de schuld minimaal 6 jaar oud. Toen was ik nog minderjarig. Daarom kan ik volgens mij niet verantwoordelijk zijn voor deze schulden.

OV Ombudsman heeft NS om een reactie gevraagd op het feit dat het soms mis gaat met de Focum kredietchecks. NS heeft laten weten het beleid op dit punt sinds 11 januari 2022 te hebben aangepast. Dit houdt in dat NS voortaan eerst kijkt of de aanvrager al een klant van NS is. Is dat het geval, dan wordt de kredietwaardigheid van de klant beoordeeld op basis van de interne informatie rondom zijn/haar betaalgedrag.

Als NS de potentiële klant niet kent, wordt de kredietwaardigheid met behulp van Focum getoetst. Een reiziger is kredietwaardig als hij/zij geen openstaande schulden heeft bij NS of andere schulden, die bij Focum zijn geregistreerd. Vanaf het moment dat een reiziger uit de schulden is, kan hij een abonnement op rekening aanschaffen. Ook als een reiziger uit de Wet schuldsanering natuurlijke personen is, kan deze een abonnement op rekening aanschaffen.

NS: "We verwijzen deze reizigers dan naar Focum. Een andere optie is dat deze reiziger NS mailt, waarin zij aangeven geen schulden te hebben (bewijs Focum), zodat de NS Klantenservice (tweede lijn) NS Flex kan aanschaffen en de incasso daarvoor kan aanmaken."

De nieuwe klant moet zelf met Focum contact opnemen over de gegevens die bij Focum bekend zijn en zien aan te tonen dat hij schuldenvrij is. NS wil hier geen rol in spelen, omdat het om vertrouwelijke informatie gaat.

OV Ombudsman is blij dat bestaande NS-klanten die eerder goed betaalgedrag vertoonden, voortaan niet meer de Focum check hoeven te ondergaan bij aanschaf van een Flex abonnement. Dit is een vooruitgang. Nieuwe klanten die een Flex abonnement willen afschaffen, zijn nog wel aangewezen op Focum. OV Ombudsman vraagt NS om bij een afwijzing door Focum alert te zijn, dat er sprake kan zijn van een foutieve interpretatie door Focum van de gegevens. Als dat het geval is en als de reiziger kan aantonen dat hij geen schulden heeft, zou er een workaround moeten zijn, die het mogelijk maakt om toch een abonnement af te sluiten, ook al is er geen groen vinkje van Focum.

b. Toegankelijkheid in het openbaar vervoer

Het openbaar vervoer is voor iedereen en moet daarom ook voor iedereen toegankelijk zijn. Er is een grote groep Nederlanders met een fysieke beperking. Zij zijn afhankelijk van goed functionerende liften en roltrappen of uitschuifplanken bij bussen. Helaas komt het voor dat een lift of een roltrap of uitschuifplank defect is en soms zelfs voor langere tijd. Dit kan aan de lift of roltrap liggen, maar ook aan de inrichting van stations, waardoor bijvoorbeeld water in bepaalde ruimtes kan lopen. Deze defecten hebben tot gevolg hebben dat mensen hun reis niet kunnen maken of moeten afbreken. Onderstaand enkele voorbeelden van klachten die OV Ombudsman in het vierde kwartaal van 2021 hierover ontving:

> *Op zaterdag 9 oktober wilden we met onze rolstoel gebonden zoon van 9 jaar van station Beverwijk met de trein naar Haarlem. Deze sprinter is toegankelijk voor rolstoelen en daardoor is er geen assistentie nodig. Dat hadden we dus ook niet geboekt. Op station Beverwijk aangekomen waren de liften niet in gebruik en konden we niet op de perrons komen. Omdat onze zoon zeer teleurgesteld was zijn we naar station Heemskerk gegaan, waar we alsnog een trein later konden pakken. Helaas op station Haarlem aangekomen bleek ook daar de lift niet in gebruik en konden we dus niet van perron 5 af. We waren erg teleurgesteld en hebben noodgedwongen de volgende trein maar weer terug genomen naar Heemskerk.*

> *Ik ben een vrouw van 90 jaar en ga een paar maal per jaar met de trein van Amersfoort naar station Assen om daar met de Valys naar Bellingwolde te gaan. Ik ben slecht ter been en heb een rolkoffertje bij mij. Op 6 oktober hing er weer een briefje op de liftdeur dat de lift buien werking is. Daar sta je dan. Ik kan niet traplopen. Wie kan je bellen? Beneden wacht de Valys taxi. Ik kan geen kant op! Uiteindelijk ben ik geholpen door een behulpzame reiziger. Op mijn terugweg op 8 oktober is de lift weer buiten werking. Dit station is onbemand! Na de renovatie is wat dit betreft niets verbeterd. Mij lijkt het normaal om tenminste een telefoonnummer te vermelden. Ik ben vast niet de enige die niet in staat is om zelfstandig verder te reizen.*

> *De roltrappen in Den Bosch zijn al jarenlang om de haverklap defect, veelal voor lange tijd. Zo was de roltrap aan de centrumzijde vanaf kerst tot maart defect. In de tussentijd zijn de roltrappen talloze keren defect geweest. En ook nu weer is de roltrap op perron 6B al meer dan anderhalve maand buiten werking. De roltrap op 3b/4b is alweer een week defect en dit geldt ook voor de lift op 3a/4a, die al een week defect is. Het aankaarten bij de stationsmanager van Den Bosch heeft helaas niet geholpen. Ik kreeg slechts een onverschillig antwoord.*

Wat mogen reizigers verwachten als het gaat om toegankelijkheid van stations en perrons? In 2016 heeft Nederland het VN-verdrag inzake de rechten van mensen met een handicap ondertekend. Dit verdrag verplicht gemeenten en bedrijven om bij de inrichting van openbare ruimtes rekening te houden met mensen met een beperking. In Nederland gebeurt dit ook en er zijn veel voorzieningen. Wat wel opvalt is dat het soms lang kan duren, voordat een reparatie aan een lift of roltrap is uitgevoerd. Wat de zaak bemoeilijkt is dat er soms meerdere partijen bij betrokken zijn. Liften op stations vallen onder verantwoordelijkheid van ProRail; roltrappen van het station naar de openbare ruimte vallen vaak onder de gemeente. Reizigers zijn hier meestal niet van op de hoogte en doen een melding van een defecte lift of roltrap vaak bij de vervoerder. Omdat er veel partijen bij betrokken zijn (vervoerder, gemeente, ProRail, aannemer, liftenbedrijf) en omdat leveranciers niet altijd onderdelen op

voorraad hebben, duurt het herstel soms langer dan gewenst. Terugkoppeling naar de reiziger over hoelang het herstel duurt, vindt meestal niet plaats.

Uit de klachten blijkt, dat de onzekerheid of dergelijke basisvoorzieningen wel werken, er toe leidt dat sommige mensen niet meer van het openbaar vervoer gebruik maken. Dit beperkt hun bewegingsvrijheid enorm. Het is voorstelbaar dat een reparatie soms een dag kan duren, maar we roepen OV-bedrijven en ProRail op om van de reparatie van dergelijke voorzieningen een absolute prioriteit te maken. En is reparatie niet mogelijk binnen korte tijd, zorg dan voor goede informatie en voor alternatieven, zoals bijvoorbeeld is gebeurd bij station Almere Centrum. Vanwege een verbouwing van het station is de lift daar voor langere tijd buiten gebruik. De gemeente heeft met ProRail de afspraak gemaakt, dat reizigers met een taxiservice, waar ze vooraf voor moeten reserveren, kosteloos naar de andere stations in Almere kunnen reizen.

In de toekomst zal de informatie aan reizigers over defecte liften hopelijk verbeteren. ProRail heeft laten weten de informatie over liftstoringen te willen verbeteren en actueler te maken. Zowel NS als ook organisaties van mensen met een beperking hebben ProRail laten weten, dat de informatie over langdurige storingen moet zijn toegespitst op mensen met een beperking. Het is vooral belangrijk dat er bij een defect betere informatie komt over hoelang het herstel gaat duren.

c. Nieuwe dienstregelingen in het OV

OV-bedrijven hebben nog steeds te kampen met lagere reizigersaantallen dan voor corona. Dit heeft bij diverse vervoerders gevolgen voor de nieuwe dienstregelingen. We zetten de belangrijkste wijzigingen in de dienstregeling van 2022, die per 12 december 2021 is ingegaan, op een rij.

De nieuwe dienstregeling van de **Nederlandse Spoorwegen** is opgesteld aan de hand van de reizigersaantallen van voor corona. Op basis van deze cijfers zullen 200.000 reizigers een betere reis krijgen, aldus NS. Ongeveer 24.000 reizigers zullen iets langer onderweg zijn met de invoering van de nieuwe dienstregeling. Het gaat om de grootste wijziging van de dienstregeling in jaren. NS heeft aangekondigd dat er meer treinen, snellere verbindingen en betere aansluitingen komen. Om dit doel te bereiken start NS onder andere met een tweede en derde tienminutentrein tussen Rotterdam – Schiphol en Schiphol – Arnhem. Er gaat een rechtstreekse sprinter rijden tussen Zwolle en Leeuwarden en de verbinding van en naar Zeeland zal sneller zijn. Ook tussen Rotterdam en Dordrecht gaan meer treinen rijden. In Noord-Holland zal het aantal intercity's tussen Alkmaar en Haarlem worden verhoogd. Ook voor internationale treinen worden aanpassingen gedaan. De IC Brussel zal elk uur van en naar Amsterdam Centraal rijden.

OV Ombudsman heeft een aantal klachten van reizigers ontvangen die langer onderweg zullen zijn met de trein dan voorheen.

> *Vanaf zondag 12 december 2021 gaat een nieuwe dienstregeling in. Dit zou voor verbeteringen moeten zorgen op het spoor. Maar de trein vanuit Schiphol en Utrecht Centraal naar Nijmegen stopt nu niet meer bij Veenendaal-De Klomp. Dit zorgt bij mij en vele anderen voor ongunstige/langere reistijden. Er zou ook rekening gehouden moeten worden met de iets kleinere treinstations en niet alleen gekeken worden naar de grote steden. Op deze manier stoppen mensen met het gebruik van het OV en pakken weer de auto.*

NS heeft met betrekking tot bovenstaande klacht laten weten het probleem te herkennen. NS zegt al voor de ingang van de dienstregeling met busvervoerders in gesprek te zijn gegaan om de deur tot deur reis te optimaliseren, maar dit is niet altijd mogelijk.

Voor **Arriva** geldt dat als gevolg van het coronavirus in bijna alle regio's een aantal buslijnen en haltes vervallen. Ook zullen enkele buslijnen minder frequent gaan rijden. Op een aantal lijnen in Gelderland en in Leeuwarden rijdt 's avonds een flexibel systeem onder de naam Vlinder. De Vlinder heeft een vast vertrekmoment vanaf de wat grotere stations. Daarnaast kun je een plaats reserveren waarbij je zelf bepaalt bij welke halte je wordt opgehaald en afgezet. In Friesland vervalt de Belbus voor een aantal lijnen. Deze wordt vervangen door de Opstapper, een flexibele busdienst die tussen bushaltes rijdt, maar die de reiziger ook naar een afgesproken adres kan brengen tegen bijbetaling.

Over de frequentie van lijn 182 van Leiden naar Alphen aan de Rijn v.v. heeft OV Ombudsman meerdere klachten ontvangen. De reizigers geven aan dat de lagere frequentie het lastig maakt om op tijd op school of werk te komen.

> *Arriva heeft de tijden van buslijn 182 aangepast naar 1x per uur. Dit houdt in dat ik als ik in Leiden moet werken een half uur te vroeg of een half uur te laat ben. Heb ik dienst in Leiderdorp dan ben ik 45 min te vroeg of te laat. Omdat ik in een ziekenhuis werk, is er weinig flexibiliteit mogelijk wat werktijden betreft. In de wintermaanden*

durf ik echt niet te fietsen op het traject naar beide locaties omdat ik de eerste 5 km in het donker, zonder lantaarnpalen over een afgelegen weg moet rijden.

Het verdwijnen van enkele buslijnen in de regio Friesland/Groningen leidt tot meer drukte op andere lijnen.

Sinds de verdwijning van buslijn 335 van Bolsward naar Groningen Zernike rechtstreeks naar de Hanze Hogeschool is de bus verschrikkelijk druk. Dit is niet te doen in deze coronatijd. Ook kunnen er mensen niet de bus in omdat het te druk is.

Keolis zal, zolang de horeca in de nacht gesloten is, het nachtnet van AllGo, ComfortRRReis en Syntus Utrecht niet rijden. De dienstregeling van Keolis Blauwnet kent weinig veranderingen. De frequentie van de buslijnen van Twents en RRReis wordt aangepast. Enkele scholierenlijnen vervallen. Voor Syntus Utrecht geldt dat de dienstregeling wordt aangepast zodat deze beter zal aansluiten op de vertrektijden van de treinen van de NS. Ook hier gaan buslijnen minder frequent rijden en zullen haltes vervallen.

RET kent vooral wijzigingen voor buslijnen in Capelle aan den IJssel. Tevens zal STOPenGO verdwijnen in Lansingerland, Maassluis en Vlaardingen. Tramlijn 4 zal worden ingekort.

Vanaf 9 januari is de nieuwe dienstregeling van **HTM** ingegaan. In totaal worden 13 haltes tijdelijk opgeheven als bezuinigingsmaatregel. Dit opheffen duurt in ieder geval één jaar. Er gaan ook een aantal tram- en buslijnen meer of juist minder frequent rijden.

Bij **GVB** wijzigt de frequentie van lijnen in sommige uren. Afhankelijk van de ontwikkelingen rond de coronapandemie en het weer kunnen uitgaan, zal GVB de dienstregeling van de Nachtbus aanpassen. Nieuw is tramlijn 27 die in de ochtend tussen het Dijkgraafplein en het Surinameplein zal rijden.

De dienstregeling van **U-OV** verandert in een aantal gevallen met als doel om beter aan te sluiten op de treinen. Ondanks de geringe wijzigingen ontving OV Ombudsman een klacht van een reiziger, die door de nieuwe dienstregeling niet op tijd op zijn werk kan komen.

Graag wil ik een klacht indienen omdat besloten is om lijn 43 naar Zeist Kerckebosch niet meer te laten rijden. Waar ik erg verbaasd over ben omdat de bus best veel wordt gebruikt. Deze bus stopt bij scholen en bij het ziekenhuis. Mede omdat deze bus niet meer rijdt kan ik niet meer op tijd op mijn werk komen en niet meer op tijd naar huis.

Bij **EBS** worden enkele lijnen en haltes opgeheven of gaat de frequentie omlaag. Dit geldt voor zowel de concessie Waterland als Haaglanden. Er is ook goed nieuws. Er komen twee nieuwe lijnen bij, namelijk lijn 113 tussen Edam en Purmerend en lijn 61 tussen de Muziekbuurt en Rijswijk-Zuid. In Voorne-Putten en Rozenburg krijgt de flexibele Maasvlaktehopper er 4 nieuwe haltes bij.

Qbuzz laat in de nieuwe dienstregeling van bijna alle lijnen de aankomst- en vertrektijden wijzigen. In Molenladen wordt de BestelBuzz geïntroduceerd vanwege het schrappen van vaste lijnen in de daluren. De MerwedeLingelijn krijgt andere tijden in verband met aansluiting op de tienminutentreinen van NS. In de concessies Drechtsteden, Molenlanden & Gorinchem en Groningen-Drenthe heft Qbuzz enkele lijnen op. Daarnaast gaat een aantal lijnen minder frequent rijden.

Connexxion meldt dat de dienstregeling van buslijnen wordt aangepast om goed aan te sluiten op de treinen. Hiermee wil Connexxion voorkomen dat lege of juist te volle bussen door de straten rijden. Vanwege de lagere inkomsten is de dienstregeling flink aangepast. Ook komt Connexxion met een vorm van flexibel vervoer, OV-op-Maat, in Aalsmeer, Amstelveen en Hoekse Waard/Goeree-Overflakkee.

OV Ombudsman ontving een klacht over het aanpassen van de vertrektijd van de eerste bus van lijn 635.

> *De buslijn van bushalte Weespad in Ooltgensplaat heeft met de nieuwe dienstregeling in schoolvakanties geen eerdere bus dan 7:07 uur. Voorheen was dat 6:16 uur. Mijn moeder moet dagelijks van Ooltgensplaat via OV-knooppunt P+R Den Bommel naar haar werk in Rotterdam-Noord. Zij komt daar momenteel om 8:17 uur aan. Volgens de nieuwe dienstregeling wordt dat vanaf 10 januari 8:59 uur. Ze zal daardoor te laat zijn op haar werk. Ze is werkzaam met cliënten in de gehandicaptenzorg.*

In de regio Arnhem-Nijmegen laat **Breng** vijf lijnen vervallen. Voor drie van deze lijnen bestaan alternatieven. De overige twee lijnen zijn alleen nog bereikbaar met een RRReis taxi, die geïntroduceerd wordt in het voorjaar van 2022. Meerdere lijnen zullen een andere route gaan rijden, haltes overslaan of minder frequent rijden. Hiertegenover staat dat veertien lijnen juist frequenter gaan rijden.

Evaluatie van de wijzigingen

OV Ombudsman ziet dit jaar veel wijzigingen in de dienstregelingen van de vervoerders. Vooral in het streekvervoer kiezen vervoerders voor afschaling van het aantal buslijnen of een lagere frequentie. Steeds meer vervoerders bieden flexibele diensten aan op plekken waar buslijnen of haltes worden opgeheven. We vragen vervoerders om regelmatig te monitoren of het aanbod en vraag naar OV nog in balans zijn en indien nodig weer op te schalen. Volle treinen, bussen, trams en metro's leiden tot een onveilig gevoel bij reizigers en dat zou kunnen leiden tot nog minder reizigers. In het vierde kwartaal dienden 25 reizigers klachten in over te volle voertuigen.

Verder adviseren wij bij de afschaling van openbaar vervoer rekening te houden met de bereikbaarheid van scholen, ziekenhuizen, verpleeghuizen en dergelijke, niet alleen vanwege de mensen die er werken, maar ook vanwege bezoekers.

5. Cijfers oktober – december 2021

Dit hoofdstuk biedt een cijfermatig overzicht van de klachten die in het vierde kwartaal van 2021 bij OV Ombudsman zijn ingediend. Dit kwartaal ontving OV Ombudsman 530 klachten. Bij 54 van deze 530 ingediende klachten heeft OV Ombudsman bemiddeld.

Het totaal aantal klachten is vergelijkbaar met het derde kwartaal van 2021, toen OV Ombudsman 524 klachten ontving. Het aantal klachten is hoger dan in het vierde kwartaal van 2020, toen 457 reizigers een klacht indienden bij OV Ombudsman.

In onderstaande tabellen ziet u hoe de klachten zijn onderverdeeld in categorieën en trefwoorden. Zoals u van ons gewend bent, lichten wij de cijfers toe bij tabel 3, 4 en 5. De onderwerpen die eerder in deze rapportage besproken zijn, komen hier niet nogmaals aan bod.

Tabel 1. Klachten per categorie

Categorie	oktober	november	december	Totaal	%
Boetebeleid	5	5	4	14	2,6 %
Dienstregeling	14	10	38	62	11,7 %
Dienstuitvoering	58	71	45	174	32,8 %
Informatievoorziening	8	6	5	19	3,6 %
Personeel	15	11	10	36	6,8 %
Station- en haltevoorziening	15	11	11	37	7,0 %
Veiligheid en overlast	4	10	7	21	4,0 %
Vervoermiddel	10	19	13	42	7,9 %
Vervoerbewijs	49	37	39	125	23,6 %
	178	180	172	530	

In tabel 1 ziet u het absolute aantal klachten. Vanwege afrondingsverschillen kunnen de percentages licht afwijken.

Tabel 2. Klachten per vervoerder

Maand / Vervoerder	oktober	november	december	Totaal	%
Arriva	18	17	19	54	10,1 %
Breng	4	1	1	6	1,1 %
Connexxion	11	6	4	21	3,9 %
EBS	3	4	2	9	1,7 %
GVB	6	7	4	17	3,2 %
Hermes	0	2	1	3	0,6 %
HTM	2	7	1	10	1,9 %
Keolis Nederland	12	3	13	28	5,2 %
KS OV-chipkaart	5	1	5	11	2,0 %
NS	94	109	96	299	55,8 %
NS International	4	3	4	11	2,0 %
Qbuzz	11	3	12	26	4,9 %
RET	4	9	6	19	3,5 %
U-OV	8	10	4	22	4,1 %
	182	182	172	536	

Het totaal aantal klachten in tabel 2 is hoger dan het absoluut aantal klachten. Dit komt omdat aan één klacht meerdere vervoerders kunnen worden gekoppeld. Vanwege afrondingsverschillen kunnen de percentages licht afwijken.

Tabel 3. Categorie versus vervoerder

Categorie vs vervoerder	Boetebeleid	Dienstregeling	Dienstuitvoering	Informatievoorziening	Personeel	Station- en haltevoorziening	Veiligheid en overlast	Vervoermiddel	Vervoerbewijs	Totaal	%
Arriva	0	10	26	1	6	2	4	2	3	54	10,1 %
Breng	0	1	2	0	2	0	0	0	1	6	1,1 %
Connexxion	0	1	4	2	3	0	0	0	11	21	3,9 %
EBS	0	1	3	1	3	0	1	0	0	9	1,7 %
GVB	0	0	7	0	2	0	2	2	4	17	3,2 %
Hermes	0	0	1	0	1	0	1	0	0	3	0,6 %
HTM	3	0	2	0	3	0	1	1	0	10	1,9 %
Keolis Nederland	6	4	11	0	1	0	0	2	4	28	5,2 %
KS OV-chipkaart	1	0	0	4	0	0	1	0	5	11	2,0 %
NS	3	36	85	8	7	35	9	26	90	299	55,8 %
NS International	0	2	1	0	0	0	0	1	7	11	2,0 %
Qbuzz	1	5	15	1	3	0	0	1	0	26	4,9 %
RET	0	0	7	0	3	0	1	5	3	19	3,5 %
U-OV	0	3	10	2	2	0	2	2	1	22	4,1 %
	14	63	174	19	36	37	22	42	129	536	

Het aantal klachten in tabel 3 kan hoger zijn dan het absolute aantal klachten, omdat aan één klacht meerdere vervoerders kunnen worden gekoppeld. Vanwege afrondingsverschillen kunnen de percentages licht afwijken.

In tabel 3 zijn de klachten uitgesplitst per vervoerder per categorie. De categorieën waaraan de meeste klachten werden toegekend zijn dienstuitvoering, vervoerbewijs en dienstregeling. De klachten binnen de categorie vervoerbewijs staan per trefwoord uitgesplitst in tabel 4.

Rituitval

Het afgelopen kwartaal kenmerkte zich door meer klachten dan anders over uitval van treinen, bussen, trams en metro's. In totaal dienden 64 reizigers hierover een klacht in bij OV Ombudsman (12% van het totaal aantal ingediende klachten). Ter vergelijking: in het vierde kwartaal van 2020 ging dit om 18 klachten (3% van het totaal ingediende klachten). 37 van de 64 reizigers klaagden over uitval van treinen van NS. De andere klachten betreffen vooral de uitval van busritten.

Een belangrijke oorzaak van de treinuitval bij NS was een tekort aan treinverkeersleiders bij ProRail. Door ziekte en een groot aantal vacatures had ProRail in november onvoldoende personeel op verkeersleidingposten om het treinverkeer veilig te laten plaatsvinden. Daarom werden op meerdere trajecten treinen uit de dienstregeling gehaald. ProRail heeft laten weten er alles aan te doen om zo snel mogelijk nieuwe mensen op te leiden, maar waarschuwt tegelijkertijd dat dit probleem zich in de toekomst vaker kan voordoen.

Reizigers hebben weinig begrip voor het uitvallen voor treinen door personeelstekort bij ProRail. Ook het feit dat er geen vervangend vervoer wordt ingezet kan op weinig waardering rekenen.

> *Vandaag berichtte NS dat er morgen (2 november) in de spits geen treinen rijden tussen Utrecht-Arnhem/Rhenen als gevolg van te weinig verkeersleiders bij ProRail. Ik vind dit niet acceptabel en begrijp niet dat ze dit zomaar kunnen doen zonder vervangend vervoer te regelen. Ik betaal voor mijn abonnement maandelijks meer dan € 200, zodat ik in de spits kan reizen naar mijn werk. Dit is nu niet mogelijk voor de derde keer dit jaar. NS klantenservice biedt geen antwoord over eventuele compensatie voor reizigers met een abonnement. Ik krijg een standaard-antwoord dat ik dan maar moet gaan inchecken op het station en vervolgens wachten tot er weer treinen rijden, zodat ik geld terug bij vertraging kan aanvragen.*

NS heeft laten weten dat in die periode de mogelijkheid van het inzetten van vervangend busvervoer wel is onderzocht. Er waren op 2 november echter onvoldoende bussen en buschauffeurs beschikbaar voor het grote aantal treinreizigers op diverse trajecten. Ook de opstelruimte op stations als Arnhem of Utrecht Centraal bleek een bottleneck.

Voor 3 november had NS voorbereidingen getroffen voor vervangende busdiensten tussen Utrecht en Veenendaal en tussen Arnhem, Ede-Wageningen en Utrecht. Omdat op de dag bleek, dat er toch een treindienstleider beschikbaar was, waren die bussen uiteindelijk niet nodig.

Dienstuitvoering

Opvallend is het hoge aantal klachten over Arriva in de categorie dienstuitvoering (26 klachten). Ter vergelijking: in het vierde kwartaal van 2020 ontving OV Ombudsman 9 klachten over Arriva in de categorie dienstuitvoering. De klachten gaan vooral over volle treinen in de concessie Limburg en over bussen in de concessie Zuid-Holland Noord die of niet rijden of te vroeg vertrekken.

> *Ik reis dagelijks (buiten de spits!) met de trein van Arriva op het traject Maastricht - Roermond. Deze treinen rijden standaard met maar één enkel treinstel in tijden van corona. Het is absurd hoe de reizigers dicht op elkaar moeten staan. Dit feit heb ik de afgelopen 2 à 3 maanden meermaals kenbaar gemaakt bij Arriva, zowel telefonisch als per chat via hun site. Arriva geeft iedere keer het antwoord dat ze het intern gaan uitzoeken, maar het wordt alleen maar erger. Zelf kan ik niet in contact komen met de afdeling in de regio. Wanneer ik vraag of zij met mij contact op kunnen nemen, is dat onmogelijk. Ik vind het onvoorstelbaar dat het prijskaartje van een tweede treinstel inzetten voor Arriva zwaarder weegt dan het welzijn van haar reizigers.*

De afgelopen twee weken is bus 50 al zeker 5 keer niet komen opdagen op bushalte Abtspoelweg in Oegstgeest óf vertrok daar meer dan 5 minuten te vroeg (waardoor iedereen hem miste) óf was meer dan 10 minuten te laat. Ik zit inmiddels behoorlijk in de problemen op mijn werk omdat ik zo vaak te laat kom vanwege een bus die niet gekomen is. Ik neem de vroegste bus, dus een bus eerder voor de zekerheid kan niet.

Tabel 4. Klachten per vervoerder binnen de categorie vervoerbewijs

Categorie Vervoerbewijs	Aanschaf	Abonnementscombinaties	Achteraf betalen	Blokkeren/deblokkeren	Fietsen, bagage, huisdieren mee	Geldigheid	In- en uitchecken	Informatievoorziening	Instap/basistarief	Klantenservice	Klassewissel	Kortingsproducten	Kosten van de kaart	Levertijd	Ongebruikte vervoersbewijzen	Ophalen reisproduct	Opladen/automatisch opladen	Opzeggen/verlengen/overzetten	Restitutie	Tariefhoogte	Toeslagen	Totaal	%
Arriva	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	**5**	**2,1 %**
Breng	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	**2**	**0,8 %**
Connexxion	2	0	1	0	0	1	2	1	0	4	0	0	0	0	2	1	0	0	5	3	0	**22**	**9,4 %**
EBS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	**0,0 %**
GVB	0	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	3	0	0	**8**	**3,4 %**
HTM	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	**0,0 %**
Keolis NL	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	2	1	0	**6**	**2,5 %**
KS OV-chipkaart	0	1	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1	4	0	0	**10**	**4,3 %**
NS	10	4	5	3	5	2	14	7	2	6	1	4	1	1	16	2	1	14	35	27	1	**161**	**68,8 %**
NS International	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0	0	3	0	0	0	3	1	0	**11**	**4,7 %**
Qbuzz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	**0,0 %**
RET	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	3	1	0	**7**	**3,0 %**
U-OV	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	**2**	**0,8 %**
	15	**6**	**6**	**4**	**5**	**5**	**22**	**8**	**2**	**13**	**1**	**5**	**1**	**1**	**25**	**3**	**3**	**15**	**57**	**36**	**1**	**234**	

Het aantal klachten in de categorie vervoersbewijs is hoger dan het totaal aantal klachten omdat één klacht betrekking kan hebben op meerdere vervoerders en omdat er bij de registratie aan één klacht meerdere trefwoorden binnen een categorie kunnen worden toegekend. Vanwege afrondingsverschillen kunnen de percentages licht afwijken.

In tabel 4 zijn de klachten binnen de categorie vervoerbewijs uitgesplitst per vervoerder en per trefwoord. In totaal zijn 234 trefwoorden toegekend aan de klachten binnen deze categorie. Het absolute aantal klachten binnen de categorie vervoerbewijs is 125, zoals te zien is bij tabel 1. De trefwoorden die het vaakst zijn toegekend binnen de categorie vervoerbewijs zijn restitutie, tariefhoogte, ongebruikte vervoerbewijzen en in- en uitchecken.

Het trefwoord 'restitutie' wordt toegekend als er sprake is van het betalen van een vergoeding bijvoorbeeld bij vertraging of het terugbetalen van saldo dat ten onrechte is afgeschreven.

Zeeland Voordeel abonnement Connexxion

In de kwartaalrapportage over het derde kwartaal van 2021 besteedde OV Ombudsman aandacht aan het nieuwe Zeeland Voordeel abonnement van Connexxion. Dit is een abonnementsvorm die uitgaat van Reizen op Rekening (zie ook hoofdstuk 4a). Voor sommige reizigers pakt dit nieuwe abonnement duurder uit. Ook dit kwartaal

ontving OV Ombudsman klachten over hogere tarieven (categorie Vervoerbewijs). Verder zorgde het nieuwe product bij sommige reizigers voor administratieve problemen met facturen en betalingen.

Bij-abonnementen

Eind 2021 kregen abonnementhouders met een bij-abonnement een brief van NS, waarin staat dat NS de bij-abonnementen, die reizigers voor een familielid konden kopen bij een ander abonnement, af gaat schaffen per 1 maart 2022. Vooral voor gezinnen met meerdere bij-abonnementen kan dit tot een flinke kostenverhoging leiden. De meeste mensen zijn dan ook onaangenaam verrast, dat NS eenzijdig het bij-abonnement opzegt.

> *Helaas komt de reiziger die goed voor het milieu wil zorgen en dus met de trein wil reizen weer niet op plaats 1, 2 en 3 bij NS. Mijn klacht gaat over de forse kostenstijging voor een gezin, doordat NS de bij-abonnementen afschaft. Nu hebben we één regulier en één gezinsabonnement op Dal Vrij. Het bij-abonnement gaat door het afschaffen van het gezinsvoordeel van € 46 naar € 110 per maand. Hierdoor is het vrijwel zeker dat we dit bij-abonnement niet kunnen behouden, omdat de extra jaarlijkse kosten van € 64 euro (= € 768 per jaar) het niet rendabel maken. Ik hoop dat NS toch de bij-abonnementen wil behouden. Anders gaan ze ons als klant verliezen.*

NS schrapt deze bij-abonnementen, omdat de vervoerder het abonnementenaanbod wil vereenvoudigen en zoveel mogelijk abonnementen wil overzetten naar Flex abonnementen (Reizen op Rekening). Omdat de bij-abonnementen qua automatisering te complex zijn om als Flex product aan te bieden, kiest NS ervoor om deze per 1 maart te schrappen. Er is gekozen voor één datum, waarop de abonnementen niet meer geldig zijn; dit kan dus midden in de looptijd van een abonnement zijn. In totaal hebben 2300 mensen een bij-abonnement, waarvan 40 mensen een Altijd Vrij abonnement. De rest van de mensen heeft een Dal Vrij of Weekend Vrij als bij-abonnement. NS biedt de mensen met een bij-abonnement, die willen overstappen naar een Flex abonnement, een overgangsregeling aan, die inhoudt dat men voor maximaal 3 medehuisgenoten in 2022 eenmalig een jaar korting kan krijgen op een Flex abonnement. NS zegt ook te werken aan een vervangend product.

Klantenservice Connexxion

In het vierde kwartaal meldden meerdere reizigers zich bij OV Ombudsman met een klacht over de lange reactietijd van de klantenservice van Connexxion na het indienen van een klacht. Dit kan wel een maand duren en soms nog langer. Het gaat om diverse soorten klachten uit de verschillende regio's , onder andere om een probleem met een abonnement, een te hoog afgeschreven bedrag van de OV-chipkaart, verdwijnen van een buslijn. Als de klager nogmaals contact opneemt met de klantenservice, krijgt men te horen dat Connexxion ermee bezig is en dat ze moeten afwachten.

> *In lijn 159 op 18 oktober kocht ik een dagkaart Oost à € 12 dacht ik. Het was een enkele reis, zag ik even later op het kaartje. Bij dezelfde chauffeur kocht ik later alsnog een dagkaart Oost. Ze maakte excuses en zei dat ze het aan de klantenservice zou doorgeven voor compensatie van de te veel betaalde € 12. Dit deed ze tijdens dezelfde rit. Op 19 en 30 oktober heb ik hierover een klacht bij Connexxion ingediend. Ik krijg wel een bevestiging en een nummer dat ze mijn klachten in behandeling hebben genomen, maar nog steeds niets inhoudelijks vernomen, laat staan de terugboeking naar mijn bankrekeningnummer. Nogmaals een klacht indienen is zinloos.*

Bemiddeling door OV Ombudsman in bovenstaande klacht had succes. Op 26 november heeft Connexxion het geld overgemaakt aan de reiziger.

Aanschaf van e-tickets

In het vierde kwartaal ontving OV Ombudsman enkele klachten van reizigers die online een ticket hadden gekocht, maar hier later weer vanaf wilden, bijvoorbeeld omdat ze de verkeerde datum hebben ingetoetst of omdat ze de reis door onvoorziene omstandigheden niet kunnen maken. In de meeste gevallen zullen vervoerders de kosten van een aangeschaft e-ticket niet terug betalen, want zij weten niet of degene, die dit ticket had gekocht, er toch nog mee gaat reizen of het ticket doorgeeft aan iemand anders. Daarbij moet opgemerkt worden dat e-tickets persoonsgebonden zijn, dus bij controle zou zo iemand door de mand vallen.

Het is belangrijk dat de informatievoorziening bij de aankoop van een e-ticket zorgvuldig en volledig is. We vragen alle vervoerders om desnoods tot vervelens toe te vermelden, dat een e-ticket na de bestelling definitief is en niet meer gewijzigd kan worden. Ook het feit dat het niet mogelijk is om geld terug te krijgen, moet op zoveel mogelijk plaatsen in het bestelproces zichtbaar zijn.

> *Mijn moeder van 72 heeft gisteren een treinkaartje online gekocht maar per ongeluk met de verkeerde datum. De datum is voor vandaag 15-10 maar ze wil zaterdag 16-10 naar Amsterdam. Ze heeft meteen gebeld om dit te wijzigen, maar ze heeft te horen gekregen dat dat niet mogelijk is! Kaartje kost bijna € 40,00 en nu kan ze morgen niet gaan, omdat dit veel te duur wordt. Het moet toch niet kunnen dat dit kaartje nu niet gebruikt wordt en dat ze dit niet kan omruilen voor ticket naar morgen 16-10 en dat ze nu zomaar € 40 heeft weggegooid.*

> *Ik heb op maandag 18 oktober online een kaartje gekocht om op dinsdag 19 oktober te reizen met de trein van Hengelo naar Zwolle. Wegens omstandigheden kon ik die dag niet reizen en wilde ik de kaart overzetten naar donderdag. Ik kon pas donderdag contact krijgen met de klantenservice. Ik had inmiddels de afspraak van donderdag verplaatst, omdat ik geen geld had voor een tweede kaartje. Ik leef van € 50 per week. Ik heb gevraagd of ik het geld terug kon krijgen, maar ik kreeg als antwoord: kan niet. Einde verhaal. Ik vind het belachelijk dat dit niet kan. Ik heb ergens voor betaald, wat ik wegens omstandigheden niet kon gebruiken. Het gaat om een bedrag van € 24,21. Het kaartje is inmiddels uit mijn app verwijderd. Dit heb ik niet zelf gedaan. Ik heb wel het bewijs bij de afschrijvingen van mijn bank staan.*

In bovengenoemde klacht heeft NS na bemiddeling door OV Ombudsman uit coulance in verband met de precaire financiële situatie van de reiziger de kosten van het e-ticket toch vergoed.

Tabel 5. Klachten per concessie

verlener	Concessie	vervoerder	oktober	november	december	Totaal	%
Gemeente Almere	Busvervoer Almere	Keolis Nederland	1	0	3	**4**	**0,8 %**
Gemeente Lelystad	Stadsvervoer Lelystad	Arriva	0	0	0	**0**	**0,0 %**
Metropoolregio RDH	Bus Rotterdam	RET	2	1	2	**5**	**1,0 %**
Metropoolregio RDH	Haaglanden Stad	HTM	1	2	1	**4**	**0,8 %**
Metropoolregio RDH	Haaglanden Streek	EBS	2	1	2	**5**	**1,0 %**
Metropoolregio RDH	Parkshuttle Rivium	Connexxion	0	0	0	**0**	**0,0 %**
Metropoolregio RDH	Rail Haaglanden	HTM	1	5	0	**6**	**1,2 %**
Metropoolregio RDH	Rail Rotterdam (incl. Randstadrail Den Haag-Rotterdam)	RET	2	8	4	**14**	**2,8 %**
Metropoolregio RDH	Voorne-Putten en Rozenburg	EBS	0	2	0	**2**	**0,4 %**
Ministerie van IenW	HRN (Hoofdrailnet)	NS	92	108	94	**294**	**57,9 %**
OV-bureau GD	GD Concessie	Qbuzz	4	0	5	**9**	**1,8 %**
OV-bureau GD	HOV Groningen – Drenthe	Arriva	0	0	0	**0**	**0,0 %**
Provincie Drenthe en Overijssel	Vechtdallijnen	Arriva	1	1	0	**2**	**0,4 %**
Provincie Flevoland en Overijssel	IJsselmond	Connexxion	0	1	0	**1**	**0,2 %**
Provincie Friesland	N- en Zuidwest-Friesland en Schiermonnikoog	Arriva	0	0	2	**2**	**0,4 %**
Provincie Friesland	Zuidoost-Friesland en Wadden	Arriva	0	0	0	**0**	**0,0 %**
Provincie Gelderland	Achterhoek/Rivierenland	Arriva	4	6	2	**12**	**2,4 %**
Provincie Gelderland	Arnhem-Nijmegen	Arriva	0	0	0	**0**	**0,0 %**
Provincie Gelderland	Arnhem-Nijmegen	Breng	4	1	1	**6**	**1,2 %**
Provincie Gelderland	Trein Ede/Wageningen - Barneveld - Amersfoort	Connexxion	0	0	0	**0**	**0,0 %**
Provincie Gelderland	Veluwe	Keolis Nederland	0	0	0	**0**	**0,0 %**
Provincie Gelderland en Overijssel	IJssel-Vecht	Keolis Nederland	8	2	8	**18**	**3,6 %**
Provincie Groningen en Friesland	Noordelijke treindiensten	Arriva	0	2	0	**2**	**0,4 %**
Provincie Limburg	Limburg	Arriva	6	6	8	**20**	**4,0 %**
Provincie Noord-Brabant	Oost-Brabant	Arriva	0	1	2	**3**	**0,6 %**
Provincie Noord-Brabant	West-Brabant	Arriva	2	0	1	**3**	**0,6 %**
Provincie Noord-Brabant	Zuidoost-Brabant	Hermes	0	2	1	**3**	**0,6 %**
Provincie Noord-Holland	Gooi- en Vechtstreek	Connexxion	0	2	2	**4**	**0,8 %**
Provincie Noord-Holland	Haarlem-IJmond	Connexxion	0	0	1	**1**	**0,2 %**
Provincie Noord-Holland	Noord-Holland Noord incl. Texel	Connexxion	0	0	0	**0**	**0,0 %**
Provincie Overijssel	Midden-Overijssel	Keolis Nederland	0	0	0	**0**	**0,0 %**
Provincie Overijssel	Regio Twente	Keolis Nederland	1	0	1	**2**	**0,4 %**
Provincie Overijssel	Zwolle - Kampen en Zwolle – Enschede	Keolis Nederland	1	0	1	**2**	**0,4 %**
Provincie Utrecht	Provincie Utrecht	Keolis Nederland	1	2	0	**3**	**0,6 %**
Provincie Utrecht	Regio Utrecht	U-OV	8	10	3	**21**	**4,1 %**
Provincie Zeeland	Zeeland	Connexxion	4	1	1	**6**	**1,2 %**
Provincie Zuid-Holland	Alphen a/d Rijn-Leiden trein extra spitsdiensten	NS	0	0	0	**0**	**0,0 %**
Provincie Zuid-Holland	Drechtsteden, Molenlanden en Gorinchem	Qbuzz	7	3	6	**16**	**3,2 %**
Provincie Zuid-Holland	Hoeksewaard en Goeree-Overflakkee	Connexxion	2	0	0	**2**	**0,4 %**
Provincie Zuid-Holland	Treindienst Gouda-Alphen a/d Rijn	NS	2	0	0	**2**	**0,4 %**
Provincie Zuid-Holland	Zuid-Holland Noord	Arriva	5	1	3	**9**	**1,8 %**
Vervoerregio Amsterdam	Amstelland-Meerlanden	Connexxion	4	2	0	**6**	**1,2 %**
Vervoerregio Amsterdam	Stadsvervoer Amsterdam	GVB	6	7	4	**17**	**3,4 %**
Vervoerregio Amsterdam	Waterland	EBS	0	1	0	**1**	**0,2 %**
Vervoerregio Amsterdam	Zaanstreek	Connexxion	1	0	0	**1**	**0,2 %**
			172	**178**	**158**	**508**	

Tabel 5 biedt een overzicht van klachten per verlener en per concessiegebied. Het totaal aantal klachten in deze tabel is lager dan het absolute aantal klachten dat in het vierde kwartaal werd ingediend. Klachten waar geen concessiegebied aan hangt, zoals klachten over Klantenservice OV-chipkaart en OV Algemeen, ontbreken in deze tabel. Sommige concessiegebieden worden twee keer genoemd. Dit komt omdat sommige concessies bij twee concessieverleners thuishoren. Dit geldt onder andere voor de concessie IJsselmond (provincies Flevoland en Overijssel) en de Vechtdallijnen (provincies Overijssel en Drenthe). Vanwege afrondingsverschillen kunnen de percentages licht afwijken.

U-OV, concessie Regio Utrecht

Net als in het vorige kwartaal ontving OV Ombudsman in het vierde kwartaal meer dan twintig klachten over U-OV. Veel van de klachten hebben te maken met uitgevallen busritten en het overslaan van een bushalte. Enkele reizigers meldden dat ze bij de halte stonden te wachten, duidelijk lieten merken dat ze meewilden, maar dat de buschauffeur niet stopte bij de halte.

> *De bus van lijn 65 (Vianen) reed gewoon langs het beginpunt, terwijl ik duidelijk aan het wachten was. Hierdoor moet ik een half uur extra wachten.*

> *De buschauffeur van lijn 73 kijkt me aan en rijdt door. Terwijl ik duidelijk loop te zwaaien dat ik erin wil. Ik stond bij de bushalte Zonnebaan in Maarssen.*

Qbuzz, concessie Drechtsteden, Molenlanden en Gorinchem

Bij vervoerder Qbuzz, concessie Drechtsteden, Molenlanden en Gorinchem was ten opzichte van vorig kwartaal een stijging te zien van 10 naar 16 klachten in het vierde kwartaal. Reizigers klagen over het missen van aansluitingen, vertragingen, uitval van bussen en bussen die haltes overslaan.

> *R-net lijn 491 is structureel te laat. Voor de overstap op Oostendam naar lijn 92 heb ik enkele minuten. Diverse malen heb ik bij chauffeurs bij het instappen aangegeven over te willen stappen. Dit gebeurt gewoon niet. Bij het missen van de aansluiting is de wachttijd 25 minuten. Qbuzz geeft aan veel klachten over deze lijn te hebben. Veel excuses en nooit een oplossing. Al ruim een jaar! Ik ga normaal met de auto en probeer het af en toe met de bus. Maar elke keer weer een domper, zoals vandaag.*

> *Bij het minste of geringste wordt de centrumlijn 10 in Dordt opgeheven. Daar sta je dan met je zware boodschappentassen zonder auto als 68-jarige op marktdag. En hij rijdt sowieso maar twee keer per uur.*

OV Ombudsman heeft Qbuzz gevraagd of zij de klachten herkennen en of er iets aan gedaan wordt. De vervoerder heeft ons gemeld, dat ze na klachten over R-net lijn 491 hebben besloten om een groot deel van de ritten extra tijd te geven in de nieuwe dienstregeling die per 12 december 2021 is ingegaan. Hiermee wordt de betrouwbaarheid beter, aldus Qbuzz.

Buslijn 10 rijdt door de mooie, maar krappe historische binnenstad van Dordrecht. Er zijn weinig tot geen alternatieve routes beschikbaar als onderweg sprake is van een stremming, zoals een markt, een vrachtauto die de weg blokkeert of wegwerkzaamheden. Qbuzz erkent dat in zo'n situatie een rit of een aantal ritten kunnen vervallen. Een echte oplossing is hier niet voor.

Fietsenstallingen

In het vierde kwartaal van 2021 ontving OV Ombudsman enkele klachten van reizigers over het weghalen van hun fiets uit een bewaakte fietsenstalling van NS. In de productvoorwaarden Stallen op rekening van NS staat in artikel 8.2:

"Het is niet toegestaan de Fiets of Buitenmodelfiets langer dan 28 dagen achtereen te stallen zonder tussentijd uit te checken. Na 28 dagen wordt de Fiets of Buitenmodelfiets verwijderd, en daarna 56 dagen in een centrale opslag

bewaard. De van toepassing zijnde kosten van verwijderen en opslag moeten worden voldaan bij het ophalen van de Fiets of Buitenmodelfiets."

Tijdens de eerste lockdown werd door NS niet gehandhaafd op de maximale stallingsduur van 28 dagen, maar eind 2021 gebeurt dat wel. Reizigers verbazen zich hierover, omdat de rijksoverheid nog steeds dringend adviseert om thuis te werken.

> *Ik woon in Utrecht en werk normaal gesproken op kantoor in de omgeving van Amsterdam Amstel. Daarom heb ik een fiets gestald in de bewaakte stalling op Amsterdam Amstel. Via NS heb ik daarvoor een abonnement van € 75 per jaar. Mijn werkgever houdt zich aan het dringende advies van de overheid om thuis te werken. Daarom is ons kantoor gesloten, want onze werkzaamheden kunnen prima vanuit huis. Ik heb navraag gedaan bij de NS klantenservice en ik hoorde dat ik mijn fiets eens in de 28 dagen moet uitchecken. Dit betekent dat ik met de trein op en neer moet naar Amstel om mijn fiets 'uit te laten', anders wordt hij verwijderd. Ik vind dit te zot voor woorden. Mijn werkgever en ik houden ons keurig aan het overheidsadvies, mijn stallingsabonnement is betaald, maar NS stelt zich op het standpunt dat dit 'geen harde lockdown is'.*

NS heeft laten weten dat het gebruik van de stallingen is toegenomen, omdat studenten en recreatieve reizigers weer zijn gaan reizen. OV Ombudsman adviseert NS desondanks om de termijn van 28 dagen te verlengen, omdat het thuiswerkadvies van de Rijksoverheid, dat op 26 november 2021 in is gegaan, nog steeds van toepassing is. Het gaat bij de ingediende klachten bovendien allemaal om betalende klanten.

Buslijn 56 Lochem

In hoofdstuk 4.3 heeft OV Ombudsman geschreven over de wijzigingen in de dienstregeling van vervoerders. In dit hoofdstuk besteden we speciale aandacht aan buslijn 56 van Keolis tussen Borculo en Deventer. Arriva heft deze lijn op omdat, naar hun zeggen, minder reizigers deze bus nemen en omdat de route, zoveel drempels had gekregen, dat de bussen veel te lang onderweg zouden zijn. Verder zou de bus ook niet goed aansluiten op de treinen in Deventer. Er kwamen veel klachten van burgers en van de lokale politiek. Er kwam een petitie en zelfs in de Tweede Kamer werd over buslijn 56 gesproken.

> *Met het opheffen van buslijn 56 tussen Borculo en Deventer vervalt een prettige verbinding met de Randstad. Waar je nu van Borculo redelijk snel en zonder al te veel overstappen via Deventer naar de Randstad kunt reizen, moeten studenten en ouderen (die niet snel ter been zijn) straks drie keer of vaker overstappen, de kosten lopen op en ze zijn langer onderweg. Even een aansluiting missen en je bent `s avonds zo een uur langer onderweg!*

> *Vervoersmaatschappij Arriva gaat buslijn 56 van Borculo naar Deventer vv opheffen, omdat de te rijden route door alle snelheidsbeperkende maatregelen niet meer uitvoerbaar zou zijn. De lijn is een levensader tussen de Achterhoek en de rest van Nederland via station Deventer. Ook de verbinding tussen de dorpen onderling houdt op deze manier op te bestaan. De auto wordt het enige alternatief en niet iedereen heeft een auto of kan er eentje besturen. Voor ons is het dan onmogelijk om per OV op een redelijke manier ergens te komen. Wij maken altijd gebruik van halte Exel Tol. Als die halte verdwijnt zullen we moeten lopen of fietsen naar station Lochem (4 km) of naar Lochem of Laren (3 km) voor een of andere bus naar Zutphen en dan met de trein naar Deventer? Vanaf 20:00 uur kunnen we sowieso nergens meer komen of weer thuis komen.*

Naast buslijn 56 vervalt per 12 december ook buslijn 54. Door de inzet van de nieuwe buslijnen 52, 57 en 58 denkt Arriva de reizigers goede alternatieven te bieden. Wel krijgen reizigers te maken met minimaal één extra overstap om op hun bestemming te komen.

Citaat van voormalig staatssecretaris van het ministerie van Verkeer en Waterstaat Tineke Huizinga bij de oprichting van OV loket in 2008:

"Elke dag reizen meer dan twee miljoen mensen met het openbaar vervoer. Soms hebben reizigers reden tot klagen. Vaak weten reizigers de verantwoordelijke vervoerder en/of overheid in zo'n geval zelf wel te vinden. Dat is echter niet altijd het geval. De reiziger is zich vaak niet bewust met welke vervoerder hij heeft gereisd. Hij bepaalt vooraf het traject dat hij wil afleggen en kiest voor het meest passende vervoermiddel, afhankelijk van de omstandigheden. Een bewuste keus voor een vervoerbedrijf is doorgaans niet aan de orde. Reizigers hebben bovendien soms tijdens één reis te maken met verschillende vervoerders, die bovendien in de loop van de tijd (na een concessieronde) kunnen wisselen. En over sommige zaken gaat niet de concessiehoudende vervoerder, maar de concessieverlenende overheid. Kortom: de reiziger weet niet altijd wat hij precies kan doen en bij wie hij moet zijn."

Provincie Noord-Holland

Mobiliteit & Bereikbaarheid

Dossiernummer	9081
Extern Zaak ID	1777034
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	21 maart 2022
Agendapunt	9.c
Titel	Formule 1: Evaluatie Formule 1 Zandvoort editie 2021 (C-agenda NLG 14-03-2022 & M&B 21-03-2022)
Organisatieonderdeel	BEL/GND

Bijlagen
20220125 Regionale RIB voorbereidingen 2022 en evaluatie 2021_def.pdf
Rapport Evaluatie-onderzoek regio bestuurlijk F1-2021 definitief - kopie.pdf
Brief aan PS over evaluatie Formule 1 Zandvoort editie 2021.pdf
Bijlage bij brief aan PS over evaluatie Formule 1 Zandvoort editie 2021.pdf

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
Ingekomen stukken ter kennisname	31 januari 2022
Overdracht vanuit GS	14 februari 2022
Ingekomen stukken ter kennisname	28 februari 2022
Natuur Landbouw & Gezondheid	14 maart 2022
Mobiliteit & Bereikbaarheid	**21 maart 2022**

Toelichting

De gemeente Zandvoort heeft via een raadsinformatiebrief haar gemeenteraad geïnformeerd over de evaluatie van het Dutch Grand Prix Formule 1 evenement editie 2021 in Zandvoort en de voorbereidingen van dit evenement in 2022. Gedeputeerde Staten nemen kennis van deze raadsinformatiebrief en het rapport Evaluatie regionale, bestuurlijke processamenwerking Formule 1 evenement Zandvoort 2021 en informeren Provinciale Staten hierover.

Gemeente Zandvoort

Raadsinformatiebrief

Onderwerp Formule 1: Evaluatie 2021 en start voorbereidingen editie 2022		
Nummer	2021/565513	Datum college (wordt ingevuld door BC)
Portefeuillehouder	Haeften, R. van	
Programma/beleidsveld	4.2 Economie, toerisme en cultuur	
Afdeling	PG	
Auteur	K. Sweering	
Telefoonnummer	023-5115746	
Email	ksweering@haarlem.nl	
Bestemd voor:	Gemeenteraad van Zandvoort	
Bijlagen	Evaluatierapport Formule 1 2021	

Geachte raadsleden,

In oktober werd bekend dat de Formule 1 in 2022 wederom staat gepland voor het eerste weekend van september (1 tot 4 september). Wij willen u graag met deze brief informeren over de voorbereidingen van de gemeente in 2022 om te zorgen voor een bereikbaar, veilig en feestelijk verloop van het evenement. De operationele voorbereidingen voor het evenement starten vanaf januari 2022, maar de evaluatie in de afgelopen maanden is van belang geweest om de voorbereidingen voor september 2022 en volgende edities te optimaliseren.

De overheden die zitting hebben in het Bestuurlijk Overleg F1 hebben afgesproken om de gemeenteraden en provinciale staten in de regio gelijktijdig te informeren over de resultaten uit deze evaluatie. De gemeenteraden van de omliggende gemeenten ontvangen op korte termijn dezelfde informatie, eventueel nog aangevuld met de voor hen relevante en interessante locatie-specifieke informatie.
Omstreeks halverwege de voorbereidingen voor september 2022 zullen de raadsleden van Zandvoort en de regio via een raadsinformatiebrief worden geïnformeerd over de voortgang en inhoud van de vorderingen. Er kan op dat moment meer toegelicht worden over de doorgevoerde wijzigingen in onder andere het mobiliteitsplan. De burgemeesters in de regio worden uiteraard ook tijdens de voorbereidingen geïnformeerd over de (regionale) veiligheidsmaatregelen rondom de Formule 1 en de side events. U wordt daarnaast maandelijks op de hoogte gehouden van relevante ontwikkelingen via de mondelinge update van wethouder Van Haeften in de raadscommissie.

Afspraken Dutch Grand Prix organisatie en Zandvoort Beyond
De gemeente heeft met de evenementorganisatoren Dutch Grand Prix en Zandvoort Beyond de aanpak en planning voor 2022 verkend. Denk aan aspecten als: Op welke datum moet de evenementenvergunning worden aangevraagd? Wanneer zijn wijzigingen op de plannen uit 2021 bekend? Wat betekenen coronaontwikkelingen voor de voorbereidingen qua plannen en planning? Wanneer vinden

informatiebijeenkomsten voor inwoners en ondernemers plaats? Wij verwachten dat wij binnenkort een integraal beeld hebben van de gewenste planning en aanpak, deze is dan ook afgestemd met alle betrokken samenwerkingspartijen in de regio. De bevindingen en geleerde lessen uit 2021 worden hier uiteraard in meegenomen. Wel kunnen wij u melden dat een aantal mijlpalen in de aanpak van het proces er op hoofdlijnen hetzelfde uitziet als vorig jaar. De gemeente verwacht de evenementvergunningen voor de zomervakantie te verlenen. De noodzakelijke omgevingsvergunningen en verkeersbesluiten lopen daarop vooruit, wij willen de bezwaarperiode graag voor de zomervakantie afronden. Er wordt samen met DGP en onze buurgemeenten eerder gestart met de voorbereiding van het systeem van doorlaatbewijzen, zodat de uitgifte daarvan volledig en tijdig plaatsvindt.

Afspraken regionale partners

Hoewel het evenement in Zandvoort plaatsvindt, kan de realisatie hiervan niet plaatsvinden zonder de medewerking van partners, waaronder de provincie Noord-Holland, NS, ProRail, PWN en buurgemeenten Haarlem, Haarlemmermeer, Velsen, Bloemendaal, Heemstede en Noordwijk. De vele deelnemende partijen hebben een eigen verantwoordelijkheid en rol te vervullen. Het is essentieel dat het beoogde doel en de verschillende belangen met elkaar gedeeld en afgewogen worden. De genoemde partijen hebben met de organisatoren Dutch Grand Prix organisatie (DGP) en Zandvoort Beyond (ZB) ook in 2022 met enige regelmaat bestuurlijk overleg.

Met alle partners en de organisatoren zullen uiteraard de corona-ontwikkelingen op de voet worden gevolgd. Onzekerheid hierover bestaat helaas nog steeds. Uiteindelijk zal de beslissing omtrent de doorgang van het evenement en de side events, en het aantal bezoekers, door de rijksoverheid genomen worden op basis van de maatregelen en richtlijnen die dan gelden. Met de datum in september is de verwachting dat de race wederom met publiek gereden kan worden. De komende maanden moet duidelijk worden met welk scenario of welke scenario's de organisatoren, de gemeente, betrokken partners en nood- en hulpdiensten rekening moeten houden (aantal bezoekers, gebruik coronatoegangsbewijs etc.).

Net als vorig jaar zal worden afgesproken om gezamenlijk één publicatiemoment van alle verkeersbesluiten in de regio voor de Formule 1 te organiseren, naar verwachting weer eind mei, begin juni.

De gemeente Zandvoort verstuurt tijdens de voorbereiding geregeld een nieuwsbrief. Deze nieuwsbrieven worden ook met de buurgemeenten gedeeld en komen via de griffies bij de verschillende gemeenteraden terecht.

Evaluatie 2021

Direct na het evenement is in september 2021 door diverse partijen begonnen met het evalueren van het voorbereidingsproces, het evenement zelf en de operatie tijdens het evenement. Zo hebben de Dutch Grand Prix organisatie (DGP) en Zandvoort Beyond (ZB) hun eigen evaluatieproces doorlopen. Ook de gemeente Zandvoort heeft haar eigen evaluatieproces doorlopen. In deze raadsinformatiebrief zijn de belangrijkste lessen voor de voorbereiding en uitvoering van de evenementen opgenomen vanuit het perspectief van de gemeente. In de bijlage vindt u het volledige evaluatierapport dat is opgesteld door de gemeente Zandvoort.

U zult in een technische raadsinformatiebijeenkomst Formule 1 in april of mei nader door de organisatoren Dutch Grand Prix en Zandvoort Beyond geïnformeerd worden over planvorming voor editie 2022 en de wijze waarop de opbrengst uit de verschillende evaluaties is meegenomen. Via raadsinformatiebrief 2021/549190 met als onderwerp “Stand van zaken financiën programma Formule 1 na editie 2021” bent u geïnformeerd over de financiën van het project Formule 1. De financiën worden in deze raadsinformatiebrief verder niet besproken.

In het evaluatierapport blikt de gemeente Zandvoort terug op het Formule 1 evenement 2021. De lessen en aanbevelingen zijn tot stand gekomen met behulp van alle samenwerkingspartners, overheden, veiligheidsdiensten en organistoren die betrokken zijn geweest bij de voorbereiding en uitvoering.
De genoemde lessen en aanbevelingen voor volgende edities zijn niet alleen bedoeld voor de gemeente Zandvoort. Wat duidelijk uit de evaluatie naar voren komt is dat er voor een succesvol, veilig en bereikbaar evenement van deze omvang samenwerking nodig is tussen een veelheid aan partijen. Het is de bedoeling van de gemeente om de positieve punten te versterken en te leren van de zaken die minder goed zijn verlopen.

De afweging of en op welke wijze aanbevelingen worden meegenomen in de aanpak en plannen voor 2022 wordt gemaakt tijdens de voorbereidingen voor editie 2022. Bij aanbevelingen die niet alleen de gemeente Zandvoort aangaan gebeurt dit uiteraard in overleg met de organisatoren en samenwerkingspartners. Ook nemen wij mogelijke gemeentelijke meerkosten mee in de afweging bij het al dan niet uitvoeren van aanbevelingen. Op deze wijze zorgt de gemeente ervoor dat de planvorming 2022 plaatsvindt binnen de financiële kaders van het gemeentelijk budget.

De gemeente is tevreden over het verloop van het evenement in 2021 op gebied van mobiliteit, veiligheid, spin-off en duurzaamheid.
Het genereren van - in het bijzonder economische - spin-off is één van de belangrijkste doelstellingen voor de gemeente Zandvoort. Doordat Zandvoort wereldwijd bekend is geworden door de Formule 1 hoopt de gemeente Zandvoort hier langdurig van te profiteren door bijvoorbeeld structureel meer toeristenbezoek aan Zandvoort. Uit een extern onderzoek van de Breda University of Applied Sciences (Buas) komt naar voren dat de toegevoegde waarde die door de DGP gecreëerd wordt in Zandvoort en de MRA regio, het aantal banen en de totale en additionele bestedingen van bezoekers en de DGP-organisatie hoger is dan eerder onderzocht bij de haalbaarheidsstudie in 2017.
Deze verschillen zijn te duiden door feitelijke verschillen in de bestedingen van de bezoekers en van de DGP-organisatie. Het gaat om de ticketprijzen en de daadwerkelijke ticketinkomsten, de verbouwing aan het circuit, het gemiddeld besteedbare bedrag van de bezoeker en het gemis aan internationale bezoekers.

De beleving en daarmee sociale en maatschappelijke impact van het evenement concludeert Buas als zeer hoog. De meest genoemde positieve effecten die bewoners het evenement toedichten, zijn het op de kaart zetten van Zandvoort, het versterken van het imago en de bijdrage aan de lokale economie. Bezoekers op het

circuit hebben met name de sfeer, de bereikbaarheid van Zandvoort en de organisatie hoog gewaardeerd. Bezoekers die niet het circuit maar het dorp bezochten, waren eveneens te spreken over de goede sfeer die in Zandvoort hing. Dit geldt ook voor de ondernemers van Zandvoort. Ondernemers geven in vergelijking met bewoners wel vaker aan dat ze overlast ervaren hebben, zoals de bereikbaarheid voor leveranciers.

DGP en de gemeente Zandvoort hebben in aanloop een gezamenlijke strategie om een zo duurzaam mogelijk evenement te organiseren binnen de beschikbare tijd en daarmee de groenste race op de kalender te worden. Dit lijkt gelukt te zijn en de Grand Prix van Zandvoort heeft een nieuwe benchmark neergezet voor andere Grand Prixs.
De werking van het mobiliteitsplan, en daarmee het grote aantal bezoekers dat met OV of fiets naar het circuit komt, maakt het evenement op zichzelf al duurzamer dan andere soortgelijke evenementen in Nederland. Door deze duurzame manier van bezoekersvervoer is de CO2-voetprint kleiner dan van een vergelijkbaar evenement. Ook andere kleinschaligere maatregelen bleken succesvol. Er was weinig zwerfafval te vinden, mede door de succesvolle implementatie van een statiegeldsysteem. Desondanks zien we nog veel mogelijkheden om het evenement nog duurzamer te organiseren, zoals in het vervoer van gasten en VIPS, en het verder verhogen van de mate van afvalscheiding. Andere verbeterpunten zijn te vinden in CO2-compenserende maatregelen en het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen.

De belangrijkste overkoepelende lessen voor editie 2022 kunt u terugvinden in de managementsamenvatting van het evaluatierapport. Het gaat om:
- de verbinding tussen de Dutch Grand Prix en side events in Zandvoort verbeteren;
- flexibiliteit in de planvorming in verband met corona-ontwikkelingen;
- eerder starten met de uitgifte van doorlaatbewijzen en de voorbereiding daarvan;
- toezicht en handhaving en samenwerking tussen partijen optimaliseren;
- betere publiekscommunicatie en meer richten op de behoefte van doelgroepen.

Eventuele vragen beantwoorden wij, de Dutch Grand Prix organisatie en Zandvoort Beyond graag in de raadsinformatiebijeenkomst in april of mei 2022.

Het college van burgemeester en wethouders,
de secretaris de burgemeester

Rapport
Evaluatie regionale, bestuurlijke processamenwerking
Formule 1 evenement Zandvoort 2021

Inhoudsopgave

1. Onderzoek 3
2. Uitgangspositie 4
3. Toevalstreffers 2021 6
4. Bestuurlijk Overleg: positief ervaren aspecten 7
5. Bestuurlijk Overleg: aspecten voor verandering 9
6. Cases met partners 10
7. Regiodraagvlak 11
8. Samenwerking 13
9. Opdracht duurzame mobiliteit 15
10. Side events 16
11. Overige aanbevelingen 18
12. Checklist aanbevelingen 19

Bijlage: Overzicht geïnterviewden 20

1. Onderzoek

Doel onderzoek

De Gemeente Zandvoort heeft opdracht gegeven tot het Evaluatieonderzoek naar de regionale, bestuurlijk processamenwerking in de voorbereidingen van het Dutch Grand Prix Formule 1 evenement editie 2021 in Zandvoort. De resultaten hiervan moeten bijdragen aan mogelijke en gewenste verbeteringen voor de volgende edities in 2022 en 2023.

Onderzoeksvragen

De onderzoeksopdracht is uitgewerkt in de volgende onderzoeksvragen:

1. Hoe verliep de bestuurlijke processamenwerking tussen de partner en de gemeente Zandvoort in de voorbereidingen en tijdens het eerste F1 evenement? Wat zijn de eigen ervaringen van de partner?
2. Heeft de partner ook specifieke, eigen ervaringen (direct of indirect) met deze samenwerking tussen de gemeente Zandvoort (als hostcity en regisseur) en de F1 organisatoren DGP en Zandvoort Beyond? Zo ja, welke zijn dat?
3. Wat zijn op basis van deze ervaringen de ideeën voor verbeteringen bij de volgende edities van het F1 evenement? Wat kan er beter in de regiosamenwerking? Wat kan worden meegenomen in de samenwerking tussen de gemeente Zandvoort en de F1 organisatoren?

Deze onderzoeksvragen zijn tijdens de interviews verder uitgediept. De opdracht richt zich op de ervaringen en de evaluatie van déze samenwerking, niet op de inhoudelijke kant binnen de specifieke thema's mobiliteit, veiligheid, sportevenement en economie.

Onderzoeksopzet

- Het onderzoek is kwalitatief en in de vorm van één interview met elk van de direct betrokken partners. De opdrachtgever heeft per partner de bestuurlijk verantwoordelijke en de (één) ambtelijk/management verantwoordelijke opgegeven. De interviewgesprekken zijn zo mogelijk live-fysiek uitgevoerd; bij twee partners telefonisch; bij één partner digitaal via Teams en in één geval schriftelijk via e-mail. Het overzicht van de geïnterviewde partners en personen is als bijlage bijgevoegd.
- Van elk interviewgesprek is door de onderzoeker een samenvatting gemaakt die aan de geïnterviewde(n) voor instemming is voorgelegd. Van alle interviewgesprekken is één integraal en samenvattend onderzoeksverslag – dit rapport – opgesteld. De opdrachtgever bepaalt op welk moment, op welke wijze en door wie dit onderzoeksverslag aan partners verstrekt wordt en openbaar gemaakt wordt.
- Het onderzoek is op basis van de opdracht en de onderzoeksopzet onafhankelijk door Rob Wieleman (onder bedrijfsnaam Wieleman Business Communicatie te Sassenheim) uitgevoerd.

Praktische tips

- Waar in dit rapport wordt gesproken over 'het evenement' gaat het over het Formule 1 Dutch Grand Prix evenement, editie 2021, op Circuitpark Zandvoort. Waar wordt gesproken over 'partners' is bedoeld de groep die participeert in het Bestuurlijk Overleg (zie pagina 20).
- De volgorde waarin in de verschillende hoofdstukken partners zijn vermeld en aangehaald, is in het algemeen willekeurig; soms alfabetisch; soms eerst alle gemeentelijke partners (daarbinnen dan wel vaak alfabetisch) en daarna de andere partners.
- Er is voor gekozen om aanbevelingen daar waar relevant en logisch is, te plaatsen. Wel is als aan het einde van het rapport de Checklist aanbevelingen opgenomen.

2. Uitgangspositie

Algemeen

De aanvangshouding van de partners ten opzichte van het evenement verschilt, zo blijkt uit de interviewgesprekken. Het merendeel van de partners staat er zakelijk, constructief en coöperatief in. Enkele partners werken mee, indien en waar het moet.

Nuanceverschillen

Sommige partners zien nuanceverschillen in het vervullen van de rollen van enerzijds de gemeenten met hun individuele (gemeentelijke) belangen die bestuurlijk en politiek beïnvloed zijn (raden, inwoners, ondernemers, belangengroepen) en anderzijds de meer zakelijke en facilitaire partners die vanuit hun eigen doelstellingen en rollen werken (PWN, ProRail, NS).

Zakelijk/facilitair partners

- Partner PWN denkt en handelt vanuit zijn beheersopdracht van de provincie Noord-Holland voor een aantal gebieden binnen Nationaal Park Zuid-Kennemerland en specifiek de Kennemerduinen. De Kennemerduinen grenzen aan het terrein van circuitpark Zandvoort.
- Partner NS denkt en handelt vanuit zijn opdracht om reizigers naar en vanuit Zandvoort per trein te vervoeren. NS zag/ziet het als grote uitdaging om – samen met alle betrokken partners – de ambitieuze doelstellingen voor duurzame mobiliteit rondom dit evenement te halen.
- Partner ProRail denkt en handelt vanuit zijn belangrijkste opdracht: beschikbaarheid en waarborgen van de infrastructuur en veiligheid van het spoorvervoer.
- Deze drie partners in het zakelijk-facilitaire segment willen deze rol zakelijk-professioneel en op basis van objectieve facts & figures uitvoeren. Gegeven het feit dat het evenement (onder vergunningstelsels) wordt georganiseerd, willen zij vanuit hun respectievelijke opdrachten met kennis en ervaring kunnen bijdragen aan het succesvol organiseren van het evenement.

Waterscheiding

Voor wat betreft de gemeentelijke overheden is de 'waterscheiding' in de eerste plaats toch vooral die tussen de gemeenten die directe belangen hebben bij het in goede en duurzame banen leiden van de bezoekersstromen (Bloemendaal, Heemstede en Haarlem) en de gemeenten die hier meer indirecte of afgeleide belangen hebben (Haarlemmermeer, Noordwijk, Velsen). De eerste drie zien zichzelf toch vooral in de positie dat zij bestuurlijk en ambtelijk mee moeten werken aan dit publieksevenement dat de nodige discussies, vragen en zorgen opriep/oproept, bij de gemeenten zelf (colleges en raden) en natuurlijk bij inwoners, ondernemers en belangengroepen. Een publieksevenement dat plaatsvindt binnen de bestuurlijke grenzen en vergunningsbevoegdheid van de Gemeente Zandvoort.

Belangeninvloed

Voor wat betreft de houding van gemeenten ten opzichte van het evenement signaleren wij nog een factor van betekenis. Naarmate binnen een gemeente de zorgen en bezwaren van inwoners, ondernemers en belangengroepen over en tegen specifieke aspecten van het evenement groter zijn en naarmate deze ook actiever en nadrukkelijker gedeeld worden op ambtelijk, bestuurlijk en politiek niveau is de bestuurlijke houding ten opzichte van het evenement ook kritischer. Media-aandacht voor die zorgen en bezwaren kan dit nog versterken. Natuurlijk spelen ook andere factoren mee zoals:

- de schaalgrootte van een gemeente;
- de populatie van en de omgangscultuur binnen een gemeente;
- de ervaringen met bezoekersstromen bij zomer-stranddrukte en bij eerdere/andere evenementen op het circuit en in Zandvoort in het algemeen;
- de bestuurlijke en ambtelijke ervaring met evenementen in de eigen gemeente.

Dit alles speelt mee op alle niveaus van samenwerking van de partners, dus ook op bestuurlijk niveau.

3. Toevalstreffers 2021

De editie 2021 van het evenement kende een paar bijzondere omstandigheden. Wij noemen dit toevalstreffers, omdat elk van hen een toevallige, feitelijke en relevante invloed heeft gehad op deze eerste editie van het evenement. Wij vermelden deze in willekeurige volgorde.

1. Een jaar uitstel
Het uitstellen van de in 2020 geplande, eerste editie van het evenement met een vol jaar gaf de organisatie en ook alle samenwerkingspartners op allerlei gebieden meer tijd voor voorbereidingen en afstemming. De vergroting van de spoorcapaciteit was tijdig voor de geplande 2020-datum operationeel gereed, maar op andere gebieden was meer tijd niet nadelig of zelfs voordelig voor het optimaliseren van de voorbereidingen.

2. Heel gunstige weersomstandigheden
In het weekend van het evenement was het uitzonderlijk mooi weer: (bovengemiddeld) warm, droog en zonnig. Ideaal weer voor een buitenevenement. Er is ons gemeld dat er ook sprake was van oostenwind, hetgeen geluid tijdens het evenement de zee op waait. Het is overigens interessant en relevant om te weten of slechtere weersomstandigheden bij een volgende editie invloed kunnen hebben op (ook bestuurlijk zeer relevante) aspecten als veiligheid en mobiliteit.

3. Twee derde bezoekerscapaciteit
Allereerst is het een toevalstreffer dat het evenement in 2021 - ondanks alle landelijke Corona beperkingen - überhaupt door mocht gaan. De beperking van de bezoekersaantallen tot twee derde van de normale capaciteit betekende wel dat 70.000 in plaats van 100.000 bezoekers per dag mochten worden ontvangen. Daarmee kon onder meer het ambitieuze plan voor duurzame mobiliteit worden ‘getest’ met een kleinere bezoekersomvang.

4. Oranje/Holland sfeer “Max made it”
Het is onbetwist dat er in deze jaren een heuse en positieve Oranje/Holland-sfeer rondom Formule 1 is ontstaan door de deelname en prestaties van Max Verstappen. Dat hij ‘in eigen land’ bij de eerste editie van het evenement na 36 jaar pole position bereikte en de winst behaalde, is van grote invloed op de publieke beleving van het evenement.

Positief of negatief?

De vraag of je elk van deze vier toevalstreffers ook als positief beoordeelt, hangt natuurlijk van je eigen doelstellingen en invalshoek af. Voor DGP als initiatiefnemer, organisator en risicodragend exploitant van het evenement zijn het jaar uitstel en de beperking tot twee derde van de bezoekersaantallen bij deze editie organisatorisch grote opgaven en economisch ongetwijfeld behoorlijk nadelig geweest. Voor Zandvoort Beyond is het late besluitmoment over wel of niet doorgaan van het evenement (in relatie tot Corona) zeer bepalend geweest voor de kwantiteit van de zelfgeorganiseerde side events en indirect ook voor het wel of niet aanhaken van andere organisatoren van side events aan het programma.

4. Bestuurlijk Overleg: positief ervaren aspecten

Samenwerking partners

Alle partners zijn tevreden over de samenwerking van alle partners in het kader van het Bestuurlijk Overleg. Een deel van de partners, met name de vier gemeenten in de regio Zuid-Kennemerland en de Provincie Noord-Holland, werkt bestuurlijk op andere gebieden al lang en intensief samen. De partnersamenstelling van dit Bestuurlijk Overleg is ruimer en meer divers. Algemeen werd het gezamenlijke doel om het evenement vanuit de belangrijkste bestuurlijke normen (veiligheid, gezondheid, duurzame mobiliteit) goed te laten verlopen, onbetwist onderschreven. Het Bestuurlijk Overleg heeft effectief ten dienste gestaan van het bereiken van dit gezamenlijke doel. De partners vinden de communicatie via het Bestuurlijk Overleg goed. Vele partners melden ook dat ze elkaar goed wisten te vinden, binnen de Bestuurlijk Overleg bijeenkomsten, maar ook daarbuiten. Er is meermalen rechtstreeks, bilateraal contact tussen partners geweest. Bestuurders waren in het algemeen goed voor elkaar bereikbaar, indien er contact werd gezocht.

Eindresultaat

Het eindresultaat van de editie 2021 wordt algemeen als positief beoordeeld, zeker gezien de heel bijzondere omstandigheden. Het evenement kende de eerste editie met een aantal specifieke vraagstukken. Het gebruik van het Zandvoortse circuit is door juridische acties van met name natuur- en milieubelangenorganisaties frequent in openbare discussie en publiciteit. De Corona pandemie beheerste 2020 en 2021. Pas op 13 augustus (drie weken voor het evenement!) kwam er definitief groen licht voor het evenement (met stevige beperkingen). Dit besluit was aanleiding voor de nodige ophef bij met name evenementenlocaties en -organisatoren die wegens Corona beperkingen niet hun normale bedrijfsactiviteiten konden uitoefenen. De combinatie van al deze omstandigheden maakte dat het evenement onder enorme, maatschappelijke en publicitaire aandacht lag. Juist in deze situatie ligt er - begrijpelijk - nog meer druk op de schouders van individuele bestuurders en hun samenwerking rondom dit evenement.

Positionering

Het Bestuurlijk Overleg is gepositioneerd als informerend en afstemmend, niet besluitvormend. Deze positionering wordt algemeen als goed en productief beschouwd. Proactieve, transparante informatievoorziening over relevante onderwerpen inzake het evenement op bestuurlijk niveau wordt door de partners als positief beschouwd. De Provincie Noord-Holland meldt expliciet dat de scheiding tussen deze vorm van Bestuurlijk Overleg (dus met de functie informeren/afstemmen) enerzijds en de reguliere, besluitvormende rol van de verantwoordelijke overheidsinstanties anderzijds zo moet blijven. Zij vindt dat dit Bestuurlijk Overleg geen besluitvormende bevoegdheid heeft en ook niet moet krijgen.

Planning

Alle partners zijn tevreden over de planningsaspecten van het Bestuurlijk Overleg. Het gaat hierbij om het tijdig inplannen en organiseren van de Bestuurlijk Overleg bijeenkomsten en het tijdig aanleveren van agenda en vergaderstukken.

Inhoudelijke informatievoorziening

Alle partners zijn tevreden over de inhoudelijke informatievoorziening van het Bestuurlijk Overleg. Zowel de kwantiteit als de kwaliteit van de aangeleverde en verstrekte informatie wordt als goed beoordeeld. Dit betreft alle informatie van alle bronnen: Gemeente Zandvoort en F1 Programma-management, maar ook de van organisatoren DGP en Zandvoort Beyond.

Technisch voorzitterschap

Het voorzitterschap van een Bestuurlijk Overleg ligt in het algemeen bij een bestuurder. In dit geval zou deze rol dan zijn vervuld door de F1 coördinerend wethouder van de Gemeente Zandvoort. Er is echter gekozen voor de variant van technisch voorzitterschap, te beleggen bij de gemeentesecretaris van Zandvoort. Alle partners zijn hierover tevreden. Een van de voordelen van deze keuze is dat de Zandvoortse bestuurder zo optimaal inhoudelijk kan participeren vanuit zijn bestuurlijke portefeuille. Een ander voordeel is dat de gemeentesecretaris deze facilitaire rol vanuit haar professionele competenties (neutraliteit, vergadertechnieken, time management, e.d.) kan invullen.

5. Bestuurlijk Overleg: aspecten voor verandering

Focus & frequentie

Voor de voorbereidingen van de eerste editie van het evenement waren veel tijd, energie en aandacht van alle partners nodig. Er kwamen heel veel nieuwe informatie (ook details) en vraagstukken aan de orde. Dat wordt verklaard door factoren als:

- eerste editie wereldevenement
- Corona pandemie
- wennen aan regionale samenwerking met deze gevarieerde partnersamenstelling
- de grote maatschappelijke en media-aandacht voor het evenement.

Alle partners begrijpen dat dit relatief meer van eenieder vergde dan voor evenementen onder meer normale omstandigheden en voor herhalingsedities van evenementen. De partners verwachten dat de met de editie 2021 opgebouwde kennis en ervaring en de evaluatie met - waar mogelijk - verbeteringen, zullen leiden tot (voortzetting van) goede, ambtelijke en professionele voorbereidingen voor het Bestuurlijk Overleg. De vergaderfrequentie was in het afgelopen jaar vrij hoog. Een deel van de partners zou deze frequentie hoog willen houden en een geplande vergadering willen annuleren, indien er onvoldoende aanleiding voor is. Een ander deel van de partners wil graag overstappen op kwartaalfrequentie. Deze groep ziet voor zich dat bij volgende edities de focus in het Bestuurlijk Overleg meer dan bij de eerste editie op de bestuurlijk relevante hoofdlijnen ligt. Alles overziende bevelen wij aan om

1. te kiezen voor één maal per kwartaal Bestuurlijk Overleg plenair met integrale inhoud en beperkt tot (bestuurlijk gezien) de hoofdlijnen
2. in een voorkomend geval zo nodig een bilateraal overleg over concrete items met alleen de direct betrokkenen.

Het is geenszins onze aanbeveling om weer terug te gaan naar een onoverzichtelijk informatie- en communicatiemodel, maar de optie van bilateraal overleg alleen in te zetten waar dat echt functioneel is en waar dat het Bestuurlijk Overleg niet benadeelt. Het vraagt over en weer vertrouwen en kan zo bijdragen aan een Bestuurlijk Overleg dat past bij herhalingsedities van het evenement.

Samenstelling partnergroep

De partnergroep van het Bestuurlijk Overleg is ruim en divers. Logischerwijs kun je vaststellen dat niet elke partner bij elk Bestuurlijk Overleg, op elk moment en over elk onderwerp betrokken is. De gemeenschappelijkheid is de betrokkenheid van elke partner bij een of meer aspecten rondom het evenement. De vraag is of de samenstelling van de partnergroep gehandhaafd moet blijven bij volgende edities. Een kleine minderheid van de partners zou een scheiding tussen overheidsorganisaties (gemeenten en provincie) en niet-overheidsorganisaties (DGP, NS, ProRail, PWN en ZB) maken. Een ruime meerderheid pleit voor het handhaven van de huidige, brede samenstelling van de partnergroep. In combinatie met hetgeen hiervoor over focus en frequentie is aanbevolen, is - alles overziende - de aanbeveling om de samenstelling van de partnergroep ongewijzigd te laten. Wij bevelen wel één uitzondering aan. Partner Zandvoort Beyond vindt dat zij een wat andere positie in de partnergroep heeft. Ze heeft een heel specifieke opdracht (side events) met beperkte, directe raakvlakken met veel andere partners in het Bestuurlijk Overleg en zij wil van haar beschikbare tijdbudget zo veel mogelijk uren direct productief aan haar opdracht besteden. Het ligt voor de hand om Zandvoort Beyond niet meer als vaste Bestuurlijk Overleg partner te positioneren, maar alleen op uitnodiging als gastspreker met eigen agendapunt.

6. Cases met partners

Inleiding

In de interviewgesprekken zijn door enkele partners op eigen initiatief en expliciet de volgende cases aangehaald die speelden voorafgaand aan het evenement.

1. Doorlaatbewijzen inwoners van enkele gemeenten
2. Voorgestelde vliegbewegingen nabij en boven natuurgebied (dieren/veiligheid)
3. Afsluiting spoorwegovergangen binnen Gemeente Haarlemmermeer
4. Afsluiting doorgaande fietsroute Nationaal Park
5. Parkeeroptie Kleverlaan Haarlem.

Bestuurlijke relevantie

Deze cases zijn heel verschillend van aard en grotendeels onvergelijkbaar, maar de rode draad is dat bij elk van de cases iets niet (geheel) volgens verwachting, planning, afspraak en/of operationeel plan verliep. In het algemeen zijn het operationele aangelegenheden die niet binnen de onderzoeksopdracht vallen. Echter, indien er sprake is van vragen, zorgen, klachten of bezwaren van belanghebbenden (inwoners, ondernemers, belangengroepen) bij de gemeente, dan is een case met een feitelijk operationele focus al vrij snel ook bestuurlijk relevant. De maatschappelijke gevoeligheid van het evenement is dusdanig groot, dat een case vrij snel leidt tot de nodige discussie en opwinding en – in het kielzog daarvan - media-aandacht. Dat vergroot de bestuurlijke relevantie. Specifiek kunnen vliegbewegingen nabij of boven natuurgebied van invloed zijn op het welzijn van daar verblijvende dieren en bij onrust onder bepaalde diersoorten zelfs tot onveilige situaties leiden. Deze laatste case is tijdig op bestuurlijk niveau in de portefeuille veiligheid aan de orde gesteld en goed opgepakt.

Voorkómen

Vanuit bestuurlijk oogpunt is het voorkómen van dit soort cases daarom van belang. Op basis van de evaluaties van de operationele plannen moeten op deze cases zowel operationeel als communicatief zo nodig aanpassingen worden gepleegd. Op bestuurlijk niveau is de gemeenschappelijke les te trekken dat je - vanuit respect voor elkaars drijfveren en verantwoordelijkheden - zaken die operationeel niet goed lopen, probeert aan te kaarten en op te lossen. Daarbij moeten de bestuurders die het betreft elkaar drempelloos en snel kunnen vinden en elkaar de kans geven om bestuurlijk te waarborgen dat er een adequate, gezamenlijke oplossing wordt gevonden. Die oplossing moet operationeel op de juiste plek worden belegd en moet gezamenlijk worden gedragen en uitgedragen.

7. Regiodraagvlak

Houding partners

De Gemeente Bloemendaal ziet het belang en de kansen van het evenement voor de hele regio.

De Gemeente Haarlem ziet niet in het bijzonder het belang en de kansen van het evenement voor de hele regio. Dat heeft te maken met het 'schuren' van: het karakter van de autosport; de specifieke omgevingsfactoren van het circuit (natuur, bereikbaarheid, milieuaspecten, e.d.); het draagvlak in de regio onder bestuurders, inwoners en andere belanghebbenden en het streven naar duurzaamheid en natuurwaarden. Haarlem vindt dat het 'eigenaarschap' van het evenement bij de Gemeente Zandvoort ligt en niet gedeeld is met Haarlem of de hele regio.

De Gemeente Haarlemmermeer ziet - hoewel zij geografisch wat verder van de locatie van het evenement af ligt - het belang van en ook kansen van het evenement voor de hele regio.

De Gemeente Heemstede ziet voor volgende edities kansen van het evenement voor de hele regio. Dat kan onder meer worden bevorderd door het tijdig en goed betrekken van ondernemers en bedrijven uit de regio bij het evenement (inhuur, inkoop, gunnen van verkooppunten, e.d.). De gemeente verwacht dat dit bijdraagt aan de dynamiek rondom het evenement, dat het helpt bij het draagvlak in de regio en dat het bijdraagt aan bestedingen binnen het regionale bedrijfsleven.

De Gemeente Noordwijk ziet voor volgende edities van het evenement kansen voor de hele regio. Dat kan onder meer worden bevorderd door side events in omliggende gemeenten en door het tijdig en goed betrekken van ondernemers en bedrijven uit de regio bij het evenement (inhuur, inkoop, gunnen van verkooppunten, e.d.).

De Gemeente Velsen ziet het belang en de kansen van het evenement voor de hele regio.

De Provincie Noord-Holland ziet voor zichzelf géén rol in het vergroten van het regionale draagvlak voor het evenement.

De respectievelijke partners NS, ProRail en PWN zien zichzelf als zakelijk en facilitair partners van het evenement en hebben elk de focus op het goed uitvoeren van de eigen rol*. Daarbij zijn professionele, regionale, bestuurlijke samenwerking en het nakomen van alle afspraken natuurlijk belangrijke succesvoorwaarden. Alle drie partners beschouwen het vergroten van het regionale draagvlak vooral als een zaak van de betrokken overheden.
**Respectievelijk: NS vervoer; ProRail infrastructuur en veiligheid spoorvervoer en PWN beheer Kennemerduinen.*

DGP ziet het belang van versterking van het regionale draagvlak van het evenement. Voor zichzelf ziet DGP daarbij als belangrijkste rol het aanleveren van de juiste informatie over het evenement en het stimuleren van side events, ook in omliggende gemeenten.

Aanbevelingen

Op basis van de interviewgesprekken in dit onderzoek doen wij een aantal aanbevelingen.

1. Samenwerking

Blijf samenwerken op basis van professioneel werken en bestuurlijk commitment. Blijf elkaar opzoeken en blijf elkaar vinden. Draag de samenwerking en de behaalde resultaten individueel en samen uit. Voor de gemeenten geldt dat specifiek voor de resultaten op het meest spannende en meest besproken thema van de duurzame mobiliteit (zie ook pagina 15).

2. Benut facts & figures

Bij dit evenement met deze impact en deze bestuurlijke samenwerking is het buitengewoon belangrijk dat de resultaten en opbrengsten objectief worden vastgesteld. Wij doelen niet op financieel-economische gegevens, maar op alle andere gegevens die over bestuurlijk relevante aspecten van het evenement worden opgehaald en beschikbaar zijn. De 'fact & figures mentaliteit' van ProRail, NS en PWN, dus zakelijk-professioneel vanuit de eigen opdracht kijken en besluiten, is een mooi voorbeeld.

3. Organische groei van de samenwerking

Laat de gekozen samenwerking vooral organisch groeien. De ambities van de Gemeente Zandvoort, DGP en Zandvoort Beyond mogen groot zijn, wij verwachten niet dat het áándringen op meer regiodraagvlak, maar dat de werkelijk en gezamenlijk bereikte resultaten van de samenwerking het regiodraagvlak zullen kunnen bevorderen.

8. Samenwerking

Algemeen

De samenwerking van de partners Bestuurlijk Overleg was vrij nieuw, spannend en enerverend. De voorbereidingen in 2018 en 2019 waren bepaald niet de gemakkelijkste en ook niet het meest overzichtelijk. Dit evaluatieonderzoek richt zich echter op de periode vanaf voorjaar 2020.

Samenwerken vereist als prioriteit nummer 1 dat je kunt en wilt samenwerken. Niet met de invalshoek dat je 'tot elkaar veroordeeld bent', maar met respect voor elkaars belangen en posities, juist ook waar deze niet samenvallen. In de voorbereidingen van de editie 2021 in 2020 en 2021 is gebleken dat deze samenwerking goed kan verlopen en productief kan zijn.

Samenwerking met Gemeente Zandvoort

De partners hebben 'overall' waardering voor inzet van de Gemeente Zandvoort en haar voor het evenement belangrijkste 'spelers' (burgemeester, F1 coördinerend wethouder, gemeente-secretaris, programmamanager, thema-specifieke managers).

De door de gemeente Zandvoort geproduceerde en aan de partners beschikbaar gestelde modelinformatie is goed gebruikt. Het gaat hier over informatie voor bestuursniveau (Gemeenteraden en Provinciale Staten) en informatie voor inwoners, ondernemers en belangengroepen.

Het enorme enthousiasme en de dadendrang van de Gemeente Zandvoort en de wil van Zandvoort om rondom het evenement goed met elkaar samen te werken worden op zichzelf positief beoordeeld, maar mogen niet leiden tot het gevoel bij partners dat ze geen keuze meer hebben en geen andere standpunten mogen innemen. De Gemeente Zandvoort moet de partners vooral 'verleiden' door de positieve prestaties als gevolg van goede, bestuurlijke samenwerking.

Specifiek voor DGP geldt dat zij wel moet dealen met de beeldvorming rondom de relatie Gemeente Zandvoort en DGP. Ja, ze werken intensief en loyaal samen, maar wel degelijk elk vanuit eigen rol en verantwoordelijkheid. De Zandvoortse gemeenschap heeft een cultuur met een breedgedragen, positieve grondhouding ten opzichte van de autosport en het circuit. Dat is te verklaren door een mix van identiteit, historische nostalgie en economische belangen. Die positieve grondhouding werkt door in de politieke, bestuurlijke en ambtelijke houding ten opzichte van het evenement, maar laat onverlet dat de verstandhouding professioneel en zakelijk moet zijn en volgens DGP en Gemeente Zandvoort nadrukkelijk ook is en dat DGP moet leveren wat vereist wordt via de noodzakelijke vergunningprocedures en wat gewenst wordt vanuit het Bestuurlijk Overleg.

De partners zijn overall tevreden over de samenwerking met de Gemeente Zandvoort.

Samenwerking van partners met DGP

De partners hebben in het algemeen voldoende, relevante informatie over het evenement ontvangen van DGP. DGP heeft open communicatie met de partners nagestreefd en waargemaakt.

Er is bij de partners algemene waardering voor de inzet van DGP als initiatiefnemer, organisator en exploitant van het evenement, ook voor het betrekken van de partners bij die onderwerpen waar zij een eigen rol spelen en/of directe belangen hebben.

DGP heeft in het algemeen goede hulp geboden aan partners (met name de gemeenten) bij de actieve informatievoorziening in de richting van inwoners en ondernemers.

Meerdere gemeenten doen DGP de aanbeveling om – waar mogelijk – ondernemers en bedrijven uit de regio (meer) bij het evenement te betrekken.

Samenwerking vanuit DGP

DPG is in de eerste plaats de initiatiefnemer en organisator van het evenement, maar beseft dat het überhaupt kunnen realiseren van dit evenement op deze locatie met deze specifieke ligging en omstandigheden alleen mogelijk is in goede verstandhouding en samenwerking met de Gemeente Zandvoort en de andere bestuurlijke partners. DGP heeft vanaf aanvang met een open houding en vanuit de eigen verantwoordelijkheid deelgenomen aan het Bestuurlijk Overleg dat hiervoor is ingesteld.

DGP vindt dat het Formule 1 evenement voor Nederlandse begrippen een uniek evenement is. Het was een enorme uitdaging om de eerste editie in 2021 te kunnen realiseren. De weg was lang en moeizaam. DGP vindt dat ze in alle opzichten enorm heeft moeten investeren en heeft geïnvesteerd in de professionele voorbereidingen, het doorlopen en afronden van de (37) vergunningstrajecten en de hele organisatie. DGP ziet het als zijn voor de hand liggende en grote verantwoordelijkheid om te 'investeren' in een vruchtbare, bestuurlijke samenwerking door het leveren van de benodigde informatie over circuit en evenement. DGP heeft ervaren dat twee discussielijnen wel eens door elkaar lopen, enerzijds die over de jaarrond-exploitatie van het circuit en anderzijds die over het evenement. DGP vindt dat deze twee discussies correct van elkaar gescheiden moeten blijven om ze elk voor zich zuiver te voeren.

DGP heeft de eerste jaren van voorbereidingen van het evenement ervaren als een wat moeizame periode. Er werden meerdere werkgroepen in het leven geroepen over verschillende onderwerpen. Dit betrof niet alleen de Gemeente Zandvoort, maar diverse, direct en indirect betrokken partijen, zoals wegbeheerders, Provincie Noord-Holland en andere overheidsdiensten. Het vergde de nodige inspanningen (ook bij DGP) om het overzicht te behouden. DGP is van mening dat de laatste anderhalf jaar van samenwerking met de grote en breed samengestelde partnergroep van het Bestuurlijk Overleg professioneel en vruchtbaar is verlopen. In het bijzonder spreekt DGP zich positief uit over de samenwerking met de burgemeester, de F1 verantwoordelijke wethouder en het F1 programmamanagement van Zandvoort. Met behoud van ieders eigen verantwoordelijkheid – quote: "Het mag schuren op de inhoud" – signaleert DGP dat het Bestuurlijk Overleg een belangrijke bijdrage heeft geleverd aan het kwalitatief goed verlopen van de eerste editie.

9. Opdracht duurzame mobiliteit

Een van de cruciale slaag- en faalfactoren van het evenement was (en zal blijven) de mobiliteit. Van meet af aan waren alle partners er op gebrand om op dit thema grote ambities na te streven en heel veel inspanningen te plegen om deze waar te maken. Unaniem is de mening dat dit noodzakelijk was en dat het uitstekend gelukt is. De combinatie van de beleidswensen voor duurzame kustbereikbaarheid in de regio Zuid-Kennemerland/Amsterdam en dit evenement in Zandvoort was 'het breekijzer'. Deze combinatie was onmisbaar voor de intensieve en opbouwende samenwerking en voor het eindresultaat. De inspanningen van alle partners, de Vervoerregio Amsterdam en het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat hebben het mogelijk gemaakt om (onder stevige tijddruk) te investeren in duurzame bereikbaarheid.

Alle partners beschouwen het als een topprestatie en als een heel interessant voorbeeld voor andere, grote publieksevenementen. Dit geldt voor evenementen in de regio Zuid-Kennemerland zelf, maar evenzeer voor evenementen in andere regio's in het land. Meerdere partners verwijzen naar het YouTube filmpje hierover van Geert Kloppenburg. Partners NS en ProRail zien in deze case in zuidelijk Noord-Holland een mooi voorbeeld voor het versterken van duurzame mobiliteit in andere regio's in het land.

Een aantal van de partners (in de eerste plaats Gemeente Haarlem) vindt dat de topprestatie duurzame mobiliteit door DGP professioneel en proactief moet worden uitgedragen, binnen de regio, maar ook landelijk.

10. Side events

Houding partners

De Gemeente Bloemendaal ziet voor de dorpen per saldo feitelijk weinig mogelijkheden voor side events vanwege de beperkte horecacapaciteit en (vanwege het evenement) beperkte bereikbaarheid.

De Gemeente Haarlem ziet weinig in evenement-gelieerde side events binnen haar gemeente. Ze passen naar het idee van de gemeente niet goed binnen de marketingstrategie van gemeente en de aan haar verbonden Haarlem Marketing organisatie. De gemeente zal zelf zeker niet het initiatief nemen en/of stimuleren. Het is ook een feit dat – buiten de Coronatijd – in het centrum van Haarlem vanaf het voorjaar tot in de herfst al behoorlijk wat (vaak jaarlijkse) evenementen worden georganiseerd. De evenementenkalender zit normaal al heel vol. Indien er een ondernemers- of organisatie-initiatief is voor een (vergunningplichtig) side event, dan zal de gemeente dit op de gebruikelijke wijze beoordelen aan de hand van het geldende toetsingskader.

Bij de Gemeente Haarlemmermeer is het de vraag of het mogelijk en haalbaar is om met side events bij het evenement aan te haken. De werkelijke afstand tot de evenementenlocatie en een niet al te voor de hand liggende, logistieke verbinding maken dit twijfelachtig.

De Gemeente Heemstede heeft een positieve houding. Aanhaken is dan aan de ondernemers en bedrijven, mogelijk met ondersteuning van hun nieuwe BIZ Ondernemersfonds.

De Gemeente Noordwijk heeft een positieve houding. Wel is hier relevant dat een side event moet passen bij de marketingstrategie en niet nadelig mag zijn voor het predicaat 'heilzame badplaats' (en in de toekomst mogelijk het zwaardere predicaat 'kuuroord'). Noordwijk Marketing is de eerstaangewezen, lokale gesprekspartner.

De Gemeente Velsen heeft een positieve houding ten opzichte van side events bij dit evenement. Ze wil dit vanuit de gemeente ook graag stimuleren en faciliteren. Voorzien is samenwerking met de organisaties Citymarketing Velsen/IJmuiden en Techport. Er zijn bij de eerste editie al twee side events binnen deze gemeente geweest.

Voor NS zijn side events in Zandvoort en omliggende gemeenten alleen van belang in het kader van zijn vervoersrol. Zij ziet bij volle benutting van de bezoekerscapaciteit (dus zonder Corona beperkingen) wel het voordeel dat side events mogelijk bijdragen aan meer gespreid vertrek van evenementenbezoekers via de trein.

ProRail heeft geen directe of indirecte verbinding met side events in Zandvoort en omliggende gemeenten.

Voor PWN zijn side events in Zandvoort en omliggende gemeenten alleen relevant en interessant als ze de beheeropdracht van partner raken: geluid, verkeer, vliegbewegingen, uitstoot, etc. die nadelig kunnen zijn voor dieren en natuur.

DGP ziet kansen voor side events in Zandvoort en in de omliggende gemeenten. Ze kunnen de autosportbeleving rondom het evenement versterken. DGP is van harte bereid om mee te werken en bij te dragen aan een aantrekkelijk en haalbaar programma van side events.

Aanbevelingen

Mede op basis van de interviewgesprekken in dit onderzoek doen wij een aantal aanbevelingen.

1. Meerjarig stappenplan

Het is raadzaam om een meerjarig stappenplan inzake de side events op te stellen. Daarin moeten ambities, prioriteiten en exploitatieopzet worden uitgewerkt. Alles is mogelijk, maar niet alles is haalbaar. En wat bij de ene editie nog niet haalbaar is, kan misschien bij de volgende editie wel. Er zullen per editie van het evenement keuzes gemaakt moeten worden. Voor wat betreft de exploitatieopzet moet gekozen worden wat publiek gefinancierd moet/mag worden, wat uit de private/commerciële markt gehaald mag/moet worden en op basis van welke voorwaarden en criteria. Het is al met al een groeimodel, waarbij verwachtingen en haalbaarheid zo goed mogelijk op elkaar afgestemd moeten worden.

2. Raamwerk event-programma 2022

Het is aan te bevelen om tijdig een raamwerk voor het side event programma voor de editie 2022 op te stellen. Daarin moeten in elk geval aan de orde komen:

- welke events gepland zijn op de centrale locaties Zandvoort-dorp en Zandvoort-strand
- per event wie verantwoordelijk is voor organisatie en exploitatie
- welke events (zouden) kunnen aanhaken in de omliggende gemeenten
- per event wie verantwoordelijk is voor organisatie en exploitatie.

3. Adviesrol Zandvoort Beyond

Wij voorzien een nuttige rol van Zandvoort Beyond in het adviseren van (potentiële) initiatiefnemers en organisatoren van side events. Deze rol moet helder zijn: wel aanjagen, stimuleren, advies en klankbord, organiseren alleen centraal/overkoepelend, maar niet zelf organiseren in omliggende gemeentenen. Voor deze adviesrol moet tijdsbudget worden gemaakt binnen de opdracht.

4. Marketing & communicatie

Alle side events rondom het evenement (mits passend binnen de eisen van kwaliteit, professionaliteit en marketing) moeten actief worden opgenomen in alle publiekscommunicatie van Zandvoort Beyond en DGP rondom het evenement. Het is daarnaast van belang dat Zandvoort Beyond alle bestuurlijke partners op de hoogte houdt van wat zij concreet afspreekt met de lokale marketing- en evenementpartners over het assortiment en de verwachte impact van de side events.

Alles overziende, zijn er mogelijkheden om de side events direct en indirect te laten bijdragen aan het regionale belang van en draagvlak voor het evenement. Enerzijds leveren side events wat op voor vele particuliere en zakelijke bezoekers, partners en gasten van de side events (entertainment, sportief en educatief). Anderzijds bieden side events economische kansen aan ondernemers en bedrijven in de regio die initiatieven nemen en/of die commercieel betrokken worden door inkoop, inhuur of locatieconcessies. Bij dit laatste is van belang dat zij een redelijke voorkeursbehandeling krijgen ten opzichte van niet-regionale belangstellenden.

11. Overige aanbevelingen

1. Borgen van organisatie en documentatie

Meerdere partners benadrukken het grote belang van continuïteit, in het algemeen ten behoeve van enkele (jaarlijkse) edities, maar ook met het oog op mogelijke wisselingen bij bestuurders door de gemeenteraadsverkiezingen in voorjaar 2022. Alle plannen, draaiboeken, documenten, vergunningen, verslagen en besluiten van en rondom het evenement moeten professioneel vastgesteld en geborgd worden voor volgende edities. Tezamen met de evaluaties is dit een heel belangrijke basis voor de editie 2022 en volgende.

2. Alle evaluaties openbaar maken

Als het al niet bestuurlijk de bedoeling was en/of vanuit wettelijk oogpunt verplicht, dan is het verstandig om alle evaluaties (behalve strikt commercieel-financieel vertrouwelijke zaken en/of privacygevoelige aspecten) openbaar te maken. Deze vorm van transparantie is onder meer nodig om het regionale draagvlak te vergroten.

3. Informatiebijeenkomst voor Raden en Staten

Het is onmiskenbaar zo dat in de voorbereidingen van de eerste editie van het evenement de verwachtingen en opvattingen van leden en fracties in de Gemeenteraden en in Provinciale Staten sterk uiteen liepen. Nu de eerste editie is geweest en breed geëvalueerd is, is het aan te bevelen om speciaal voor hen een informatiebijeenkomst te organiseren. Daarin kunnen zo informatief en objectief mogelijk de resultaten en evaluaties worden gedeeld.

4. Helpdesk voor inwoners/ondernemers

Op het gebied van mobiliteit hebben de direct aan Zandvoort grenzende gemeenten Bloemendaal en Heemstede ervaren dat het specifieke DGP-mailadres voor bewoners/ondernemers voor vragen en klachten in de laatste weken voor het evenement op bepaalde momenten overbelast was. Gewoonlijk komen bewoners voor dit soort onderwerpen rechtstreeks bij de (meer persoonlijke) helpdesk van de gemeente, maar in dit geval bij een (meer anoniemer) mailadres van de evenementenorganisatie. De gemeenten worden hierop zowel op ambtelijk als op bestuurlijk niveau aangesproken. Het valt te overwegen om voor de laatste, korte periode voor het evenement een gezamenlijke helpdesk van de gemeenten en DGP in te stellen die de kennis en capaciteit heeft om dit op te lossen.

12. Checklist aanbevelingen

Dit is een overzicht van de aanbevelingen die bij de verschillende thema's in dit rapport zijn opgenomen.

Bestuurlijk Overleg:
- Handhaven van diverse aspecten van het Bestuurlijk Overleg 4-5
- Aanpassen focus en frequentie van het Bestuurlijk Overleg 9
- Handhaven samenstelling Bestuurlijk Overleg (met één uitzondering) 9

Cases:
- Voorkómen van operationele cases die ook bestuurlijk opspelen 10
- Indien een case: directe, bestuurlijke, gezamenlijke afstemming 10

Regiodraagvlak:
- Samenwerken: blijven doen en uitdragen resultaten 12
- Benut facts & figures 12
- Organische groei van samenwerking 12

Samenwerking:
- Elkaars belangen en standpunten blijven respecteren 13
- Ondernemers en bedrijven uit de regio meer betrekken 14

Opdracht duurzame mobiliteit:
- Proactief uitdragen van de gezamenlijke topprestatie 2021 15

Side events:
- Meerjarig stappenplan 17
- Raamwerk event-programma 2022 17
- Adviesrol Zandvoort Beyond 17
- Opnemen in marketing & communicatie evenement 17

Overige aanbevelingen:
- Borgen van organisatie en documentatie 18
- Alle evaluaties openbaar maken 18
- Informatiebijeenkomst voor Raden en Staten 18
- Helpdesk voor inwoners/ondernemers 18

Bijlage: Overzicht geïnterviewden

In het onderzoek zijn de volgende partners en personen geïnterviewd.

Organisatienaam	Achternaam	Functie
DGP	[redacted]	Directeur DGP en algemeen directeur Circuit Zandvoort
	[redacted]	Directeur DGP
Gemeente Bloemendaal	Henk Wijkhuisen	F1 coördinerend wethouder
	[redacted]	F1 coördinerend ambtenaar
Gemeente Haarlem	Robbert Bertkhout	F1 coördinerend wethouder
	[redacted]	F1 coördinerend ambtenaar
Gemeente Haarlemmermeer	Marja Ruigrok	F1 coördinerend wethouder
Gemeente Heemstede	Nicole Mulder	F1 coördinerend wethouder
	[redacted]	F1 coördinerend ambtenaar
Gemeente Noordwijk*	Roberto ter Hark	F1 coördinerend wethouder
	[redacted]	F1 coördinerend ambtenaar
Gemeente Velsen	Jeroen Verwoert	F1 coördinerend wethouder
	[redacted]	F1 coördinerend ambtenaar
NS	[redacted]	Directeur Randstad Noord
	[redacted]	Manager public affairs
ProRail	Harro Homan	Regiodirecteur Randstad Noord
	Luna Taglioni	Public affairs manager Randstad Noord
Provincie Noord-Holland**	Cees Loggen	F1 coördinerend gedeputeerde
	[redacted]	F1 coördinerend ambtenaar
PWN	[redacted]	Directeur Natuur & Beleving
	[redacted]***	Omgevingscoördinator
Zandvoort Beyond	[redacted]	Projectmanager

**Namens de Bollenstreek gemeenten*
***Geen interview; schriftelijk via mail*
****Plaatsvervangend voor [redacted] (Strategisch omgevingsmanager)*

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
S.B. Fens
BEL/GND

Telefoonnummer +31235144335
fenss@noord-holland.nl

Verzenddatum
10 FEB. 2022

Kenmerk
1777034/1777083

Uw kenmerk

Betreft: Evaluatie Formule 1 Zandvoort editie 2021

Geachte leden,

Hierbij informeren wij u over de evaluatie van de Formule 1 Zandvoort editie 2021.

In september 2021 vond na 36 jaar weer het evenement Formule 1 plaats in Zandvoort. Het succes van dit evenement is mogelijk gemaakt door de sterke samenwerking tussen de organisatoren van het evenement, de betrokken overheden en belangrijke stakeholders. De provincie Noord-Holland heeft hier ook een noodzakelijke rol bij gespeeld.

De organisatie van dit evenement was complex en vergde van alle partijen de volle aandacht op alle vlakken. Onze medewerking werd verleend op diverse niveaus en vanuit meerdere aandachtsgebieden. Onze bestuurlijke betrokkenheid is belegd bij de heer Loggen als coördinerend gedeputeerde, mevrouw Rommel vanwege de portefeuille Natuur en de heer Olthof vanuit de portefeuille Mobiliteit.

Onze inzet en betrokkenheid, zowel op breed ambtelijk (ook vanuit de Omgevingsdiensten) als bestuurlijk vlak, was groot en daardoor heeft de provincie zich een sterke partner getoond. De samenwerkende partijen zorgden samen voor een de goede communicatie, respect voor ieders rol en belangen, korte lijnen en een probleemoplossende houding. Wij kijken terug op een mooi voorbeeld van een goede regionale samenwerking.

Door een aantal partijen is het evenement geëvalueerd. De gemeente Zandvoort zelf heeft hierbij specifiek gekeken naar de regionale, bestuurlijk processamenwerking in de voorbereidingen van het evenement. Aan deze evaluatie hebben wij, zowel op bestuurlijk als ambtelijk niveau, een bijdrage geleverd.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Wij sturen u hierbij ter informatie de desbetreffende raadsinformatiebrief toe, samen met het rapport Evaluatie regionale, bestuurlijke processamenwerking Formule 1 evenement Zandvoort 2021. De overige evaluatierapporten kunt u vinden op de website van de gemeente Zandvoort: www.zandvoort.nl/formule1.

De aanbevelingen worden meegenomen bij de voorbereidingen van de Formule 1 Zandvoort editie 2022.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

2 bijlagen

- Raadsinformatiebrief Zandvoort 'Formule 1: Evaluatie 2021 en start voorbereidingen editie 2022'
- Rapport Evaluatie regionale, bestuurlijke processamenwerking Formule 1 evenement Zandvoort 2021

Provincie
Noord-Holland

Bijlage bij registratienummer 1777034/1777083

Evaluatierapporten evenement Formule 1 Zandvoort editie 2021

De diverse evaluatierapporten zijn te vinden op: www.zandvoort.nl/formule1 onder het kopje 'Evaluatie F1 Zandvoort'.

Hier vindt u:

- Het evaluatierapport van de gemeente Zandvoort: https://www.zandvoort.nl/bestandsopslag/bestanden/f1/Evaluatierapport_F1.pdf
- Het onderzoeksrapport van de Breda University of Applied Sciences (BUas) naar de economische, sociale en maatschappelijke impact van het evenement: https://www.zandvoort.nl/bestandsopslag/bestanden/f1/220125_Rapportage_impactonderzoek_DGP_BUas_definitief.pdf
- Het evaluatieonderzoek naar de regionale, bestuurlijk processamenwerking in de voorbereidingen van het evenement: https://www.zandvoort.nl/bestandsopslag/bestanden/f1/Rapport_Evaluatie-onderzoek_regio_bestuurlijk_F1-2021_definitief_-_website.pdf
- Het evaluatierapport van Zandvoort Beyond: https://www.zandvoort.nl/bestandsopslag/user_upload/Evaluatie-Beyond_def.pdf
- De factsheet van DutchGP: https://www.zandvoort.nl/bestandsopslag/user_upload/DutchGP_factsheet.pdf

Provincie Noord-Holland

Mobiliteit & Bereikbaarheid

Dossiernummer	9124
Extern Zaak ID	1735839
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	21 maart 2022
Agendapunt	9.d
Titel	Mobiliteit: Voortgang oplossen fietsknelpunten (C-agenda M&B 21-03-2022)
Organisatieonderdeel	BEL/MOB

Bijlagen
Voortgang oplossen fietsknelpunten.pdf
Brief aan PS over voortgang oplossen fietsknelpunten.pdf

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
Overdracht vanuit GS	21 februari 2022
Ingekomen stukken ter kennisname	28 februari 2022
Mobiliteit & Bereikbaarheid	**21 maart 2022**

Toelichting

Het doel van de fietsknelpuntenaanpak is een impuls geven aan het fietsnetwerk van Noord-Holland. De provincie werkt aan het oplossen van de 14 meest urgente fietsknelpunten op provinciaal areaal. De meeste knelpunten hebben betrekking op wegvakken. Het gaat bijvoorbeeld om ontbrekende schakels in het fietsnetwerk, onveilige kruispunten voor fietsers of onveiligheid door te hoge snelheden van het overige verkeer. Het is gebleken dat de meeste fietsknelpunten complexer zijn dan in eerste instantie werd gedacht, waardoor er minder snel een oplossing kan worden gevonden en gerealiseerd. Sinds september 2021 is er extra capaciteit aangetrokken om de aanpak te versnellen.

Provincie Noord-Holland

Bijlage **bij registratienummer 1735839 / 1735845**

Voortgang oplossen provinciale en gemeentelijke fietsknelpunten

1. Doel en werkwijze van de knelpuntenaanpak

Vooruitlopend op het Perspectief Fiets en het Programma Fiets wilde de provincie in het kader van het coalitieakkoord "Ruimte voor de Groei" (2015-2019) een impuls geven aan het fietsnetwerk van Noord-Holland. Hierbij is ingezet op mogelijk snel op te lossen fietsknelpunten, met primair de focus op provinciaal areaal.

In de PS-Voordracht 2018-26 is een lijst gepresenteerd van de meest urgente knelpunten in zowel het regionale als het lokale fietsnetwerk. Deze lijst is een selectie uit de inventarisatie van fietsknelpunten uitgevoerd door de Fietsersbond in 2016. Op 13 maart 2018 is door PS besloten om € 16 miljoen te investeren in 14 fietsknelpunten op provinciaal areaal en € 7 miljoen via subsidies te investeren in 39 fietsknelpunten op gemeentelijk areaal.

Totstandkoming selectie fietsknelpunten

De Fietsersbond voerde de inventarisatie in 2016 uit met als resultaat een lijst van in totaal 308 fietsknelpunten. 37 van deze knelpunten liggen binnen het fietsnetwerk dat in beheer is bij de provincie. 271 knelpunten liggen binnen het fietsnetwerk dat in beheer is bij gemeenten. De gesignaleerde knelpunten zijn verschillend van aard. De meeste knelpunten hadden betrekking op wegvakken. Het ging om ontbrekende schakels in het fietsnetwerk, onveilige kruispunten voor fietsers, te weinig comfort of breedte van het fietspad of onveiligheid door te hoge snelheden van het overige verkeer.

Knelpunten op provinciaal areaal

In de Commissie Mobiliteit en Financiën van 13 februari 2017 is afgesproken dat er een investeringslijst zou komen met de meest urgente knelpunten binnen het Regionale Fietsnetwerk. Dit resulteerde in 14 provinciale knelpunten die zijn opgenomen in de investeringslijst in de PS-Voordracht 2018-26. De verzameling knelpunten is in het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur (PMI), tegenwoordig het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI), opgenomen als één maatregel "Alg-43 Oplossen fietsknelpunten".

De overige knelpunten vielen af, met verschillende redenen:

1. Drie knelpunten zijn afgevallen, omdat de door de Fietsersbond voorgestelde oplossing niet mogelijk is en een andere oplossing niet voor de hand ligt.
2. Tien aangewezen knelpunten waren reeds als project opgenomen in (toentertijd) het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur (PMI).
3. Tien knelpunten zijn dermate ingewikkeld of ingrijpend dat de realisatie naar verwachting niet binnen enkele jaren plaats kan vinden. Deze knelpunten blijven in beeld binnen het Regionaal Toekomstbeeld Fiets (RTF), dat een looptijd heeft tot 2040.

Knelpunten op gemeentelijk areaal

Van de door de Fietsersbond aangewezen knelpunten op gemeentelijk areaal is bekeken welke zich in de nabijheid van openbaar vervoer (OV) of scholen bevinden. Dit heeft tot een prioritering

geleid. Van de oorspronkelijke groslijst zijn er 50 knelpunten overgebleven. Deze eerste schifting is aan de gemeenten zelf voorgelegd met als doel te bepalen of de knelpunten ook overeenkwamen met de gemeentelijke prioriteiten. Dit heeft uiteindelijk geleid tot een lijst met 39 knelpunten op gemeentelijk areaal. Gemeenten konden subsidie aanvragen voor het oplossen van lokale knelpunten.

2. Resultaten op hoofdlijnen

Stand van zaken aanpak provinciale knelpunten

De fietsknelpunten-aanpak had als doel een impuls geven aan het fietsnetwerk van Noord-Holland door middel van snel op te lossen knelpunten met primair de focus op provinciaal areaal. Het is gebleken dat de meeste fietsknelpunten complexer zijn dan in eerste instantie werd gedacht, waardoor er minder snel een oplossing kan worden gevonden en gerealiseerd. Een overzicht van de projecten op provinciaal areaal is opgenomen in bijlage A. De huidige status van deze 14 fietsknelpunten is:

- Gerealiseerd: 2 knelpunten.
- Realisatiefase: 2 knelpunten.
- Planfase: 1 knelpunt.
- Studiefase: 9 knelpunten.

Er zijn drie hoofdredenen voor het achterblijven van realisatie bij de doelstelling:

a. **Matig regionaal draagvlak**: Omdat de knelpunten nog niet bestuurlijk waren ingebed, bijvoorbeeld binnen een regionale samenwerking, een doorfietsroute-aanpak, of als onderdeel van intentie- en uitvoeringsverklaringen, wordt nut- en noodzaak van de projecten regelmatig ter discussie gesteld. Dit leidt tot vertraging, scopewijzigingen etc. Zie ook punt b. Aanvullend lagen de prioriteiten bij gemeenten door de Coronacrisis de afgelopen twee jaar niet bij deze knelpunten.
b. **Complexiteit**: In eerste instantie leken de knelpunten eenvoudig en snel op te lossen. Echter, de specifieke situaties bleken toch complexer dan aanvankelijk ingeschat. Dit komt bijvoorbeeld door extra benodigde afstemming, procedures en de verschillende opgaven in het projectgebied, zoals natuur, landschap, omgevingsprojecten, grondaankoop of waterhuishouding.
c. **Onvoldoende ambtelijke capaciteit**: Bij het inschatten van de capaciteit is gerekend op eenvoudige oplossingen. Zodoende was er onvoldoende rekening gehouden met de hierboven genoemde complexiteit en draagvlakproblematiek. Er was daardoor onvoldoende capaciteit beschikbaar voor het uitvoeren van de projecten, van studiefase tot en met realisatiefase.

Om te zorgen dat op de fietsknelpunten voortgang wordt geboekt is er sinds september 2021 extra capaciteit ingezet, specifiek voor de studiefasen van de fietsknelpunten. Het streven is om eind 2022 de meeste studiefasen af te ronden óf een voorstel voor het vervolg gereed te hebben.

Knelpunten die zijn ingebed in een omvangrijker project, zoals een doorfietsroute of trajectstudie, zullen een langere uitvoeringstermijn hebben. Een voorbeeld hiervan is de N240-05.

Bijlage bij registratienummer 1735839 / 1735845

Leerpunten voor aanpak knelpunten

De belangrijkste leerpunten uit de fietsknelpuntenaanpak zijn:

a) Integraal benaderen, met bestuurlijke afstemming met/instemming van partners, verankerd in regionale samenwerkingsagenda's.
b) Bij het inrichten van de projectorganisatie voldoende rekening houden met het feit dat ook in omvang kleine knelpunten complex kunnen zijn.
c) De interne werkwijze bij kleine projecten op een kleinschalige wijze organiseren vergeleken met bij omvangrijke projecten.

In 2022 vindt er een onderzoek plaats naar het optimaliseren van de werkwijze met betrekking tot kleine infrastructurele verbeteringen. Bij het uitwerken van de oplossingsrichtingen wordt rekening gehouden met het huidige beleid, bijvoorbeeld door te kijken of een fietsknelpunt ook onderdeel wordt van een doorfietsroute.

De fietsknelpuntenaanpak is nu gebundeld geprogrammeerd in het iMPI als één studieproject onder de maatregelcode Alg-43. Enkele knelpunten zijn vervolgens als apart project in het iMPI geprogrammeerd. Dit maakt het lastig om overzicht te houden en de voortgang van de aanpak van de individuele fietsknelpunten te volgen. Om de knelpunten in de toekomst beter te kunnen monitoren en bij te sturen, worden de fietsknelpunten als separate maatregelen in de studiefase van het nieuwe iMPI 2023-2030 opgenomen. Daarmee vervalt maatregelcode Alg-43. De voortgang rapporteren we door middel van het iMPI via de gebruikelijke werkwijze.

Leerpunten voor Actieagenda Actieve Mobiliteit

De analyse en leerpunten uit de aanpak van fietsknelpunten worden gebruikt om de aankomende Actieagenda Actieve Mobiliteit aan te scherpen. Met als voorstel een einde te maken aan ad-hoc oplossingsstrategieën en fietsknelpunten op te pakken als onderdeel van het bredere beleid op actieve mobiliteit, in samenhang met andere provinciale beleidsdoelen en in samenwerking met onze partners, bijvoorbeeld binnen doorfietsrouteprojecten.

Regeling voor gemeentelijke knelpunten

Ook de aanpak van gemeentelijke knelpunten liep in eerste instantie minder voorspoedig dan verwacht. Toen na een tussenevaluatie de subsidieregeling fietsknelpunten onvoldoende bleek aan te sluiten[1] bij de behoeften van gemeenten, is in 2019 besloten om de regeling voor 2020 om te vormen naar de regeling Regionaal Fietsnetwerk Noord-Holland. In deze regeling is de lijst met geprioriteerde knelpunten losgelaten en zijn verbeteringen van fietsinfrastructuur op het gehele regionale fietsnetwerk zoals door de Fietsersbond is gedefinieerd subsidiabel geworden, tegen een hoger subsidiepercentage en is er voor de realisatie van doorfietsroutes een extra impuls opgenomen. Voor de realisatie van doorfietsroutes waren via de Kaderbrief 2019 ook extra financiële middelen beschikbaar gesteld.

Hoewel deze regeling al beter aansloot, is de regeling verder verfijnd en voor 2021 onderdeel geworden van de Uitvoeringsregeling Kleine Infra, vooral omdat er in veel projecten overlap is met projecten die de verkeersveiligheid verbeteren. Dit bleek een verdere verbetering ten opzichte van de eerdere regelingen. In 2021 zijn de subsidies voor fietsbereikbaarheid

[1] Vanwege andere prioritering door gemeenten en een te laag subsidiepercentage.

Bijlage bij registratienummer 1735839 / 1735845

samengevoegd met die voor verkeersveiligheid, wat een integrale afweging van projecten mogelijk maakt en de provincie beter in staat stelt om via dit instrumentarium haar doelen te bereiken. Er zijn momenteel veel gemeentelijke projecten in voorbereiding. Over de bestedingen zijn de Provinciale Staten op de hoogte gehouden via de vaststellingsbesluiten van de subsidies door GS. Een overzicht van de gemeentelijke projecten is opgenomen in bijlage B.

3. Financieel overzicht

Provinciale knelpunten

PS hebben besloten € 16 miljoen te investeren in het oplossen van fietsknelpunten op provinciaal areaal. De volgende tabel geeft een beknopt overzicht van de stand van zaken van de individuele fietsknelpunten provinciale infrastructuur. In bijlage A is een uitgebreidere stand van zaken beschreven per knelpunt.

Omschrijving fietsknelpunt rapport Fietsersbond	Bedrag
Gerealiseerde projecten (2)	
N203 Castricum (Verkeersregelinstallatie (VRI) is geoptimaliseerd)	0
Fietsknelpunt N244-pontje Akersloot - onderdeel van Trajectbenadering N244a, N244, ged. N242-N246 en N246, ged. N244-A8 incl. Kogerpolder- en Prinses Amaliabrug	500.000
subtotaal	**500.000**
Projecten realisatiefase (2)	
Fietsknelpunt N208-Leidsevaart - onderdeel van Aanleg fietsverbinding langs de N208	1.500.000
Fietsknelpunt N239-Alkmaarseweg - onderdeel van Trajectbenadering N239a, ged. N242-A7, gemeenten Hollands Kroon, Opmeer en Medemblik	500.000
subtotaal	**2.000.000**
Projecten planfase (1)	
Fietsoversteken kruispunten N501 Texel/ nu alleen N501-Redoute	500.000
subtotaal	**500.000**
Projecten studiefase (9)	
Fietsknelpunt N197 Beverwijk (ontbrekende schakel)	
Fietspad N206 te smal fietspad	
Fietspad N206 oncomfortabele verharding	
Fietsknelpunt N240-Oosteinde (naast spoor) Medemblik - onderdeel van N240-05 Aanleg rotonde kruispunt N240-N239 en parallelweg N240, gedeelte Almereweg-N239)	
Fietsknelpunt N242 Heerhugowaard; Langedijk omfietsen woon-werkfietsers Heerhugowaard Noord - Noord Scharwoude	
Fietsknelpunt N242-Smuigelweg Heerhugowaard	
Fietsknelpunt N512-Weg naar de Bleek Egmond aan den Hoef	
Fietsknelpunt fietspad langs de N524 Hilversum	
Fietsknelpunt N527-Trappenberg Huizen	
Restant	
subtotaal	**13.000.000**
totaal	**16.000.000**

Bijlage bij registratienummer 1735839 / 1735845

Gemeentelijke knelpunten

Op basis van de brede inventarisatie van de Fietsersbond hebben PS in 2018 43 urgente knelpunten op het regionale fietsnetwerk, in beheer bij gemeenten, aangewezen. In totaal is voor deze knelpunten op gemeentelijk areaal € 7 miljoen beschikbaar gesteld via de subsidieregeling.

Dit gehele bedrag is tot besteding gekomen via de achtereenvolgende subsidieregelingen, waarbij de resterende bedragen telkens meegenomen zijn naar het volgende jaar. In totaal is er aan door de Fietsersbond in 2016 opgehaalde gemeentelijke knelpunten voor € 5,7 miljoen aan subsidie verstrekt. De resterende bedragen zijn ten goede gekomen aan andere verbeteringen in het fietsnetwerk die in 2016 nog niet door de Fietsersbond als knelpunt waren benoemd.

Bijlage bij registratienummer 1735839 / 1735845

Bijlage A. Stand van zaken provinciale knelpunten

1. Projecten gerealiseerd

Knelpuntcode:	NKL8
Locatie knelpunt:	N244 ter hoogte van pontje Akersloot, Alkmaar - Zuidschermer
Omschrijving knelpunt:	Onveilige fietsoversteek door ontbreken midden eiland of rotonde.
Voorgestelde oplossing[2]:	Fietsoversteek met middeneiland
Kenmerk iMPI:	N244-07 (iMPI 2021-2028)
Stand van zaken: Het knelpunt is meegenomen in het project N244-7 Trajectbenadering N244a: N244, gedeelte N242-N246 en N246, gedeelte N244-A8, inclusief Kogerpolderbrug en Prinses Amaliabrug, gemeenten Alkmaar en Zaanstad. Dit project is gerealiseerd in 2020 (zie iMPI 2021-2028), waarbij: • er een drempel is gemaakt met een snelheidsbeperking van 50km/u; • er voor de fietsers een eiland (middengeleider) is aangelegd; • de noordelijke linksaffer is komen te vervallen.	
Resultaat: Een fietsoversteek met middeneiland tussen de parallelweg Westdijk en het pontje Akersloot en een snelheidsverlaging met drempel op de N244 bij de fietsoversteek.	

Knelpuntcode:	NKL111
Locatie knelpunt:	Kruispunt N203 Provinciale weg - N513 Zeeweg
Omschrijving knelpunt:	De VRI staat zodanig afgesteld dat fietsers kort de tijd hebben om over te steken. Ook bemoeilijkt de aanwezige helling de start.
Voorgestelde oplossing:	Optimaliseren VRI, groentijden.
Kenmerk iMPI:	n.v.t.
Stand van zaken: De desbetreffende VRI is geoptimaliseerd, waarbij er parameterwijzigingen zijn doorgevoerd ten behoeve van een betere verkeersafwikkeling. De groentijd voor fietsers is verhoogd. In januari 2019 is er een evaluatie uitgevoerd voor dit knelpunt. De conclusie is dat er geen knelpunten (meer) zijn gesignaleerd ten aanzien van te korte groentijden voor fietsers. De groentijd van de oversteek is afdoende en wordt voldoende verlengd bij extra aanbod (bijvoorbeeld groepen scholieren).	
Resultaat: De groentijden zijn nu correct ingesteld voor de fietsers.	

[2] Dit is de oplossing zoals voorgesteld in de inventarisatie van de fietsersbond.

Bijlage bij registratienummer 1735839 / 1735845

2. Projecten in realisatiefase

Knelpuntcode:	Nkop3
Locatie knelpunt:	Kruispunt N239 – Alkmaarseweg, gemeente Hollands-Kroon
Omschrijving knelpunt:	Ontbreken van middengeleider
Kenmerk iMPI:	N239-08
Stand van zaken: Dit knelpunt is meegenomen in het project "Trajectbenadering N239a, gedeelte N242-A7, gemeenten Hollands Kroon, Opmeer en Medemblik". Dit project heeft langer geduurd door het aanpassen van de bestemmingsplannen en grondverwerving. De verwachting is dat het project eind van de zomer 2022 gerealiseerd is, met als beoogd resultaat het toevoegen van een middengeleider en het verdunnen van bosschages.	

Knelpuntcode:	ZKL308
Locatie knelpunt:	Kruispunt N208 – Leidsevaartweg
Omschrijving knelpunt:	Lange wachttijden voor overstekende fietsers.
Voorgestelde oplossing:	Fietstunnel onder brug, wat zal leiden tot een betere bereikbaarheid van station Heemstede-Aerdenhout.
Kenmerk iMPI:	n.v.t.
Stand van zaken: De VRI op de kruising N208 – Leidsevaartweg is in 2021 geoptimaliseerd. Daarbij zijn de groentijden voor alle fietsrichtingen verhoogd tijdens de momenten dat de groene golf actief is. De groene golf is vanaf begin ochtendspits tot einde avondspits ingeschakeld. De groentijd is alleen hoger als er ook daadwerkelijk fietsers worden gedetecteerd. Naast het optimaliseren van de VRI wordt een verkenning naar de haalbaarheid van een fietstunnel onder de N208 uitgevoerd in samenwerking met de gemeente Haarlem. Na deze haalbaarheidsstudie (resultaten verwacht Q1 2022) volgt besluitvorming of het aanleggen van de fietsverbinding tussen de Munterslaan en de Leidsevaartweg, inclusief de mogelijke fietstunnel, als studieproject in het iMPI wordt opgenomen. Eerder was bovengenoemde fietsverbinding onderdeel van het project N208-05 "Aanleg fietsverbinding langs de N208, gemeenten Haarlem en Bloemendaal". De oorspronkelijke scope van dit project is gewijzigd naar: N208-05 aanleggen fietsverbinding langs de N208 tussen Leidsevaartweg en Wagenweg. Het bedrag dat vanuit de fietsknelpunten aanpak in de 2e actualisatie van het PMI in 2019 als krediet beschikbaar is gesteld, wordt volledig aan het project N208-05 besteed.	

Bijlage bij registratienummer 1735839 / 1735845

3. Projecten in planfase

Knelpuntcode:	NKop52
Locatie knelpunt:	Kruispunt N501 Pontweg – Amaliaweg. Texel, Den Hoorn
Omschrijving knelpunt:	Onveilige fietsoversteken over 80 km/uur weg vanwege het ontbreken van een middeneiland.
Voorgestelde oplossing:	Aanleg van middengeleiders
Kenmerk iMPI:	N501-05

Stand van zaken:
In het kader van dit knelpunt zijn meerdere kruisingen met de N501 onderzocht en besproken met de gemeente. Op de kruising zoals aangegeven in de PS voordracht (N501 – Amaliaweg) steken weinig fietsers over. Daarnaast is een middengeleider moeilijk inpasbaar, omdat hiervoor gronden aangekocht moeten worden. Er is daarom gekozen deze kruising niet aan te passen. In overleg met de gemeente is besloten om een andere kruising, namelijk N501 – Redoute, aan te passen. Deze kruising is onoverzichtelijk en het is een druk kruispunt. Omdat het verkeer op de kruising ophoopt, is een middengeleider zeer gewenst, zodat fietsers in twee fasen de N501 kunnen oversteken. Door de realisatie van de middengeleider ontstaat tevens de ruimte om een linksafstrook aan te leggen.
De uitvoering van N501- Redoute is neergelegd bij de gebiedsaannemer. In Q1 van 2021 heeft de gebiedsaannemer een ontwerp gemaakt. In Q3 heeft de voorbereiding plaatsgevonden. Medio oktober is ontdekt dat er PWN hoofdleidingen liggen die voor de realisatie van het huidige ontwerp verlegd zouden moeten worden, daarnaast blijkt ook hier grondverwerving nodig te zijn. De impact op planning en budget wordt onderzocht.
Actuele status:

- Engineering exclusief grondverwerving en K&L is opgestart. Na de engineering hebben wij een aanbieding voor de uitvoering.
- Grondverwerving: Is opgestart maar verloopt moeizaam. O.a. door eerdere vertragingen en capaciteitsgebrek
- K&L: Inventarisatie is afgerond.
    - Kosten lopen uiteen van ca. 110K (K&L onder o.a. openbestrating fietspad, dus veel laten liggen) tot 800K (K&L worden allemaal verlegd)
    - Bij verleggen PWN is de doorlooptijd na verstrekken VTA:
        - 12-18 mnd (voorbereiding- en engineeringstijd)
        - 3 mnd (uitvoeringsduur).
    - Aandachtpunt is dat de werkzaamheden niet tussen 1 mei en 1 september mogen/kunnen plaats vinden.

Bijlage bij registratienummer 1735839 / 1735845

4. Projecten in studiefase

Knelpuntcode:	NKL4
Locatie knelpunt:	Kruispunt N242 – N194 Kamerlingh Onnesweg, Heerhugowaard
Omschrijving knelpunt:	Er is geen rechtstreekse fietsverbinding tussen Heerhugowaard-Noord en Broek op Langedijk / Noord Scharwoude. Woon-werk fietsers moeten omfietsen.
Kenmerk iMPI	ALG-043

Stand van zaken:
In 2020 is een variantenstudie uitgevoerd naar onder andere het verbeteren van de fietsverbinding tussen Heerhugowaard-Noord en Langedijk, Noord-Scharwoude en Oudkarspel. Dit heeft geleid tot een overzicht van oplossingsrichtingen, maar nog niet tot een afgewogen keuze. Volgens de rapportage zijn de meest kansrijke varianten:

1. Een hellingbaan voor fietsers vanaf de N242 naar de Langebalkbrug toevoegen. Dit lijkt het meest kansrijk, maar kent nog uitwerkingsvragen; bijvoorbeeld of fietsers hier wel gebruik van gaan maken en de technische inpassing in relatie tot de brug.
2. Een nieuwe fietsbrug vanaf de N242 of Kamerlingh Onnesweg naar Rijk der 1000 eilanden. Deze oplossing is echter complex en duur.
3. Een nieuw fietspad evenwijdig aan spoorbaan Alkmaar – Den Helder. Dit levert een versterking op van de ketenreis (trein-fiets), maar is geen oplossing voor de barrièrewerking van het Kanaal Omval-Kolhorn.

Deze varianten moeten verder worden uitgewerkt. De volgende stap in de studiefase is om deze varianten uit te werken om te komen tot besluitvorming van een voorkeursoplossing.

Knelpuntcode:	NKL2
Locatie knelpunt:	Kruispunt N242 – Smuigelweg, Heerhugowaard
Omschrijving Knelpunt:	Op het kruispunt N242 en de Smuigelweg moeten fietsers gelijkvloers oversteken, waarbij gemotoriseerd verkeer net onder een spoorbrug vandaan komt. Dit leidt tot gevaarlijke situaties.
Kenmerk iMPI:	ALG-043

Stand van zaken:
Ter hoogte van de kruising N242 Smuigelweg moeten fietsers de drukke N242 gelijkvloers oversteken. Dit leidt tot gevaarlijke situaties, met name door autoverkeer dat net onder de spoorbrug vandaan komt. In 2020 is een variantenstudie uitgevoerd naar onder andere de oversteekbaarheid van dit kruispunt, maar dit heeft niet tot een passende oplossing geleid. Voor de lange termijn kan bijvoorbeeld worden gedacht aan een rotonde met een nieuwe tunnel, maar gezien de impact op de omgeving en andere ontwikkelingen moet dit in bredere context worden onderzocht. De oversteekbaarheid van het zuidelijk deel van de Smuigelweg kan volgens de rapportage tijdelijk worden verbeterd door de opstellocatie voor de fiets op de Smuigelweg te verruimen, maar dit biedt geen oplossing voor de veiligheid en oversteekbaarheid van het kruispunt.
Het knelpunt wordt opgepakt in de bredere trajectstudie om de N242 tussen Verlaat en Nollen, zodat besluitvorming plaatsvindt in samenhang met de omgeving en het gehele N242-traject.

Bijlage bij registratienummer 1735839 / 1735845

Knelpuntcode:	5 en 13
Locatie knelpunt:	N206 Bloemendaal - Vogelenzang
Omschrijving knelpunt:	Dit betreft twee knelpunten: 5 en 13 Knelpunt 5: Het 2-richtingen fietspad langs de N206 tussen Aerdenhout en Vogelenzang is te smal. Knelpunt 13: Vanaf oversteek nabij de Woestduijnweg tot aan Vogelenzang heeft het fietspad een oncomfortabele wegverharding. Er liggen afwisselend stoeptegels en betonplaten vanwege de aanwezigheid van kabels en leidingen. Vanwege boomwortels wijken de tegels en platen in de loop der tijd.
Voorgestelde oplossing:	Knelpunt 5: De korte termijn oplossing is het aanscherpen van het onderhoudsregime en kleine optimalisaties van de bestaande situatie. De lange termijn oplossingen zijn mogelijk verbreding van het fietspad of aanpassing wegprofiel van de N206. Knelpunt 13: Het verharden van het fietspad.
Kenmerk iMPI:	ALG-043

Stand van zaken:
Knelpunt 5: Er zijn kleine optimalisaties opgepakt via het gebiedscontract. Zo zijn er bijvoorbeeld attentieverhogende borden geplaatst. Door beperkte ruimte zijn definitieve oplossingen complex. De oplossingen van het knelpunt (smal fietspad) op de lange termijn kunnen zijn:

1. Het verbreden van het fietspad aan de oostzijde. Deze variant is onderzocht, waaruit blijkt dat het lastig uitvoerbaar is. Dit heeft te maken met onder andere grondaankoop, het kappen van ruim 200 bomen, de aanwezigheid van vleermuizen en bestemmingsplanwijzigingen.
2. Aanpassen van wegprofiel en –inrichting van de N206 met bijvoorbeeld fietssuggestiestroken, passend bij het huidige snelheidsregime van 60 km/h.

De tweede variant wordt in navolging op de eerste variant nader onderzocht en lijkt het meest kansrijk. Een terugvaloptie als beide oplossingen niet werken, is het stimuleren van fietsers om de alternatieve route via de Leidsevaart te kiezen.
Knelpunt 13: Het asfalteren van het fietspad is niet wenselijk in verband met aanwezige kabels en leidingen. De gebiedsaannemer is gevraagd om te voldoen aan het wenselijke onderhoudsniveau, waarbij tegels die scheef liggen door wortelgroei tijdig worden hersteld. Alternatieve oplossingen in keuze wegverharding worden met de gebiedsaannemer onderzocht.

Bijzonderheden:
Dit tracé is geen onderdeel van een doorfietsroute.

Bijlage bij registratienummer 1735839 / 1735845

Knelpuntcode:	6
Locatie Knelpunt:	Knelpunt N512 Bergen – Egmond a/d Hoef
Omschrijving Knelpunt:	De fietser moet op dit moment (vanaf Weg naar de Bleek) de N512 in één keer oversteken, om het fietspad (gelegen aan de andere kant van de provinciale weg) te bereiken.
Voorgestelde Oplossing:	De aanleg van een middengeleider biedt de fietser de kans om de N512 in etappes over te steken, ter bevordering van de veiligheid.
Kenmerk iMPI:	ALG-043

Stand van zaken:
Er is in 2019 een ontwerp en een raming gemaakt van een fietsoversteek en middengeleider voor het Hotel/ Restaurant Creightons. In dit ontwerp is ook voorgesteld om aan weerszijden van de oversteek plateaus te realiseren met als doel de snelheid op de N512, ter hoogte van de fietsoversteek, te verminderen. Uit nader onderzoek is gebleken dat plateaus niet wenselijk zijn/niet gerealiseerd kunnen worden vanwege trillingsoverlast voor de nabijgelegen woningen.
Een aangepast ontwerp (met waarschuwingsborden in plaats van plateaus) is in juli 2021 voorgelegd aan de Fietsersbond. De Fietsersbond geeft de voorkeur aan een ontwerp waarin de fietser de N512 rechtdoor kan oversteken, en waarin de aanwezige linksaffer voor het autoverkeer wordt opgegeven. Dit onderwerp is inmiddels uitgewerkt. In Q1 2022 wordt het laatste ontwerp getoetst bij belanghebbenden (omwonenden, bedrijven en gemeenten). Mogelijke overdracht naar de uitvoering: Q2 2022.

Bijzonderheden:
Onderdeel doorfietsroute (F512)

De gemeente Bergen is voornemens om een paardenoversteek te realiseren ter hoogte van de manege. Deze oversteek komt in de nabijheid van de fietsoversteek (raakvlakproject). De gemeente Bergen heeft dit project nog niet geprogrammeerd en het is nog niet duidelijk wanneer zij met dit project gaan starten.

Knelpuntcode:	8
Locatie knelpunt:	N524, Hilversum
Omschrijving knelpunt:	De twee 1-richtingfietspaden zijn te smal.
Voorgestelde oplossing:	Twee mogelijkheden zijn in beeld: 1. Het verbreden van beide fietspaden. 2. Het verbreden van het fietspad naar een 2-richtingen fietspad aan één zijde (oostzijde).
Kenmerk iMPI:	ALG-043

Stand van zaken:
Er is onderzocht of de werkzaamheden door de gebiedsaannemer uitgevoerd konden worden tegelijk met gepland groot onderhoud. Dit was destijds niet mogelijk. Door de gebiedsaannemer is in dat licht een quickscan (2018) en kort haalbaarheidsonderzoek (2019) uitgevoerd. Daarna heeft dit project stilgelegen door capaciteitsgebrek. Een vervolgstudie naar de oplossingsrichtingen is nodig, omdat de raakvlakken niet voldoende zijn uitgezocht door de gebiedsaannemer. Verbreding van de fietspaden kent namelijk raakvlakken met bomen, grondverwerving en natuurgebieden (Natuurnetwerk Nederland, NNN).

Bijzonderheden:
Het tracé is onderdeel van de MRA doorfietsroute Amsterdam – Hilversum. Op dit moment loopt er parallel aan de studiefase van het fietsknelpunt een bredere studie naar alle prioritaire doorfietsroutes in de Gooi- en Vechtstreek. In het voorjaar 2022 wordt in die bredere studie onderzocht welke varianten haalbaar zijn voor dit fietsknelpunt.

Bijlage bij registratienummer 1735839 / 1735845

Knelpuntcode:	10
Locatie knelpunt:	Knelpunt N527 Trappenberg
Omschrijving Knelpunt:	Fietsers steken over op een plaats waar dat eigenlijk niet is gewenst.
Voorgestelde oplossing:	Diverse oplossingen zijn denkbaar, onder andere: extra obstakels plaatsen voor fietsers, snelheid N-weg verlagen met drempels, linksaffers verwijderen en middengeleider aanleggen, rotonde aanleggen of toevoegen van een VRI.
Kenmerk iMPI:	ALG-043

Stand van zaken:
De niet-gewenste oversteek is dichtgemaakt met de verwachting dat fietsers gebruik maken van de beschikbare oversteek nabij de kruising, maar dit gebeurt niet. Ze fietsen langs de hekken. Een bredere afzetting is onwenselijk, omdat fietsers zich dan zullen mengen met het autoverkeer. Een variantenstudie wordt gestart om dit fietsknelpunt verder op te lossen. Hierbij moet rekening worden gehouden met de herontwikkeling van De Trappenberg en bijhorende verkeersgeneratie op het kruispunt. In opdracht van de ontwikkelaar wordt onderzoek gedaan naar de verkeersgeneratie van de ontwikkeling op De Trappenberg.

Bijzonderheden:
De oversteek kruist de doorfietsroute Bussum – Huizen (F527).
Waterland RE ontwikkelt voor Amvest in de Gemeente Huizen op De Trappenberg ca. 300 zorgwoningen. De consequenties hiervan op de fietsoversteek en N527 zijn nog onbekend.
Op 23 januari 2022 is een fietser op dit punt verongelukt. Momenteel wordt samen met de politie en beheerder gesproken over de toedracht van het ongeval en mogelijke oplossingen.

Knelpuntcode:	11
Locatie knelpunt:	Knelpunt N240 Medemblik
Omschrijving knelpunt:	Onveilige fietsoversteek
Voorgestelde Oplossing:	Aanleggen middengeleider of rotonde.
Kenmerk iMPI:	N240-05

Stand van zaken:
Dit fietsknelpunt is onderdeel van een groter project dat in de studiefase is. Realisatie is gepland in 2026/2027.

Bijzonderheden:
Dit knelpunt is onderdeel van het project “Aanleg rotonde kruispunt N240-N239 en parallelweg N240, gedeelte Almereweg-N239, gemeenten Medemblik en Hollands Kroon”. Het is geen onderdeel van de doorfietsroute. Het is wel onderdeel van de regionale recreatieve route.

Bijlage bij registratienummer 1735839 / 1735845

Knelpuntcode:	14
Locatie knelpunt:	N197 Beverwijk
Omschrijving knelpunt:	Fietspad ontbreekt tussen de Zeestraat en de Waterweg voor de route tussen Heemskerk en Wijk aan Zee.
Voorgestelde oplossing:	Het aanleggen van een 2-richtingenfietspad tussen de rotonde Zeestraat en rotonde Waterweg.
Kenmerk iMPI:	ALG-043

Stand van zaken:
De studiefase van dit project heeft vanwege capaciteitsgebrek stilgelegen. In september 2021 is een projectleider aangesteld om deze studiefase op te pakken. Een haalbaarheidsstudie wordt opgestart om de oplossingsrichting uit te werken.

Bijzonderheden:
Dit tracé is geen onderdeel van een doorfietsroute.

Bijlage **bij registratienummer 1735839 / 1735845**

Bijlage B. Stand van zaken gemeentelijke knelpunten

In tabel 1 zijn de urgente knelpunten weergegeven, inclusief een stand van zaken en eventueel verleende subsidie. In tabel 2 zijn knelpunten opgenomen waar vanaf 2020 subsidie op is aangebracht, ofwel vanaf het moment dat de vernieuwde regeling Regionaal Fietsnetwerk werd opengesteld. Dit zijn dus knelpunten die niet in de lijst met meest urgente knelpunten van de provincie stonden, maar bij gemeenten urgentie genoten en door de vernieuwde subsidievoorwaarden tot een aanvraag hebben geleid.

Tabel 1. Gemeentelijke knelpunten in lijst urgente knelpunten Fietsersbond

Nr	Code	Locatie	Omschrijving knelpunt	Plaats/gemeente	Stand van Zaken	Verleende subsidie
1	NKL16	Kruising N245 - Schinkelwaard/ Laan van Straatsburg	Gevaarlijke VRI-oversteek van 8 rijbanen.	Alkmaar	Niet opgelost Oplossing te complex of te duur	
2	NKL19	Jan van Scorelkade & Kruseman van Eltenweg	Deze woonstraten behoren tot de belangrijke school/woon-werkroutes tussen NS-station en Bergermeer/Bergen	Alkmaar	-	
3	Nkop25	F. Bijlweg	Te smalle fietsstrook voor gebiedsontsluitingsweg.	Den Helder	-	
4	ZKL254	Fietsknelpunt Bekslaan / Leidsevaart	Onnodige en onveilige fietsoversteken	Bloemendaal	In voorbereiding	€ 470.000,-
5	ZKL252	Fietspad Waterleidingduinen	Ontbrekende schakel tussen Heemstede/Vogelenzang en Zandvoort	Bloemendaal	Wordt onderdeel van bredere studie naar de fietsbereikbaarheid kust, verwacht Q2 2022	
6	GeV20	Brinklaan-Hooftlaan	Geen eigen fietsoversteken over drukke Brinklaan. Extra gevaarlijk vanwege vrachtverkeer van/naar bedrijventerrein	Gooise Meren - Bussum	Geen prioriteit bij gemeente	
7	GeV22	Brinklaan, tussen nieuwe raadhuisstraat en Eslaan	Geen of weinig zicht komende van rotonde met Nieuwe Raadhuisstraat	Gooise Meren - Bussum	Geen prioriteit bij gemeente	

Bijlage bij registratienummer 1735839 / 1735845

8	GeV19	Brinklaan - Lambertus Hortensiuslaan-Commeniuslaan	Geen eigen fietsoversteken over drukke Brinklaan.	Gooise Meren - Naarden	Geen prioriteit bij gemeente	
9	GeV8	Godelindeweg - Lambertus Hortensiuslaan	Te lange wachttijd en in noordoosthoek te smalle fietsvoorziening (en VRI-paal staat óp het fietspad)	Gooise Meren - Naarden	Geen prioriteit bij gemeente	
10	ZKL1	Fietsbrug over Bolwerken (Dolhuysbrug), tussen Schotersingel en Kruisweg	Aanleg fietsbrug: >10.000 fietsers Haarlem-Noord / Station / Centrum. Ontvlecht bus- ,auto- en fietsstromen. Opgenomen in prioriteit regionaal fietsnetwerk.	Haarlem	Realisatie fietsbrug over Bolwerken is uitgesteld, ZKL22 wordt eerst uitgevoerd.	
11	ZKL10	Nassaulaan	Drukke fietsroute door centrum; drukke busroute	Haarlem	Gemeente heeft € 2 mln. gereserveerd als eigen bijdrage voor project. Geplande start 2025.	Ingetrokken € 551.073,-
12	ZKL19	Velserstraat	Fietsvoorziening ontbreekt	Haarlem	In 2018 geherprofileerd tot 30 km straat met fietsstroken	
13	ZKL2	Kennemerstraat	Aanleg fietsstraat Kennemerstraat: >10.000 fietsers Haarlem-Noord / Station / Centrum. Ontvlecht bus- ,auto- en fietsstromen. Opgenomen in prioriteit regionaal fietsnetwerk.	Haarlem	Realisatie fietsbrug over Bolwerken is uitgesteld, daarmee noodzaak tot realisatie fietsstraat Kennemerstraat onduidelijk. ZKL22 wordt eerst uitgevoerd.	
14	ZKL21	Pijnboomstraat	Vanwege te smal profiel zitten fiets- en autoverkeer elkaar in de weg.	Haarlem	Geen prioriteit	
15	ZKL22	Schoterweg	Fietspaden te smal	Haarlem	Verbeteren fietstracé Kennemerbrug en Schoterweg door o.a. verbreden fietspaden. Gemeente heeft 1.9mln. gereserveerd. Geplande start 2023	
16	ZKL23	Staten Bolwerk	Onveilige 50 km. weg vlakbij station vanwege fietsstroken en parkeervakken.	Haarlem	Onderdeel van bredere planvorming over de fietsring rond centrum van Haarlem	
17	ZKL24	Prinsenbrug	Lange wachttijden VRI	Haarlem	Opgelost	€154.250,-
18	ZKL263	Oosterduinweg	50km weg zonder fietsvoorziening	Haarlem	Geen prioriteit bij gemeente	
19	ZKL278	Donkere Spaarne	50km-weg zonder fietsvoorziening	Haarlem	Opgelost zonder subsidie	Ingetrokken

Bijlage bij registratienummer 1735839 / 1735845

						€ 297.308,-
20	ZKL28	Ontbrekende schakel parallel aan spoor	Ontbrekende schakel tussen Garenkokerskade en Julianalaan	Haarlem	Geen prioriteit bij gemeente	
21	ZKL294	Schoterweg tussen Generaal Cronjestraat en het Frans Halsplein	Ontbreken van geschikt fietspad voor twee richtingsfietsverkeer	Haarlem	Verbeteren fietstracé Kennemerbrug en Schoterweg door o.a. verbreden fietspaden en aanleg fietsstraat Paul Krugerkade. Start 2022	€85.995,-
22	ZKL296	Orionbrug	Paden structuur biedt te weinig capaciteit, mijdingsgedrag verkeerslichten.	Haarlem	In voorbereiding	€ 54.230,-
23	ZKL297	Wagenweg tussen Limburg van Stirumstraat en Claus Sluterweg: (westzijde)	Te smal fietspad voor tweerichtingsverkeer. Veel spookfietsgedrag en misbruik van VRI.	Haarlem	Geen prioriteit bij gemeente	
24	ZKL307	Wagenweg-N208	Lange wachttijden voor overstekende fietsers	Haarlem	Geen prioriteit bij gemeente	
25	ZKL4	Leidsevaart, tussen Raaks en Westergracht	Fietsvoorziening ontbreekt. Drukke fietsroute van/naar centrum	Haarlem	In voorbereiding	€ 98.280,-
26	ZKL5	Barrevoetsstraat	Te smal voor auto en fiets. Ook voetganger heeft geen ruimte.	Haarlem	In voorbereiding	€ 241.920,-
27	ZKL8	Parklaan - zuidzijde	Onveilige weg door te smalle fietsstroken naast te smalle parkeerhavens	Haarlem	In voorbereiding	€ 212.625,-
28	ZKL204	Zandvoortselaan-Leidsevaartweg	Lange wachttijden bij zeer druk VRI-kruispunt. Belangrijke woon-werk/school en recreatieve verbinding.	Heemstede	In voorbereiding. Onderdeel van wegcategoriseringsplan: Zandvoortselaan wordt GOW 30	
29	ZKL206	Zandvoortselaan	Tussen Aerdenhout, Vogelpark en Leidsevaartweg noordzijde twee maal zeer drukke N201 oversteken	Heemstede	In voorbereiding. Onderdeel van wegcategoriseringsplan: Zandvoortselaan wordt GOW 30	
30	ZKL207	Zandvoortselaan	Fietsers naar station vermijden lange wachttijden bij kruispunt met Leidsevaartweg door aan zuidzijde fietspad te nemen.	Heemstede	Dit wordt meegenomen bij herinrichtingsplannen	

Bijlage bij registratienummer 1735839 / 1735845

31	ZKL208	Herenweg N208/Adriaan Pauwlaan	Schoolroute. Gevaarlijke en complexe oversteek aan oostzijde van zeer drukke N201; complex vanwege ook nog eens in- en uitrijdend autoverkeer van Adriaan Pauwlaan.	Heemstede	In voorbereiding. Oversteek wordt aangepast. Uitvoering Q1 2022	
32	ZKL213	Leidsevaartweg	Zeer slecht tegelfietspad	Heemstede	Opgelost	€ 907.500,-
33	GeV13	Utrechtseweg-Diependaalselaan	Zeer onveilige rotonde fietsoversteken over drukke Diependaalselaan, vooral vanwege 2 uitgaande rijstroken met optrekkend verkeer en daardoor afdekzicht; opstelruimtes zijn veel te krap (bijna 180 graden achterom kijken) en aan westzijde is midden eiland ook nog eens te klein om in twee fasen te kunnen oversteken.	Hilversum	Inmiddels onderdeel van doorfietsroutestudie Hilversum-Utrecht. Oplossingsrichtingen worden Q2 2022 verwacht.	
34	GeV14	Soestdijkerstraatweg	Smalle, aanliggende tegelfietspaden (matig alternatief voor Diependaalselaan/Oostereind)	Hilversum	Onderdeel van doorfietsroute Hilversum-Baarn. Oplossing te duur voor knelpuntenaanpak (volledige reconstructie dwarsprofiel weg nodig).	
35	GeV27	Emmastraat	Voor 50 km. regime te smalle fietsstroken, zeker in combinatie met veel scholieren.	Hilversum	Inmiddels onderdeel van doorfietsrouteplannen Hilversum-Baarn.	
36	WFr1	Stationsweg-Stationsplein	Fietsvoorziening ontbreekt	Hoorn	Onderdeel van plannen Poort van Hoorn; realisatie verwacht ntb	
37	WFr11	Keern / Provincialeweg	Lange VRI-wachttijden bij oversteken	Hoorn	Realisatie verwacht ntb	
38	WFr13	Rijnweg / Provincialeweg	Zeer lange VRI-wachttijden	Hoorn	-	
39	Nkop21	Ontbrekende schakel De Boog	Ontbrekende schakel	Schagen	-	
40	Wfr 18	Ontbrekende schakel de Compagnie	Aanleg van een fietsverbinding tussen Risdam-noord en bedrijventerrein Westfrisia zorgt voor een veel veiligere en snellere route, met name voor woonwerk	Hoorn	Geen prioriteit bij de gemeente	

Bijlage **bij registratienummer 1735839 / 1735845**

			fietsers.			
41	NKL 15	Bestevaerstraat	Geen fietsvoorziening	Alkmaar	-	
42	NKL 117	Spanjaardsdam	Gebiedsontsluitingsweg zonder fietspad	Langedijk	Onderdeel plannen verlengen de Punt, subsidieaanvraag verwacht in 2021	
43	NKL 30	Uitvalsweg	Langs Uitvalsweg ontbreekt 80 meter fietspad tussen Dorpstraat en fietspad van/naar Broekhornbrug. Op deze cruciale verbinding tussen Heerhugowaard (o.a. NS-station) en Langedijk is het voor fietsers nu 450 meter.	Broek op Langedijk	Oplossing te complex of te duur Locatie wel onderdeel van doorfietsrouteplannen regio Alkmaar	

Bijlage **bij registratienummer 1735839 / 1735845**

Tabel 2. Gemeentelijke knelpunten die niet in de door ons geprioriteerde lijst staan, maar het zijn wel knelpunten uit het rapport van de Fietsersbond

Nr	Code	Locatie	Omschrijving knelpunt	Plaats/gemeente	Stand van Zaken	Verleende subsidie
44	NKL 209	Westerhoutweg	Slechte kwaliteit voor drukke fietsroute tussen Heemskerk/Beverwijk en de pont (Velsen)	Beverwijk	Aanleg fietsstraat aangevraagd via Regionaal netwerk 2020	€ 233.862
45	NKL6	Nauertogt	Vanuit de nieuwe fietstunnel onder de N245 naar het Molentochtpad moeten o.a. veel scholieren de Nauertogt tweemaal oversteken en 450 meter over een te smal tweerichtingen fietspad rijden.	Langedijk	Aanleg fietspad aan de zuidzijde van de Nauertogt via Regionaal netwerk 2020	€ 365.894
46	Ongenummerd	Schoterbos	Ontbrekende schakel in het regionaal Fietsnetwerk	Haarlem	Aanleg Fietspaden schoterbos inclusief brug over Jan Gijzenvaart via Regionaal netwerk 2020	€ 1.031.861
47	ZKL 214	Provinciënlaan	Hoge snelheden, o.a. gevaarlijk door afsnijding op de fietsstrook in de bocht naar rechts.	Heemstede	Aanleg brede fietsstroken Kleine infra 2019	€ 113.680
48	NKL 218	Maerten van Heemskerckstraat	Heeft onvoldoende kwaliteit als (nieuw) onderdeel van het hoofdnetwerk	Heemskerk	Aanleg fietsstraat	€ 220.480 Via buiten uitvoeringsregeling (doorfietsroute Kennemerland) € 53.600 Via Kleine Infra 2020 (aanvulling)
49	ZKL	Leidsevaartweg Noord, tussen Zandvoortselaan en	Zeer matige wegdekkwaliteit	Heemstede	Aanleg fietsstraat	€ 256.054

Bijlage **bij registratienummer 1735839 / 1735845**

	203	Haarlem			Via kleine infra 2020	
50	NKL 112	De Bloemen	Te hoge snelheid met smalle auto- en fietsstroken	Castricum	Aanleg brede fietsstroken Via kleine infra 2020	€ 396.238
51	WFR 17	Westerdijk	Onveilige weg; oostelijk van sluis met smalle fietsstrook en oneffen bermaansluiting, westelijk van sluis met aanliggend te smal fietspad.	Medemblik	Aanleg brede fietsstroken en aanpassing kruising met Overtoom/Medemblikkerweg Via Kleine Infra 2020	€ 63.428
52	ZKL 289	Boulevard Paulus Loot	Drukte en parkerende auto's veroorzaken onveilige situaties terwijl er geen fietsvoorziening zijn.	Zandvoort	Aanleg fietsstraat Via Kleine infra 2020	€ 810.698
53	ZKL 218	Cruquiusweg	Slechte klinkerverharding	Heemstede	Aanleg Fietsstraat Via Kleine Infra 2021	€ 433.336
54	ZKL 101	Wüstelaan	Onveilige 30km-straat door relatief veel autoverkeer	Santpoort Zuid / Velsen	Aanleg brede fietsstroken met rijloper voorautoverkeer in klinkers Via Kleine Infra 2021	€ 106.245

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

B. Snoeker

BEL/MOB

Telefoonnummer +31653885985

Bas.snoeker@noord-holland.nl

Verzenddatum

16 FEB. 2022

Kenmerk

1735839 / 1735845

Uw kenmerk

Betreft: voortgang oplossen fietsknelpunten

Geachte leden,

Met deze brief informeren wij u over de voortgang in de aanpak van de fietsknelpunten.

Met de Voordracht 2018-26 aan Provinciale Staten is in de eerste helft van 2018 gestart met de aanpak van een aantal specifieke fietsknelpunten op gemeentelijke en provinciale infrastructuur in Noord-Holland. In deze Voordracht is aangegeven dat de uitgevoerde projecten geëvalueerd worden en dat via het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur (PMI) (tegenwoordig het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur iMPI) gerapporteerd wordt over de voortgang van de provinciale projecten. Tijdens de bespreking van het iMPI2022-2029 in de commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid is verzocht om meer inzicht in de specifieke voortgang van de aanpak van de individuele knelpunten. Daartoe is deze voortgangsrapportage fietsknelpunten opgesteld.

Resultaten en analyse
Het is gebleken dat de meeste fietsknelpunten complexer zijn dan in eerste instantie werd gedacht, waardoor er minder snel een oplossing kan worden gevonden en gerealiseerd. In de bijlage is een overzicht opgenomen van de knelpunten op provinciaal areaal.

De huidige status van de 14 fietsknelpunten is:

- Gerealiseerd: 2 knelpunten.
- Realisatiefase: 2 knelpunten.
- Planfase: 1 knelpunt.
- Studiefase: 9 knelpunten.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Er zijn drie hoofdredenen voor het achterblijven van realisatie bij de doelstelling:

1. **Matig regionaal draagvlak**: Omdat de knelpunten nog niet bestuurlijk waren ingebed, bijvoorbeeld binnen een regionale samenwerking, een doorfietsrouteaanpak, of als onderdeel van intentie- en uitvoeringsverklaringen, wordt nut- en noodzaak van de projecten regelmatig ter discussie gesteld. Dit leidt tot vertraging, scopewijzigingen etc. Zie ook punt 2. Aanvullend lagen de prioriteiten bij gemeenten door de Coronacrisis de afgelopen twee jaar niet bij deze knelpunten.
2. **Complexiteit**: In eerste instantie leken de knelpunten eenvoudig en snel op te lossen. Echter, de specifieke situaties bleken toch complexer dan aanvankelijk ingeschat. Dit komt bijvoorbeeld door extra benodigde afstemming, procedures en de verschillende opgaven in het projectgebied, zoals natuur, landschap, omgevingsprojecten, grondaankoop of waterhuishouding.
3. **Onvoldoende ambtelijke capaciteit**: Bij het inschatten van de capaciteit is gerekend op eenvoudige oplossingen. Zodoende was er onvoldoende rekening gehouden met de hierboven genoemde complexiteit en draagvlakproblematiek. Er was daardoor onvoldoende capaciteit beschikbaar voor het uitvoeren van de projecten, van studiefase tot en met realisatiefase.

Vervolg
Om te zorgen dat op de fietsknelpunten voortgang wordt geboekt is er sinds september 2021 extra capaciteit ingezet, specifiek voor de studiefasen van de fietsknelpunten. Het streven is om eind 2022 de meeste studiefasen af te ronden óf een voorstel voor het vervolg gereed te hebben.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

1 bijlage:

Notitie: Voortgang oplossen provinciale en gemeentelijke fietsknelpunten

Provincie Noord-Holland

Mobiliteit & Bereikbaarheid

Dossiernummer	9116
Extern Zaak ID	1742098
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	21 maart 2022
Agendapunt	9.e
Titel	Ruimte/Mobiliteit: Gebiedsplannen Bereikbare Steden (c-agenda RWK 14-3-2022 & M&B 21-3-2022)
Organisatieonderdeel	BEL/RO

Bijlagen
1. Gebiedsplan Alkmaar.pdf
2. Gebiedsplan Haarlem.pdf
3. Gebiedsplan Hilversum.pdf
4. Gebiedsplan Hoofddorp.pdf
5. Gebiedsplan Hoorn.pdf
6. Gebiedsplan Purmerend.pdf
7. Gebiedsplan Zaanstad.pdf
Brief aan PS over gebiedsplannen Bereikbare Steden.pdf

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
Overdracht vanuit GS	21 februari 2022
Ruimte Wonen en Klimaat	14 maart 2022
Mobiliteit & Bereikbaarheid	**21 maart 2022**

Toelichting

In zeven stadsharten in Noord-Holland worden in korte tijd veel nieuwe woningen gebouwd. Stadsharten zijn (hoog)stedelijke gebieden rondom centraal gelegen openbaar vervoersknooppunten, zoals een trein- of busstation. Het gaat om de stadsharten Alkmaar, Haarlem, Hilversum, Hoorn, Hoofddorp, Purmerend en Zaanstad. Voor het versneld realiseren van de plannen in deze stadsharten is in het kader van het Rijk-regio programma 'Bereikbare Steden' door iedere gemeente gewerkt aan een gebiedsplan. Deze plannen zijn recentelijk vastgesteld. In 2022 gaan gemeenten, regio en Rijksoverheid samen aan de slag met de uitvoering.

GEBIEDSPLAN ALKMAAR

ONTWIKKELING VAN DE STADSHARTEN

Bereikbare Steden
18 oktober 2021

alcmaria victrix
gemeente ALKMAAR

gemeente ALKMAAR

GEBIEDSPLAN ALKMAAR

V2021/10

GEBIEDSPLAN ALKMAAR

V2021/10

INHOUD

GEBIEDSPLAN ALKMAAR 02

LEESWIJZER 06
Doelen 08
Gebiedsplan 08

WERKEN AAN DE TOEKOMST VAN ALKMAAR 09

ALKMAARS STADSHART 11
Integrale stad 11
Visie 2030 12
Rol stadshart Alkmaar 13
Belang OV knooppunten 13

ONTWIKKELSTRATEGIE 14
Werken aan knoopwaarde en plaatswaarde 14
Strategische interventies & fasering 15
Inzet Alkmaar & Rijksoverheid 15

PROJECTEN EN DEELGEBIEDEN 16

PROJECTKAART 18
Stationsgebied Alkmaar Centraal 20
Algemeen 20
Station Alkmaar Noord 26
Alkmaars Kanaal 30
Alkmaars Kanaal Viaanse Molen 32
Alkmaars KanaalOverstad 36
Alkmaars KanaalOudorp 40
Alkmaars KanaalOverdie 42
Historische Vitale en Dynamische binnenstad 44
Gebiedsoverstijgende investeringen en programma's 48
Klimaatadaptatie 51
Vergroenen en bio-diversiteit 52
Programma overstijgend 54
Economische Projecten 54

PROJECTFASERING 56
Deelprojecten nu - 2035 58
Timing en flexibiliteit 59

ORGANISATIEDRAAGVLAK & COMMUNICATIE 61
Integrale aanpak, intensieve afstemming 62
Historische Vitale en Dynamische Binnenstad 65
Opschaling organisatie 65
Aanvullende capaciteit en expertise 65
Bestuurlijk draagvlak 66

SLIM OMGAAN MET RISICO'S 68
Grootste risico's 68

LEESWIJZER

Alkmaar is een prachtige gemeente, waar inmiddels meer dan 100.000 mensen met plezier elke dag wonen en werken en genieten van wat de stad te bieden heeft. Alkmaar wil ook in de toekomst minstens zo'n fijne, gezonde, levendige en aantrekkelijke plek blijven. Daarvoor wordt geïnvesteerd in kwalitatieve openbare ruimte, (nieuwe) woningen en een goede bereikbaarheid. Kansen worden daarbij benut en dat doet Alkmaar op een slimme manier; in samenhang en met overzicht en inzicht van de integrale opgave.

Al sinds lange tijd wordt ook in Alkmaar hard gewerkt aan het mooi en leefbaar houden van de stad. De gemeente zet zich van oudsher in voor behoud van kwaliteit, voor leefbaarheid, onderhoud van monumenten en het openbaar gebied. De gemeente stelt tevens de kaders voor de nieuwe ontwikkelingen en bouwprojecten. Die rol is sinds enige jaren aan het verschuiven. Steeds meer zet de gemeente in op de grotere thema's van de stad en ook van de regio: bereikbaarheid, duurzaamheid, klimaatadaptatie, werken, wonen en een prettig leefklimaat.

Zo is Alkmaar niet alleen stad, maar vervult ze ook een functie in de directe regio, maar ook in Noord-Holland Noord. Een plek om te wonen, of juist om te werken. Om te genieten van alle cultuur die de stad te bieden heeft, het uitgebreide winkelaanbod, of de vele hoogwaardige sportmogelijkheden.

Om ervoor te zorgen dat met de nieuwe stadsuitbreiding de gemeente goed bereikbaar blijft wordt ingezet op het verbeteren en vernieuwen van de infrastructuur waar dat nodig is. Waarbij de optimale balans wordt gezocht tussen auto, fiets en openbaar vervoer.

Hierbij gaat het niet alleen bereikbaarheid van de stad vanuit de omgeving, maar ook vaak de bereikbaarheid van de verschillende wijken, gebieden, stadssferen en functies ten opzichte van elkaar. Looproutes, fietsroutes, ringwegen, toegangswegen, sluipweggetjes en olifantenpaadjes.

De provincie Noord-Holland werkt met 9 verschillende gemeenten, waaronder Alkmaar, samen aan het programma 'Bereikbare Steden'. Hierin staan de 9 stadsharten centraal, hun onderlinge verbondenheid (veelal per auto en trein) maar zeker ook de verbindingen in het stadshart – alles binnen 10 minuten fietsen vanaf het station – zelf. Van essentieel belang voor een aantrekkelijke, levendige en gezonde stad.

In dit gebiedsplan is de basis van het belangrijke overzicht van de diverse gebiedsontwikkelingen in Alkmaar en de consequenties, maar vooral ook kansen die dit oplevert voor de bereikbaarheidsoplossingen daarbinnen.

Het Gebiedsplan bestaat uit eenbeschrijving van een aantal doelen en uitgangspunten, een toelichting op de visie op het Alkmaars stadshart en de rol daarvan, nu en in de toekomst. Vervolgens worden de verschillende projecten en deelgebieden weergegeven en de investeringen en herstructureringsprojecten die in elk van de deelgebieden gepland of voorgenomen zijn. Tevens zijn enkel gebiedsoverstijgende investeringen en programma's belicht. En zelfs een aantal pijlers die nog weer boven de programma's 'hangen'.

Het document sluit af met een aantal belangrijke hoofdstukken die gaan over de organisatie van al deze plannen. Over draagvlak en communicatie. Over de organisatie van besluitvorming en projecten. En over de financiering daarvan, samen met het Rijk. Het laatste hoofdstuk behandelt het omgaan met risico's. De gemeente Alkmaar wil slim en realistisch werken aan ambitieuze plannen. Dat vraagt ook om serieus te kijken naar risico's en mogelijke problemen. En hoe daarmee zo goed mogelijk om te gaan.

De provincie zal de gebiedsplannen van alle 9 gemeenten bundelen en meenemen in haar verzoek aan het Rijk voor een co-financiering van het programma 'Bereikbare Steden'. Begin 2022 zal een bijgewerkte en geactualiseerde versie van het gebiedsplan worden gerealiseerd en beschikbaar gesteld.

We hopen dat dit gebiedsplan helpt de gebiedsontwikkelingen in Alkmaar in een zinvolle context te plaatsen en tegelijkertijd concreet te maken.

alcmaria victrix
gemeente ALKMAAR

Niet alle in dit gebiedsplan genoemde investeringen zijn vastgesteld door de gemeenteraad. Dit gebiedsplan geeft een beeld waar Alkmaar mee bezig is. Dit is een levend en organisch document en wordt regelmatig geactualiseerd (volgende update Q1 2022).

Bereikbare Steden gaat over de verdichtingsopgave op en rondom de stedelijke openbaar-vervoersknopen van de belangrijke steden in de MRA, ook wel de *stadsharten* genoemd. Het gaat om zeven stadsharten van de MRA en twee die net buiten de grenzen van de MRA vallen maar wel degelijk onderdeel zijn van het woon- en werkgebied van de MRA: Alkmaar, Almere, Haarlem, Hilversum, Hoorn, Hoofddorp, Lelystad, Purmerend en Zaanstad. Het doel is samen met de MRA, de provincies Noord-Holland en Flevoland en het Rijk integraal te werken aan (versnelde) integrale gebiedsontwikkeling.

Samenwerking negen gemeenten

De negen gemeenten willen een betere verdeling en bereikbaarheid van wonen en werken en een betere ontsluiting van hun stadsharten. Deze samenwerking vormt tevens een eerste uitwerking van de ‘polycentrische metropool’ - een metropoolregio met meerdere vitale en verbonden centra - zoals afgesproken in de MRA Verstedelijkingsstrategie en het Bestuurlijk Overleg MIRT. De samenwerking vindt daarmee plaats in het traject ‘Bereikbare Steden’, onderdeel van het Rijks- en regioprogramma SBaB (Samen Bouwen aan Bereikbaarheid). Het gaat daarbij in totaal om 65.000 woningen en 21.000 banen. Waarvan Alkmaar in ieder geval 6.100 woningen en minstens 2.000 banen voor haar rekening wil nemen.

Doelen

De gezamenlijke partijen willen de volgende doelen bereiken:

- Het versneld aanpakken van het woningtekort;
- Het optimaliseren van ov-bereikbaarheid;
- Het stimuleren van werkgelegenheid;
- Het verduurzamen en klimaatveranderingsbestendig maken;
- Het blijvend investeren in de leefbaarheid, de ontmoetingsfunctie en inclusiviteit van onze steden en de samenleving.

Gebiedsplan

Het Gebiedsplan Alkmaar geeft op hoofdlijnen richting aan de uitvoering van de vele gemeentelijke ontwikkelingsplannen. En het brengt in beeld welke (gebiedsoverstijgende) infrastructurele maatregelen en investeringen noodzakelijk zijn om te zorgen dat Alkmaar optimaal bereikbaar blijft, hoe de woonomgeving aantrekkelijk blijft en hoe aanzienlijk meer kennisintensieve werkgelegenheid aan de stad kan worden toegevoegd.

ALKMAARS STADSHART

Alkmaar is een trotse historische stad. Groot geworden en tegelijkertijd op een waardevolle manier klein gebleven. Een stad waar de Alkmaarder werkelijk thuis is. En zich verbonden voelt met zowel de geschiedenis als de toekomst. En met elkaar. Een stad tussen de polders, bossen en dichtbij het strand; Nederland in het klein. Een plek waar het fijn wonen is, waar je van de rust kan genieten en tegelijk alle voorzieningen van een moderne grote stad kan vinden.

Integrale stad

Alkmaar werkt met passie om het stadshart een nóg fijnere plek te maken. Bereikbaarder. Nog beter verbonden met de overige steden uit de MRA. Maar ook nog meer één geheel, duurzamer, levendiger en stedelijker. Natuurlijk altijd met behoud van de dienst- en centrumfunctie, ook voor recreatie en winkelen voor de hele regio (NHN).

Alkmaars stadshart gaat niet alleen over de historische binnenstad, maar ook over Overstad, Viaanse Molen, Oudorp en Overdie in de prachtige Kanaalzone en het gebied rond Station Noord en het Centraal station. Deze gebieden zijn op dit moment nog niet optimaal ingevuld, ontsloten en verbonden. Het kanaal is nu bijvoorbeeld nog meer een barrière dan een centrale en aantrekkelijke as. En zo zijn Overstad en Viaanse Molen eigenlijk heel dichtbij, maar voelen nog ‘ver weg’. Het is de overtuiging van Alkmaar dat de integratie en ontwikkeling van al deze gebieden samen, het levendige en kloppende stadshart van Alkmaar zal worden. Een plek om te ontmoeten, te wonen, te genieten en te ondernemen. Levendig, duurzaam en innovatief.

Visie 2030

Het Alkmaarsde stadshart in 2030 kenmerkt zich door een meer cultuurhistorisch deel en een eigentijds deel; het Alkmaars Kanaal. Het stadshart is drukker, completer en stedelijker met een uitgebreid cultureel en toeristisch-recreatief aanbod. De openbare ruimte, waaronder de 'rode loper' tussen het stationsgebied en historisch centrum, en tussen stationsgebied en Overstad, vormt een verbindend element. Dit biedt een goede balans tussen diverse mobiliteitsvormen. En geeft veel ruimte voor voetganger en fiets. Er zijn goede parkeervoorzieningen voor auto en fiets en er is een breder aanbod aan woonmilieus. Het station vormt de entree van het nieuwe uitgebreide stadshart. Langs het kanaal hebben bedrijventerreinen plaatsgemaakt voor een modern centrummilieu met een mix van wonen, werken en recreëren. Bedrijven vestigen zich hier graag. Alkmaar zet in op bedrijvigheid in ICT en Innovatie op het gebied van bijvoorbeeld duurzaamheid en zorg.

Rol stadshart Alkmaar

Alkmaar ontwikkelt zich in het netwerk van de MRA, met afspraken over samenhang in de regionale verstedelijking. De MRA-steden benadrukken het belang van goede afstemming over woondoelgroepen, stimuleren van economische potenties en investeringen in infrastructuur. Het stadshart van Alkmaar heeft binnen de regio een bijzondere rol om aan die afspraken vorm te geven.

Belang OV knooppunten

De stationsgebieden Alkmaar Centraal en Noord vormen de OV-knooppunten van Alkmaar. Hiermee vervullen de stationsgebieden een cruciale rol in het Daily Urban System van (de regio) Alkmaar als onderdeel van de Metropoolregio Amsterdam en als scharnierpunt naar Noord-Holland Noord. Om deze stationsgebieden de verschillende gebieden nog beter te laten verbinden worden er diverse ingrepen gedaan. De gebieden krijgen meer waarde als bestemming, doordat er ruimte wordt gecreëerd voor wonen, werken maar ook ontspannen. Daarnaast wordt ook de knooppuntfunctie van de stations versterkt door in te zetten op actieve mobiliteit. Zo wordt onder andere het busstation bij station Alkmaar Centraal verplaatst en de doorstroming van het auto- en busverkeer gewaarborgd door een tunnel onder het spoor op de Helderseweg en autoluwe zones in het stationsgebied zelf.

ONTWIKKEL-STRATEGIE

De groei van de stad, de verbetering van de regionale bereikbaarheid en de bijdrage aan de polycentrische verstedelijking van de MRA is een complex geheel. Dat vraagt om een integrale ontwikkel- en investeringsstrategie. De opgaven zijn niet eenvoudig, maar haalbaar. Investeringen zijn nodig voor realisatie van woningen en allerlei vormen van werkgelegenheid, voor verduurzaming en klimaatbestendigheid en voor verbetering van de bereikbaarheid. Op die manier zorgen we voor leefbare, inclusieve en goed verbonden steden binnen de MRA.

Werken aan knoopwaarde en plaatswaarde

Centraal in de integrale gebiedsontwikkeling zijn: het Stationsgebied Alkmaar Centraal, het Stationsgebied Noord, het Alkmaars Kanaal met daarin de te transformeren bedrijventerreinen Viaanse Molen, Overstad, Oudorp en Overdie en natuurlijk de cultuurhistorische Vitale en Dynamische binnenstad zelf. Overal komen ontwikkelingen in wonen, werken, ontmoeten en reizen samen. En ontstaan er nieuwe plekken en nieuwe combinaties. Dat noemen we *plaatswaarde*. Maar al deze nieuwe plekken hebben vanzelfsprekend behoefte aan bereikbaarheid. Dat noemen we *knoopwaarde* en gaat over het aanbod van mobiliteit: frequentie van het openbaar vervoer, het bereik van de netwerken en de verbonden soorten vervoer (modaliteiten). Integrale gebiedsontwikkeling probeert beide waarden in balans te houden en in het proces van transformatie elkaar te laten versterken.

Strategische interventies & fasering

In deze integrale ontwikkelingen zijn strategische interventies nodig om tot het gewenste eindbeeld te komen. Voor de toekomst zet Alkmaar nog meer in op een stevige investeringsstrategie en ontwikkelstrategie die vorm krijgen in een integraal gebiedsportfolio van Alkmaar. En wordt er gezorgd dat deze strategieën worden verwerkt in de jaarlijkse P&C cyclus (lees: financieel vertaald), zodat keuzes bestuurlijk kunnen worden voorgelegd en er snel kan worden bijgestuurd waar nodig. Zo kan in samenhang tussen bijvoorbeeld wonen en infra worden ontwikkeld.

De projecten zijn allemaal nodig, maar urgentie of randvoorwaardelijkheid voor andere projecten verschillen. Zo is de transformatie van bedrijventerreinen afhankelijk van het (helpen) verhuizen van de huidige bedrijven. En ook van het tempo waarin de markt kan en wil ontwikkelen. En zijn veel ontwikkelingslocaties afhankelijk van de infrastructurele voorzieningen die de locatie met de rest van de stad verbinden. In het hoofstuk “Slim omgaan met risico’s” is een risico-inventarisatie opgenomen en staat nader beschreven wat de risico’s zijn indien ze later of niet worden uitgevoerd.

Inzet Alkmaar & Rijksoverheid

De gemeente Alkmaar is al sinds een aantal jaren aan het omschakelen van voorheen focus op beheren en regisseren van de bestaande stad naar een ontwikkelgemeente met grote gebiedsontwikkelingen. Om in deze ontwikkelingen mee te kunnen zijn er zowel capaciteit als middelen nodig. In zowel de begroting 2022 als in de MIP (meerjarig investeringsplan) van Alkmaar wordt daar rekening mee gehouden en met subsidie van het Rijk kan Alkmaar een belangrijke boost geven aan kwalitatieve groei van de stad.

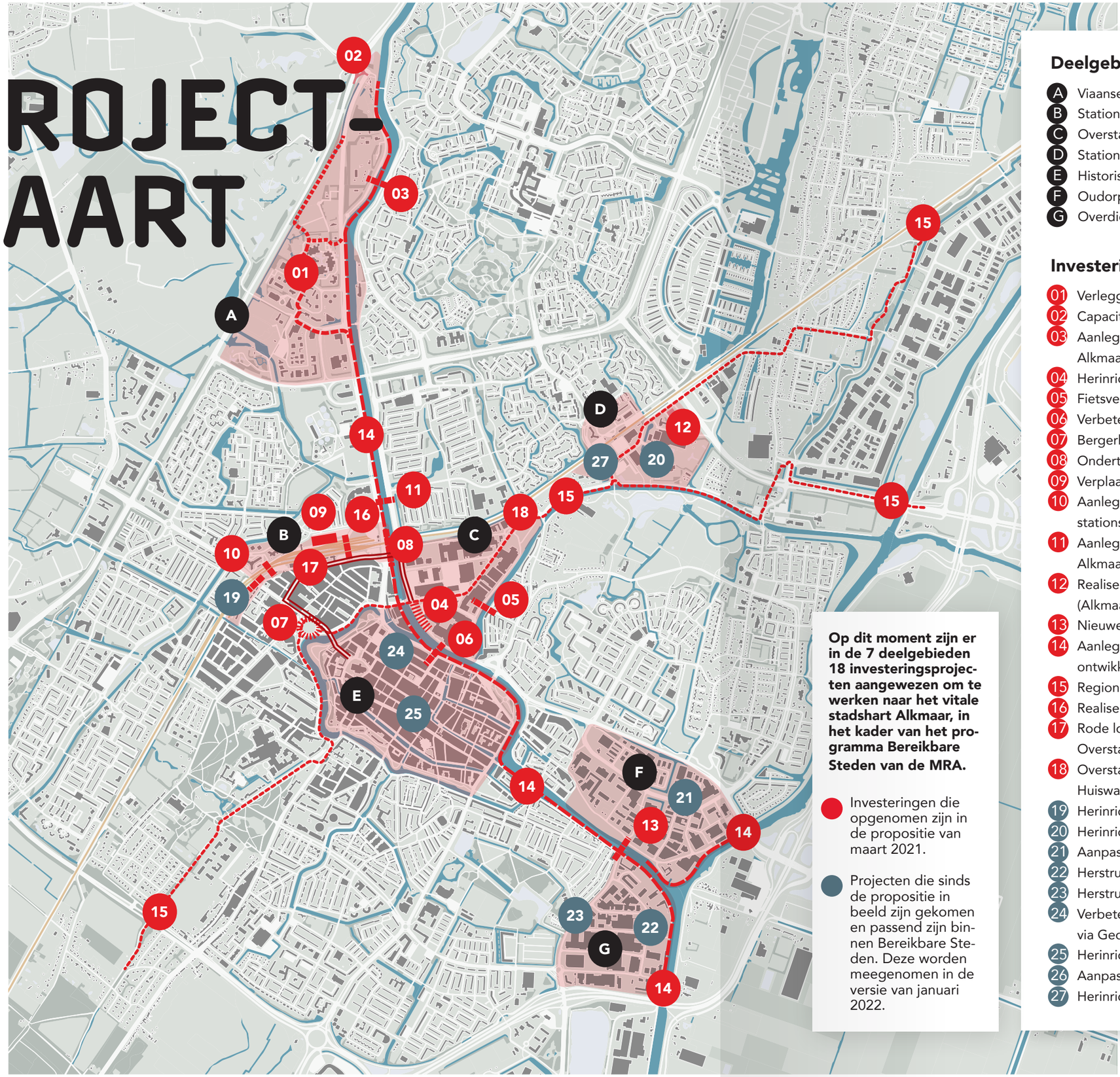
Waarbij binnenstedelijke groei, de bouw van woningen en de bijbehorende mobiliteitsgroei en mobiliteitsinterventies nodig zijn zowel binnen als buiten het stadshart. Zo blijft de stad naast leefbaar en veilig, ook bereikbaar. Het accent ligt daarbij op actieve mobiliteit binnen het stadshart. Ook buiten het stadshart zijn maatregelen nodig, enerzijds om te voorkomen dat het stadshart dichtslibt, anderzijds omdat de Ring Alkmaar niet alleen van belang is voor Alkmaar zelf, maar ook voor de regio en heel Noord-Holland Noord.

De gemeente heeft zelf onvoldoende financiële draagkracht om deze kostbare, ingrijpende en noodzakelijke ingrepen te kunnen financieren. Om de groei van Alkmaar te realiseren is daarom co-financiering nodig vanuit de partners: Rijk, Provincie, ProRail, NS en de EU.

PROJECTEN EN DEELGEBIEDEN

Dit gebiedsplan gaat over het Stationsgebied Alkmaar Centraal, het Stationsgebied Noord, het Alkmaars Kanaal met daarin de te transformeren bedrijventerreinen Viaanse Molen, Overstad, Oudorp en Overdie en natuurlijk de cultuurhistorische Vitale en Dynamische binnenstad zelf. Binnen- en tussen deze gebieden zijn op dit moment 18 essentiële investeringen opgenomen en integraal onderdeel van de ontwikkeling van stadshart Alkmaar, mede in het kader van het programma Bereikbare Steden.

PROJECT-KAART



Op dit moment zijn er in de 7 deelgebieden 18 investeringsprojecten aangewezen om te werken naar het vitale stadshart Alkmaar, in het kader van het programma Bereikbare Steden van de MRA.

- Investeringen die opgenomen zijn in de propositie van maart 2021.
- Projecten die sinds de propositie in beeld zijn gekomen en passend zijn binnen Bereikbare Steden. Deze worden meegenomen in de versie van januari 2022.

Deelgebieden

- A Viaanse Molen
- B Stationsgebied Alkmaar
- C Overstad
- D Stationsgebied Alkmaar Noord
- E Historische Binnenstad
- F Oudorp
- G Overdie

Investeringsprojecten

- 01 Verleggen Helderseweg
- 02 Capaciteitsvergroting kruispunt N9-Kogendijk
- 03 Aanleg langzaam verkeersbrug Viaanse Molen - Alkmaar noord
- 04 Herinrichting Ringersplein
- 05 Fietsverbinding Overstad Oudorp
- 06 Verbeteren fietsverbinding Overstad-historisch centrum
- 07 Bergerhoutrotonde
- 08 Ondertunneling spoor Helderseweg
- 09 Verplaatsen busstation naar noordzijde stationsgebied
- 10 Aanleg interwijkverbindingen over het spoor stationsgebied
- 11 Aanleg langzaam verkeersbrug stationsgebied - Alkmaar noord
- 12 Realiseren mobiliteitshub met regionale P+R functie (Alkmaar Noord)
- 13 Nieuwe oeververbinding Oudorp-Overdie
- 14 Aanleg hoogwaardige oevers langs alle ontwikkelgebieden Alkmaars Kanaal
- 15 Regionale doorfietsroute deel Alkmaar
- 16 Realiseren mobiliteitshubs Alkmaar Centraal
- 17 Rode loper historische binnenstad-station Alkmaar-Overstad
- 18 Overstad aanleg fietstunnel onder het spoor naar Huiswaard
- 19 Herinrichting openbare ruimte station Alkmaar
- 20 Herinrichting openbare ruimte Station Alkmaar Noord
- 21 Aanpassen verkeersstructuur Oudorp
- 22 Herstructurering Herculesstraat
- 23 Herstructurering Bestevaerstraat
- 24 Verbeteren looproutes historisch centrum – Overstad via Gedempte Nieuwesloot
- 25 Herinrichting westelijk deel winkelstraat de Laat
- 26 Aanpassen verkeersstructuur Overstad
- 27 Herinrichting rotonde Zeswielen/Hertog Aalbrechtweg

Stationsgebied Alkmaar Centraal

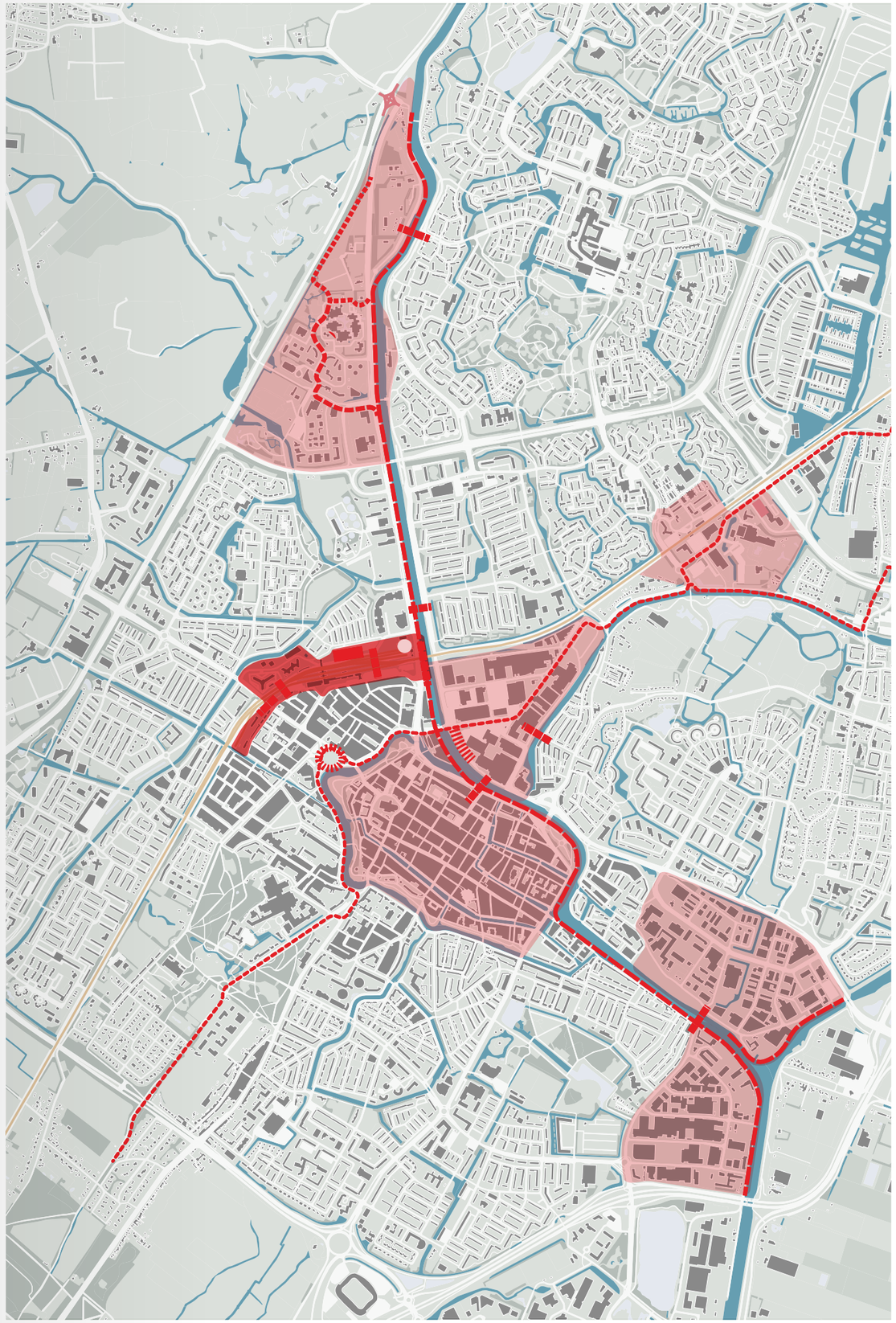
m² bvo niet-wonen	woningen
ca. 70.000	ca. 500
% werken / wonen	**investeringen**
30 / 70	7

Algemeen

Stationsgebied Alkmaar Centraal wordt nog meer een veilige en fijne plek om te verblijven, aan te komen of een reis te starten. Het stationsgebied wordt een levendige plek waar wordt gewerkt en gewoond, waar je een terrasje kunt pakken of een boodschap kunt doen.

Hier krijgen voetgangers en fietsers voorrang, kan je makkelijk overstappen van bus op trein en worden de wijken aan weerszijden met langzaamverkeer-bruggen met elkaar verbonden. Autoverkeer is welkom aan de randen van het gebied in centrale parkeergarages die als mobiliteitshubs functioneren. Op het maaiveld en ook op daken wordt veel groen toegevoegd, waaronder twee parken die wonen extra aantrekkelijk en een bijdrage leveren aan klimaatadaptatie. De belangrijkste maatregelen die gaan bijdragen aan de transformatie van het stationsgebied zijn:

- Verplaatsing van het busstation van de zuid- naar de noordzijde;
- Tunnel Helderseweg onder het spoor;
- 3 verbindingen binnen de wijk, over het spoor en de langzaamverkeer-brug over het kanaal;
- Ca 500 woningen toevoegen en 70.000 m² bvo aan een werk- en voorzieningen programma.



» PROGRAMMA IN CIJFERS

Woningbouw

Voor het stationsgebied wordt gewerkt aan het ontwikkelbeeld of gebiedsvisie met een voorziene besluitvorming door de gemeenteraad eind 2021.

Uitgangspunt is dat er 170.000 m² bvo* wordt gerealiseerd in het stationsgebied. 60% tot 70% hiervan is bedoeld voor wonen.

Momenteel wordt uitgegaan van 1.000 a 1.200* woningen. Conform Alkmaars beleid is daarvan 33% sociaal.

Economie

20% tot 30% van het totaal van 170.000 m² te realiseren bvo wordt ingezet voor kantoorwerkfunctie.

10% tot 20% van het totaal van 170.000 m² bvo is bedoeld voor commerciële en maatschappelijke voorzieningen*.

* de genoemde aantallen zijn vaak nog onderwerp van planvorming en politieke discussie en zijn daarom onder voorbehoud en indicatief.

Herinrichting openbare ruimte station Alkmaar

INVESTERING 19
GROEN EN OPENBARE RUIMTE
HERSTRUCTERING

Om de verblijfskwaliteit te vergroten wordt, nadat het busstation is verplaatst en de Stationsweg een autoluw(er) karakter heeft gekregen, de openbare ruimte rondom station Alkmaar aangepakt. Door het verplaatsen van het busstation en het 'afwaarderen' van de Stationsweg ontstaat er ruimte om meer verblijfsgebied te realiseren. Dit draagt bij aan een fijne leef- en verblijfsomgeving voor zowel bewoners als bezoekers.

Het maken van een park in het stationsgebied

GROEN EN OPENBARE RUIMTE
NIEUW/TOEVOEGEN

Met het herstructureren en verdichten van het stationsgebied ontstaat er ruimte voor een park. Dit park is zowel bedoeld als hoogwaardige groene verblijfsruimte voor bewoners en bezoekers van het gebied, maar ook voor het versterken en doorzetten van de groene 'spooras' die door Alkmaar loopt. Met het realiseren van een park wordt de ontbrekende schakel in deze groene biodiverse as langs het spoor toegevoegd.

» KLIMAAT-ADAPTATIE

Om waterinfiltratie en beplanting te bevorderen, richt Alkmaar de openbare ruimte en de bouwblokken zo groen mogelijk in, tenminste 20% dient daarvoor onverhard te zijn. Er komen plekken voor het bufferen van hemelwater zoals wadi's, water wordt vastgehouden met groen op gebouwen en er komen nieuwe bomen in de openbare ruimte naast de bestaande, die zoveel mogelijk behouden blijven. Uit oogpunt van klimaatverandering verdienen de tunnels in het gebied extra aandacht. Het zijn belangrijke verbindingen onder het spoor door, maar zonder afdoende maatregelen is er een groot risico dat zij als laagste punt bij hoosbuien onderlopen.

» BEREIKBAARHEID

Verplaatsen busstation naar noordzijde stationsgebied

INVESTERING 9
OV HUB VERVOER
NIEUW/TOEVOEGEN

Het huidige busstation ligt op enige afstand van het treinstation, en is vanaf het treinstation niet direct zichtbaar. Hierdoor is de verbinding tussen trein en bus niet optimaal. Niet wenselijk voor een regionaal vervoersknooppunt als station Alkmaar. Met het verplaatsen van het busstation naar de noordzijde van het stationsgebied kan het busstation dichter bij het treinstation worden gelegd. Hierdoor wordt de knooppuntfunctie van station Alkmaar steviger, en wordt het openbaar vervoer een steeds aantrekkelijker optie. Tevens draagt de verplaatsing bij aan het creëren van een roodgroene loper naar Overstad en het historisch centrum van Alkmaar doordat het busstation als barrière verdwijnt. Het ondertunnelen van de Helderseweg is een vooorwaarde voor het kunnen verplaatsen van het busstation.

Bergerhoutrotonde

INVESTERING 7
OV HUB VERVOER
HERSTRUCTERING

De Bergerhoutrotonde is een van de drukste punten in Alkmaar, waarvan veel fietsers en bussen dagelijks gebruik maken. Deze drukte zorgt voor een verminderde doorstroming voor het busverkeer en voor onveilige situaties voor fietsers. De beoogde aanpassingen lossen beide problemen op.

Ondertunneling spoor Helderseweg en Noorderkade

INVESTERING 8
TUNNELS & OVERKLUIZINGEN
HERSTRUCTERING

De Helderseweg en de Noorderkade zijn belangrijke ontsluitingswegen in Alkmaar. Beide wegen kruisen het spoor. Door de ligging dichtbij het station is de spoorwegovergang regelmatig en lang gesloten voor het openbaar vervoer, fietsers en het overige verkeer. Dit zorgt voor een minder voorspelbare reistijd en vervelende vertragingen voor Alkmaarders. De voorgenomen verplaatsing van het

busstation naar de noordzijde en de daarvoor noodzakelijke ondertunneling van het spoor biedt een belangrijke oplossing voor deze problemen.

Aanleg interwijkverbindingen over het spoor

INVESTERING 10
INFRASTRUCTUUR FIETS EN VOETGANGERS
HERSTRUCTERING

De verbinding tussen het stationsgebied en buurten ten westen en noorden van het gebied zijn niet optimaal. Met het aanleggen van diverse interwijkverbindingen wordt deze verbinding sterk verbeterd. Door de aanleg van deze directe, snelle en comfortabele verbindingen wordt het station(sgebied) lopend en fietsend beter bereikbaar. Daarnaast dragen de interwijkverbindingen bij aan het autoluwe karakter van het stationsgebied en vormen zo voor nieuwe en bestaande bewoners de verbinding tussen de mobiliteitshubs (inclusief parkeren op afstand) en de woningen.

Aanleg langzaam verkeersbrug over kanaal nabij station

INVESTERING 11
INFRASTRUCTUUR FIETS EN VOETGANGERS
NIEUW/TOEVOEGEN

Om de bereikbaarheid van het station voor fietsers en voetgangers voor wijken ten noordoosten van het kanaal te verbeteren wordt er aan de noordzijde van het spoor een extra verbinding gerealiseerd. Hiermee ontstaat er een snellere en directere route en een fijnmaziger netwerk.

Realiseren mobiliteitshubs stationsgebied Alkmaar Centraal

INVESTERING 16
INFRASTRUCTUUR BEREIKBAARHEID AUTO
HERSTRUCTERING

Een van de pijlers van de transformatie van het stationsgebied is het opnieuw indelen van de openbare ruimte voor de diverse gebruikers. In het stationsgebied krijgen de ruimte-efficiënte vervoerswijzen (lopen, fietsen, openbaar vervoer) de focus, waarbij autoverkeer nog steeds welkom is. Om meer ruimte te kunnen geven aan de ruimte-efficiënte vervoerswijzen worden er aan de randen van het gebied twee mobiliteitshubs gerealiseerd. Hier kunnen bewoners en bezoekers hun auto parkeren zodat de auto minder ver het gebied ingetrokken en er ruimte ontstaat voor verblijven, lopen, fietsen en openbaar vervoer.

Station Alkmaar Noord

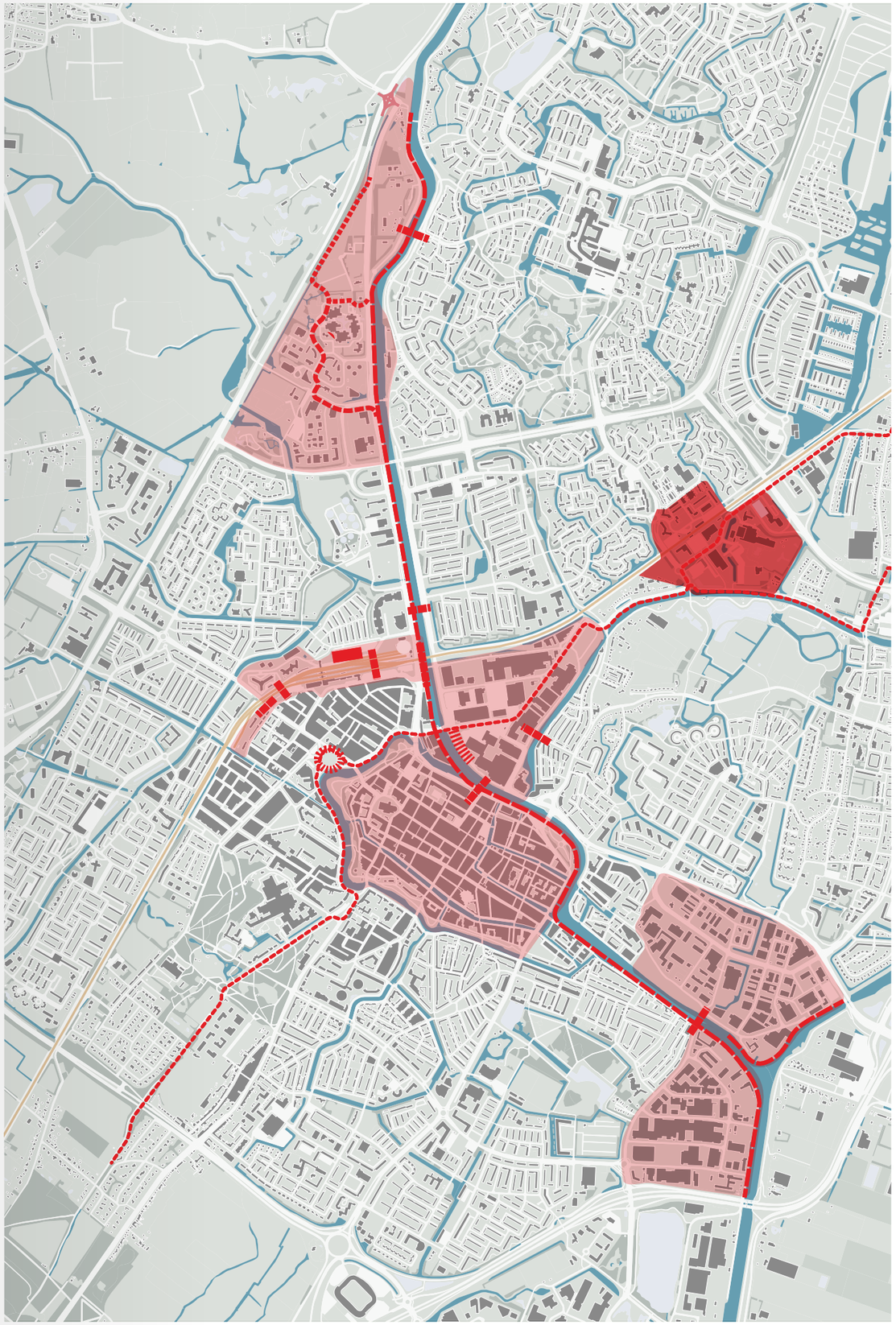
m² bvo niet-wonen	woningen
ca. 15.000	ca. 800
% werken / wonen	**investeringen**
50 / 50	2

Station Alkmaar Noord vormt in de toekomst het middelpunt van een gemengd stedelijk gebied waarin zowel wonen als werken, onderwijs, sport en recreatie een plaats hebben. Met goede overstapmogelijkheden van bus en auto op trein. Om die aantrekkelijke en duurzame stationswijk die goed bereikbaar blijft te kunnen realiseren zijn de volgende maatregelen voor het openbaar gebied nodig:

- Het herinrichten van de stationspleinen als onderdeel van de aanleg van een groene as;
- De realisatie van een mobiliteitshub met regionale P&R-functie;
- Herinrichting van de Hertog Aalbrechtweg en roton-de Schinkelwaard-Hertog Aalbrechtweg (verbetering doorstroming autoverkeer en oplossing knelpunt regionale doorfietsroute)

In het stationsgebied van Alkmaar noord worden tot 2030 circa 800 woningen toegevoegd*. Daarnaast is ruimte voor een werk- en voorzieningenprogramma van minimaal 15.000 m² bvo, waaronder de vestiging van de Europese school en bijbehorende sportvoorzieningen*.

* de genoemde aantallen zijn vaak nog onderwerp van planvorming en politieke discussie en zijn daarom onder voorbehoud en indicatief.



» PROGRAMMA IN CIJFERS

Woningbouw & Economie

In het deelgebied worden ca. 800 woningen gerealiseerd, waarvan 33% sociaal. Daarnaast wordt er ca. 10.000-20.000m² bvo aan voorzieningen, waaronder vestiging Europese school, gerealiseerd.*

* de genoemde aantallen zijn vaak nog onderwerp van planvorming en politieke discussie en zijn daarom onder voorbehoud en indicatief.

» OPENBARE RUIMTE

Herinrichting openbare ruimte Station Alkmaar Noord

INVESTERING 20
HERSTRUCTURERING/BESTAAND AANPASSEN

Het gebied direct rondom station Alkmaar Noord heeft op dit moment niet de gewenste uitstraling die bij een hoogwaardige stationsomgeving hoort; het gebied wordt als stenig en rommelig ervaren. Tegelijk met het verdichten van het stationsgebied Alkmaar Noord wordt daarom ook de openbare ruimte op en rond het station meegenomen, zodat de verblijfskwaliteit verbetert en het stationsgebied aan beide zijden een prettige plek wordt. Het zuidelijke stationsplein wordt zoveel mogelijk autovrij gemaakt en vergroend.

De openbare ruimte tussen het Van der Meijcollege en de locatie voor de Europese school wordt opnieuw ingericht als onderdeel van een groene as die loopt vanaf het station tot aan de Hoornsevaart.

» BEREIKBAARHEID

Realiseren mobiliteitshub met regionale P+R functie (Alkmaar Noord)

INVESTERING 12
INFRASTRUCTUUR BEREIKBAARHEID AUTO
NIEUW/TOEVOEGEN

Uitgangspunt is om in het stationsgebied noord een mobiliteitshub met regionale P&R-functie te realiseren (hier is nu nog geen besluit over). Door het aanleggen van een mobiliteitshub met regionale P+R functie ontstaat er direct aan het station Alkmaar Noord ruimte om een (groen) plein te creëren. Daarnaast kan deze hub een deel van de P+R functie van station Alkmaar Centraal overnemen. Dit draagt weer bij aan minder autoverkeer de stad in en het optimaliseren van de gebruiksruimte rondom station Alkmaar Centraal.

Door de herinrichting van de Hertog Aalbrechtweg en rotonde Hertog Aalbrechtweg-Schinkelwaard wordt de doorstroming en verkeersveiligheid van het auto- en langzaam verkeer vergroot.

» DUURZAAMHEID/ KLIMAATADAPTATIE

Om waterinfiltratie en beplanting te faciliteren worden de openbare ruimte en de bouwblokken zo groen mogelijk ingericht. Minimaal 20% van de openbare ruimte wordt onverhard. De groen- en waterstructuur van het gebied wordt zo versterkt.

Alkmaars Kanaal

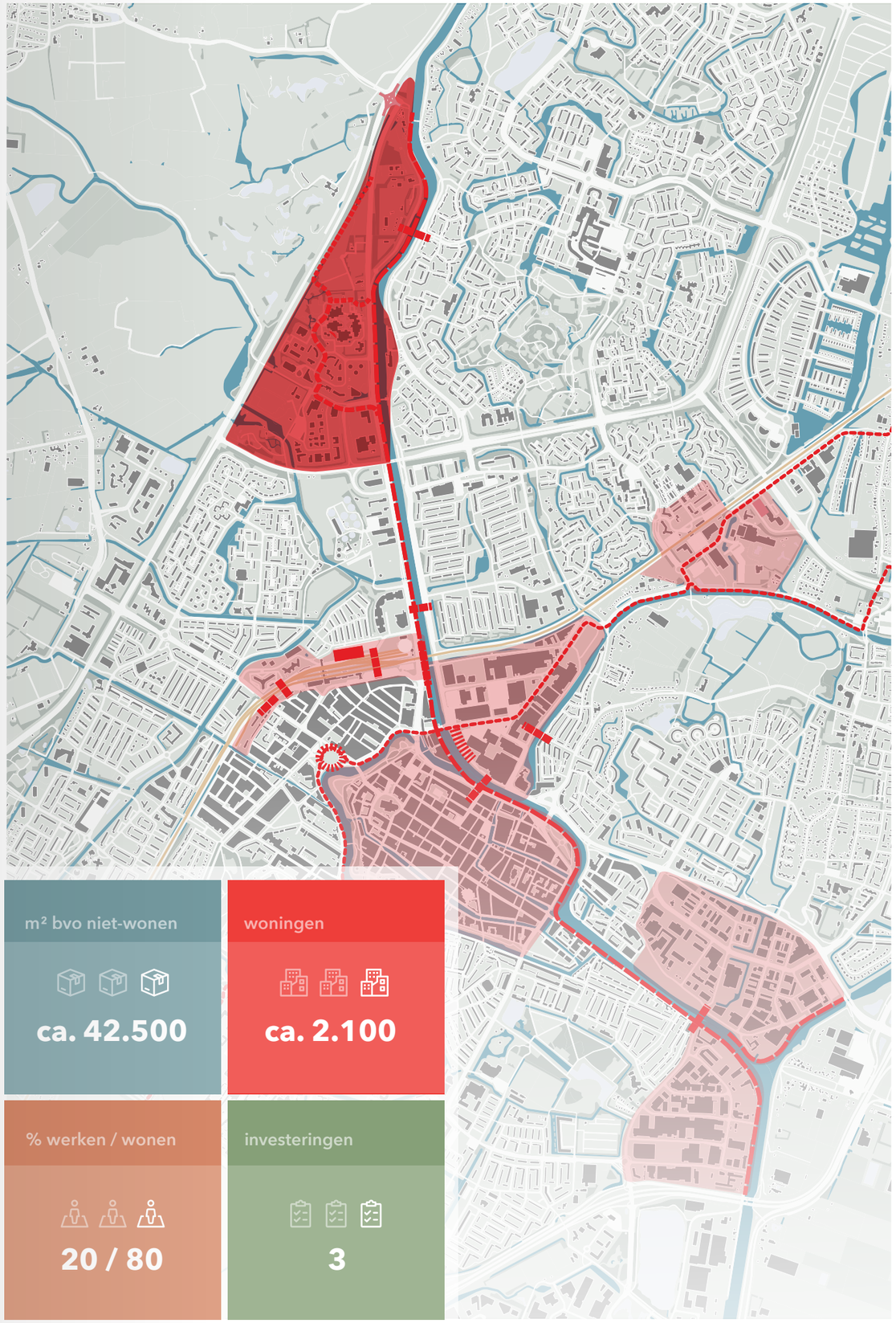
De herontwikkeling van het Alkmaars Kanaal is een prachtige, maar complexe opgave. De vier grote deelprojecten die hiervan onderdeel uitmaken; Viaanse Molen, Overstad, Overdie en Oudorp zijn hieronder uitgewerkt.

In totaal wordt in Alkmaars Kanaal 1 miljoen m² bvo aan niet woningen gerealiseerd. Daarvan is zo'n 751.000 m² bvo in onderzoek en/of wordt gehandhaafd. Voor nu wordt 26% daarvan, ca 260.000 m² getransformeerd. Die capaciteit is uitgewerkt per gebied en gefaseerd.

Maatschappelijke voorzieningen die worden betaald door de gemeente zijn hiervan 138.000 m². Denk hierbij aan: sporthallen, een zwembad, sportvelden, basisscholen, wijk- en jongerencentra en een bibliotheek. De investeringskosten ex btw zijn geraamd op ca 80 miljoen euro.

Alkmaars Kanaal Viaanse Molen

De Viaanse Molen verandert de komende jaren van een werkgebied naar stedelijk woon-en werkgebied, met verschillende voorzieningen in een bijzonder en groen landschap. Het gebied biedt ruimte aan circa 5.400 woningen en 190.000 m² sociaal-maatschappelijke voorzieningen en bedrijvigheid. In deze 'zachte stad' is er aandacht voor klimaatadaptie, innovatie en duurzaamheid. De bebouwing is ontworpen als een serie eilanden in een groen en collectief landschap. Waarbij het Noordhollandsch kanaal een groene recreatieve oever biedt voor een aantrekkelijk kanaalpark.



» PROGRAMMA IN CIJFERS

Woningbouw

Tot en met 2030 worden in Viaanse Moolen totaal ca. 2.100 woningen gerealiseerd. Hiervan is 1/3 sociaal (sociale koop/huur). De verhouding tussen wonen en werken: 80% wonen en 20% werken

Economie

Aan niet-woningbouw staat ca. 42.500 m² bvo gepland.

* de genoemde aantallen zijn vaak nog onderwerp van planvorming en politieke discussie en zijn daarom onder voorbehoud en indicatief.

» BEREIKBAARHEID

Capaciteitsvergroting kruispunt N9 – Kogendijk

INVESTERING 2
INFRASTRUCTUUR BEREIKBAARHEID AUTO
HERSTRUCTURERING

Het kruispunt Steve Bikoweg-Kogendijk-Helderseweg is een druk kruispunt en vormt tevens een hindernis in de veelgebruikte fietsroute tussen Alkmaar en Bergen. Met het herstructureren van het kruispunt wordt de fietsoversteek ongelijkvloers aangelegd, voor autoverkeer wordt er een turborotonde aangelegd. Hierdoor wordt de verkeersveiligheid ter plekke sterk verbeterd, evenals de doorstroming.

Aanleg fiets- & voetgangersbrug Taqa-terrein – Alkmaar Noord

INVESTERING 3
INFRASTRUCTUUR FIETS EN VOETGANGERS
NIEUW/TOEVOEGEN AAN BESTAAND

Lopen en fietsen vormen belangrijke uitgangspunten voor de ontwikkeling van het Alkmaars Kanaal. Net zoals een sterkere verbinding met de bestaande omgeving. De Viaanse Molen heeft aan de noord- en zuidzijde twee vaste oeververbindingen. Deze verbindingen liggen op ongeveer 1,3 kilometer afstand van elkaar. Daarnaast liggen deze verbindingen niet optimaal voor fietsers en voetgangers die gebruik willen maken van winkelcentrum De Mare. Door het toevoegen van een fiets- en voetgangersbrug midden in het gebied ontstaat een directe aansluiting met het verderop gelegen winkelcentrum en wordt er tevens bijgedragen aan een fijnmazig fietsnetwerk, die de verbinding met de bestaande stad sterk verbetert.

Verleggen Helderseweg Noord

INVESTERING 1
HERSTRUCTURERING

Belangrijke doelen voor de ontwikkeling Alkmaars Kanaal zijn het betrekken van het Noordhollandsch Kanaal bij de stad en het nog beter faciliteren van actieve mobiliteit binnen de stad. De Helderseweg vormt daarin een barrière tussen het nieuw te ontwikkelen gebied Viaanse Molen en het Noordhollandsch Kanaal. Daarnaast is de huidige Helderseweg door zijn ligging en positie een alternatief voor verkeer tussen het noorden en het centrum. Door de bestaande Helderseweg te verleggen en meer het gebied in te leggen ontstaat er een 35 meter brede strook die gebruikt kan worden voor actieve mobiliteit en recreatie. Door de verlegde Helderseweg een ander karakter te geven (waar mogelijk ‘afwaarderen’ naar 30 km/u in plaats van de huidige 50 en 80 km/u) ontstaat er een prettigere leefomgeving dat beter aansluit op het Noordhollandsch Kanaal. Daarbij krijgt de weg het karakter van bestemmingsverkeer dan dat van doorgaand en ontsluitingsverkeer.

Alkmaars Kanaal Overstad

'Gastvrij centrum' is de nieuwe gebiedsidentiteit voor Overstad. Een moderne stad met eigentijdse voorzieningen. De architectuur en de inrichting van de buitenruimte steekt verrassend af tegen dat van de mooie historische binnenstad. Het kleurrijke Overstad met een diversiteit van materialen is zo een aantrekkelijk nieuw deel van het stadshart Alkmaar.

Bijzondere kansen voor het creëren van extra kwaliteit zijn de verbindingen met de omgeving. Overstad is nu nog een eiland, ingesloten door water en infrastructuur. Maar als toekomstig nieuw onderdeel van het centrum is het goed bereikbaar, met een spectaculair entree over het water. Als bijzonder hart voor het gebied wordt hopelijk een modern waterpark passend bij de Klimaatadaptieve stad aan het Kanaal en Alkmaar als waterstad gerealiseerd.

» PROGRAMMA IN CIJFERS

Woningbouw

Tot en met 2030: in totaal: ca. 1450 woningen*, waarvan 1/3 sociale huur/sociale koop.

De verhouding in het deelgebied tussen wonen en werken is 50% wonen en 50% werken.

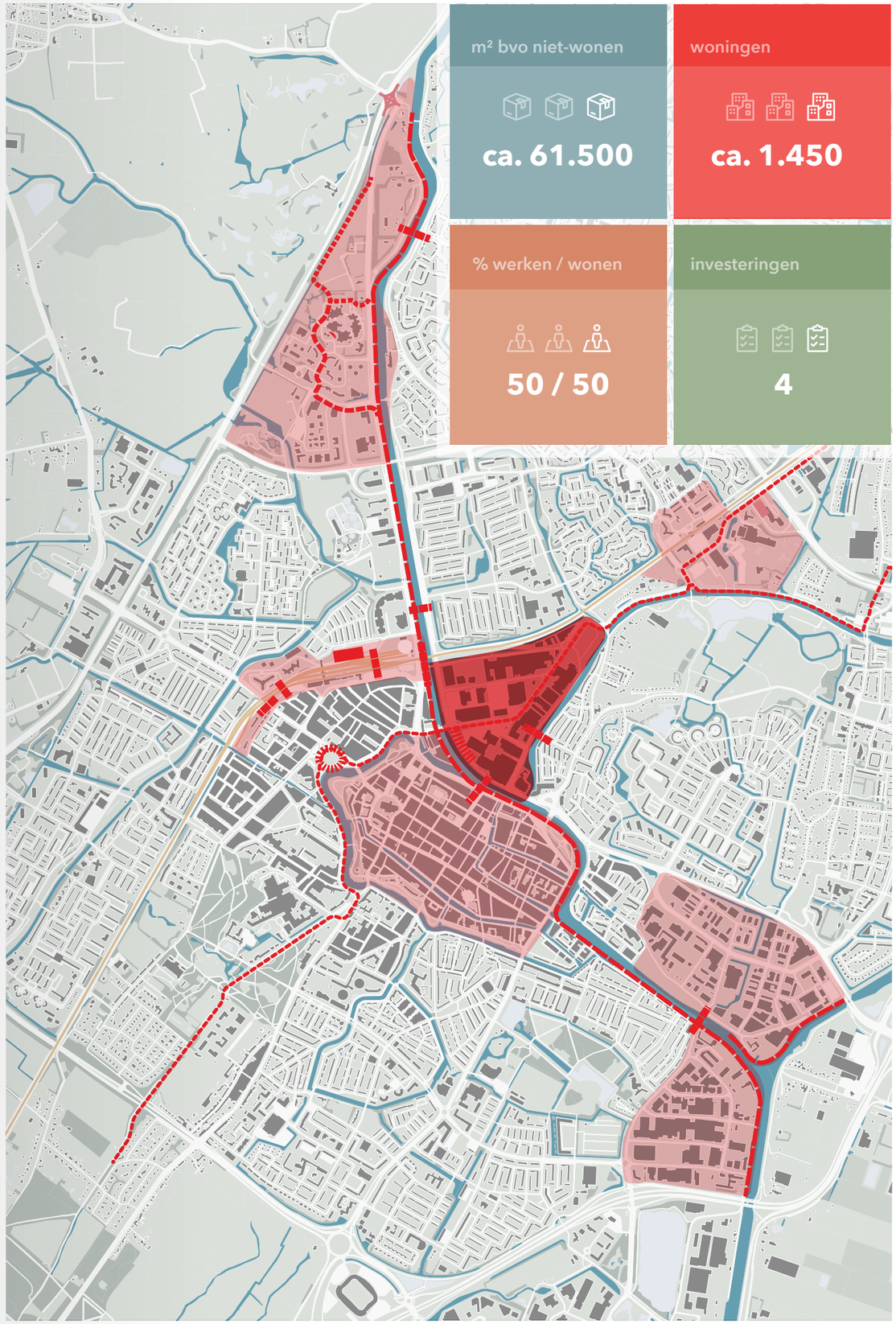
Economie

Niet woningbouw: ca 61.500 m² bvo*. Overstad is de woon-werklocatie voor de regio.

* de genoemde aantallen zijn vaak nog onderwerp van planvorming en politieke discussie en zijn daarom onder voorbehoud en indicatief.

» ALGEMEEN

Overstad wordt een unieke plek met een mooi cultureel aanbod, grote winkelketens en de huidige perifere detailhandel. Alles vlakbij de historische binnenstad. Hier wordt grootschalige detailhandel, op een unieke locatie naast het centrum, geclusterd. Winkelpubliek combineert een bezoek aan de binnenstad met een rondje Overstad. Of andersom. Winkeliers die zich in Overstad vestigen hebben meer ruimte beschikbaar, maar genieten wel van de aantrekkelijk ligging vlakbij de historische binnenstad.



» OPENBARE RUIMTE / VERBLIJFSRUIMTE

Herinrichting Ringersplein

INVESTERING 4
GROEN EN OPENBARE RUIMTE
HERSTRUCTURERING

Het huidige Ringersplein is stenig, onaantrekkelijk en biedt vrijwel geen verblijfskwaliteit. Door het herstructureren van de Noorderkade en het Ringersplein ontstaat een groene promenade dat het bruisend hart van Overstad vormt. Het nieuwe Ringersplein biedt zo ruimte om te ontmoeten, te flaneren, verblijven, sporten, genieten en te verwonderen. Ook draagt het Ringersplein aanzienlijk bij aan de biodiversiteit in de stad.

» BEREIKBAARHEID

Aanpassen verkeersstructuur Overstad

INVESTERING ?
INFRASTRUCTUUR FIETS EN VOETGANGERS
HERSTRUCTURERING

De huidige wegenstructuur in Overstad is voornamelijk gericht op het autoverkeer. Op de meeste wegen geldt een maximum snelheid van 50 km/u en op een aantal wegen ontbreken goede fietsvoorzieningen. Ook is er geen duidelijke hiërarchie in het wegennet op Overstad, waardoor er geen logische verkeersroutes ontstaan. Om de leefbaarheid en verkeersveiligheid in het gebied te verbeteren en de actieve mobiliteit (nog) beter te faciliteren worden aanpassingen gedaan aan de wegen in Overstad.

Fietsverbinding Overstad Oudorp

INVESTERING 5
INFRASTRUCTUUR FIETS EN VOETGANGERS
NIEUW

Lopen en fietsen vormen belangrijke uitgangspunten voor de ontwikkeling van het Alkmaars Kanaal. Net zoals een sterkere verbinding met de bestaande omgeving. De oostzijde van Overstad ligt aan de Hoornsevaart, met daarachter de wijken Rekerbuurt & Ooievaarsnest. Tussen beide wijken is geen verbinding aanwezig. Met het toevoegen van een fiets- en voetgangersbrug wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan de interactie tussen de bestaande en nieuw te ontwikkelen stad en wordt er invulling gegeven aan een fijnmazig fietsnetwerk waardoor, wederom, actieve mobiliteit gestimuleerd wordt.

Verbeteren fietsverbinding Overstad-historisch centrum

INVESTERING 6
INFRASTRUCTUUR FIETS EN VOETGANGERS
NIEUW

Alhoewel Overstad en het historisch centrum alleen van elkaar gescheiden worden door het Noordhollandsch Kanaal, zijn de verbindingen voor (met name) fietsers en voetgangers niet optimaal. Ondanks dat drie bruggen beide gebieden verbinden, zijn twee van de drie vooral ingericht op autoverkeer. De derde brug is een voetgangersbrug waarop fietsers toegestaan zijn. Om het fietsen verder te stimuleren wordt een fietsverbinding aangelegd die bijdraagt aan de interactie tussen Overstad en het historisch centrum en die daarnaast ook de regionale doorfietsroute tussen Heerhugowaard en Uitgeest (die door Overstad en het historisch centrum loopt) daadwerkelijke invulling geeft.

Overstad aanleg fietstunnel onder het spoor naar Huiswaard

INVESTERING 18
TUNNELS EN OVERKLUIZINGEN
NIEUW

Om de verbinding tussen Overstad en de buurten ten noorden ervan te versterken wordt er een fietstunnel onder het spoor door aangelegd. Deze tunnel zorgt voor een fijnmaziger fiets- en loopnetwerk waardoor er directere en comfortabele routes ontstaan. Dit bevordert tevens lopen en fietsen.

Alkmaars Kanaal Oudorp

Ook dit bedrijventerrein wordt getransformeerd naar een gemengd stedelijk woon- en werkgebied. In het gebied kunnen ca. 2.300 woningen en 100.000 m² bedrijfsruimte worden toegevoegd. Een plek met rustige, stoere woonblokken, een Waterfront en mooie binnenhoven. De architectuur is direct herkenbaar als die van een havenstad, met bijzondere werk- en woongebouwen afgewisseld met markante gebouwen of hoogwaardige openbare ruimte.

De bestaande groenstructuur van het gebied wordt versterkt en 20% van de kavels blijft onbebouwd zodat er ruimte is voor infiltratie van regenwater en een duurzame en klimaatbestendige wijk ontstaat. De interne verkeersstructuur van het gebied wordt aangepast en voor een goede ontsluiting van de wijk komt er een oeververbinding met Overdie.

» PROGRAMMA IN CIJFERS

Woningbouw

Tot en met 2030 worden in Oudorp in totaal ca. 1200 woningen waarvan 33% sociaal gerealiseerd.*

Economie

Tot en met 2030 wordt er daarnaast ca 20.000 m² bvo aan bedrijven en voorzieningen gerealiseerd. Het deelgebied zal uiteindelijk een verhouding krijgen van 50% wonen en 50% werken.*

* de genoemde aantallen zijn vaak nog onderwerp van planvorming en politieke discussie en zijn daarom onder voorbehoud en indicatief.

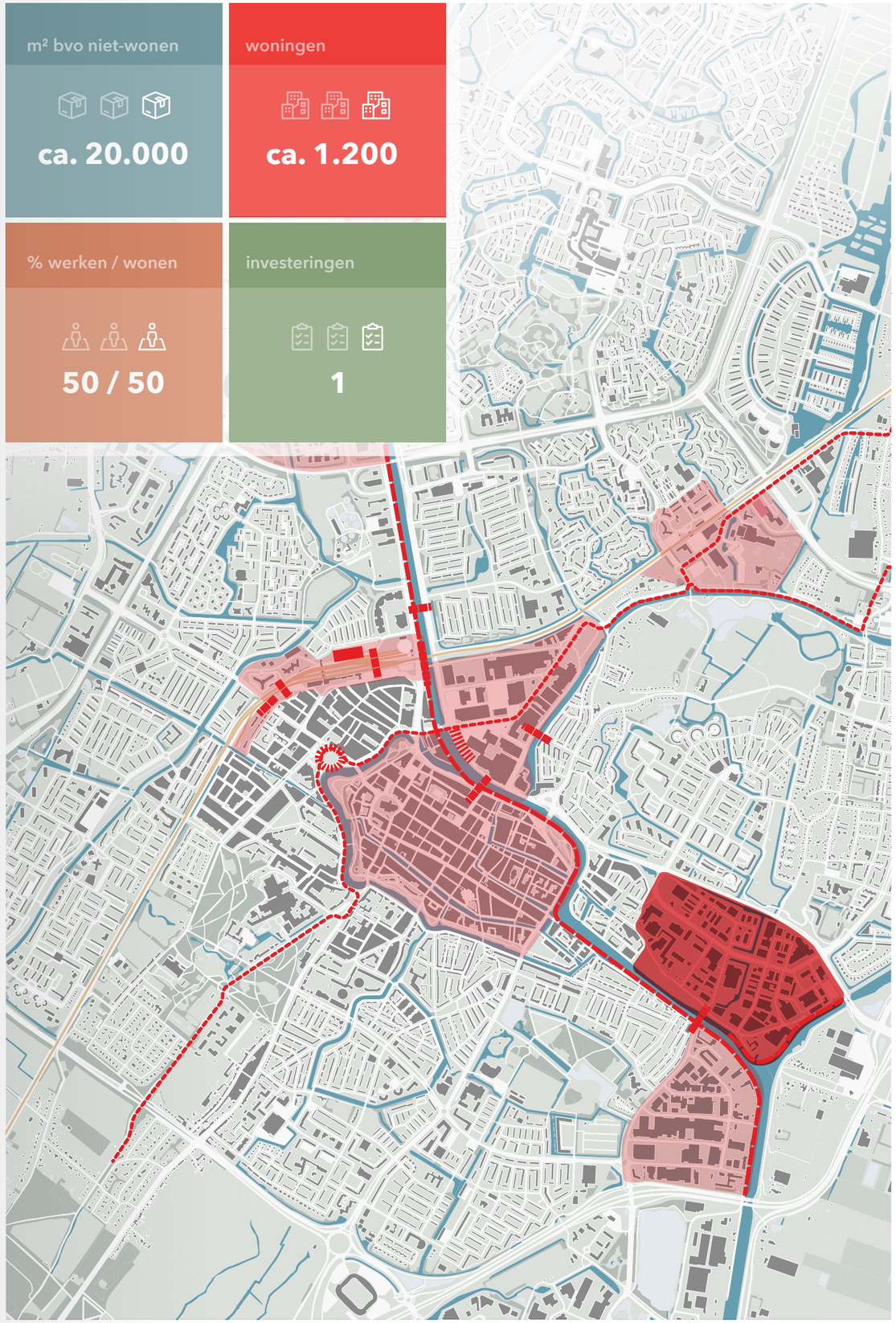
» BEREIKBAARHEID

Aanpassen verkeersstructuur Oudorp

INVESTERING 21
INFRASTRUCTUUR FIETS EN VOETGANGERS
HERSTRUCTURERING

De huidige wegenstructuur in Oudorp is voornamelijk geënt op het autoverkeer. Op alle wegen geldt een maximum snelheid van 50 kilometer per uur en er ontbreken goede fiets- en loopvoorzieningen. Om de leefbaarheid en verkeersveiligheid in het gebied te verbeteren worden aanpassingen gedaan aan veel wegen in Oudorp. Deze aanpassingen zullen de verblijfskwaliteit verbeteren en actieve mobiliteit verder faciliteren.

m² bvo niet-wonen	woningen
ca. 20.000	ca. 1.200
% werken / wonen	**investeringen**
50 / 50	1



Alkmaars Kanaal Overdie

Stoere havenwijk aan het kanaal. Het deelgebied Overdie wordt een een duurzaam woon- en werkgebied met die stoere uitstraling. Om dat te kunnen realiseren zet de gemeente Alkmaar naast de aanpassing van de geluidszones een aantal stappen waaronder het verplaatsen van bedrijven en het uitvoeren van structuuringrepen. In Overdie speelt op dit moment met name de ontwikkeling langs het Zeglis. In Overdie worden mogelijk ca. 1.150 woningen aan de stad toegevoegd.

» PROGRAMMA IN CIJFERS

Woningbouw

Tot en met 2030 worden in Overdie in totaal ca. 1150 woningen gerealiseerd*. Hiervan is 1/3 sociaal (sociale huur/koop).

De verhouding in het deelgebied tussen wonen en werken is 30% wonen en 70% werken.

Economie

Voor wat betreft 'niet woningbouw' wordt er in het deelgebied ca 3.500 m² bvo toegevoegd*.

* de genoemde aantallen zijn vaak nog onderwerp van planvorming en politieke discussie en zijn daarom onder voorbehoud en indicatief.

» BEREIKBAARHEID

Herstructurering Herculesstraat

INVESTERING 22
BEREIKBAARHEID FIETSERS VOETGANGERS
NOG NIET GOEDGEKEURD DOOR DE RAAD

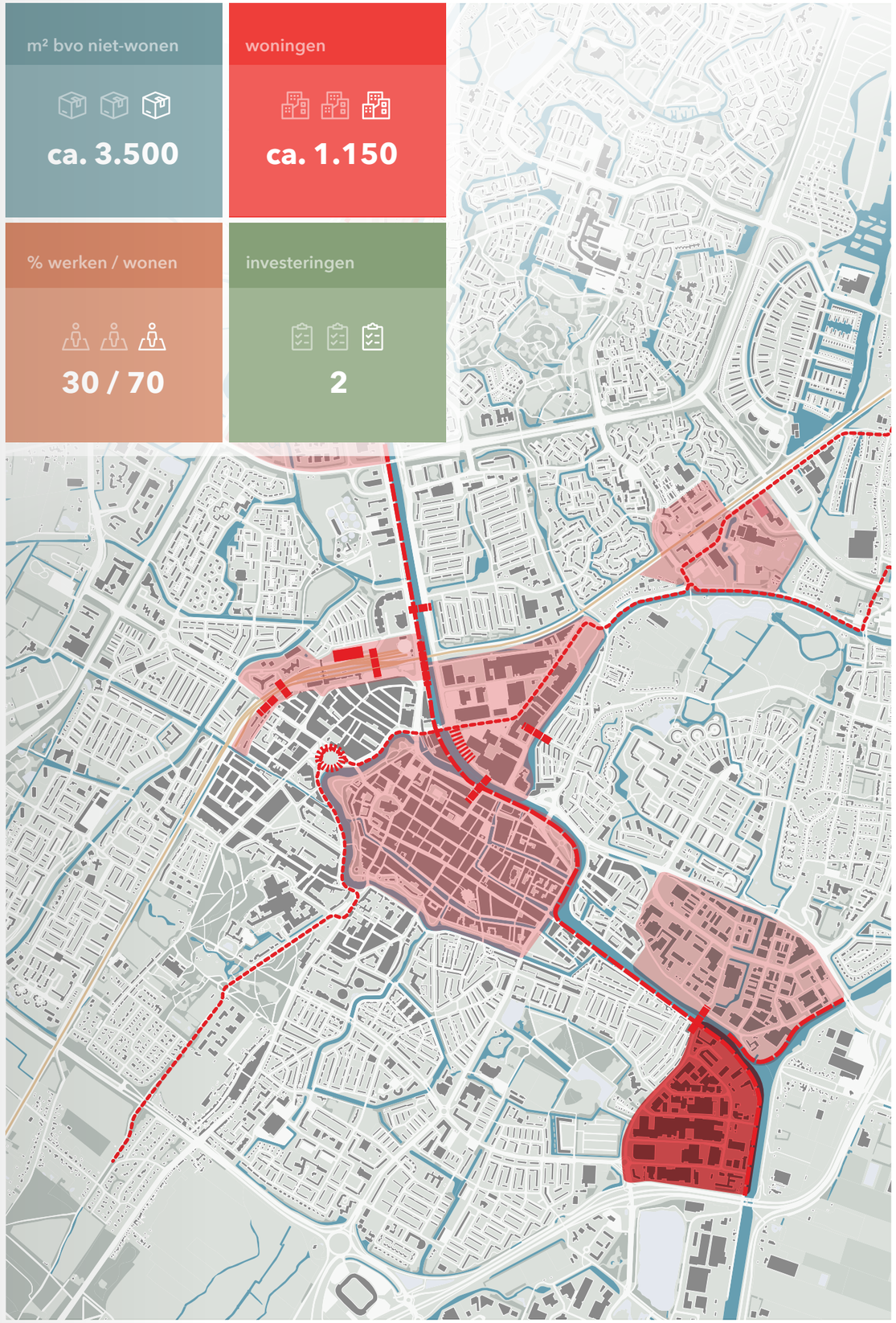
De Herculesstraat is in de huidige situatie uitsluitend ontsluiting van het bedrijventerrein. Er zijn geen fietsvoorzieningen of trottoirs. De herstructurering geeft fietsers en voetgangers weer een plek in dit gebied, zodat er beter gebruik kan worden gemaakt van lopen of fietsen als vervoerswijze.

Herstructurering Bestevaerstraat

INVESTERING 23
BEREIKBAARHEID FIETSERS VOETGANGERS
NOG NIET GOEDGEKEURD DOOR DE RAAD

De Bestevaerstraat is één van de belangrijkste ontsluitingswegen van Overdie. Vanwege het vele vrachtverkeer heeft de Bestevaerstraat een breed profiel en een deels onduidelijke wegindeling. Op de Bestevaerstraat is ook de dichtstbijzijnde ov-halte met slechts aan één zijde een trottoir. Ook zijn er niet over de gehele lengte fietsvoorzieningen aanwezig en is de oversteekbaarheid bij een toenemende drukte slecht. De aanpassingen van de Bestevaerstraat behouden het karakter van ontsluitingsweg, maar geven tegelijkertijd meer ruimte aan actieve mobiliteitsvormen als lopen en fietsen en laten het te herontwikkelen gedeelte van de Bestevaerstraat beter aansluiten op het openbaar vervoer.

m² bvo niet-wonen	woningen
ca. 3.500	ca. 1.150
% werken / wonen	**investeringen**
30 / 70	2

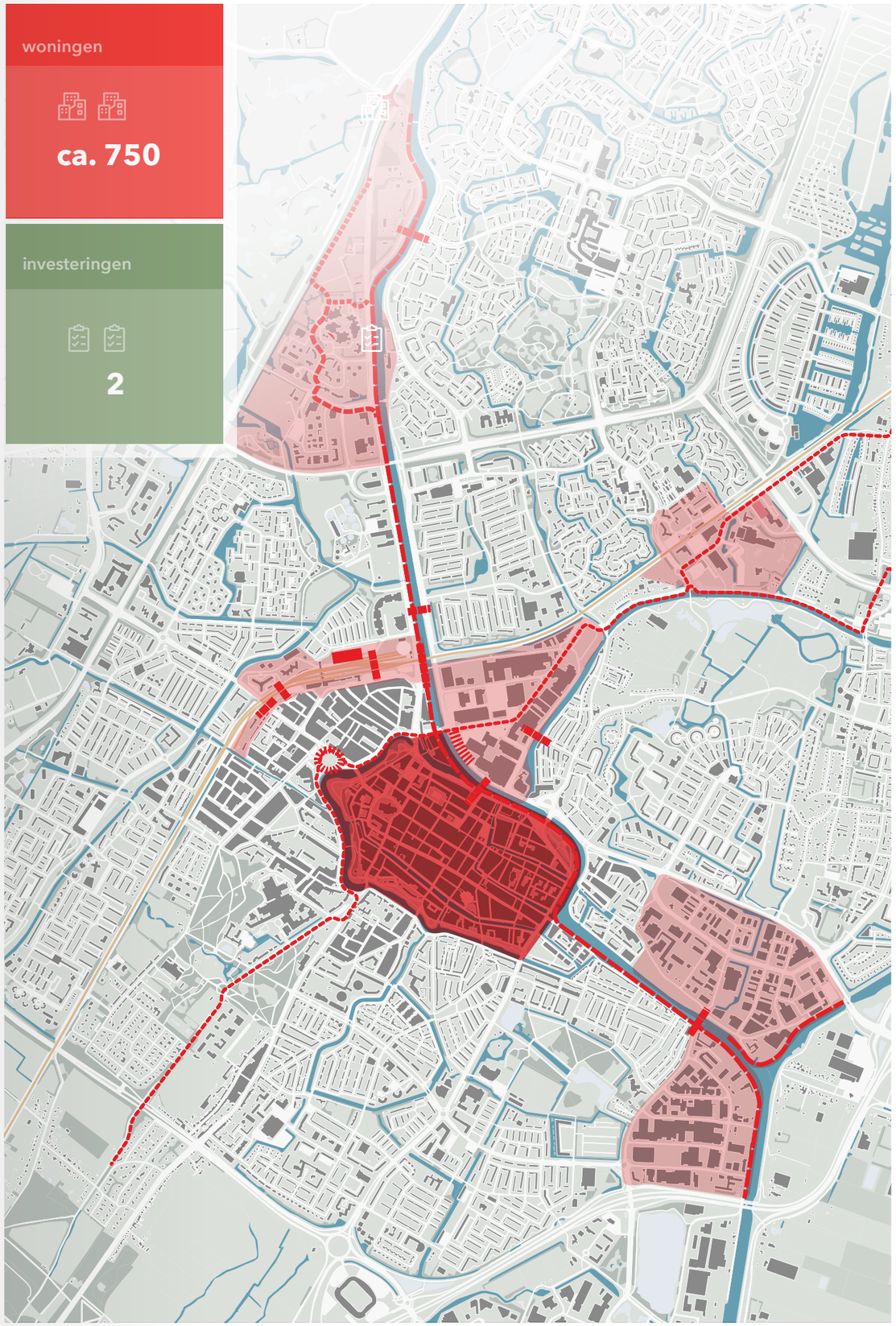


Historische Vitale en Dynamische binnenstad

Voor een vitale en dynamische binnenstad zijn vier functies van belang: winkelen, werken, wonen en verblijven. Deze probeert Alkmaar te versterken. Daarom is in de Detailhandelsstructuur Binnenstad en Overstad een integrale visie op het optimale samenspel tussen de deelgebieden geformuleerd.

Daarbinnen wordt onder andere gewerkt aan het ontwikkelen van nieuwe winkelconcepten, het regisseren van verplaatsing van detailhandel naar het kernwinkelgebied en van ‘wonen boven winkels’ zodat de huurprijzen van winkels kunnen dalen. Door winkels verder te concentreren ontstaat buiten het kernwinkelgebied ruimte om winkelpanden te transformeren tot woningen. Daarmee wordt plaats gemaakt voor de woningbouwopgave.

Alkmaar zet daarnaast voor de binnenstad in op de vestiging van werkfuncties als ambachten, kantoren, cultuur en gezondheidszorg. En gaat bij herontwikkelopgaven sturen op een aantrekkelijke functiemix. Met nieuwe functies, aanpassing van bestaand vastgoed, ondernemerschap en creativiteit.



» PROGRAMMA

Woningbouw

Noord-Hollandse winkelgebieden kampen met toenemende structurele leegstand, nog eens versterkt door de impact van het coronabeleid. Het toekomstperspectief voor detailhandel is bovendien in allerlei winkelgebieden niet rooskleurig. De leefbaarheid van steden en kernen komt daardoor onder druk te staan. Tegelijkertijd staan Noord-Hollandse gemeenten voor de opgave behooorlijke aantallen nieuwe woningen te realiseren.

De provincie Noord-Holland wil deze opgaven verknopen door transformatie van structureel leegstaande winkelpanden naar woningen in centrumgebieden te stimuleren. Hiervoor is een traject opgezet bestaande uit vier fasen. Een eerste inventarisatie laat zien dat in Alkmaar een potentieel is om 650 tot 750 woningen door transformatie toe te voegen. Daar waar van toepassing wordt conform Alkmaars beleid 1/3 in het sociale segment gerealiseerd.

* de genoemde aantallen zijn vaak nog onderwerp van planvorming en politieke discussie en zijn daarom onder voorbehoud en indicatief.

Economie

Door het kernwinkelgebied compacter en gemengder te maken zal een verschuiving plaatsvinden van detailhandel naar andere sectoren. Behoud van economische activiteit in de binnenstad, en dus arbeidsplaatsen is daarbij uitgangspunt.

» OPENBARE RUIMTE / VERBLIJFSRUIMTE

Onderdeel van het versterken van de binnenstad is het herinrichten van de openbare ruimte. Het kernwinkelgebied wordt met 30% vergroend, door gevelgroen in de smalle historische prachtstraatjes en in bijvoorbeeld winkelstraat de Laat met 30% op het maaiveld. Hiermee wordt een aantrekkelijk winkel- en verblijfsgebied ontwikkeld voor bewoners en bezoekers van de binnenstad.

» DUURZAAMHEID / KLIMAAT-ADAPTATIE

Daar waar de openbare ruimte wordt aangepakt wordt deze substantieel vergroend t.b.v. biodiversiteit en klimaatadaptatie.

» BEREIKBAARHEID

Verbeteren looproutes historisch centrum – Overstad via Gedempte Nieuwesloot

INVESTERING 24
INFRASTRUCTUUR VOETGANGERS
HERSTRUCTURERING

Alkmaar werkt aan een fijnmazig fietsnetwerk waarbij optimale bereikbaarheid van de binnenstad prioriteit heeft. Daartoe wordt het aantal gebouwde fietsparkeerplaatsen uitgebreid.

Het aantal routes tussen het historisch centrum en Overstad en het stationsgebied is nu nog beperkt. Daarnaast zijn de routes niet goed herkenbaar en niet aantrekkelijk. Om de koppeling tussen Overstad, het stationsgebied en het historisch centrum te versterken worden rood-groene-lopers uitgewerkt en aangelegd. Hiermee wordt de interactie tussen twee commerciele hubs en de verhoershubs versterkt.

Herinrichting westelijk deel winkelstraat de Laat

INVESTERING 25
INFRASTRUCTUUR VOETGANGERS
HERSTRUCTURERING

Om het kernwinkelgebied te versterken verbetert de gemeente de ruimtelijke kwaliteit. Dat gaat hand in hand met het verbeteren van de bereikbaarheid van de binnenstad. Het kernwinkelgebied wordt een primaire, groene voetgangerszone. Concreet betekent dit de herinrichting en het vergroenen van het westelijk deel van winkelstraat de Laat. Deze straat is door middel van smalle verbindingsstraatjes verbonden met de Langestraat, daar waar de landelijke ketens gevestigd zijn.

Doorgaand fietsverkeer wordt om het kernwinkelgebied heen geleid. Voor bestemmingsfietsverkeer is ten westen van het kernwinkelgebied reeds een gebouwde fietsenstalling aanwezig, ten oosten van het kernwinkelgebied is de ambitie hier ook een te realiseren.

Gebiedsoverstijgende investeringen en programma's

Gebiedsontwikkeling doe je niet voor een paar jaar. Maar voor tientallen jaren en soms nog langer. Dan is het goed om vooruit te kijken en vooruit te denken. Anticiperend op tegen het eind van deze eeuw mogelijke merkbare veranderingen in het klimaat, kijkt Alkmaar naar hoe het zich daar als stad op kan voorbereiden. En er zich op kan aanpassen.

Alkmaar heeft de intentie om aan te sluiten bij de Klimaatadaptieve Eisen Nieuwbouw MRA en Noord-Holland. Deze basisveiligheidseisen worden in het gebiedsplan opgenomen bij de herziene versie, na ondertekening van de intentieverklaring eind 2021

Inrichting openbare oevers Alkmaars kanaal

INVESTERING 14
WATEROPVANG EN VERGROENING
NIEUW/TOEVOEGEN

Dit project betreft onderzoek naar de inrichting van de openbare oevers langs het Alkmaars kanaal zodat alle gebieden met elkaar verbonden worden en de identiteit van het kanaal als geheel en van de verschillende onderdelen tot uitdrukking komt. Elementen van het onderzoek: langzaam verkeersroutes langs en over het kanaal, toegankelijkheid van het water, een groen en ecologie programma op en aan het water, sport en recreatie en de relatie tussen het kanaal en de te ontwikkelen deelgebieden. Het betreft een geleidelijke transformatie over een lange tijdsspanne gerelateerd aan de ontwikkelingen die plaatsvinden langs het kanaal.

Vaste oeververbinding Oudorp - Overdie

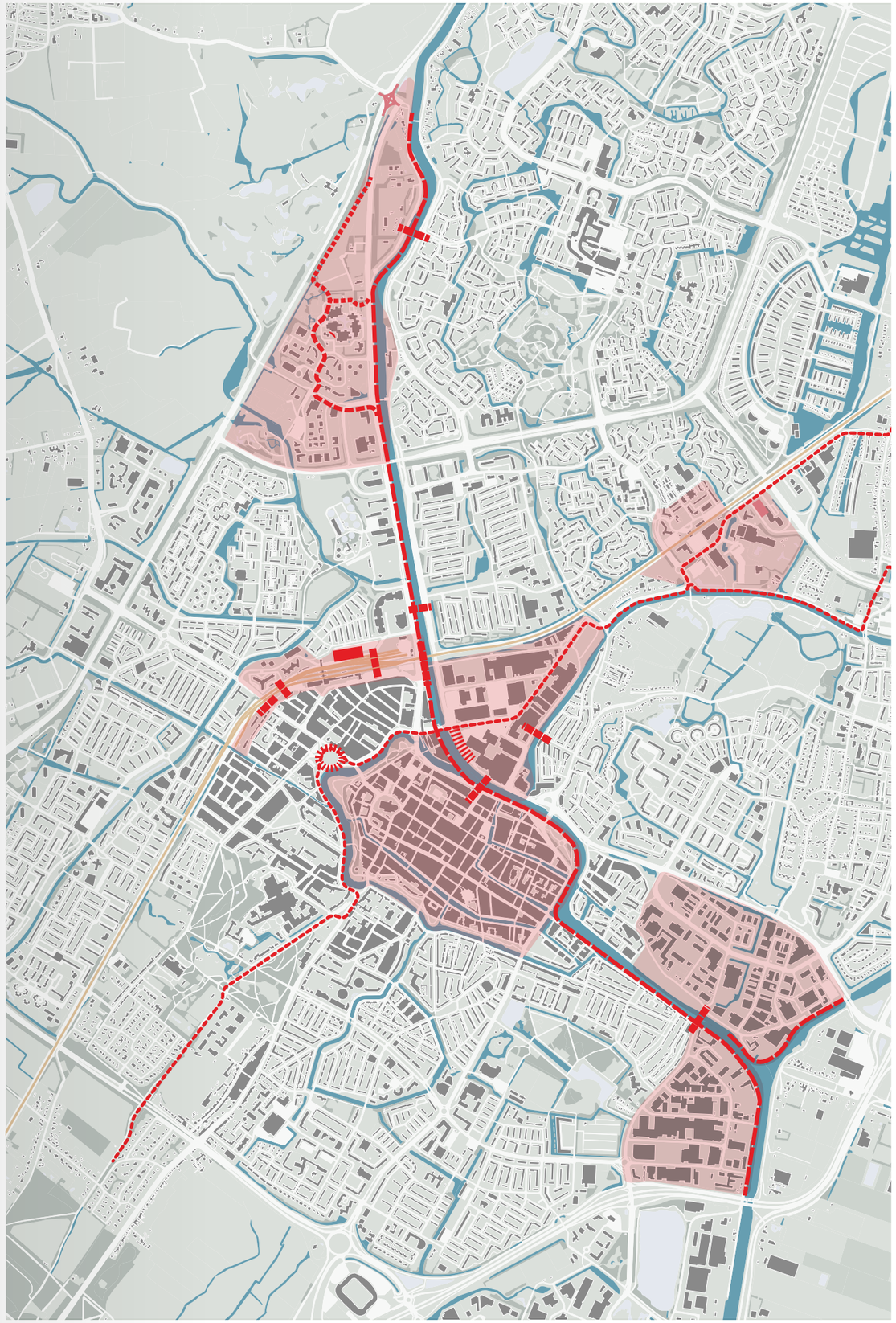
INVESTERING 13
INFRASTRUCTUUR ALLE MODALITEITEN
NIEUW/TOEVOEGEN

Tussen Oudorp en Overdie loopt het Noordhollandsch Kanaal. In de huidige situatie is er geen oversteekmogelijkheid, waardoor beide gebieden geïsoleerd van elkaar zijn. Het maken van een vaste oeververbinding tussen Oudorp en Overdie draagt bij aan de interactie tussen- en het gebruik maken van elkaars faciliteiten van de gebieden. Daarnaast wordt de fiets- en loopafstand vanuit Oudorp naar zowel het historisch centrum als het station Alkmaar verkort en ontstaat er een verkeersveilige verbinding. Ook ontstaat zo een ontbrekende schakel in de *buiten-centrumring* die de diverse fietsradialen van Alkmaar onderling met elkaar verbindt.

Regionale doorfietsroute deel Alkmaar

INVESTERING 15
INFRASTRUCTUUR FIETS EN VOETGANGERS
NIEUW/TOEVOEGEN

De fiets speelt een belangrijke rol als vervoersmiddel in het toekomstige mobiliteitssysteem en als onderdeel van de ketenverplaatsing. De gemeenten Alkmaar, Heerhugowaard /Langendijk, de BUCH gemeenten en provincie Noord-Holland werken daarom samen aan het realiseren van een doorfietsroute tussen Heerhugowaard en Uitgeest om zo de rol van de fietser verder te versterken. De doorfietsroute zorgt er ook voor dat je binnen Alkmaar alles nog sneller en comfortabeler met de fiets kan bereiken.



Mobiliteit Alkmaars Kanaal – hoogwaardig openbaar vervoer

BEREIKBAARHEID OV EN FIETSERS
HERSTRUCTURERING

Om Alkmaar ook in de toekomst bereikbaar en verkeersveilig te houden hebben openbaar vervoer samen met fietsen en de focus. In alle deelgebieden en op de verbindende routes wordt daarom ingezet op hoogwaardig openbaar vervoer, zowel op lokaal als regionaal niveau.

Herinrichting rotonde Zeswielen/Hertog Aalbrechtweg

INVESTERING 27
INFRASTRUCTUUR
HERSTRUCTURERING

Vanwege de komst van de Europese School naar de Station Alkmaar Noord locatie en de mede daardooor veranderende verkeers- en gebruikssituatie ter plekke wordt ook deze rotonde aangepakt. Zo wordt het gebied nog veiliger en prettiger bereikbaar.

Rode loper historische binnenstad-station Alkmaar-Overstad

INVESTERING 17
GROEN EN OPENBARE RUIMTE
NIEUW/TOEVOEGEN

In het nieuwe stadshart zijn nog geen duidelijke routes tussen de drie deelgebieden. Met de ontwikkelingen rondom het stationsgebied Alkmaar en Overstad is er behoefte aan herkenbare, prettige en veilige routes voor fietsers en voetgangers. Het project *de Rode Loper* zorgt voor deze duurzame verbinding, voor actieve mobiliteit en draagt bij aan de bereikbaarheid van het nieuwe Stadshart per openbaar vervoer (trein en bus) en per fiets.

Klimaat-adaptatie

Alle deelgebieden worden klimaatadaptief ingericht. De raad heeft hiertoe de *Nota klimaatadaptatie* vastgesteld die voornamelijk is gericht op het benutten van *meekoppelkansen* en het zo efficiënt en flexibel mogelijk werken. Meekoppelen betekent dat op het moment dat het speelt, wordt gekeken naar de beste strategie en aanpak met andere opgaven zoals energietransitie, woningbouw, natuurontwikkeling en circulariteit. Op dit moment wordt een programma van eisen hiertoe onderzocht.

In april 2021 is de *Klimaatadaptatiestrategie en de uitvoeringsagenda Regio Alkmaar* door de gemeenteraad vastgesteld.

» KLIMAATADAPTATIE VERGROENING EN DEELGEBIEDEN

In veel van de deelgebieden komt er ruimte voor wateropvang en vergroening. Bij die ontwikkelingen zal daarom een deel onbebouwd en onverhard blijven. Ook moet er ruimte komen voor infiltratie van regenwater. In de Viaanse Molen wordt nog eens 10% extra groen toegevoegd in verband met het groene karakter van het landschap en de oevers. Daarnaast zal er worden ingezet op zoveel mogelijk groen in de openbare ruimte en ook groen in, op en aan gebouwen.

» KLIMAATADAPTATIESTRATEGIE

De klimaatadaptatiestrategie geeft aan op welke manier Alkmaar en de regio klimaatbestendig worden ingericht. De belangrijkste thema's zijn:

- Droogte en wateroverlast in het stedelijk gebied;
- Droogte en wateroverlast in het landelijk gebied;
- Hitte en gezondheid;
- Veiligheid, calamiteiten en kwetsbare functies;
- Klimaatbestendige nieuwbouw en stedelijke ontwikkeling.

» UITVOERINGS-AGENDA

De klimaatadaptatiestrategie leidt tot de zogenaamde *Uitvoeringsagenda*. Hierin zijn de activiteiten

benoemd die de komende jaren staan gepland om Regio Alkmaar verder klimaatbestendig te maken. Dit betekent dat de aanpak continu in ontwikkeling is en de regio flexibel is om de komende jaren aan te sluiten bij de ruimtelijke ontwikkelingen.

Een gedetailleerde uitwerking van de klimaatbestendige maatregelen vindt plaats binnen de voorbereiding van de projecten. Bij de prioritering van de projecten is rekening gehouden met de verschillende opgaven, zoals de aanleg van het warmtenet, de vervangingsopgave en de woningbouwopgave. Zo maken we werk met werk. De *Deltabeslissing Ruimtelijke Adaptatie* stelt dat vanaf 2020 alle Nederlandse overheden klimaatbestendig inrichten tot hun standaard werkwijze moeten maken. Hiermee is de afspraak gemaakt tussen het Rijk, de provincies, gemeenten en waterschappen dat alle uitvoeringsprojecten vanaf nu klimaatbestendig en waterrobuust zijn.

Vergroenen en bio-diversiteit

In 2020 is besloten door de gemeenteraad om – naast de uitvoering van het bestaande groenbeleidsplan – extra aandacht te geven aan vergroening en biodiversiteit.

» VERGROENING

Als uitwerking van het *Groenbeleidsplan 2017-2027* en invulling van het collegeprogramma *Alkmaar aan zet 2018-2022* wordt ingezet om Alkmaar regen- en hittebestendig te maken. Hiervoor is 'groen' een belangrijk middel. Tevens is meer groen in de stad belangrijk voor het behoud en de versterking van de biodiversiteit. Niet in de laatste plaats voelen mensen zich beter en gezonder in een groene omgeving. Er liggen nog volop kansen voor Alkmaar om te vergroenen. De ambitie is om tot 2027 te zorgen voor 5 hectare extra groen in de stad.

» BIO-DIVERSITEIT

Biodiversiteit draagt bij aan een mooiere, aantrekkelijke leefomgeving en een verbetering van het vestigingsklimaat voor bedrijven en bewoners. Tevens heeft een grotere biodiversiteit een economische waarde, denk bijvoorbeeld aan onze voedsel- en watervoorziening. Zo zorgen we voor nog meer natuurvriendelijke oevers en gaan we ons inzetten voor natuurinclusief bouwen. Biodiversiteit krijgt daarom een meer prominente plek in de HIOR en inrichtingsplannen.

Programma overstijgend

Economische Projecten

De economische doelstellingen voor de periode 2020-2024 zijn in het Actieprogramma Economie *Alkmaar in Evenwicht* opgenomen[1]. Met de pijlers *Aantrekkelijk, Ondernemend & Innovatief en Uitnodigend* wordt ingezet op een vitaal economisch klimaat. Evenwicht in de economische ontwikkeling is hierbij het centrale uitgangspunt.

Belangrijk voor dit evenwicht is natuurlijk de groei van Alkmaar (Kanaalzone) met ca. 30.000 inwoners waardoor Alkmaar zich nog sterker profileert als hoofdstad van Noord-Holland Noord met een hoog stedelijk milieu. De verwachte groei van Alkmaar vraagt om een nieuw evenwicht tussen wonen, werken en voorzieningen. Naast een evenwichtige woon/werkbalans vraagt de groei van Alkmaar ook om fysieke ruimte die nodig is om de groei in bedrijven, woningen en voorzieningen mogelijk te maken, alles in evenwicht met een duurzame ontwikkeling van ons leefklimaat.

» UITNODIGEND

De pijler *Uitnodigend* richt zich op het vestigingsklimaat in Alkmaar dat uitnodigend moet zijn voor ondernemers en maatschappelijke organisaties om hier hun bedrijf of instelling (blijvend) te vestigen.

Hiervoor biedt Alkmaar ruimte voor vitale woonwerkgebieden. Met als doel een evenwichtige groei van de woon-werkbalans; het aantal banen gelijke tred laten houden met het aantal woningen en blijvend voldoende ruimte bieden voor vitale woon-werkgebieden. Voor een uitnodigend vestigingsklimaat is een *goede bereikbaarheid* essentieel.

1 Voor het Actieprogramma Economie en de volledige lijst met projecten zie: Definitief_Actieprogramma_Economie_2020-2024 (raadsinformatie.nl)

Onder deze pijler vallen onder meer de volgende economische projecten

- Advisering omtrent economische ontwikkeling deelgebieden Kanaalzone;
- Onderzoek functiemenging Kanaalzone Ontwikkeling Kanaalzone;
- Bevorderen functiemenging;
- Uitwerking behoefteraming werklocaties Regio Alkmaar;
- Opstellen Convenant werklocaties Regio Alkmaar;
- Inventarisatie mogelijke uitbreiding werklocaties;

» BINNENSTEDELIJKE LOGISTIEK. ONDERNEMEND EN INNOVATIEF

De pijler Ondernemend en innovatief richt zich op het vergroten van de innovatiekracht van de Alkmaarse economie. De concurrentiekracht van Alkmaar moet sterker worden, moet meer hoogwaardige werkgelegenheid opleveren en verankerd zijn in stad en regio. Binnen deze opgave richten we ons op duurzame innovatie en de verbeterde aansluiting van onderwijs en arbeidsmarkt.

Om onze positie op innovatieve markten (zoals energie) te behouden is het nodig voortdurend te innoveren, voldoende kennis aan te trekken, voldoende schaalgrootte op te bouwen en steeds met nieuwe initiatieven te komen. In het Actieprogramma werken we vanuit de Kennisregio aan innovatie met het accent op:

- Data science en smart city;
- IT-bedrijven aan de top;
- Innovatieve en creatieve werklocaties.
- Aansluiting arbeidsmarkt

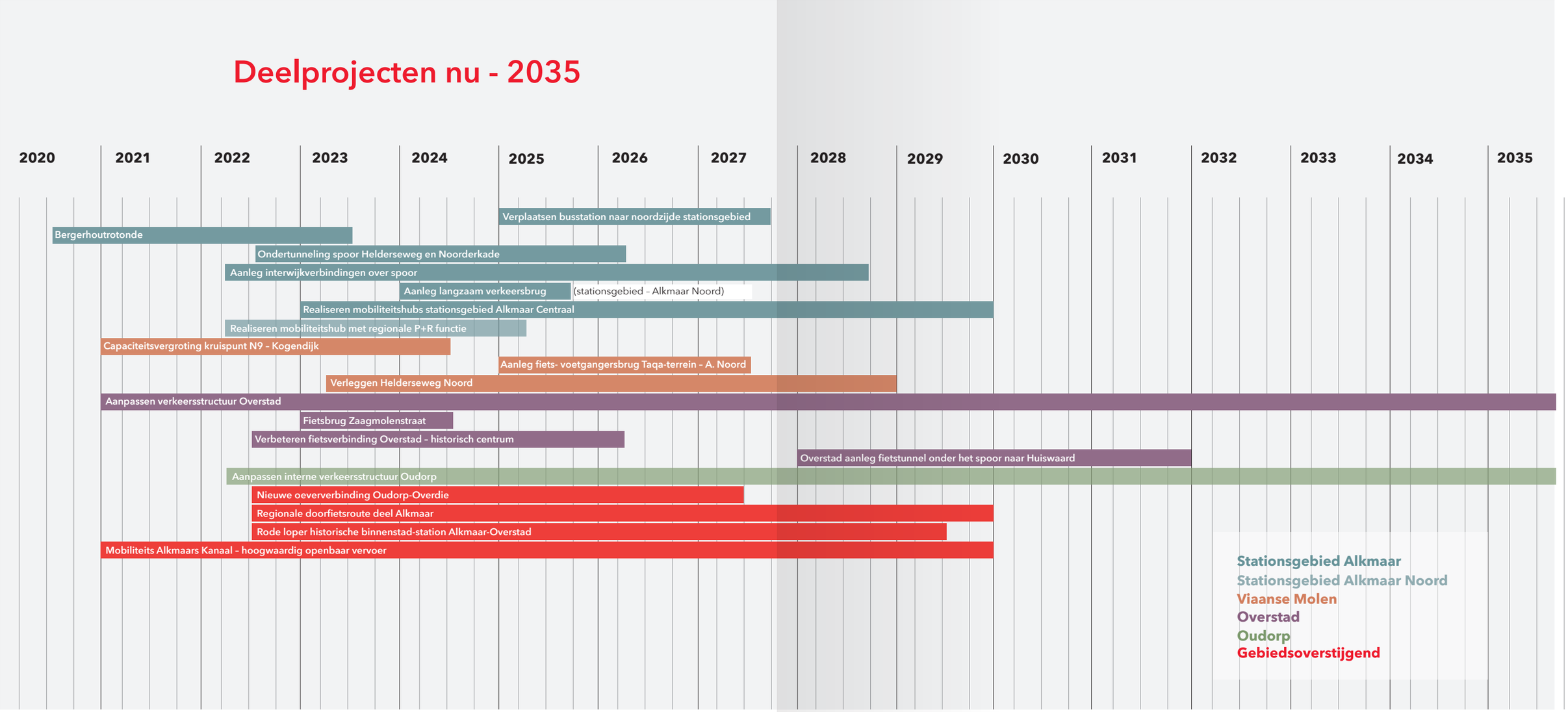
» AANTREKKELIJK

Een basisvoorwaarde voor economische groei is dat een stad aantrekkelijk is. Alkmaar heeft, als centrumstad voor Noord-Holland Noord met de daarbij behorende regionale functies, altijd een grote aantrekkingskracht gehad. Deze positie is echter geen vanzelfsprekendheid. Alkmaar blijft werken aan het verleiden van bewoners, bedrijven en bezoekers. Het versterken van de historische binnenstad is daarbij een belangrijk onderdeel, zodat bezoekers langer worden vastgehouden en de leegstand afneemt.

Economische projecten om Alkmaar aantrekkelijk te houden zijn onder meer:

- Verbinding station-binnenstad;
- Aantrekkelijke centrum en verminderen van leegstand;
- Vitale verblijfsaccommodaties;
- Evenementenprogrammering;
- (Regionaal) recreatief routenetwerken;
- Ruimtelijke uitwerking van de horecanota.

PROJECT FASERING



Tussen de infrastructurele projecten zitten vanzelfsprekend belangrijke afhankelijkheden. Zo kunnen projecten die gelijktijdig worden uitgevoerd leiden tot opstoppingen of overlast voor bewoners en bezoekers en de bereikbaarheid van de stad juist tijdelijk verslechteren. Anderzijds zijn projecten ook afhankelijk van bijvoorbeeld lopende onderzoeken, politieke keuzes, impulsgelden en cofinanciering.

Timing en flexibiliteit

Alkmaar anticipeert in de fasering van de integrale gebiedsontwikkeling zo goed mogelijk op deze onzekerheden en inter-afhankelijkheden. Realistisch alle omstandigheden in acht nemend, ziet de gemeente welke invloed ‘de markt’ heeft en gaat daar intelligent en flexibel mee om.

ORGANISATIE DRAAGVLAK & COMMUNICATIE

ORGANISATIE DRAAGVLAK & COMMUNICATIE

Essentieel voor een succesvolle ontwikkeling van de stad is een heldere ambitie waar naartoe wordt gewerkt met een slimme strategie, een stevige projectorganisatie en duidelijke communicatie en commitment op de plannen door bestuur, ambtelijke organisatie, burgers, bewoners én ondernemers.

Integrale aanpak, intensieve afstemming

Alkmaar zorgt dat de gebiedsontwikkeling integraal en in samenhang wordt gecoördineerd. Vanuit het gebiedsportfolio *Bereikbare Steden* worden de onderstaande werkzaamheden afgestemd om vanuit inzicht en overzicht relevante keuzes te kunnen voorleggen aan het bestuur. Het gaat dan bijvoorbeeld om:

- **Inzicht en overzicht**
  Inzicht in de projecten, planningen en de onderlinge afhankelijkheden van projecten.
- **Risicomanagement**
  Om de drie maanden (of bij mijlpalen) een risicoanalyse gemaakt voor alle deelgebieden en daar ook de financiële gevolgen inzichtelijk gemaakt/bijgehouden.
- **Stakeholdersanalyse**
  Inzichtelijk houden wie welke subsidie aanvraagt en wie waar mee bezig is (provincie, regio, overstijgende programma's zoals klimaatadaptatie en project- en programmamanagement voor gebiedsontwikkeling) en zicht houden op de stakeholders en (nieuwe) partners waarmee Alkmaar de stad ontwikkelen.
- **Strategie**
  Investeringsstrategie en ontwikkelstrategie voorbereid en geagendeerd voor de bestuurlijke tafel(s).

De werkgroep voor gebiedsportfolio bestaat uit:

- Projectleider Bereikbare Steden
- Portfoliomanager
- Planner
- Adviseur risicoanalyse
- Adviseur communicatie
- Directeur Kanaal
- Planeconoom
- Financiën

Per onderwerp schuiven de projectleiders, programma managers, beleidsadviseurs en stadsbeheer aan.

Het gebiedsplan bevat verschillende deelprogramma's, ieder met een eigen aansturing onderling verbonden met een integrale afstemming via zowel het 'Afstemmingsoverleg college' als het 'Coördinatie-overleg college'. De deelprogramma's zijn:

De twee stationsgebieden hebben beiden een projectorganisatie met een bestuurlijke en ambtelijk opdrachtgever, projectleider en het projectteam Alkmaars Kanaal.

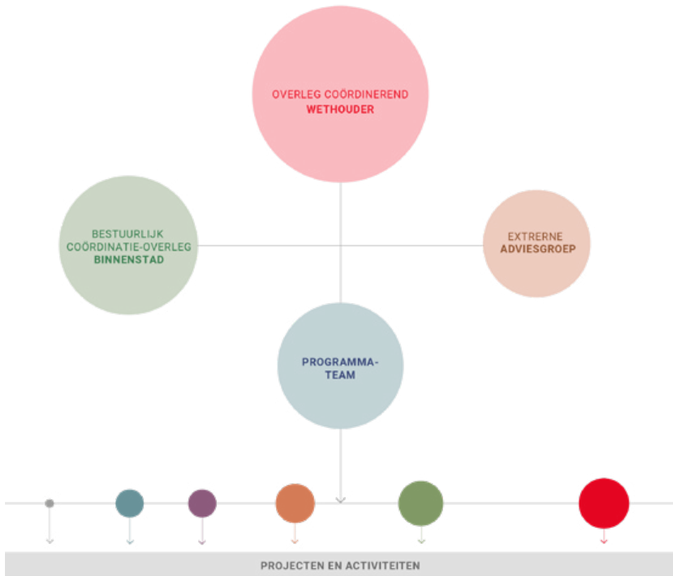
Het programma Alkmaars Kanaal wordt aangestuurd door de

Netwerkorganisatie Programma Alkmaars Kanaal

programmadirecteur, een *Kernteam* en een *Programmateam*. In het *Kernteam* zitten managers *bedrijfsvoering*, *beleid en gebieden*, de *directeur Alkmaars Kanaal* en vanuit de algemene directie van Alkmaar de *directeur Beleid*. De *directeur Alkmaars Kanaal* houdt het budgetrecht voor de begroting van programma. Daarnaast zijn er 5 deelgebieden met elk een programma manager, projectleiders en een projectteam, bestaande uit gemeentelijke - en waar nodig - externe specialisten. Er zijn wekelijks overleggen met portefeuillehouders en maandelijks afstemmingsoverleggen met het college. De programmabegroting loopt mee met de P&C cyclus van de gemeente; de gemeenteraad wordt ook via diezelfde cyclus op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen, met daarnaast aparte informatieavonden. Via de directieraad en het GMT wordt steeds de relatie met de staande organisatie gelegd en bewaakt. Door maandelijkse informatiebijeenkomsten, nieuwsbrieven op de interne site en bijeenkomsten met beleidsmedewerkers, blijft de organisatie betrokken en geïnformeerd.

Per onderwerp en thema worden bijeenkomsten georganiseerd met betrokken partijen als projectontwikkelaars en bouwers. De gemeente heeft daarnaast eigenstandig overleg met woningcorporaties. Met provincie en Rijk is contact over subsidiemogelijkheden en ook met regionale partijen is over dit onderwerp een bijeenkomst georganiseerd.

Organisatieschema Dynamische en Vitale Binnenstad



Historische Vitale en Dynamische Binnenstad

Het *Uitvoeringsprogramma Vitale en Dynamische binnenstad* is een veranderopgave gericht op het compacter en gemengder maken van het kernwinkelgebied waardoor deze toekomstbestendig wordt.

De bestuurlijk opdrachtgever is Wethouder Economie, de ambtelijk opdrachtgever is Unitmanager Ruimtelijke Ontwikkeling en Economie en de ambtelijk opdrachtnemer is de programmamanager.

Het Programmateam bestaat uit de programmamanager, projectleiders van de deelopgaven en inhoudelijke adviseurs. De externe Adviesgroep bestaat uit vertegenwoordigers van de verschillende belangenorganisaties. In de Adviesgroep toetst de portefeuillehouder periodiek de koers. De Adviesgroep is tevens een platform waarin betrokken belangenorganisaties hun ideeën kunnen inbrengen. In het Bestuurlijk Coördinatie-Overleg wordt over belangrijke onderwerpen van gedachten gewisseld met het college. Jaarlijks volgt een bestuurlijke rapportage over de voortgang van het Uitvoeringsprogramma.

Opschaling organisatie

Voor het jaar 2022 is budget aangevraagd voor de project- en programmaorganisatie voor Bereikbare Steden. Hiermee wordt er voldoende ontwikkelkracht gerealiseerd om het gebiedsplan van Alkmaar daadwerkelijk uit te voeren conform de planning.

Aanvullende capaciteit en expertise

De opgave waar Alkmaar voor staat is groot en ambitieus. Vanuit de staande organisatie is een deel van de capaciteit beschikbaar voor de projecten uit het gebiedsplan. Deze capaciteit is echter niet toereikend. Kennis uit de eigen organisatie wordt aangevuld met externe expertise. Met name op planeconomie en plancapaciteit is extra inzet belangrijk om de projecten uit Bereikbare Steden in onderlinge samenhang te bezien, berekenen en te programmeren. Extra capaciteit wordt besproken met het Rijk en de provincie.

Stationsgebieden en Centrumgebied

De extra ontwikkelkosten voor de lijnorganisatie voor 2022 en verder worden gemaakt door inhuur te realiseren voor de lijnorganisatie.

- Unit Ruimtelijke Ordening en Economie;
- Unit Leefgebied;
- Unit Vastgoed en Duurzaamheid;
- Transformatie manager leegstaand vastgoed.

Alkmaars kanaal

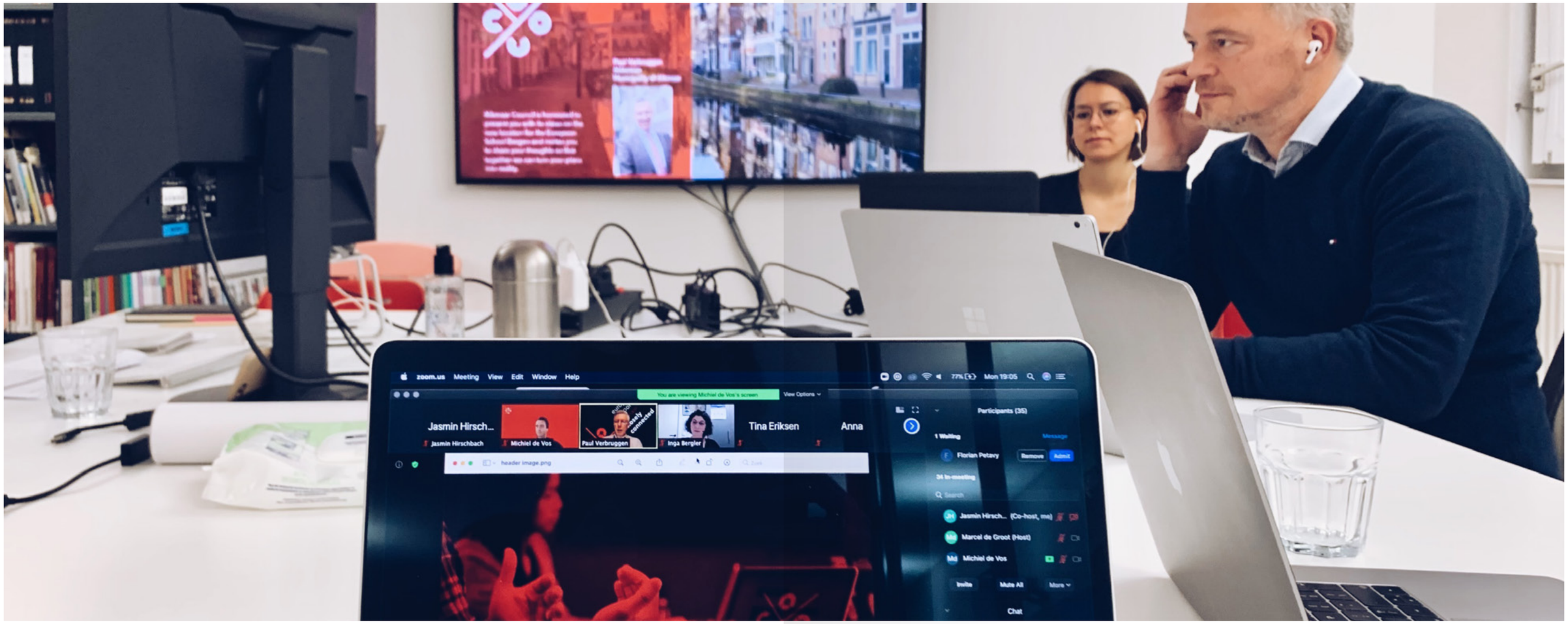
De extra ontwikkelkosten voor de lijnorganisatie van de gemeente voor 2022 en verder worden gemaakt door inhuur te realiseren voor de lijnorganisatie.

- Unit Ruimtelijke Ordening en Economie;
- Unit Leefgebied;
- Unit Vastgoed en Duurzaamheid.

Programmaorganisatie

Ook voor de programmaorganisatie van het kanaal is budget opgenomen in de begroting 2022. Het gaat hierbij om de volgende posten:

- Programmadirecteur, programma managers, projecten management en ondersteuning;
- Branding, communicatie en relatiemanagement;
- Kwaliteit;
- Onderzoek en pilots.



Bestuurlijk draagvlak

Alkmaar is ervan overtuigd dat groot bestuurlijk draagvlak essentieel is voor langjarige en belangrijke gebiedsontwikkelingen. Dit gebiedsplan is daarom de logische verdere uitwerking van de eerdere visies en besluiten die de raad hierover heeft genomen.

Station Alkmaar Centraal

Voor het stationsgebied wordt gewerkt aan een Ontwikkelbeeld of gebiedsvisie met een voorziene besluitvorming door de gemeenteraad eind 2021.

Station Alkmaar Noord

De raad heeft in 2019 een financiële bijdrage geleverd aan de vernieuwing van het station Alkmaar Noord en het opstellen van een Ontwikkelbeeld voor het stationsgebied. Er is een bidbook uitgebracht voor de nieuwe locatie van de Europese school op basis waarvan het ministerie van OCW Alkmaar heeft voorgedragen als nieuwe vestigingslocatie. De definitieve vaststelling van het Ontwikkelbeeld door de raad is voorzien voor najaar 2021.

Alkmaars Kanaal

Het programma Alkmaars kanaal is een van de ambitielijnen uit de in oktober 2017 vastgestelde Omgevingsvisie Alkmaar. De raad heeft op 4 juli 2019 het Omgevingsbeeld Alkmaars kanaal vastgesteld evenals 5 ontwikkelbeelden voor de hiervan deel uitmakende gebieden. De raad wordt continue van de voortgang van de plannen op de hoogte gehouden (zie ook hierboven). Het Omgevingsbeeld is na een brede maatschappelijke consultatieronde vastgesteld en er is sprake van overleg en afstemming met de belangrijkste partners in de onderscheiden deelgebieden. Ook bij het opstellen van beleid worden de partners en marktpartijen gehoord.

Historische Vitale en Dynamische binnenstad

De raad heeft op 8 juni 2020 het Onderzoek Detailhandelsstructuur Binnenstad en Overstad vastgesteld. Het onderzoek met voorgestelde projecten is met brede participatie van ondernemers tot stand gekomen. Dit raadsbesluit vormt de basis voor de verdere uitvoering van projecten met betrekking tot het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit, het tegengaan van leegstand en branding & conceptontwikkeling van Alkmaar als stad van de toekomst. Deze projecten zijn vervolgens opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Vitale en Bruisende Binnenstad.

Bij het opstellen van beleid en het uitvoeren/ realiseren van de plannen worden de partners, marktpartijen en bewoners gehoord.

Veel van de besluiten zijn per deelgebied en vaak gefragmenteerd genomen. Dit gebiedsplan bundelt deze plannen en laat de samenhang zien.

SLIM OMGAAN MET RISICO'S

Waar schuilen – bestuurlijk, ambtelijk, markttechnisch, financieel of anderszins – de grootste risico's voor de doorontwikkeling van het stadshart en hoe is Alkmaar hierop voorbereid?

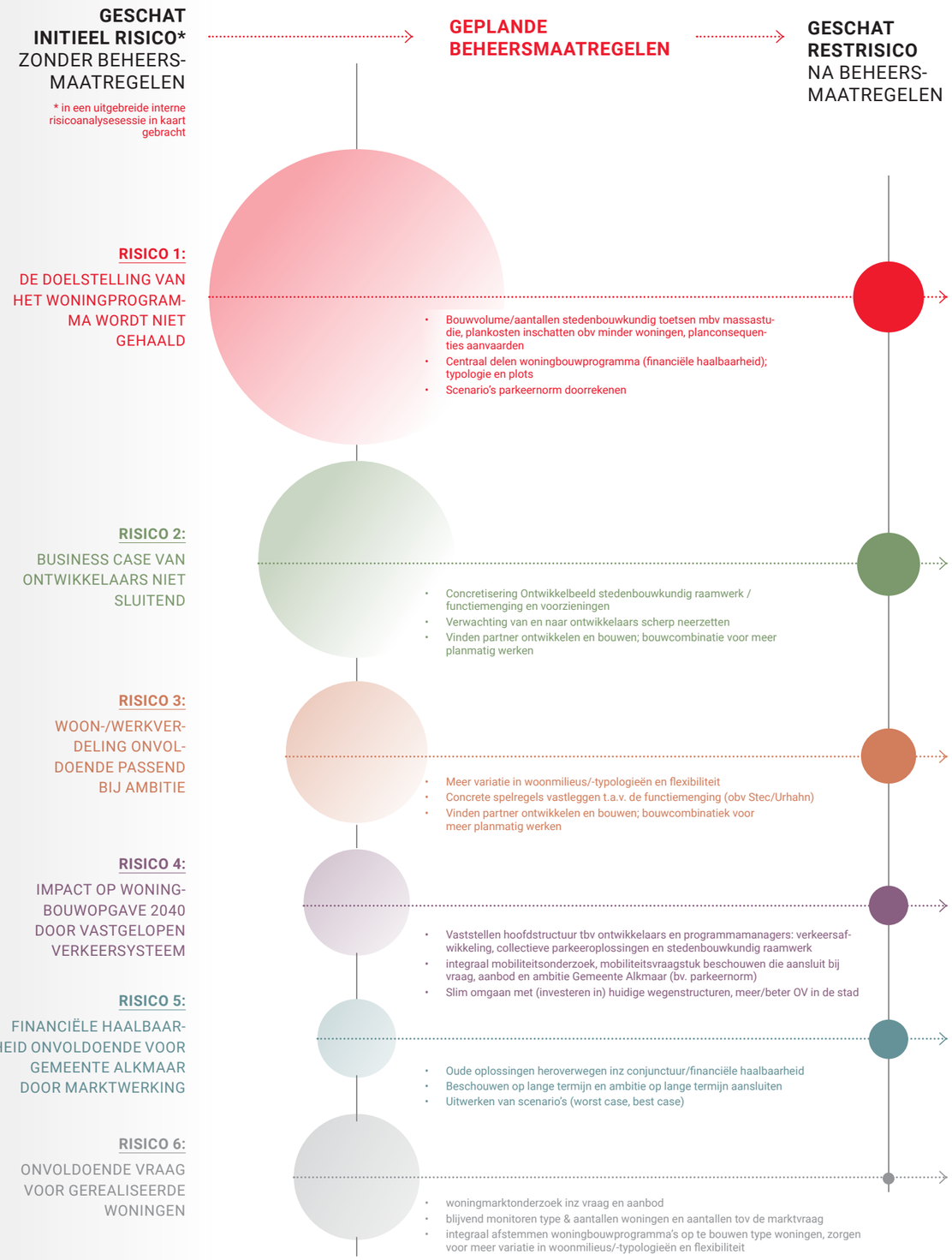
In de uitvoering van het gebiedsplan schuilen risico's die kunnen leiden tot kostenoverschrijding en/of vertraging. Deze kunnen zowel bij de gemeentelijke als bij de ontwikkelende en bouwende partijen optreden. Te denken valt aan overkoepelende risico's zoals de economische situatie en marktontwikkelingen maar ook risico's die specifiek gelden voor Alkmaar. Niet al deze risico's zijn beïnvloedbaar maar wel zo goed mogelijk te beheersen. De gemeente Alkmaar heeft de belangrijkste risico's in beeld gebracht en monitort deze in een continu proces van identificeren, kwantificeren en het afwegen van beheersmaatregelen.

Hiernaast zijn de top-6 risico's die optreden bij externe invloeden uitgewerkt, vóór beheersmaatregelen links, en ná beheersmaatregelen, rechts.

Grootste risico's

1. De doelstelling van het woningprogramma wordt niet gehaald;
2. Business case van ontwikkelaars niet sluitend;
3. Woon-/werkverdeling is onvoldoende passend bij ambitie;
4. Impact op woningbouwopgave 2040 door vastgelopen verkeersysteem;
5. Financiële haalbaarheid onvoldoende voor Gemeente Alkmaar door marktwerking;
6. Onvoldoende vraag voor gerealiseerde woningen.

De gemeente heeft een uitgebreide risicoanalyse gedaan die aan de hier opgenomen samenvatting ten grondslag ligt (zie bijlage). Deze risicoanalyse heeft geleid tot veel extra inzicht, passende beheersmaatregelen en wordt breed als belangrijke meerwaarde ervaren.



COLOFON
Gemeente Alkmaar

In samenwerking met:
Provincie Noord-Holland
NS
Prorail
Vervoersregio Amsterdam
Metropoolregio Amsterdam

met bijdrage van:
Inbo

alcmaria victrix
gemeente ALKMAAR

GEBIEDSPLAN HAARLEM

ONTWIKKELING VAN DE STADSHARTEN

Bereikbare Steden
18 oktober 2021

Gemeente Haarlem

GEBIEDSPLAN HAARLEM

ONTWIKKELING VAN DE STADSHARTEN

INHOUD

0. INLEIDING 6
1. HET STADSHART NU EN STRAKS 8
2. ONTWIKKELSTRATEGIE 18
3. PROJECTENBESCHRIJVING 24
4. FASERING 38
5. ORGANISATIE, DRAAGVLAK EN COMMUNICATIE 40
6. RISICOMANAGEMENT 42

SAMENVATTING

In de Metropoolregio Amsterdam (MRA) werken 9 gemeenten samen met de MRA, provincies Noord- Holland en Flevoland en het Rijk aan versnelde integrale en duurzame gebiedsontwikkeling. Om de plannen in Haarlem inzichtelijk te maken, is dit Gebiedsplan opgesteld.

Haarlem bouwt aan de stad. Tot 2030 neemt het Haarlems woningbouwaanbod toe met 10%. Haarlem kiest voor een gemengd (hoog)stedelijk milieu met een mix aan voorzieningen.

Daardoor ontstaan diverse agglomeratie-effecten, zoals:

1. Aantrekkelijke locaties voor werkgevers om zich te vestigen;

2. Betere match tussen (hoogopgeleide) Haarlemse werknemers en beschikbare banen in de stad;

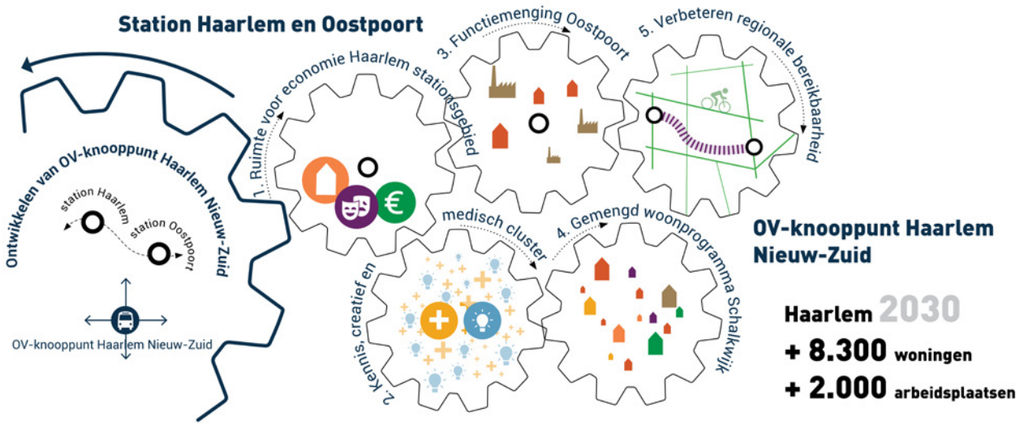
3. Minder en kortere reisbewegingen, en met name een kleinere uitgaande pendel van werkende Haarlemmers richting Schiphol en Amsterdam en grotere tegenspits.

Haarlem levert deze bouwprestatie door zorgvuldige inpassing, passend bij de historische kwaliteiten van de stad en met veel aandacht voor behoud en versterking van het groen-ecologische netwerk door de stad.

Het Haarlemse stadshart is een belangrijke regionale ontwikkellocatie. Het stadshart bestaat uit het gebied rondom de drie OV-knooppunten Stationsgebied, Oostpoort en Haarlem Nieuw-Zuid. Zij zijn elk een entreegebied tot de stad en vliegwiel voor verdere ontwikkelingen in de stad en de regio. In dit gebied worden in de periode tot 2030 8.300 woningen en minimaal netto 2.000 arbeidsplaatsen toegevoegd.

Daarvoor is het nodig om de investeren in de stad. In dit Gebiedsplan staan 25 projecten opgenomen in een straal van 1.200 meter rond de drie OV-knooppunten. Haarlem doet samen met de andere acht gemeenten een beroep op het rijk om te investeren in duurzame en integrale gebiedsontwikkeling in onze regio's. Onderzoek wijst uit dat de daarvoor benodigde investeringen zich ruimschoots terugbetalen.

INLEIDING



Figuur 1. Kern van de ontwikkelingen

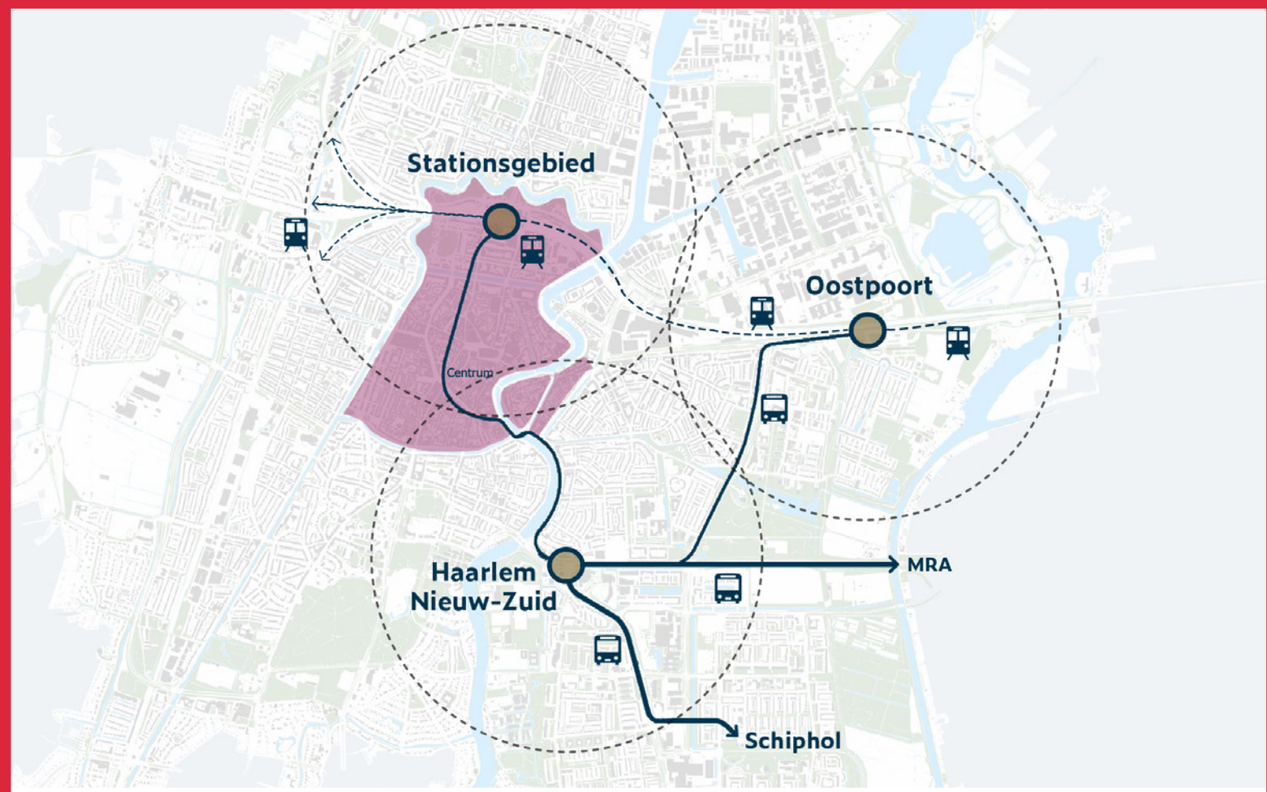
In de Metropoolregio Amsterdam (MRA) wordt volop gewerkt aan de duurzame ontwikkeling van de steden en dorpen. Ondanks de complexiteit van opgaven, de schaarse ruimte en de druk op bereikbaarheid is er veel mogelijk. Om de vele opgaven zorgvuldig en afgestemd aan te pakken trekt Haarlem samen met acht steden rond Amsterdam op. Het doel is samen met de MRA, de provincies Noord-Holland en Flevoland en het Rijk te werken aan versnelde integrale en duurzame gebiedsontwikkeling.

Samenwerking negen gemeenten
De negen gemeenten willen een betere verdeling en bereikbaarheid van wonen en werken en een betere ontsluiting van hun stadsharten. Deze samenwerking vormt tevens een eerste uitwerking tot een 'polycentrische metropool', zoals afgesproken in de MRA verstedelijkingsstrategie en het Bestuurlijk Overleg MIRT. De samenwerking vindt plaats in het traject 'Bereikbare Steden', onderdeel van het Rijks- en regioprogramma SBaB (Samen Bouwen aan Bereikbaarheid).

Doelen
De gezamenlijke partijen willen de volgende doelen bereiken:

1. Versneld aanpakken van het woningtekort;
2. Optimaliseren van de ov-bereikbaarheid;
3. Stimuleren van de werkgelegenheid;
4. Verduurzamen en klimaatverandering-sbestendig maken; en
5. Blijvend investeren in de leefbaarheid, de ontmoetingsfunctie en inclusiviteit.

Ontwikkeling rond OV-knooppunten
De negen gemeenten kunnen in hun stadsharten een substantiële bijdrage leveren van lokaal, regionaal en nationaal belang, waaronder gezamenlijk ruim 65.000 woningen en ruim 21.000 banen. Met het toevoegen van 8.300 woningen en minimaal 2.000 banen heeft Haarlem een belangrijk aandeel in de groei van de MRA. Die ontwikkelingen vinden plaats in het stadshart, hier gedefinieerd op en met een cirkel van 1.200 meter rondom de drie HOV-knooppunten van Haarlem, waarmee de beoogde plannen ook effect hebben op omliggende ontwikkelingen. De ruimtelijke kwaliteit, duurzaamheid en leefbaarheid van de stad blijven daarbij centraal staan. De woningen worden goed betaalbaar,



Figuur 2. De omgeving van drie OV-knooppunten vormt samen het stadshart van Haarlem

gevarieerd, klimaatbestendig en duurzaam. Het woningaanbod wordt in balans met het voorzieningenaanbod en de infrastructuur ontwikkeld.

Gebiedsplan
Het voorliggende Haarlemse Gebiedsplan (concept juni 2021) geeft op hoofdlijnen richting aan de uitvoering van de plannen. De gemeente Haarlem heeft in beeld gebracht welke infrastructurele maatregelen en investeringen binnen 1200m rondom de OV-knooppunten noodzakelijk zijn om te zorgen dat Haarlem optimaal bereikbaar blijft met het openbaar vervoer, hoe de woonomgeving aantrekkelijk blijft en hoe aanzienlijk meer kennisintensieve werkgelegenheid aan de stad kan worden toegevoegd. Voor grotere ingrepen wordt het Rijk gevraagd financieel bij te dragen. Een overzicht van de projecten staat in hoofdstuk 3.

Kern van de ontwikkelingen
Figuur 1 laat de kern van de ontwikkelingen zien. Door het positieve effect op omliggende ontwikkelingen werken deze ingrepen gezamenlijk als vliegwiel van de verdere verdichting en verstedelijking van Haarlem.

Leeswijzer
Dit Gebiedsplan beschrijft hoe de ontwikkeling van het stadshart van Haarlem bijdraagt aan de Rijks-opgaven voor wonen en werken en de daaraan verbonden landelijke doelstellingen voor verduurzaming en beter benutten van OV. Belangrijk onderdeel van het Gebiedsplan is de ontwikkel-strategie. Hierin is de volgorde van en samenhang tussen projecten, budgetten en de gewenste fasering omschreven. Hiermee wordt inzichtelijk hoe de stad wordt doorontwikkeld, welke projecten van elkaar afhankelijk zijn en welke meer zelfstandig ontwikkeld kunnen worden.

Hoofdstuk 1 gaat in op de (toekomstige) rol van het stadshart van Haarlem en de samenhang tussen de drie belangrijkste OV-knooppunten. In hoofdstuk 2 wordt de ontwikkelstrategie toegelicht en een motivering voor de gevraagde Rijksinzet. Hoofdstuk 3 en 4 biedt inzicht in de (woningbouw-, economische- en infrastructurele) projecten en de beoogde fasering. Hoofdstuk 5 is bedoeld voor afspraken over organisatie en communicatie en overleg met stakeholders. Tot slot volgt in hoofdstuk 6 een beschrijving van de belangrijkste risico's en beheersmaatregelen.

1. HET STADSHART NU EN STRAKS

1.1 De identiteit van Zuid-Kennemerland en Haarlem

De regio Zuid-Kennemerland biedt de MRA een uniek en aantrekkelijk vestigingsklimaat dankzij de ligging aan de Noordzee, de historische binnenstad van Haarlem, de ruige duinnatuur met een Nationaal Park en landgoederen in de binnenduinrand.

Deze karakteristiek komt uit het MRA Verstedelijkingsconcept en omschrijft bondig de kracht van dit deel van de metropool. Het is een levendig en divers gebied met een groot aandeel zakelijke dienstverlening, overheidsorganisaties, detailhandel en de creatieve sector. Haarlem staat bekend als één van de beste winkelsteden van Nederland, met daarnaast veel horeca en culturele voorzieningen. Start-ups en scale-ups op het gebied van circulaire economie en innovatie weten de regio goed te vinden. Daarnaast vallen de ontwikkeling van het C-district Waarderpolder en de komst van University College in de Koepel op, als blikvangers op gebied van kennis en innovatie. Haarlem wil als centrumgemeente de ontwikkeling van kennis, creatieve sector en een gezondheidscluster verder versterken, met name rondom de OV-knooppunten, in een omgeving waar het fijn wonen, werken, verblijven en reizen is.

Stadshart met drie OV-knooppunten
Haarlem bouwt aan de stad en heeft daarvoor diverse ontwikkellocaties. Het Haarlemse stadshart is de belangrijkste en aantrekkelijk voor functies met een stedelijk en regionaal gemengd karakter en een groot verzorgingsgebied. Het stadshart bestaat uit drie OV-knooppunten die in betekenis groeien: Stationsgebied, Oostpoort en Haarlem Nieuw-Zuid. In aansluiting op de beoogde groei van Haarlem is de verdere ontwikkeling van die OV-knooppunten zeer kansrijk voor nieuwe woningen, werklocaties en voorzieningen. De drie knooppunten zijn essentieel om de stedelijke opgaven en verdichting te laten slagen. Ze zijn de draaipunten in bereikbaarheid van de stad en de regio en (gaan) fungeren als regionaal overstappunt, in een multimodale omgeving (fiets, OV, auto) met bijbehorende verblijfsfuncties. De drie OV-knooppunten dragen daarbij sterk bij aan de beeldvorming en identiteit van Haarlem, ze zijn elk een entreegebied.

Economische kracht en nieuwe woonambities
In haar ontwikkelplannen versterkt Haarlem de aantrekkelijke historische kenmerken van de stad. Daarbij benut Haarlem de economische kracht van het stadshart en groeit als creatieve stad van toegepaste innovatie. Het ambitieniveau hiervoor is hoog. Door het faciliteren van proeftuinen en living labs wordt innovatie op gebied van circulaire economie en gezondheid aangejaagd. Hiermee wordt het onderscheidend werkmilieu binnen de MRA verder versterkt.

Zuid-Kennemerland is als woonregio zeer gewild. Tot 2030 neemt het Haarlems woningbouwaanbod toe met 10%. Deze grote woningbouwopgave past bij de Rijksambities. Haarlem kiest voor een gemengd (hoog)stedelijk milieu met een mix aan voorzieningen. Daardoor ontstaan diverse agglomeratie-effecten, zoals:

1. Aantrekkelijke locaties voor werkgevers om zich te vestigen;
2. Betere match tussen (hoogopgeleide) Haarlemse werknemers en beschikbare banen in de stad;
3. Minder en kortere reisbewegingen, en met name een kleinere uitgaande pendel van werkende Haarlemmers richting Schiphol en Amsterdam en grotere tegenspits.

Haarlem levert deze bouwprestatie door zorgvuldige inpassing in het stadshart en de wijken, passend bij de historische kwaliteiten van de stad en met veel aandacht voor behoud en versterking van het groen-ecologische netwerk door de stad. De toekomstvisie per OV-knooppunt is beschreven in Figuur 3.

HAARLEM 2020

Stationsgebied
Het stationsgebied is onderdeel van de historische binnenstad met een gevarieerd aanbod in winkels en voorzieningen. Er zijn relatief veel woningen in een prettige verblijfsomgeving (straten, pleinen, horeca), maar relatief weinig en onderbenutte werkfuncties in de directe stationsomgeving.

Haarlem Nieuw-Zuid
Nieuw-Zuid is onderdeel van een typische weder-opbouwwijk waar bebouwing 'te gast' is in het groen. Nieuw-Zuid heeft potenties voor een centraal vervoersknooppunt, dichtbij het Spaarne Gasthuis als een van de grootste werkgevers van Haarlem.

Oostpoort
Het stationsgebied is nu nog een niemandsland met vooral een functionele rol (parkeren, IKEA). Het is geen verblijfsplek en het ontbreekt aan een duidelijke eigen identiteit.

HAARLEM 2030

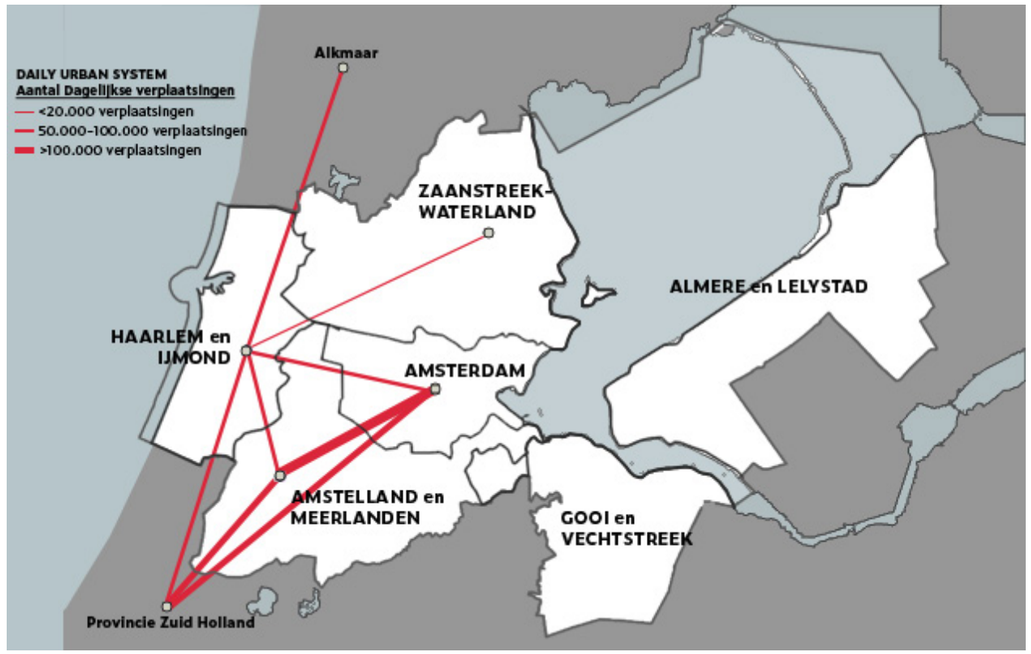
Stationsgebied
De kwaliteiten van het stationsgebied zijn aangevuld met aanzienlijk meer werkfuncties voor met name de creatieve maakindustrie met internationaal profiel (buiten het Stationsplein), en met meer woningen. Door een deel van het groeiende busverkeer buiten het centrum op te vangen, gaat de benodigde schaalsprong OV niet ten koste van leefkwaliteit en ruimte voor ontmoeting, voetgangers en fietsers op deze bijzondere locatie.

Haarlem Nieuw-Zuid
De nieuwe mobiliteitshub Haarlem Nieuw-Zuid vormt een schakel tussen de wijk, het ziekenhuis als één van de grootste werkgevers van de stad, en de historische binnenstad. De nieuwe hub komt te liggen in een compleet vernieuwde hoogstedelijke omgeving met woningen en voorzieningen.
De openbare ruimte wordt in hoge kwaliteit vorm gegeven, aantrekkelijk voor reizigers, huidige en toekomstig bewoners en zakelijke bezoekers en werknemers.

Oostpoort
Het gebied is veranderd in een gemengd gebied waar wonen wordt gecombineerd met een groot aandeel economische functies. Het gebied is een prettige en logische entree naar de stad, met directe fietsverbindingen via de Veerplas naar Spaarnwoude en faciliteiten als P&R, deelmobiliteit en andere voorzieningen op het knooppunt, om op een comfortabele manier over te kunnen stappen om een ander vervoermiddel.

Figuur 3. Toekomstvisie per OV-knooppunt

Stationsgebied



Figuur 4. De rol van Haarlem binnen het Daily Urban System van de MRA, (bron: Daily Urban System Metropoolregio Amsterdam, Goudappel Coffeng, 2018).

1.2 De rol van het stadshart

Haarlem ontwikkelt zich in het netwerk van de MRA, met afspraken over samenhang in de regionale verstedelijking. De MRA-steden benadrukken het belang van afgestemde afspraken over woondoelgroepen, stimuleren van economische potenties en investeringen in infrastructuur. Het stadshart van Haarlem heeft binnen de regio Zuid-Kennemerland een bijzondere rol om aan die afspraken vorm te geven.

Daily Urban System

Zuid-Kennemerland en de MRA zijn sterk met elkaar verbonden. Haarlem is als centrumgemeente onderdeel van het Daily Urban System van Amsterdam, met dagelijks ruim 90.000 verplaatsingen vanuit Haarlem-IJmond naar Amsterdam en nog eens 70.000 richting Amstelland-Meerlanden (zie figuur 4).

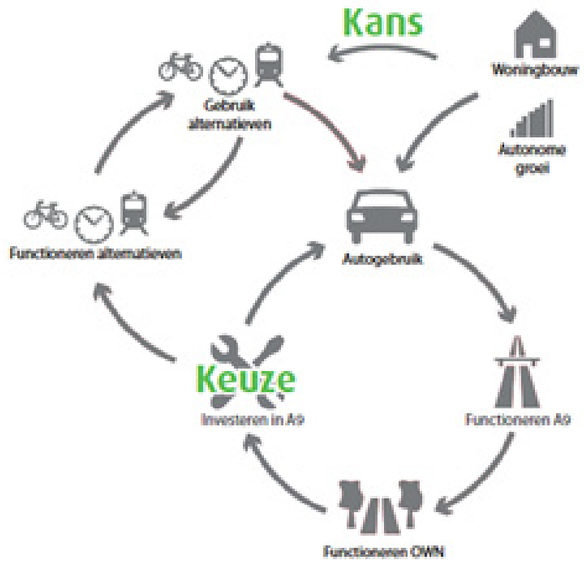
Polycentrische metropoolregio

Gezien de snelle ontwikkeling die deze regio doormaakt, heeft de MRA het principe van 'polycentrische verstedelijking' omarmd. Dat houdt in dat we de verstedelijking zo veel mogelijk proberen te realiseren binnen onze steden en kernen, dichtbij openbaar vervoer knooppunten, en dat wij deze verstedelijking combineren met economische versterking.

Binnen de polycentrische metropoolregio neemt Haarlem een bijzondere en onderscheidende positie in, als hoogwaardig stedelijk woon- en werkgebied met in de metropoolregio unieke cultuurhistorische waarden. Dagelijks is sprake van een grote woon- werkpendel in de ochtendspits richting Amsterdam en Haarlemmermeer doordat de woonfunctie in Haarlem dominant is ten opzichte van de werkfunctie.

Samenhang wonen, werken en bereikbaarheid

De komende jaren worden ruim 8.300 woningen en netto minimaal 2.000 arbeidsplaatsen in de ontwikkelzones rond de drie Haarlemse OV-knooppunten gerealiseerd. In andere delen van Haarlem en in Zuid-Kennemerland komen nog eens ruim 3.800 woningen in de periode tot 2030. Het Stadshart Haarlem is benoemd als één van de negen sleutelgebieden in de MRA. Rijk, MRA, provincie, deelregio's en gemeenten werken daarin samen vanwege de omvangrijke en complexe opgaven voor gebiedsontwikkeling. Meer woningen en werk betekent meer mobiliteit en een grotere druk op openbare ruimte en voorzieningen. In deze context zijn investeringen in het OV-systeem noodzakelijk om de stad überhaupt te kunnen verdichten. Tegelijkertijd neemt Haarlem maatregelen voor klimaatadaptie en verbetering van de biodiversiteit, om een leefbare stad te houden.



Figuur 5. De wisselwerking tussen woningbouw, autogebruik, en OV-investeringen in de corridor A9

Systeemsprong OV ook nodig richting de verdere toekomst

In de Noordelijke Randstad is op middellange en lange termijn, met name in en rondom Amsterdam, structurele capaciteitsuitbreiding van het openbaar vervoersysteem op zowel stedelijk als regionaal schaalniveau noodzakelijk. Dit is nodig om knelpunten op te lossen, zowel regionaal, nationaal en internationaal (treinen via Amsterdam-Zuid en Schiphol). Daarnaast is een schaalsprong noodzakelijk om ruimtelijke ontwikkeling te faciliteren en om beleidsdoelstellingen (zoals de autoluwe stad) te kunnen realiseren. Deze netwerkingrepen hebben een positief effect op alle netwerkniveau's, van lokaal tot internationaal. Dit is als beleid opgenomen in de Rijks *ontwikkelagenda Toekomstbeeld Openbaar Vervoer 2040.*

DE ROL VAN DE HAARLEMSE OV-KNOOPPUNTEN IN HET REGIONALE EN LANDELIJKE NETWERK

In het Regionaal OV-Toekomstbeeld 2040 (ROVT) zijn 5 zogenaamde systeemlagen in het Openbaar Vervoer benoemd die ieder op een ander schaalniveau zorgen dat reizigers van A naar B kunnen. Haarlem Station wikkelt het bovenregionale vervoer af richting bijvoorbeeld Zuid-Holland. Dit is de 3e systeemlaag.

Daarnaast komen op station Haarlem ook sprinters en HOV bussen (4e systeemlaag) en zijn er fietsfaciliteiten en lokale bussen voor het voor- en natransport (de 5e systeemlaag). Station Haarlem Spaarnwoude en mobiliteitshub Haarlem Nieuw-Zuid bedienen voornamelijk de regionale (4e) en lokale (5e) OV-systemen.

De 3 OV-knooppunten hebben dus ieder een andere rol in het (boven)regionale mobiliteitsnetwerk, maar zijn even belangrijk als bouwstenenen in het geheel. Ze dragen bij aan het oplossen van knelpunten volgend uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (2017, IenM) en ontlasten het hoofdspoor. Ook dragen ze bij aan een robuust OV-systeem omdat ze de systeemsprong mogelijk maken die nodig is bij ontwikkeling van meer dan 10.000 woningen.

Tot slot signaleert het Rijk in de ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV zelf kansen voor Bus Rapid Transit (BRT) vanuit Haarlem (mobiliteitshub Haarlem Nieuw-Zuid) richting Amstelveen en Utrecht, om kernen te verbinden waar de ruimtedruk groot is. In opdracht van het Ministerie wordt dit momenteel in een werkgroep van het OV Toekomstbeeld nader onderzocht.

OV-gebruik toenemend concurrerend voor autogebruik

Uit het MIRT onderzoek Noordwestkant Amsterdam (2016) blijkt dat de auto een heel aantrekkelijke modaliteit is voor verkeer in zuidelijke richting op de corridor A9, ondanks de files. Uitzondering hierop is de verbinding Haarlem-Amsterdam Centraal Station, met een OV aandeel in het totaal aantal verplaatsingen van bijna 50%, waarbij station Haarlem een belangrijke schakelfunctie vervult binnen het MRA-netwerk. Dit traject zit echter wel aan de maximum capaciteit in de hyperspits. Tegelijkertijd is er naar de werkgebieden aan de zuidkant van Amsterdam een matige concurrentiepositie van het OV. Volgens het Mobiliteitsdashboard van de provincie Noord-Holland is de verplaatsingstijdfactor 1,5. Dat betekent dat de auto gemiddeld 1,5x zo snel is als het OV op dit traject. De locaties zijn per bus allemaal rechtstreeks te bereiken vanuit Haarlem, maar per trein moet altijd worden overgestapt. Bus en trein zijn qua reistijd concurrerend, in de toekomstige situatie óók voor Haarlem-Noord.

Deze goede concurrentiepositie voor het openbaar vervoer ten opzichte van de auto op het goedgebruikte traject Haarlem-Amsterdam Centraal willen we behouden, en tegelijkertijd willen we de stijgende vervoervraag opvangen (zonder toename van knelpunten op de A9 en het spoor/de stations) én de concurrentiepositie Haarlem-Schiphol verbeteren. Dit Gebiedsplan draagt daar aan bij door woningen nabij OV-knooppunten te bouwen en door multimodale OV knooppunten , die de reizigersstromen op een snelle en kwalitatief hoogwaardige manier kunnen afwikkelen.

1.3 Samenhang en belang OV-knooppunten Stationsgebied, Oostpoort en Nieuw-Zuid

Haarlem is omsloten door waardevolle groengebieden en zal daarom haar opgaven binnen de stad realiseren. De drie Haarlemse OV-knooppunten zijn essentieel voor de ontwikkeling van woningen en werkplekken in de stad en bouwstenen in het toekomstige MRA OV-netwerk. De ruimtelijke ontwikkeling op en rond de knooppunten is gunstig voor het creëren van een tegenspits en maakt het OV-systeem rendabeler.

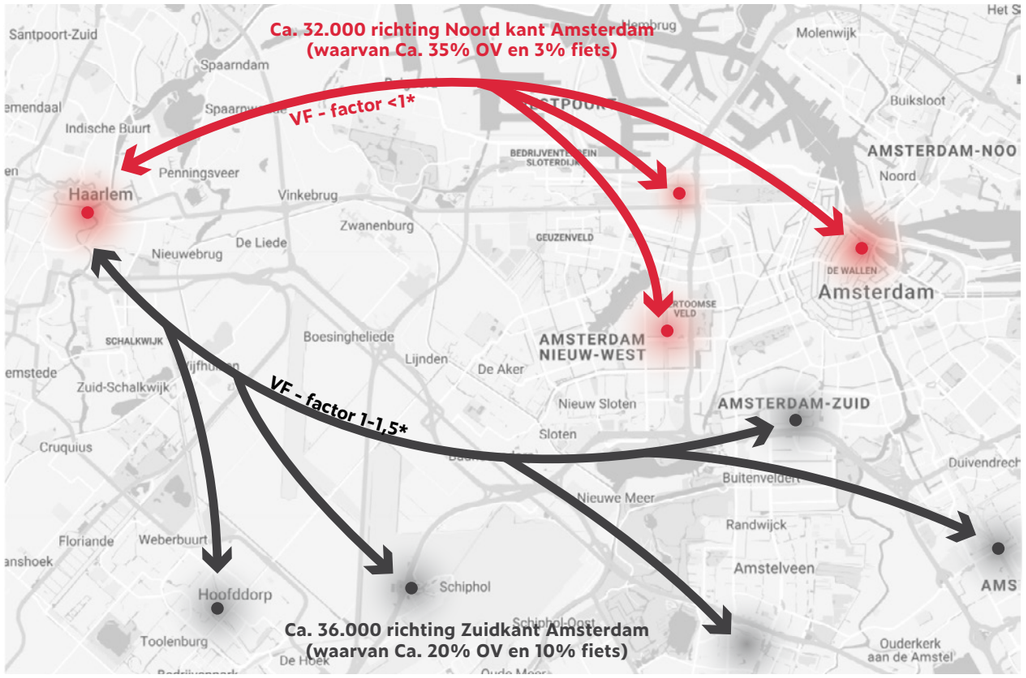
Op het NS Station van Haarlem komen spoor, regionale en lokale bussen, (deel) fietsers en voetgangers samen. De druk op die knoop is hoog. Haarlem wil de OV-capaciteit beter spreiden, met een positief effect op (ruimte voor) woningbouwopgave, ontlasten van het spoor tussen Haarlem en Sloterdijk en de autoverkeersdruk op de A9[1] niet verder te laten toenemen. Daarvoor is de (her)ontwikkeling van mobiliteitshub Nieuw-Zuid en van station Spaarnwoude noodzakelijk. De 3 OV-knooppunten worden vervoerkundig complementair aan elkaar en zijn cruciale bouwstenen in het toekomstig OV-netwerk.

Verduurzaming van het OV netwerk

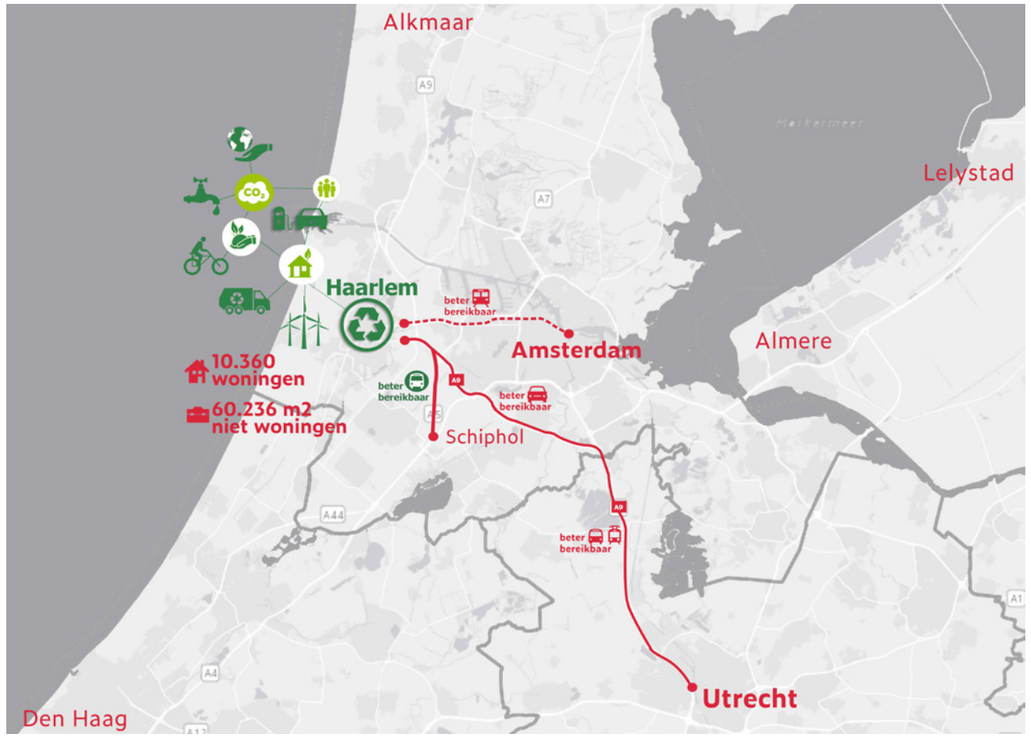
In dit Gebiedsplan staan veel maatregelen opgenomen die een duurzame modal split (minder auto, meer fietsen en meer openbaar vervoer) stimuleren. Hiermee dragen de maatregelen niet alleen bij een beter bereikbare stad, maar ook aan de doelstellingen uit het Klimaatakkoord.

Naast verduurzaming via de modal split bieden de infrastructuurmaatregelen ook kans om het busvervoer zélf te verduurzamen. De toenemende inzet van elektrische bussen betekent dat moet worden voorzien in laadvoorzieningen, omdat bussen ook tijdens de dienst moeten kunnen worden opgeladen (OC, Opportunity Charging). Binnen de drie gebiedsontwikkelingen wordt bekeken of er ruimte is voor laadvoorzieningen of dat dit op een andere manier kan worden opgelost.

[1] Het spoor Haarlem-Amsterdam en de A9 zijn in de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (2017, IenM) als knelpunten benoemd.



Figuur 6. De stromen vanuit Haarlem richting Amsterdam en Haarlemmermeer.



Figuur 7. Rijksopgave op verschillende gebieden

Station Spaarnwoude

2. ONTWIKKELSTRATEGIE

De groei van de stad, de verbetering van de regionale bereikbaarheid en de bijdrage aan de polycentrische verstedelijking van de MRA is een samenhangend geheel en vraagt om een integrale ontwikkelstrategie. De opgaven zijn complex maar haalbaar. Investeringen zijn nodig voor realisatie van woningen en allerlei vormen van werkgelegenheid, voor verduurzaming en klimaatbestendigheid en voor verbetering van de bereikbaarheid. Op die manier zorgen we voor leefbare, inclusieve en goed verbonden steden binnen de MRA.

Werken aan knoopwaarde en plaatswaarde
De pijlers van de integrale gebiedsontwikkeling zijn de drie OV-knooppunten in Haarlem. Hier komen ontwikkelingen in wonen, werken, ontmoeten en reizen samen. Er ontstaat een nieuw evenwicht in 'knoopwaarde' en 'plaatswaarde' rond elk knooppunt. Knoopwaarde duidt het aanbod van mobiliteit aan: frequentie van het openbaar vervoer, het bereik van de netwerken, de modaliteiten. Plaatswaarde heeft betrekking op de functies en activiteiten rond de knoop. Hoe beter de positie van de knoop in het netwerk, hoe groter de intensiteit van inwoners, werknemers en bezoekers.

Ambassadeursplekken
In het projectoverzicht (hoofdstuk 3) is de diversiteit aan projecten rondom elk knooppunt duidelijk zichtbaar: wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid zijn in balans, zoals ook in de Omgevingsvisie als ambitie is neergezet. Voorbeelden hiervan zijn de 'ambassadeursplekken' voor meer groen in de stad en een verbeterde verbinding vanuit de OV-knooppunten met de directie omgeving (recreatie rondom Spaarnwoude, binnenstad bij station).

Betere infrastructuur als vliegwiel
Investeringen in infrastructuur zijn een belangrijk vliegwiel voor de versnelling van de integrale gebiedsontwikkeling rondom de OV-knooppunten. Deze investeringen kennen een lange aanloop-periode van planvoorbereiding. Daarbij wordt gestudeerd op toekomstige lijnvoeringen. Door te werken met scenario's kunnen we nú al stappen maken om de woningbouw en gebiedsontwikkeling te versnellen, rekening houdend met het eindbeeld.

2.1 Strategische interventies

Binnen ieder knooppunt zijn strategische interventies nodig om tot het gewenste eindbeeld te komen. Per deelgebied gelden hiervoor randvoorwaarden (financieel, infrastructureel, ruimtelijk, programmatisch). De interventies zorgen gezamenlijk voor een duurzame ontwikkeling rondom de OV-knooppunten en de infrastructuurinvesteringen vullen elkaar aan voor een goed functionerend mobiliteitssysteem, zoals Haarlem nastreeft in het nieuwe Mobiliteitsbeleid.

Urgentie en faseerbaarheid
De projecten zijn allemaal nodig, maar urgentie of randvoorwaardelijkheid voor andere projecten verschillen (hoofdstuk 3). Zo is de ontwikkeling van de mobiliteitshub Haarlem Nieuw-Zuid (investering 17) direct nodig om wonen en werken zowel aan te jagen als te faciliteren en herontwikkeling van het Stationsplein mogelijk te maken. Het belang van bijvoorbeeld de doorfietsroute Haarlem-Amsterdam (investering 11) is meer getrapt: de fietsverbinding zorgt voor ontlasting van de OV-stromen op een overbelast traject. In de risico-inventarisatie in hoofdstuk 6 staat nader beschreven wat de risico's per project zijn indien ze later of niet worden uitgevoerd. Hieronder staat een korte nadere duiding per OV-knoop. In hoofdstuk 3 is het verder uitgesplitst in projecten en investeringen.

Stationsgebied
Stationsgebied Haarlem moet ook in de toekomst een veilige en fijne plek zijn om doorheen te wandelen naar de stad, de fiets te pakken of op de trein te stappen. Het stationsgebied moet een levendige plek

voor iedereen zijn waar wordt gewerkt en gewoond, waar je een terrasje kunt pakken of boodschappen kunt doen. Hier krijgen voetgangers en fietsers voorrang, kun je makkelijk overstappen van bus op trein, verbinden we de Bolwerken in Haarlem met de binnenstad en houden we in de plannen rekening met klimaatverandering. Door toevoegen van arbeidsplaatsen zorgen we bovendien voor meer werk in Haarlem voor Haarlemmers, en een 'tegenspits' voor mensen van buiten Haarlem die hier komen werken. Dit is gunstig voor de exploitatie van het openbaar vervoer. De belangrijkste maatregelen die gaan bijdragen aan de transformatie van het stationsgebied zijn:

1. Herontwikkeling van het Beresteyncomplex en Beyneshal met een gemengd programma;
2. Herinrichting van het Stationsplein in een (efficiënter ingericht) busstation en verblijfsplein;
3. Uitbreiden van de fietsparkeervoorzieningen en verbeteren fietsbereikbaarheid.

Bij de ontwikkeling van het stationsgebied is een voorkeursvariant voor de binnenstadzijde een belangrijke te maken keuze.

Vastgoedontwikkeling en vernieuwing van de openbare ruimte gaan hier samen met het faciliteren van de reiziger en de mobiliteitsstromen in het gebied. De keuze voor een voorkeursvariant bepaalt in belangrijke mate de uitvoeringsstrategie voor vernieuwing van de binnenstadzijde. In alle gevallen geldt dat de 'winkel openblijft tijdens de verbouwing'. Voor de bolwerkzijde zijn de mogelijkheden om het autoverkeer te reduceren en de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers te verbeteren van belang.

Haarlem Nieuw-Zuid
De komst van Haarlem Nieuw-Zuid is cruciaal voor een toekomstbestendige versnelling van woning-bouw en gebiedsontwikkeling. Zoals in de ontwikkelagenda Toekomstbeeld Openbaar Vervoer 2040 is benoemd, zijn "nieuwe multimodale hubs" zoals Haarlem Nieuw-Zuid nodig voor "duurzame ruimtelijke ontwikkeling" en "in lijn met de Nationale Omgevingsvisie". De realisatie van mobiliteitshub Haarlem Nieuw-Zuid zorgt voor:

1. Ontlasten spoortraject Haarlem-Sloterdijk.

Het spoortraject is een NMCA2 knelpunt (in 2040) en kampt momenteel met krapte tijdens de hyperspits. Uit onderzoek is gebleken dat 40% van de busreizigers die aankomen op het station Haarlem met de bus doorreizen naar andere locaties en dus niet op het station of in het centrum hoeven te zijn. Dit biedt kansen voor het bieden van een alternatief via de HOV-corridor inclusief realisatie van mobiliteitshub Nieuw-Zuid.

2. Ontlasten Station Haarlem en de Haarlemse binnenstad.

Bij verdere groei neemt de druk toe op de perrontunnels en specifiek perron 8. Ook het maximum van het aantal bussen op Station Haarlem en op de routes door de binnenstad is bereikt. Een busroute via mobiliteitshub Haarlem Nieuw-Zuid is een snel en frequent alternatief voor de spoorverbinding Haarlem-Amsterdam Sloterdijk en Schiphol. Bovendien wordt de OV dekking in de stad vergroot en ontsluit het busnetwerk ook andere ontwikkelzones.

3. Een aantrekkelijker alternatief voor de auto (richting A9-gebied).

Uit het eerder genoemde onderzoek naar het Daily Urban System blijkt dat het aandeel OV op de verbinding Haarlem – Amsterdam Zuid/Schiphol < 10% is. Bovendien is een uitgestrekt gebied als Schiphol met een bussysteem ook beter te bedienen, niet iedereen werkt op Schiphol Centrum. Kijkend naar het totaal aantal verplaatsingen van 70.000 per etmaal, ligt op deze verbinding dus veel potentie voor een modal shift wanneer de totale reis, inclusief first (and last) mile, beter gefaciliteerd wordt door de ontwikkeling van het OV-knooppunt.

4. Een goede bouwsteen voor de ontwikkeling van Bus Rapid Transit (BRT) richting Amstelveen en Utrecht.

Bij realisatie zal de mobiliteitshub geschikt zijn voor BRT.

5. Meer potentie voor ontwikkeling van de plaatswaarde in het gebied.

Gedoeld wordt op het Spaarne Gasthuis, één van de grootste werkgevers en bezoeklocaties van Haarlem, en de verdere ontwikkeling van een gezondheidscluster. Dit is bovendien gunstig voor de creatie van een tegenspits en tegengaan van een verdere toename van de eenzijdige pendel van Haarlem naar Amsterdam.

In overleg met ontwikkelaars, vervoerders, wijkraden en belangengroepen wordt toegewerkt naar een keuze (2021) voor locatie en voorkeursvariant voor het knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid. Parallel hieraan wordt gewerkt aan een stedenbouwkundige visie voor het knooppunt. Deze ontwikkeling kan zeer succesvol worden, waarbij partners investeren, er een programmamix komt in wonen, werken en voorzieningen en een fraaie herinrichting van de Schipholweg. Om tempo te houden in de ontwikkeling is snel duidelijkheid nodig over de financiële bijdragen van stakeholders.

Oostpoort

Haarlem Oostpoort gaat een nieuwe toekomst tegemoet: van rommelige stadsrand naar nieuwe entree van de stad. Aantrekkelijk, duurzaam en toekomstgericht. Gemeente en provincie hebben een ontwikkelvisie (2019) voor de lange termijn vastgesteld: een aantrekkelijk, compact en gemengd stedelijk woon- en werkgebied met diverse voorzieningen, met een uitstekende bereikbaarheid, direct overlopend in een recreatief groene leefomgeving. Een hoogwaardige stadsentree als visitekaartje van Haarlem.

[2] De Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) is een analyse van de knelpunten op de Nederlandse infrastructuur, te weten wegen, spoorwegen en vaarwegen

De gunstige ligging biedt Haarlem Oostpoort veel kansen als mobiliteitsknooppunt en als stedelijk ontwikkelingsgebied.
De succesvolle treinverbinding Haarlem - Amsterdam wordt optimaal gebruikt door tussenstations op dit traject, zoals Haarlem Spaarnwoude, verder te ontwikkelen, zoals dit bij Halfweg-Zwanenburg en Sloterdijk reeds is gebeurd. Het gebied Oostpoort is zeer goed bereikbaar binnen de MRA met station Spaarnwoude, diverse busverbindingen en via de snelweg A9. Naast bereikbaarheid vraagt Haarlem Oostpoort ook ruimtelijk alle aandacht: er liggen grote kansen om kwaliteit toe te voegen en meer samenhang in het gebied te realiseren. Het gebied kent grote potenties om uit te groeien tot een bijzondere, aantrekkelijke 'stadsentree' voor Haarlem. Met een duurzaam perspectief voor de bestaande en nieuwe werkfuncties en voor nieuwe stedelijke woonvormen en voorzieningen in het gebied, op een steenworp van Spaarnwoude.

De gewenste identiteit in de toekomst: een regionale 'stadspoort' met een duidelijke economische functie in de MRA. Voor ontwikkeling van zowel de woningen als de voorzieningen in het gebied, is het verleggen van het Kegge-Stastokviaduct noodzakelijk (investering 13). Hierbij is het van wezenlijk belang dat er in de nieuwe situatie een goede noord-zuid-fietsverbinding terugkomt. Deze fietsverbinding hoeft niet per sé gekoppeld te zijn aan het aangepaste viaduct, maar kan op een andere locatie in het gebied terugkomen (zie investering 7). In hoofdstuk 3 worden deze maatregelen en de andere infrastructuuringrepen toegelicht die nodig zijn om het gebied in te richten voor woningbouw en voorzieningen.

2.2 Motivering gevraagde gezamenlijke inzet

Samen investeringen dragen

De investeringen zijn onderverdeeld in thema's: OV-Hub/OV-vervoer, infrastructuur en bereikbaar-heid auto, afschalen autoverkeer, tunnels en overkluizingen, infrastructuur fiets- en voetgangers, groen en openbare ruimte, duurzaamheid/klimaatadaptatie en stikstofdispositie. De benodigde publieke investeringen voor de projecten worden, in overleg met elkaar, gelegd bij de kerntaken van partners: Rijk, Provincie, gemeente, EU, ProRail, NS, VRA, en eventuele andere partijen. De gemeente heeft niet de middelen en capaciteit om de projecten grotendeels zelf op te kunnen pakken. Daarvoor heeft ze partners nodig om dit gezamenlijk mee tot uitvoering te kunnen brengen.

Uitgaande van kerntaken van betrokken partijen en hun beschikking over substantiële budgetten is gekeken hoe de investeringen samen gedragen kunnen worden. De provincie Noord-Holland kan haar prioriteit leggen bij investeringen in fietsinfrastructuur, regionale bereikbaarheid per OV – met name mobiliteitshub Haarlem Nieuw-Zuid - en de regionale weginfrastructuur. Het Rijk wordt gevraagd financieel bij te dragen aan grote infrastructurele ingrepen. De vier gemeenten van de regio Zuid-Kennemerland zullen samen naar draagkracht bijdragen aan investeringen die belangrijk zijn voor de regionale bereikbaarheid. Dit overeenkomstig de doelstellingen van het Mobiliteitsfonds van de regio Zuid-Kennemerland. De gemeente Haarlem neemt deel in alle projecten en neemt daarbij primair de verantwoordelijk voor investeren in leefbaarheid, groen en duurzaamheid en klimaatadaptatie.

3. PROJECTENBESCHRIJVING

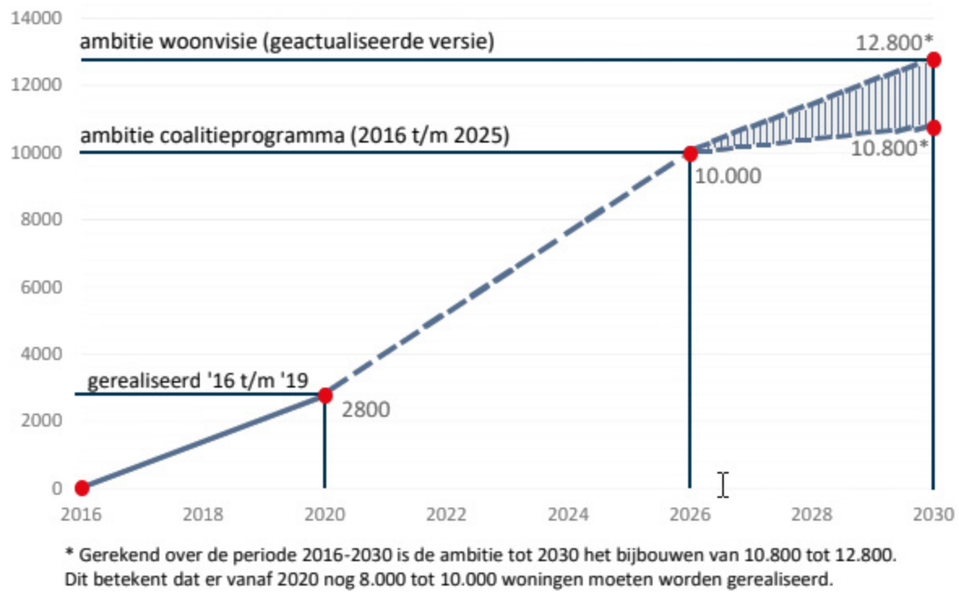
3.1 Toelichting ontwikkelingen wonen en economie

De bestaande binnenstedelijke situatie vraagt om nauwkeurige keuzes en investeringen. Om het stadshart met de drie OV-knooppunten door te ontwikkelen zijn verschillende projecten voorzien. Hiertoe behoren woningbouwprojecten, economische projecten (toevoegen van werkplekken), projecten ter bevordering van leefkwaliteit en duurzaamheid en gebiedsoverstijgende infrastructurele ingrepen. Ook diverse kleinere investeringen zijn voorzien om de projecten beter te laten slagen. Alle projecten bevinden zich binnen de invloedssfeer van de knooppunten (ca. 1.200 meter).

3.1.1 Woningbouwprojecten

De druk op de Haarlemse woningmarkt is en blijft onverminderd groot. Het coalitieprogramma 2018-2022 (Duurzaam Doen) zet in op een fysiek en sociaal toegankelijke stad. Om dit te realiseren zijn aanzienlijk meer woningen nodig, waarbij voorzieningen in de pas lopen met de groei en waarbij wordt geïnvesteerd in gelijke kansen voor iedereen. Deze inzet vormt de basis voor een ambitieus programma dat in ontwikkelzones en gebiedsprogramma's zijn beslag krijgt.

Haarlem heeft de ambitie om in de periode 2021-2030 tenminste 10.000 woningen toe te voegen. Het accent ligt op het toevoegen van betaalbare en middeldure woningen, zeker ook in die delen van de stad waar minder sociale huurwoningen staan. De gemeente heeft hiervoor spelregels voor woningbouw-ontwikkeling en een doelgroepenverordening woningbouw vastgesteld.



Figuur 8. Bouwambitie tot en met 2030

De totale nieuwbouwplancapaciteit per februari 2021 tot en met 2030 bedraagt voor Haarlem ongeveer 16.500 woningen en varieert van concrete bouwplannen tot mogelijke locaties voor woningbouw. Ervaring leert dat tenminste 70% daadwerkelijk tot productie komt. Daarnaast ligt het, gebaseerd op ervaringscijfers in het verleden, in de lijn der verwachting dat ook toevoegingen anderszins (woningsplitsing en transformatie van niet-wonen functies tot wonen) nog aan de groei van de woningvoorraad zullen bijdragen. Daarmee is de verwachting dat een toevoeging van (netto) ca 12.000 woningen tot eind 2030 haalbaar is. Binnen de OV-knooppunten worden hiervan tot en met 2030 8.288 woningen gerealiseerd (figuur 9). Voorwaarde hiervoor is dat met betrekking tot de mobiliteits- en parkeernormeringsvraagstukken gezocht en uitgeweken moeten worden naar kwalitatief goede oplossingen.

De woningen die rond de OV-knooppunten worden gerealiseerd hebben direct profijt van alle ingrepen die nodig zijn om de stad leefbaar en bereikbaar te houden; zie verder in dit hoofdstuk voor een toelichting op deze ingrepen. Deze ingrepen dienen echter een groter belang, omdat ook woningen in omliggende gebieden hiervan profiteren, bijvoorbeeld doordat straten rustiger worden en de parkeerdruk afneemt. Dat geldt ook voor woningen die na 2030 worden gerealiseerd. Daarom moet de onrendabele top ook (deels) over deze woningen worden gespreid.

In figuur 10 is daarom onderscheid gemaakt tussen de woningen die worden toegevoegd rond de OV-knooppunten, in de directe nabijheid, in de rest van de stad, en daarbuiten.

	Aantal	Sociaal	Lage middeldure huur	Hoge middeldure huur of koop	Dure huur of koop
Sationsgebied	**2.520**	**1.174**	**677**	**153**	**516**
Oostpoort	**1.137**	**456**	**136**	**-**	**546**
Haarlem N.Zuid	**4.631**	**1.524**	**1.302**	**1.012**	**792**
Totaal	**8.288**				

Figuur 9. Nieuwe woningen t/m 2030

	Kring 1	Kring 2	Kring 3	Kring 4	Realisatie na 2030
	Rond de OV-knooppunten (<1.200m)	In de nabijheid van de OV-knooppunten	In de resterende delen van de gemeente	buiten gemeente of nieuwe gebieden	
Aantal	8.288	n.t.b	n.t.b	n.t.b	n.t.b

Figuur 10. Aantal woningen per kring die profiteren van de ingrepen

3.1.2 Economische projecten

Zuid-Kennemerland staat vooral bekend om het fijne woon- en leefklimaat, de diversiteit aan winkels en horeca, en het rijke culturele aanbod. Centrumgemeente Haarlem wil zich echter ook meer op de kaart zetten als werk-, ondernemers-, en bezoekstad (economische potentie). In Haarlem heeft de afgelopen decennia toename van het aantal banen geen gelijke tred gehouden met de woningbouwontwikkelingen , waardoor een scheve woon-werkbalans is ontstaan. Bovendien sluit het banenaanbod niet goed aan op de beroepsbevolking van Haarlem. In het huidige banenaanbod zijn veel banen voor praktisch geschoolden terwijl een groot deel van de beroepsbevolking vooral theoretisch is opgeleid. Inwoners van Haarlem worden hierdoor afhankelijker van werkgelegenheid in de regio of daarbuiten met als gevolg dat de woon-werkpendel en daarmee het aantal verkeersbewegingen toeneemt. Het toevoegen van banen in het stadshart is nodig voor het doorbreken van deze trend.

Met de groei van de stad dient de huidige woon-werkbalans van 0,43 baan per inwoner te worden behouden (figuur 11). Op basis van de hoeveelheid toe te voegen woningen binnen de cirkel van 1.200 meter rondom de OV-knooppunten moeten er conform de Haarlemse Economische visie (2020) 3.550 arbeidsplaatsen worden toegevoegd. Echter zal in deze periode ook een aantal kantoren verdwijnen. Dit betekent dat er nog eens 2.000 banen vervangen moeten worden om de woon-werkbalans van 0,43 in stand te houden.

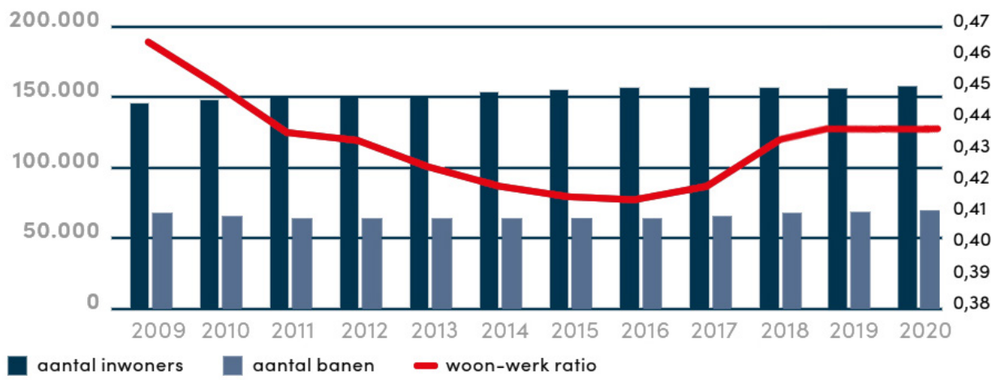
De ruimtevraag voor werken wordt niet alleen in de ontwikkelzones opgelost maar stadsbreed. Er liggen kansen om bestaande werkgebieden te intensiveren en nieuwe werklocaties te ontwikkelen rondom OV-knooppunten, gericht op (kennis)intensieve bedrijvigheid en stapelbare werkvormen. In de zones van hoog stedelijk niveau (rondom de OV-knooppunten) worden tot 2030 ruim 2.000 extra banen voorzien. De omvang van de ruimtevraag is afhankelijk van het type werkgelegenheid. Kennisintensieve werkgelegenheid ("kantoorbanen") kent een ruimtebeslag van ca. 18 m² per werkplek en is daarmee efficiënt in ruimtegebruik.

Per OV-knooppunt zijn samengevat de volgende ontwikkelingen voor werkplekken beoogd:

Stationsgebied
Het stationsgebied heeft dankzij de IC-status, de ligging in de historische binnenstad, hoogwaardige voorzieningen en goede bereikbaarheid internationale potentie en wordt daarom herontwikkeld tot een werkgebied voor ook het internationale bedrijfsleven. Binnen dit gebied valt het Berensteyncomplex (dat op korte termijn wordt herontwikkeld) en relevante werkgebieden als de Koepel (broedplaats voor o.a. het nieuwe werken), de Gonnetbuurt (met IT, mediabedrijven en een duurzame bedrijvenhub) en een aanzienlijk deel van de Haarlemse binnenstad. Ook zijn gebieden als Haarlemmerstroom en Figeeterrein goed bereikbaar vanuit het stationsgebied, deze locaties kennen nog veel ontwikkelpotentieel.

Oostpoort
Rondom Oostpoort is ruimte voor een ander type werk. Als entree van de stad en de gunstige ligging tussen Haarlem en Amsterdam is deze locatie zeer geschikt voor kennisintensieve werkfuncties, co-working spaces en serviced offices, kleinschalige bedrijfsruimte in de plint, bijpassende voorzieningen en horeca en een congreshotel met flexibele opzet. Het naast gelegen Waarderpolder Haarlem Business Park is een gezoneerd bedrijventerrein. De Waarderpolder ontwikkelt zich tot een duurzaam en toonaangevend bedrijventerrein, vanuit intensivering, verduurzaming en innovatie.

Haarlem Nieuw-Zuid
De ontwikkeling van Haarlem Nieuw-Zuid maakt het gebied interessant als werkgebied. Het toevoegen van werkplekken heeft als extra bijkomstigheid dat de kwaliteit van de voorzieningen toeneemt. Het Spaarne Gasthuis is de grootste werkgever van Haarlem. Zij zijn snel met innovatie en willen graag aanpalende bedrijvigheid in de buurt. Naast het grote aantal woningen die worden toegevoegd zullen minimaal twee bouwlagen bestemd worden voor werkfuncties.

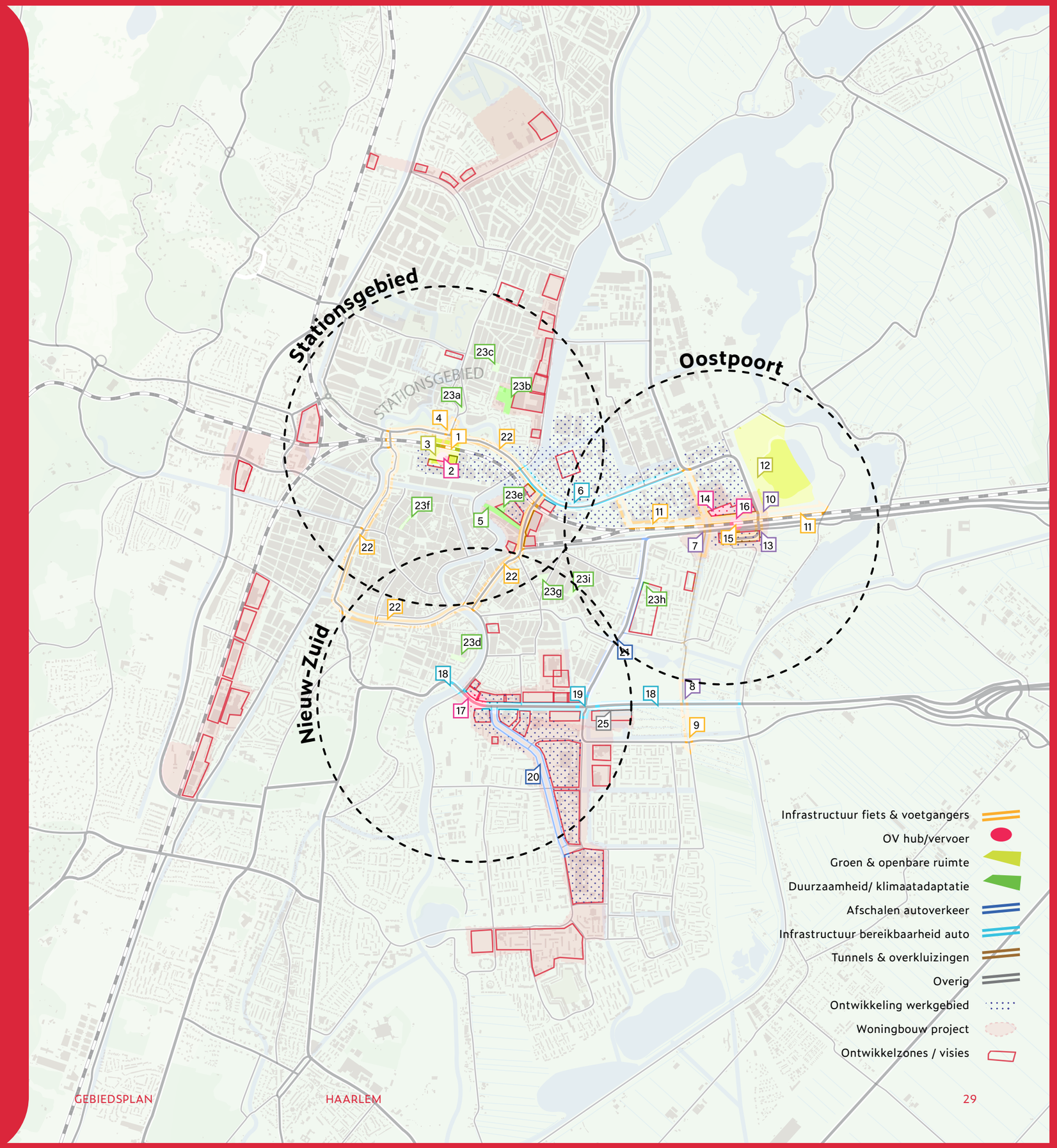


Figuur 11. Woon-werkratio Haarlem.

PROJECTENKAART

Projecten

1. Uitbreiden fietsparkeren Stationsplein
2. Vernieuwen busstation
3. Herinrichten Stationsplein
4. Herinrichting Kennemerplein en fietsparkeren
5. Watergang Papentorenvest
6. Herstructurering Oudeweg incl. Prinsenbrug
7. Fietsverbinding noord-zuid ter plaatse van het spoor
8. Fietstunnel N205 richting station Haarlem-Spaarnwoude
9. Fietsverbinding tussen tunnel N205 en Boerhavelaan
10. Verbinding naar Veerplas
11. Regionale doorfietsroute Haarlem-Amsterdam
12. Ontvangstgebied recreatieplas Veerplas
13. Verleggen Kegge- en Stastokviaduct
14. Uitbreiden P+R
15. Uitbreiden fietsparkeren station
16. Versterken busstation
17. Ontwikkelen regionale bushub
18. Herinrichting N205/Schipholweg
19. Aanpassen Schipholweg en kruispunt Amerikaweg
20. Stadsstraat Europaweg
21. Stadsstraat Prins Bernhardlaan
22. Fietsring
23. Vergroenen buurt / ambassadeursplekken
24. Stikstof
25. Geluidsvoorziening



3.2 Projectenoverzicht

In deze paragraaf wordt per OV-knooppunt aangegeven welke projecten / ingrepen zijn voorzien rond om de stations en hoe deze bijdragen aan de regionale ambitie van Bereikbare Steden. Voor sommige projecten is aangegeven dat deze vallen binnen de invloedssfeer van twee knooppunten.

STATIONSGEBIED
+2.520 woningen
+1.378 werkplekken

Investering 1
Uitbreiden fietsparkeren Stationsplein
Bij en onder het station zijn achtduizend inpandige fietsparkeerplekken. Daarnaast zijn er duizend plekken op straat, met name aan de oostkant van het station. Bij de laatste telling (2017) van de gemeente Haarlem werd 95% van de capaciteit bezet. Bij 2% groei per jaar van het aantal gestalde fietsen (Integrale visie Stationsgebied Haarlem) is er in 2040 een tekort van circa vijfduizend stallingen. Onder het Stationsplein en het Kennemerplein is daar ruimte voor. Voor bijzondere fietsen als e-bikes en bakfietsen zijn de stallingen moeilijk toegankelijk. Van de gestalde fietsen is momenteel 2 tot 4% een bijzondere fiets, deze fietsen hebben meer ruimte nodig. Het aandeel bijzondere fietsen stijgt naar verwachting naar 5 tot 10%. De groei van het aantal fietsenstallingen rondom het station en de inpassing in het fietsnetwerk (Rode loper), gaat gelijk op met de behoefte. Realisatie van fietsenstallingen kan vooruitlopend op de herontwikkeling van de stationsomgeving worden uitgevoerd. Investering 1 is nauw verbonden met investering 2, 3 en 4.

Investering 2
Vernieuwen busstation (Stationsgebied)
In de spits doen 175 bussen per uur station Haarlem aan (pre-corona). Naar verwachting groeit het aantal busreizigers tot 2040 met 50%. In verband met de leefbaarheid in de binnenstad en in het stationsgebied is besloten die groei buiten het busstation op te vangen (zie investering). Ook ontstaan er bij verdere toename van het aantal reizigers via station Haarlem knelpunten bij de treinen, bijvoorbeeld in de transfertunnels en ruimte op perrons. Ook zonder groei ligt er een grote kwaliteitsopgave. Daarbij moet het busstation efficiënt en veilig worden ingericht en toegankelijk en comfortabel zijn voor reizigers. Investering 2 is nauw verbonden met investering 1 en 3.

Investering 3
Herinrichten Stationsplein
Het stationsgebied is in de huidige inrichting nog geen hoogwaardige entree voor de binnenstad. Haarlem heeft een stationsgebouw met monumentale kwaliteiten, maar geen stationsgebied om trots op te zijn. De Jansweg is een belangrijke verbinding voor fietsers en voetgangers van en naar de binnenstad, maar loopt achter in kwaliteit en uitstraling. Het busvervoer domineert het straatbeeld en is er weinig ruimte voor de fietser. De Jansweg wordt betrokken in de transformatie van het stationsgebied.

Omdat het aantal bussen op station Haarlem niet groeit (vanwege de ontwikkeling van Haarlem Nieuw-Zuid), ontstaan kansen voor verandering. Het Stationsplein wordt ruimtelijk gescheiden in een stadsplein en een deel voor het busstation. Het stadsplein wordt ruim en uitnodigend vormgegeven met voldoende groen en ruimte voor activiteiten en terrassen. Er komen meer zitplekken en meer groen. De transformatie van het stationsgebied en met name de herontwikkeling van het Beresteyncomplex - waarvan de kosten voor de herontwikkeling worden betaald door de ontwikkelaar - draagt sterk bij aan de verbetering van het woon, werk en verblijfsklimaat. Investering 3 is nauw verbonden met investering 1 en 2.

Investering 4
Herinrichting Kennemerplein en fietsparkeren
De noordzijde van het stationsgebied functioneert nu nog als achterkant. Het station ligt erg dicht op een drukke verkeersader (N200) en de architectuur heeft niet de uitstraling van een station. De ingangen van het station zijn niet goed herkenbaar en er is te weinig plek voor bijzondere fietsen. De N200 (Kennemerplein) aan de noordzijde van het station vormt een belemmering voor fietsers en voetgangers vanuit Haarlem-Noord naar het station en vice versa. Naar verwachting neemt het aantal dagelijkse autobewegingen op de N200 toe van nu 22.500 naar 25.500 in 2040. Bij deze inschatting is rekening gehouden met maatregelen voor mobiliteitstransitie (Structuurvisie Openbare Ruimte (2017)). Het station en de binnenstad moeten voor

fietsers en voetgangers vanuit Haarlem-Noord beter bereikbaar worden. Om gebruik van fiets en OV te stimuleren zijn de volgende maatregelen nodig: afwaarderen van de N200, aanleggen van een (fiets)tunnel en de realisatie van meer fietsparkeerplekken (in samenhang met investering 1).

Investering 5
Watergang Papentorenvest
De gewenste nieuwe watergang Papentorenvest verbindt het Spaarne en de gracht aan de Lange Herenvest. Deze verbinding bevordert de waterhuishouding in en rond Haarlem aanzienlijk. Naast het watersysteem verbetert de Papentorenvest de ruimtelijke kwaliteit. Ook de gewenste (historische) watergang Amsterdamse Vaart wordt op die manier verbonden met het Spaarne. Deze investering is belangrijk voor de leefbaarheid en voor klimaatadaptatie.

Investering 6
Herstructurering Oudeweg, incl. Prinsenbrug
De Oudeweg valt binnen de invloedssfeer van de knooppunten Haarlem Station en Haarlem Spaarnwoude en is de centrale verbinding tussen de twee stations voor diverse modaliteiten. De Oudeweg is samen met de Amsterdamsevaart de ontsluitende route voor autoverkeer naar het centrum (noordzijde) en Haarlem-Noord. De verkeersfunctie van de Amsterdamsevaart zal in combinatie met de Gedempte Oostersingelgracht en de Papentorenvest sterk worden afgewaardeerd en een groen en waterrijk onderdeel van de stad worden. De Oudeweg is vanaf dan dé ontsluitende route voor het autoverkeer aan deze kant van de stad. Om dit te faciliteren is een herstructurering van de Oudeweg nodig, in combinatie met een aanpassing van de Prinsenbrug (toevoegen linksafbeweging richting het centrum). Daarbij worden een betere oversteekbaarheid en verkeersveiligheid van de Oudeweg betrokken.

OOSTPOORT
+1.137 woningen
+n.t.b werkplekken

Investering 7
Fietsverbinding noord-zuid ter plaatse van het spoor
Investering 8
Fietstunnel onder N205 door richting station Haarlem-Spaarnwoude

Investering 9
Fietsverbinding tussen fietstunnel N205 en de Boerhavelaan
Door het verleggen van het Kegge- en Stastokviaduct in de Camera Obscuraweg (zie investering 13) ontstaat de noodzaak, maar ook de kans, om de huidige fietsverbinding op een andere en bétere locatie in het gebied terug te laten komen. In het hart van het project mist een aantrekkelijke verbinding voor fietsers en voetgangers. Het spoor, de N200 en de Amsterdamse Vaart doorkruisen het gebied en zorgen voor een barrière tussen Haarlem-Oost en de Waarderpolder (met Oostpoort). Deze fietsverbinding is tevens ontbrekende schakel van een gewenste regionale fietsverbinding tussen Hoofddorp-Haarlem (en uiteindelijk Velsen), waar investering 8 en 9 betrekking op hebben. De fiets- en voetgangerstunnel (investering 8) en verbinding (investering 9) zijn ontbrekende schakels in het fiets-netwerk in de regio Zuid-Kennemerland en in het metropolitane fietsnetwerk van de MRA.

Er wordt momenteel onderzocht of de fietsverbinding noord-zuid (investering 7) een tunnel of een fietsbrug wordt en of het viaduct na verlegging gaat voorzien in een (tweede) fietsverbinding noord-zuid. Bij de inschatting van de kosten is uitgegaan van een fietstunnel.

Investering 10
Verbinding naar Veerplas
Investering 11
Regionale doorfietsroute Haarlem-Amsterdam
Investering 12
Ontvangstgebied recreatieplas Veerplas
Oostpoort grenst direct aan het Veerplasgebied in het recreatiegebied Spaarnwoude. Het doel van investering 10 is de verbinding tussen Oostpoort en Veerplas te versterken(vizier naar het groen) en via station Haarlem-Spaarnwoude als 'Buitenpoort' een directe toegang tot dit uitgestrekte natuur- en recreatiegebied te bieden. Uitgangspunt daarbij is dat het gebied beter moet aanhaken op het stedelijke gebied om zo bij te dragen aan de identiteit en leefbaarheid in Oostpoort en een betere ontsluiting van het buitengebied en de regionale fietsroute naar Amsterdam (investering 11) ontstaat. Concreet omvat investering 10 de aanleg van een 16 meter brede onderdoorgang onder de N200. Deze onderdoorgang maakt naast de

bereikbaarheid van het recreatiegebied ook de regionale doorfietsroute Haarlem-Amsterdam (investering 11) mogelijk op het moment dat er in de toekomst sprake is van een spoorverdubbeling.

De Veerplas is één van de "ontvangst-gebieden" van recreatieschap Spaarnwoude. Met enerzijds de verdergaande verdichting van Haarlem en anderzijds de ontwikkeling van Oostpoort tot aantrekkelijk woon- en werkgebied zal de behoefte aan recreatie de komende decennia groeien. De Veerplas kan in deze behoefte voorzien, maar dan moet er wel een kwaliteitsslag gemaakt worden. Investering 12 voorziet in het versterken van de recreatieve en ecologische waarde van het gebied en in het creëren van aantrekkelijke entrees. Samen met investering 10 zal de directe nabijheid van het recreatiegebied een positieve bijdrage leveren aan de identiteit en woonkwaliteit in Oostpoort.

Investering 11 tot slot voorziet in een goede oost-west verbinding, als onderdeel van de regionale doorfietsroute Haarlem-Amsterdam. Het doel van deze regionale fietsverbinding is dat mensen eerder kiezen voor de fiets op dit traject. Ook kunnen zowel bewoners als bezoekers op een prettige manier van station Spaarnwoude / Oostpoort naar de stad fietsen. De huidige wegprofilering is niet geschikt als doorfietsroute en bevat barrières. Het deel van de route tussen Haarlem en het recreatiegebied Spaarnwoude wordt verbeterd door het opheffen van barrières.

Investering 13
Verleggen Kegge- en Stastokviaduct
Het verleggen van het viaduct is een belangrijke ingreep bij knooppunt Oostpoort, omdat hierdoor ruimte ontstaat voor woningbouw en andere ruimtelijke ontwikkelingen, terwijl de verbinding tussen de woonwijk Zuiderpolder en de Waarderpolder wel gehandhaafd blijft. . Dit verbetert ook de leefbaarheid voor de bewoners van de huidige wijken in Oost. Het viaduct is het zuidelijke gedeelte van de Camera Obscuraweg (niet de naastgelegen fly-over van de N200).

Investering 14
Uitbreiden P+R
Investering 15
Uitbreiden fietsparkeren station
Om station Spaarnwoude te laten functioneren als een echte knoop, zijn extra fietsparkeerplaatsen nodig. Deze faciliteren een goede overstap tussen de vervoermiddelen (fiets-trein, of auto-fiets). Het fietsgebruik neemt toe, doordat mensen meer gaan fietsen en er meer woningen en voorzieningen in de buurt van het station komen.

Daarnaast is het nodig de bestaande P+R van ca 150 parkeerplaatsen te verplaatsen om zo een deel van de woningbouw te kunnen realiseren. Er wordt momenteel onderzocht welke kansen er zijn om de P+R beter te laten functioneren, en of er behoefte is aan uitbreiding. Uit eerder onderzoek is gebleken dat de P+R een regionale (transfer)functie heeft voor verkeer richting Amsterdam. Er is potentie voor een bestemming P+R voor bezoekers van de Haarlemse binnenstad of het strand. Om woningen te kunnen bouwen, de leefbaarheid in het gebied te verbeteren en de P+R geschikt te maken voor andere functies zal er een gebouwde P+R gerealiseerd moeten worden. Naar combinaties met deelmobiliteit wordt gezocht.

Investering 16
Versterken busstation
In Oostpoort halteren momenteel drie buslijnen op drie verschillende locaties in het gebied. Deze locaties zijn zowel aan de noord- als zuidzijde van het spoor gesitueerd. Op dit moment halteert één (lokale) buslijn aan de noordkant van het spoor en twee buslijnen (lokaal en regionaal) halteren aan de zuidkant. Er is geen doorgaande buslijn van noord naar zuidHet beter verknopen van deze buslijnen met elkaar en met het station, mogelijk in combinatie met een aanvullende HOV-verbinding tussen Velsen/Haarlem-Noord en Haarlem Nieuw-Zuid, zorgt bij de reiziger voor een aantrekkelijker OV-product. Het faciliteren van het voor- en natransport met de fiets (investering 15) is hier uiteraard ook een essentieel onderdeel van.

HAARLEM NIEUW-ZUID
+3.802 woningen
+n.t.b werkplekken

Investering 17
Ontwikkelen regionale mobiliteitshub
Tot 2040 wordt een groei van 50% OV-reizigers verwacht (bron: Integrale visie Stationsgebied Haarlem). Haarlem wil dit

busvervoer op een snelle en hoogwaardige manier afwikkelen, zonder de overlast door busverkeer in de binnenstad te laten toenemen. Daarom groeit het aantal bussen dat via de binnenstad naar het station rijdt (en vice versa.) niet en wordt het aantal haltes op het Stationsplein niet verder uitgebreid. Om de groei van het aantal OV-reizigers toch op een snelle en kwalitatief hoogwaardige manier af te wikkelen wordt Haarlem Nieuw-Zuid ontwikkeld. Bovenstaande is de conclusie van een uitgevoerde probleemanalyse (2019) en o.a. de resultaten uit de Ontwikkelagenda OV-Toekomst-beeld 2040. Op basis daarvan hebben de MRA-partijen gezamenlijk besloten op zoek te gaan naar de mogelijkheden voor een mobiliteitshub buiten het centrum van Haarlem om de toekomstige reizigersgroei te faciliteren.

Hierbij wordt rekening gehouden met de eventuele komst van BRT (Bus Rapid Transit) en een mogelijke vertramming op lange termijn. De nieuwe mobiliteitshub levert vervoerskundige verbeteringen op, zoals tijdwinst voor diverse lijnen (die niet meer in het stationsgebied halteren), ontlasting van de spoorlijn Haarlem-Sloterdijk, een betere bediening van de ontwikkelzones in Haarlem en de goede verbinding met de regio. Tevens is knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid een locatie met veel elkaar versterkende potenties. Zo zullen hier op korte termijn minimaal 1.600 woningen gerealiseerd worden en zijn er in de plinten van deze nieuwbouw rondom de mobiliteitshub werkfuncties en voorzieningen gepland. Deze woningen en arbeidsplaatsen zijn meegenomen in de financiële doorrekening van dit plan.

Investering 18
Herinrichting N205/Schipholweg
De N205 (Schipholweg) maakt een belangrijk onderdeel uit van de regioring voor het autoverkeer rondom Haarlem. Deze ringweg is bedoeld om het autoverkeer in de binnenstad te verminderen en daar meer ruimte te creëren voor de actieve vormen van mobiliteit (fiets en voetganger) en het OV. Tegelijkertijd vormt deze oost-west autoverbinding een belangrijke barrière voor de noord-zuid fiets- en voetgangersverplaatsingen. Een tunnel over de gehele lengte van dit tracé (om de doorstroming op de ring te verbeteren en de barrièrewerking op te heffen) bleek niet haalbaar. Als alternatief wordt herstructurering van dit tracé onderzocht, inclusief verbeteren en verkeersveiliger maken van de noord-zuid verbindingen. De exacte ingreep volgt uit dit onderzoek.

Investering 19
Aanpassen Schipholweg en kruispunt Amerikaweg
De ontwikkeling van de mobiliteitshub Haarlem Nieuw-Zuid houdt direct verband met de Schiphol-weg en het kruispunt met de Amerikaweg. Het herinrichten en aanpassen van het kruispunt is nodig om de schaalsprong van Haarlem Nieuw-Zuid te kunnen faciliteren. De inrichting van de Schipholweg tussen de mobiliteitshub en kruispunt Amerikaweg is afhankelijk van de variant die wordt gekozen voor de ruimtelijke opzet van de mobiliteitshub.

Investering 20
Stadsstraat Europaweg
De Europaweg is in de huidige situatie een gebiedsontsluitingsweg die wordt gedomineerd door ruimte voor het autoverkeer. De bebouwing keert zich van de weg af, die daardoor een puur infra-structureel karakter heeft en een onprettig verblijfsklimaat. De mobiliteitstransitie die de gemeente Haarlem voorstaat leidt ertoe dat de ruimte voor de auto op de Europaweg kan worden beperkt. Om dit te bereiken wordt de Europaweg getransformeerd naar een stadsstraat. De nieuwe ontwikke-lingen aan de oostzijde van de Europaweg krijgen een adres aan de stadsstraat, en begeleiden met hun gevels de route. In het nieuwe profiel van de Europaweg worden de vrijliggende busbanen opgenomen, is ruimte voor toevoegen van groen en maatregelen ten behoeve van klimaatadaptie. Het vormgeven van een prettig verblijfsklimaat en aantrekkelijke en veilige routes voor fietser en voetganger staat daarbij voorop.

Investering 21
Stadsstraat Prins Bernhardlaan
De Prins Bernhardlaan ligt ten oosten van de stad en maakt deel uit van de hoofdontsluitingsstructuur van Haarlem. De Prins Bernhardlaan vormt een barrière die Haarlem Oost in tweeën snijdt. Langs en nabij de Prins Bernhardlaan zijn de afgelopen jaren veel woningen toegevoegd. Er volgt in de directe omgeving nog een bouwopgave van 1.980 woningen (ook Schipholweg). Toename van het aantal

woningen maakt de verblijfsfunctie van de Prins Bernhardlaan belangrijker. De Prins Bernhardlaan blijft ook een belangrijke verkeersweg en is bovendien in beeld als aanvullende HOV-route. Transformatie tot boulevard zal de leefomgeving enorm verbeteren en bijdragen aan een nieuw imago van Haarlem Oost.

OV-KNOOPPUNT OVERSTIJGEND

Investering 21
Stadsstraat Prins Bernhardlaan

Investering 22
Fietsring
De fietsring rond de binnenstad verknoopt regionale doorfietsroutes met elkaar en met binnen-stedelijke hoofdroutes. Daarnaast biedt de ring de fietser een goed alternatief voor routes door de drukke binnenstad. Dit zorgt voor een betere doorstroming van fietsers die niet in de binnenstad hoeven zijn en voor meer ruimte voor voetgangers die juist wel in de binnenstad willen verblijven.

Investering 23
Vergroenen buurt / Ambassadeursplekken
Een hogere verdichting van de stad vraagt om veel aandacht voor investeringen in leefbaarheid. Het creëren van groene ambassadeursplekken is noodzakelijk om de leefbaarheid te behouden en te versterken. Verdeeld over de stad zijn hiervoor negen plekken aangewezen (Frans Halsplein, Mandelapark, Pretoriaplein, Voortingplantsoen, Voorplein Koepel aan de Harmenjansweg, Nieuwe Groenmarkt, Teylerplein, Beatrixplein, Drilsmaplein) waarvan er drie al gereed zijn. Het ontwerp van de plekken wordt op een later moment nader gespecificeerd.

Investering 24
Stikstof
n.t.b

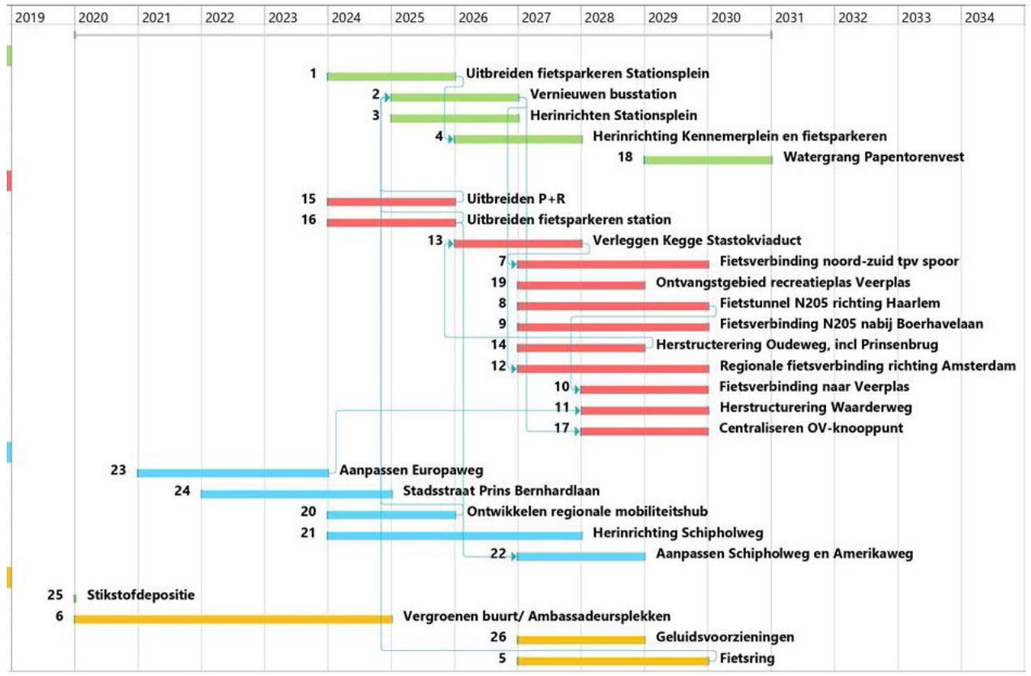
Investering 25
Geluidsvoorziening
n.t.b.

4. FASERING

4.1 Fasering van projecten

Tussen de infrastructurele projecten zitten afhankelijkheden. Zo kunnen projecten die gelijktijdig worden uitgevoerd leiden tot opstoppingen of overlast voor bewoners en bezoekers. Dit willen wij zo veel mogelijk voorkomen. Anderzijds zijn projecten ook afhankelijk van bijvoorbeeld lopende onderzoeken, politieke keuzes, impulsgelden en cofinanciering.

Hieronder is de beoogde fasering per investering opgenomen. In de planning zijn bovengenoemde afhankelijkheden en onafhankelijkheden middels het kritieke pad aangegeven. De investeringen/ projecten zijn grotendeels onderverdeeld naar het OV-knooppunt waar ze geografisch het dichtstbij liggen. Sommige investeringen hebben betrekking op meerdere OV-knooppunten en hebben een verbindende functie. Deze zijn gegroepeerd onder de noemer OV-knooppunt overstijgend / -verbindend. In de toekomst zullen meer van deze verbindende projecten/ investeringen volgen. Deze projecten komen voort uit lopende onderzoeken zoals de HOV-studie Haarlem Schiphol Amsterdam.



Figuur 12. Fasering projecten

4.2 Onderbouwing en kansen van fasering

De ambitie van de partijen is om de verschillen in fasering en informatie van de drie OV-knooppunten te bundelen zodat de besluitvorming over inhoudelijke opgaven en financiering (hoogte en timing van investeringen) in samenhang kan plaatsvinden. Bij het inschatten van de fasering is met een aantal zaken rekening gehouden. Zo zijn ontwikkelingen die de meeste tijd kosten qua planvorming zo vroeg mogelijk in de planning opgenomen zodat eventuele uitloop de doelstelling voor 2030 niet belemmert. Tegelijkertijd wordt ook het "laaghangend fruit", zoals het realiseren van de ambassadeursplekken, zo vroeg mogelijk benut. De stad moet tijdens het bouwen bereikbaar en leefbaar blijven. Er is daarom nauwgezet en in samenhang gekeken naar de volgorde van de uitvoering van de maatregelen. Zo worden de werkzaamheden aan de (bus)stations in ieder OV-knooppunt niet tegelijkertijd uitgevoerd.

5. ORGANISATIE, DRAAGVLAK EN COMMUNICATIE

De gemeente voert regie op de uitvoering van de projecten en legt verbinding met maatschappelijke partners en marktpartijen om draagvlak te creëren. Partijen worden uitgenodigd bij te dragen aan en te investeren in de uitvoering.

5.1 De gemeentelijke organisatie

Interne afstemming

Haarlem kent zeven ontwikkelzones en vijf deelgebieden. Voor elk van deze zones en gebieden is een opdrachtgever. De OV-knooppunten mobiliteitshub Haarlem Nieuw-Zuid en station Spaarnwoude maken onderdeel uit van respectievelijk de ontwikkelzones Europaweg en Oostpoort. Het OV-knooppunt Haarlem Station valt binnen het gebied Centrum. De projecten rondom de drie OV-knooppunten worden integraal aangestuurd op inhoud en fasering door een projectteam met een project/procesmanager en adviseurs vanuit de verschillende vakdisciplines. Het Gebiedsteam Bereikbare Steden is verantwoordelijk voor het in samenhang brengen en voorbereiden van álle projecten. Daartoe is dit Gebiedsplan een belangrijk document. In de huidige fase wordt het Gebiedsplan opgesteld door een klein gebiedsteam op basis van actuele informatie uit zowel beleid als projecten. Dit team bestaat uit een projectleider, projectsecretaris en inhoudelijk experts openbare ruimte en mobiliteit. Naast afstemming met de opdrachtgevers en procesmanagers van de drie OV-knooppunten heeft het team intensief contact met adviseurs van de afdelingen wonen, economie, RO, beleid en beheer openbare ruimte, aangevuld met kennis van financiën, control en communicatie. Deze afstemming gebeurt in overleggen rondom specifieke gebieden en thema's, en door integrale reviews op verschillende versies van het Gebiedsplan. Op die manier ontstaat een Gebiedsplan dat goed afgestemd is op alles dat al gaande is in de stad en op draagvlak voor een snelle realisatie kan rekenen.

Opschaling richting realisatie

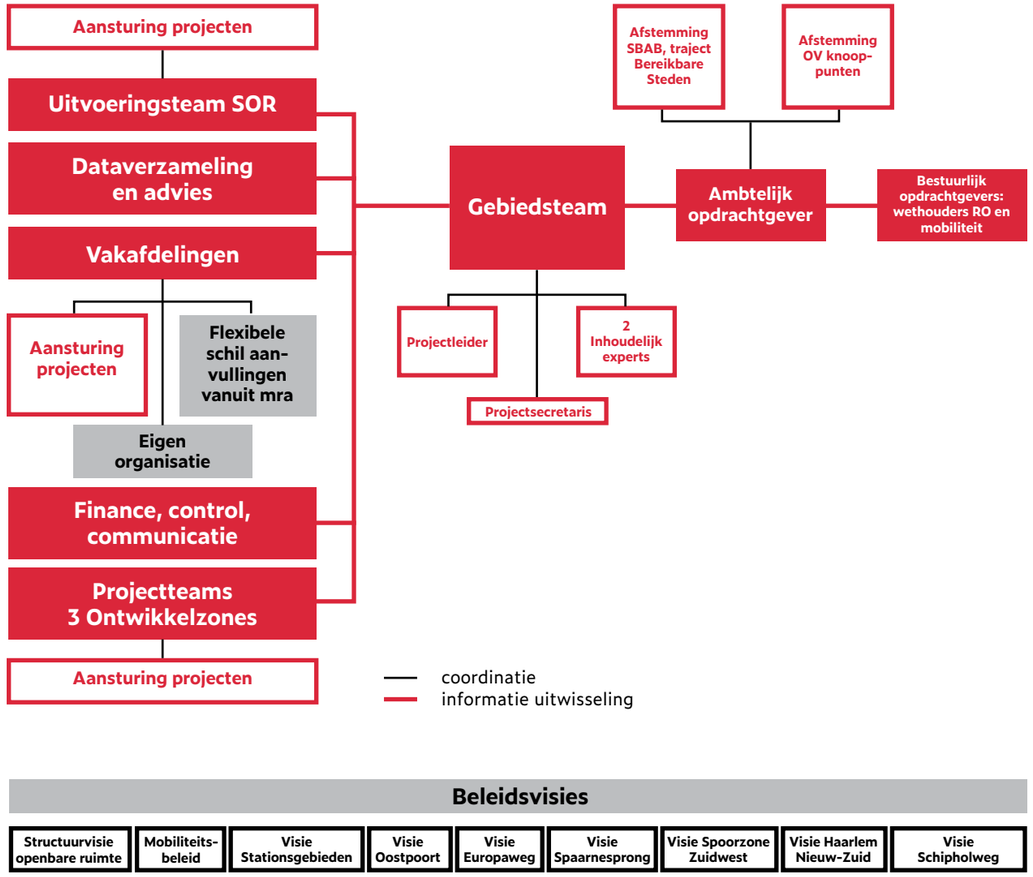
Afhankelijk van het beschikbaar komen van extra middelen wordt het gebiedsteam in het najaar van 2021 opgeschaald. De fase richting realisatie vraagt om een ander sturingsmodel dan de huidige fase van planvoorbereiding. Enerzijds komen in dat model projectleiders/programmamanagers met andere competenties aan bod, anderzijds willen we de inhoudelijke kennis uit de huidige fase doorzetten. Voor de volgende fase is extra budget en externe inhuur noodzakelijk omdat niet alle posities door de eigen organisatie ingevuld kunnen worden. Haarlem pleit daarom voor voortzetting van de flexibele schil of daarmee vergelijkbare regeling of uitvoeringsbudgetten om dit mogelijk te maken.

Sturing en monitoring

Door de vakafdelingen en de afdeling Dataverzameling en Advies (DIA) wordt de voortgang gemonitord op gebied van aantallen woningen, arbeidsplaatsen en over leefbaarheid en openbare ruimte. Voor de realisatie van de projecten uit het Gebiedsplan worden de relevante indicatoren/gegevens samengebracht, gemeten en geanalyseerd. Dit vraagt om tussentijdse rapportages en verantwoording, ambtelijk en bestuurlijk, in lijn met de gemeentelijke Planning en Controlcyclus.

5.2 Verbinding bestuur, samenleving en markt

Uit eerdere trajecten ligt een stevig fundament voor samenwerking met bewoners en ondernemers. Voor bijvoorbeeld de ontwikkelvisies voor de zeven zones,de visies voor het stationsgebied en Haarlem Nieuw-Zuid, de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR), de Woonvisie en de Economische visie Haarlem is uitgebreid van gedachten gewisseld. Met bewoners en ondernemers binnen Haarlem, zoals de wijkraden, reizigersorganisatie Rover, stichting milieu-



Figuur 13. Organogram van de aansturing en organisatie van het Gebiedsplan

en natuurbescherming Kennemerland, de ambassadeur toegankelijkheid en de centrum management groep. Ook heeft afstemming plaatsgevonden met de buurgemeenten in regio Zuid-Kennemerland, provincie, MRA, corporaties en marktpartijen, Vervoerregio Amsterdam, NS en ProRail.

Bovenstaande visies zijn vastgesteld door de raad of bevinden zich in de inspraakfase. Het college informeert de raad tussentijds over de vervolgstappen, bijvoorbeeld voor de ontwikkelzones en de uitvoering van de SOR. Daarbij wordt de raad betrokken bij de scenariokeuzes en andere kaders voor de projecten. Parallel hieraan informeert het college de raad over het voorliggende Gebiedsplan Bereikbare Steden en over samenhang, effecten en voortgang.
De bestuurlijke aansturing ligt in handen van de portefeuillehouders RO en Mobiliteit.
De volgende stap is besluitvorming van het college over het voorliggende Gebiedsplan. Vervolgens wordt deze ter bespreking aangeboden aan de Commissies ontwikkeling en beheer. Tijdens de realisatiefase wordt de raad tussentijds geïnformeerd en waar nodig voorstellen besproken voor bijsturing (inhoudelijk, financieel, planning).

Ook buiten de scope van dit Gebiedsplan gebeurt er veel om de doelen uit de aanpak Bereikbare Steden te bereiken. Zo worden ook buiten het stadshart woningen gebouwd en banen gerealiseerd. De programma's en projecten worden doorgezet ná 2030. De effecten van het Gebiedsplan zijn dus niet alleen op korte termijn merkbaar, maar vormen ook een basis om op lange termijn door te blijven bouwen.

6. RISICOMANAGEMENT

In de doorontwikkeling van het stadshart schuilen risico's die kunnen leiden tot kostenoverschrijding en/ of vertraging. Deze kunnen zowel bij de gemeente als bij de ontwikkelende en bouwende partijen optreden. Te denken valt aan overkoepelende risico's zoals de economische situatie en marktontwikkelingen, maar ook risico's die specifiek gelden voor Haarlem. Om de risico's die beïnvloedbaar zijn te kunnen beheersen heeft de gemeente Haarlem haar eigen risicomanagement methodiek ontwikkeld. Dit risicomanagementproces is een continue proces van risico's in beeld krijgen en kwantificeren, en afwegen van beheersmaatregelen.

Bij risicoidentificatie wordt gekeken naar interne en externe risico's en financiële en niet-financiële (strategische) risico's.

In het derde kwartaal van 2021 wordt een risicosessie georganiseerd om de risico's en beheersmaatregelen goed in kaart te brengen.

Vooruitlopend op de sessie waar alle projectverantwoordelijken voor worden uitgenodigd, is in deze versie van het Gebiedsplan een eerste inventarisatie gedaan van risico's (zie tabel 3). In aanloop naar de uitvoering van het Gebiedsplan worden afspraken gemaakt over de controle op de uitvoering (beheersstrategie). Daarbij wordt aangesloten bij de reguliere planning- en controlcyclus en rapportagemomenten. Het doel is niet om koste wat het kost risico's te vermijden of te voorkomen, maar om vooraf te overwegen wat je met een mogelijk risico doet (vermijden, verminderen, aanvaarden of overdragen).

Markttechnische Risico's	
Macro-economische ontwikkelingen	Verschillende macro-economische ontwikkelingen waaronder ontwikkelingen op de woning/ arbeidsmarkt of een stijging van bouwkosten kunnen ertoe leiden dat projecten financieel niet meer rendabel zijn. Het kan zijn dat er onvoldoende werkgelegenheid rond de OV-knooppunten aangetrokken kan worden. Ook door verschillende financiële redenen, zoals bijv. stijgende rentelasten en dalende grondprijzen kan vertraging ontstaan bij ontwikkeling van programma's, plannen en projecten. Zowel ontwikkelprojecten als projecten in de openbare ruimte.
Beheersmaatregel	Ondanks dat macro-economische ontwikkelingen moeilijk te beheersen zijn is monitoren en bijsturen nodig om plannen bij te stellen en/of andere strategische keuzes te maken. Het gebiedsteam signaleert en anticipeert op ontwikkelingen die effect (kunnen) hebben op het project Bereikbare Steden.

Financiële Risico's	
Het lukt niet of onvoldoende om baten te verwerven bij derden	Naast de investeringen die de gemeente Haarlem zelf doet is ook een bijdrage nodig van derden. Wanneer deze partijen onvoldoende mee willen of kunnen investeren wordt de haalbaarheid van projecten onzeker.
Beheersmaatregel	-In beeld brengen van belangen d.m.v. een stakeholderanalyse -In gesprek blijven met (potentiële) investeerders -Niet "wedden op 1 paard" maar in gesprek gaan met meerdere partijen.
Kosten (realisatie zijn hoger en/of baten zijn lager dan geraamd	Vanwege te lage ramingen, vertraging of marktontwikkelingen kunnen kosten hoger uitvallen. Er worden minder baten gerealiseerd dan geraamd. Dat kan bijvoorbeeld doordat de grondopbrengst lager uitvalt door de onrendabele top van het parkeren of indien gemeentelijke kavels niet worden opgekocht.
Beheersmaatregel	-Aan de voorkant ramingen zo concreet mogelijk maken -Monitoren en bijsturen bij wijzigingen of nieuwe inzichten
De pandemie leidt tot minder of andere reisbewegingen	Vanwege Corona is de kans aanwezig dat 50% thuiswerken de nieuwe norm wordt. Hierdoor zal het aantal OV bewegingen mogelijk dalen. Deze daling kan ervoor zorgen dat er minder stimulans is voor de provincie of het Rijk om bij te dragen aan de benodigde investeringen in het OV. Het daadwerkelijke lange-termijn effect van Corona is echter nog zeer onzeker en onvoorspelbaar.
Beheersmaatregel	Geen invloed op
Bestuurlijke Risico's	
Gedurende uitvoering andere bestuurlijke prioriteiten (bijv. na verkiezingen)	Toekomstige colleges en/of kabinet voeren geprogrammeerde projecten niet uit of selecteren alleen specifieke projecten in plaats van het gehele pakket . Dit kan leiden tot vertraging, hogere kosten en imagoschade.
Beheersmaatregel	-Het belang van (de projecten uit) Bereikbare Steden en de doelstellingen onder de aandacht blijven brengen. -Inzichtelijk maken van urgentie en samenhang met andere programma's en projecten. -Op een koerswijziging van een nieuw kabinet heeft de gemeente Haarlem geen invloed.
Aanvullende regelgeving na de pandemie	Een pandemie leidt tot aanvullende regelgeving voor de bebouwde en onbebouwde ruimte (De anderhalve metersamenleving vraagt mogelijk om 'meer' openbare ruimte, zoals bredere stoepen en fietspaden en meer groen, en een andere inrichting van bestaande en nieuwe (semi-)openbare gebouwen, mogelijk ook andere toegangen.
Beheersmaatregel	Geen invloed op

Wet- en regelgeving zoals klimaatakkoord of stikstof	Een grote vertragende factor is op regionale schaal de stikstofproblematiek. Dit speelt als vertragende factor bij de Haarlemse planontwikkeling op dit moment nog nauwelijks maar in omliggende gemeenten al wel.
Beheersmaatregel	Geen invloed op. Wel monitoring en bijsturen
Ambtelijke Risico's	
Beperkte capaciteit	Er is te weinig capaciteit binnen de gemeente om vorm te geven aan de plannen. Hierdoor kan het project vertraging oplopen.
Beheersmaatregel	-Tijdig inzichtelijk maken van de benodigde capaciteit (onderdeel van Gebiedsplan) -Inventariseren van extra capaciteit vanuit flexibele schil/ MRA -Begroten van middelen om externe capaciteit in te huren
Maatschappelijk Risico's	
Geen draagvlak	Bij ontwikkelplannen en -projecten kan een bewoner of ondernemer hinder ondervinden van de plannen. Bij het opstellen van ontwikkelvisies, ontwikkelplannen en -projecten kan de inbreng uit de stad de plannen en uitvoering inhoudelijk verrijken, maar ook tot hogere kosten en vertraging leiden.
Beheersmaatregel	-Draagvlak creëren en communicatie -Participatie en communicatie, uit te werken in Communicatieplan -Mensen vroeg betrekken en eigenaar maken -Ambassadeurs van de stad die al initiatieven nemen op mobiliteit betrekken bij de communicatie
Planschade door ontwikkelplannen	Bij ontwikkelplannen en -projecten kan een bewoner of ondernemer planschade of nadeelcompensatie claimen. Dit wil niet zeggen dat de claim ook wordt toegekend.
Beheersmaatregel	Draagvlak creëren en communicatie
Technische- / Uitvoeringsrisico's	
Herontwikkeling verontreinigingen	In geval er bij de herontwikkeling verontreinigingen worden aangetroffen die conform de afspraken voor rekening van de gemeente gesaneerd dienen te worden, dan leidt dit voor de gemeente tot extra saneringskosten.
Beheersmaatregel	Zo vroeg mogelijk in beeld brengen door verkennende bodemonderzoeken uit te voeren. Wanneer een verontreiniging tijdig bekend is kan hierop nog enigszins worden gestuurd.

COLOFON
Gemeente Haarlem

In samenwerking met:
Provincie Noord-Holland
NS
Prorail
Vervoersregio Amsterdam
Metropoolregio Amsterdam

met bijdrage van:
Inbo
Metafoor

Gemeente Haarlem

GEBIEDSPLAN HILVERSUM

ONTWIKKELING VAN DE STADSHARTEN

Bereikbare Steden
18 oktober 2021

Hilversum Mediastad

GEBIEDSPLAN HILVERSUM

ONTWIKKELING VAN DE STADSHARTEN

INHOUD

0. SAMENVATTING 4
1. SAMENWERKEN AAN OPGAVEN VAN DE 21E EEUW 6
2. IDENTITEIT 8
3. DRIE KRACHTIGE KNOPEN UITGEWERKT 12
4. DE ONTWIKKELSTRATEGIE, INVULLING VAN CONDITIES EN PROGRAMMATISCHE INVULLING 16
5. BESCHRIJVING PROJECTEN EN FASERING 24
6. ORGANISATIE EN STURING 42

7. BIJLAGE 1: KADERS (RAAD) VAN VOORZIENE GEBIEDSONTWIKKELINGEN 44
8. BIJLAGE 2: ACHTERGROND WONEN, WERKEN EN MOBILITEIT 45

SAMENVATTING

Binnenstedelijk vernieuwen en ontwikkelen is complex en kostbaar, ook in Hilversum. Door nieuwe regelgeving en opgaven stapelen de eisen en ambities op, terwijl in de bijzondere stedenbouwkundige setting van Hilversum veel belang wordt gehecht aan identiteit, maat, schaal en kwaliteit. Tegelijk is vernieuwing nodig om ook in de 21e eeuw in Hilversum prettig te blijven wonen, werken en ontmoeten en als Mediastad voor Nederland van betekenis te blijven. Dat kan als Rijk en provincie condities scheppen waarbinnen die vernieuwing en ontwikkeling mogelijk is.

De stedelijke ontwikkeling in Hilversum krijgt al geruime tijd vorm rond de het spoor dat Hilversum doorsnijdt en binnen de directe invloedssfeer van drie OV knooppunten: Hilversum Centraal, Hilversum Sportpark en Hilversum Mediapark. De gemeenteraad heeft opdracht gegeven om plannen te ontwikkelen rondom het spoor: planvorming in het stationsgebied, Bruisend Hart, postcodegebied 1221 en het Arenapark. Deze vormen in samenhang het antwoord op de grotere opgaven van Hilversum, waarbij de bijdrage per opgave per deelgebied verschilt. In een woord noemen we deze plannen 'Stadshart'. Rond station Hilversum Media Park is geen actieve planvorming. Dit kan aan de orde komen als partijen op het Media Park initiatief nemen, of in opdracht van de gemeenteraad.

Hilversum werkt dus aan ambitieuze plannen waar condities van Rijk en provincie voor nodig zijn. Niet alleen om de Hilversumse opgaven aan te kunnen pakken, maar daarmee ook een bijdrage te kunnen leveren aan de bovenregionale vraagstukken. Het meest pregnant zijn financiële condities voor woningbouw, verduurzaming, klimaatadaptatie en infrastructurele ontsluiting. Het voorliggende Gebiedsplan Stadshart Hilversum geeft daarvan een goed beeld en maakt de het gesprek over de condities concreet. Het gebiedsplan is qua cijfers en inhoud gebaseerd op het (eerste) Meerjarenperspectief Gebiedsontwikkelingen dat het college in september 2021 bespreekt met de gemeenteraad. De gemeenteraad zal in de komende jaren verdergaande besluiten nemen over de verschillende gebiedsontwikkelingen, onder meer na raadpleging van de bevolking en andere belanghebbenden. Daarmee is het voorliggende gebiedsplan niet statisch, maar adaptief van aard.

1. SAMENWERKEN AAN OPGAVEN VAN DE 21E EEUW

In de Nationale Omgevingsvisie zijn grote opgaven en ambities gedefinieerd op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid, energie en klimaat. Veel van die opgaven doen zich voor in grote en middelgrote gemeenten en vragen op die plekken om antwoorden. Gemeenten in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) maken werk van binnenstedelijke vernieuwing en ontwikkeling. Alle gemeenten ervaren de complexiteit van opgaven, de schaarse ruimte en druk op bereikbaarheid en middelen. Hilversum trekt met acht andere gemeenten, de provincie en de MRA op richting het Rijk met als oproep: creëer de benodigde condities, waardoor de vernieuwing en ontwikkeling in onze steden tot 2030 succesvol kan zijn, zodat ze kunnen bijdragen aan de landelijke doelen voor wonen, mobiliteit en economie.

Samenwerking negen gemeenten

De plannen van de negen gemeenten dragen bij aan een betere verdeling van wonen en werken en betere ontsluiting van de 'stadsharten' door bij het Rijk lopende gebiedsontwikkelingen rond (H) OV-knooppunten te agenderen. Deze samenwerking kan gezien worden als een concrete uitwerking van de 'poly-centrische metropool', zoals beschreven in de (ontwerp) MRA verstedelijkingsstrategie. Een van de sterke punten van die poly-centrische metropool, is dat elke gemeente zelf aan zet is hoe zij zich daartoe wil verhouden. In Hilversum doen we dat door ontwikkeling van bestaande plannen in opdracht van de gemeenteraad rond het spoor en de OV knooppunten, waarbij een passend evenwicht gevonden wordt tussen vernieuwen, toevoegen van programma, bereikbaarheid en de bestaande identiteit, maat, schaal en kwaliteit van de verschillende deelgebieden. De samenwerking vindt plaats in het traject 'Bereikbare Steden', onderdeel van het Rijks- en regioprogramma SBaB (Samen Bouwen aan Bereikbaarheid). Bestuurlijke afspraken tussen Rijk en regio worden gemaakt in het Bestuurlijk Overleg MIRT.

Doelen

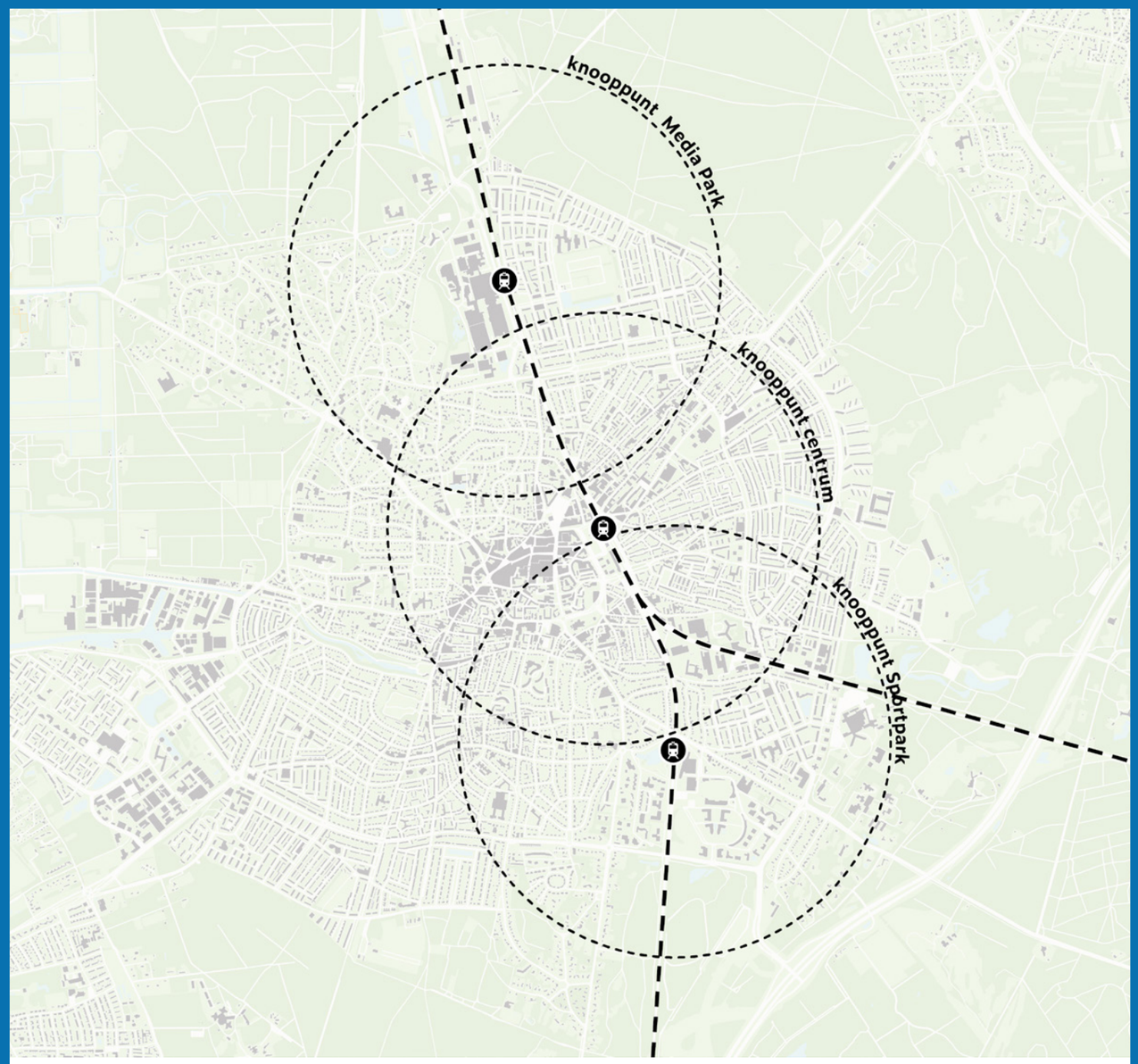
De gezamenlijke partijen willen de volgende doelen bereiken:

1. Versneld aanpakken van het woningtekort;
2. Optimaliseren van de ov-bereikbaarheid;
3. Stimuleren van de werkgelegenheid;
4. Verduurzamen en klimaatveranderings-bestendig maken; en
5. Blijvend investeren in de leefbaarheid, de ontmoetingsfunctie en inclusiviteit.

Ontwikkeling rond HOV-knooppunten
De stadsharten in negen gemeenten leveren lokaal en regionaal een substantiële bijdrage, die opgeteld ook landelijk van belang is, zowel kwantitatief als kwalitatief. Opgeteld omvatten de stadsharten ruim 65.000 woningen en ruim 21.000 banen. Met het toevoegen van 1.700 tot 2.700 woningen (afhankelijk van de door de raad definitief te kiezen programmering) en minimaal 2.000 banen draagt Hilversum naar vermogen bij. De woningen worden goed betaalbaar, gevarieerd, klimaatbestendig en duurzaam. Het woningaanbod wordt in balans met het voorzieningenaanbod en de infrastructuur ontwikkeld. De ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid staan centraal. Omdat onze plannen plaatsvinden op en rondom HOV-knooppunten, hebben onze plannen ook effect ontwikkelingen buiten die contour.

Leeswijzer

Dit Gebiedsplan beschrijft hoe de ontwikkeling van drie krachtige knopen, samen het stadshart van Hilversum, bijdragen aan de Rijks-opgaven voor wonen en werken en de daaraan verbonden landelijke doelstellingen voor



Figuur 1. Stadsharten Hilversum

verduurzaming en beter benutten van OV. Belangrijk onderdeel van het Gebiedsplan is de ontwikkelstrategie. Hierin staan de maatregelen, de samenhang en fasering beschreven die samen zorgen voor een evenwichtige en passende ontwikkeling rondom de knopen. Alle deelnemende gemeenten hanteren hetzelfde format.

Hoofdstuk 2 gaat in op de identiteit van Hilversum en de (toekomstige) rol van het stadshart van Hilversum. In **hoofdstuk 3** worden de drie krachtige knopen uitgebreider beschreven die samen het stadshart vormen. De ontwikkelstrategie wordt in **hoofdstuk 4** toegelicht, met aandacht voor de onderlinge samenhang en een motivering voor de gevraagde Rijksinzet. **Hoofdstuk 5** biedt inzicht in de (woningbouw-, economische- en infrastructurele) projecten/maatregelen en de beoogde fasering. **Hoofdstuk 6** geeft inzicht in de organisatie, communicatie en betrokkenheid en rol stakeholders.

2. IDENTITEIT

Ontwikkelen en vernieuwen staan niet op zichzelf, maar in een unieke context van historie, de bestaande kwaliteiten Hilversum, haar inwoners en ondernemers. In dit hoofdstuk wordt de identiteit van Hilversum als centrumgemeente van de regio Gooi en Vechtstreek beschreven. De identiteit van het stadshart Hilversum wordt daaruit onderbouwd, alsmede vanuit besluiten van de gemeenteraad over gebiedsontwikkelingen en (recent) vastgesteld beleid voor wonen, werken en mobiliteit.

2.1 De identiteit van Hilversum en Gooi en Vechtstreek

Met als blikvanger het Mediapark heeft Hilversum landelijk een uniek en onderscheidend profiel als Mediastad van Nederland. Het Media Park vormt het hart van de Nederlandse media-industrie, die zich uitstrekt van Amsterdam tot Utrecht en Amersfoort. Een industrie die continue in ontwikkeling is, met nieuwe toepassingen en datagedreven diensten door de inzet van ICT en artificial intelligence. Voor Nederland en Hilversum is die ontwikkeling van groot belang en het waard om in te investeren.

Tegelijk is Hilversum dan véél meer dan alleen het Mediapark. Hilversum is de centrumgemeente van Gooi en Vechtstreek, met een aantrekkelijk regionaal voorzieningenniveau. Naast media vormen de groot- en detailhandel en de zorg (gezondheid) twee belangrijke sectoren voor de economie van Hilversum en Gooi en Vechtstreek. Alle woonmilieus zijn in Hilversum te vinden. Aan de hand van stadsbouwmeester Dudok zijn in de stad tuindorpen ontstaan, waarvan een aantal Rijks-beschermd zijn. Aan zulke gekoesterde kwaliteiten en aan haar inwoners, ondernemers en organisaties ontleent Hilversum óók identiteit.

In de structuurvisie Hilversum 2030 zijn gebieden om de stations en aan het spoor gekarakteriseerd als dynamische gebieden. Het is niet verrassend dat de meeste locaties voor vernieuwing en ontwikkeling daar nu te vinden zijn. Naast het Media Park en het centrum springen het Arenapark en zorgpark Monnikenberg in het oog.
Hilversum is gelegen in regio Gooi en Vechtstreek. De regio is een prettige plek om te wonen, werken en recreëren. In een divers groen-blauw landschap is de woon en werkomgeving organisch gegroeid, tot een gebied met grote en kleine kernen met ieder een eigen identiteit. Gooi en Vechtstreek verbindt de metropool Amsterdam met de regio Utrecht, via treinverbindingen en snelwegen, door het landschap en in economische relaties.

2.2 Identiteit van het stadshart met drie krachtige knopen in 2030

Hilversum is een stad met onderscheidende gebieden voor wonen, werken en verblijven. Ieder gebied heeft zijn eigen identiteit, profiel en kwaliteiten. Ontwikkelen en vernieuwen in Hilversum betekent dat steeds opnieuw een passend evenwicht gevonden moet worden tussen vernieuwen, toevoegen van programma en de bestaande identiteit, maat, schaal en kwaliteit van de verschillende gebieden. Bereikbaarheid is een vraagstuk dat zowel op het niveau van gebieden als van de stad een noodzakelijke randvoorwaarde is, die richting 2030 en verder vraagt om forse investeringen.

Het stadshart van Hilversum bestaat uit gebiedsontwikkelingen rondom de knooppunten Hilversum en Hilversum Sportpark. Elk van de gebieden heeft een eigen ontwikkelstrategie en een eigen tempo, ook ingegeven door het verschil in grondposities en profiel. Station Hilversum Mediapark is weliswaar als OV-knooppunt in scope, maar de gebiedsontwikkeling om het station is nog niet geagendeerd.

De drie OV knooppunten, de Gooilijn en HOV-verbinding Huizen-Hilversum, de A1, A27 en N201 zijn essentieel voor de verdere ontwikkeling van Hilversum én de regio. De verbindingen vormen de ruggengraat en de knooppunten de draaipunten in bereikbaarheid van de stad en de regio en (gaan) fungeren als regionaal overstappunt, in een multimodale omgeving (fiets, OV, auto) met bijbehorende verblijfsfuncties. De drie knopen dragen daarbij sterk bij aan de beeldvorming en identiteit van Hilversum. Bovendien zijn ze zijn elk een entree voor direct omliggende gebieden.

In 2030 is Hilversum Centraal als dé vervoersknoop van Gooi en Vechtstreek een schakel van waarde in het Daily Urban System van de MRA en regio Utrecht. Het centrum vormt samen met het vernieuwde stationsgebied een aantrekkelijke plek om te verblijven en is tevens goed verbonden met de oostkant van Hilversum (postcodegebied 1221), waardoor de barrièrewerking van het spoor als minimaal wordt ervaren. Wonen en werken zijn zorgvuldig ingepast om het station en bieden samen met de voorzieningen een warm en levendig welkom én de uitstraling die past bij Hilversum Mediastad.

In 2030 is op het Arenapark rondom het verplaatste station Sportpark een hoogwaardige campus-achtige omgeving gecreëerd gericht op gezondheid, sport & innovation, waarmee het unieke economische profiel van de Hilversum is aangevuld met zorg en vrijetijdseconomie. Een

Drie krachtige knopen	Ontwikkelgebieden rondom de knoop	Grondpositie	Fase van planvorming
Hilversum Centraal	Stationsgebied	Gemeente, NS en Prorail.	Masterplan, beeldkwaliteitsplan en bestemmingsplan gereed. Besluit uitvoering september 2021
	Bruisend Hart	Gemeente, NS	Initiatieffase en participatie
	1221	Gemeente (openbare ruimte), ontwikkel-locaties privaat.	Gebiedsagenda gereed, uitwerking in beeldkwaliteitsplan en bestemmingsplan, intentieovereenkomsten ontwikkellocaties.
Hilversum Sportpark	Arenapark & Laapersveld	Gemeente (openbare ruimte), NS en Prorail, ontwikkellocaties privaat.	Masterplan gereed, uitwerking in beeldkwaliteitsplan
Hilversum Mediapark	Media Park	Gemeente (openbare ruimte), NS en Prorail, ontwikkellocaties privaat.	Planvorming moet nog opgestart

Figuur 2. Drie krachtige knopen - overzicht

campus met internationale bedrijven, scholen en sportvoorzieningen gelegen in een groene, sportieve en gezonde omgeving. Het Arenapark is van een monofunctioneel kantorenpark door ontwikkeld naar een aantrekkelijke multifunctionele en goed bereikbare locatie.

In 2030 is het station Mediapark een aantrekkelijke op- en uitstapplek voor de werknemers op het Media Park en de bewoners in wijk Noord.

Hoewel er nog keuzes binnen de plannen te maken zijn, zijn de hiervoor genoemde plannen in opdracht van de raad mede bepalend voor de identiteit van Hilversum in 2030. Ook bepalend is de nieuwe Omgevingsvisie 2040, die Hilversum tot en met 2023 maakt in samenspraak met alle belanghebbenden in de stad: wat voor stad is Hilversum in 2040? De Omgevingsvisie geeft ook tot 2030 een verdere invulling van de identiteit. Het voorliggende gebiedsplan en de identiteit voor 2030 zijn daarmee niet statisch, maar adaptief van karakter.

2.3 Geactualiseerde beleidskaders

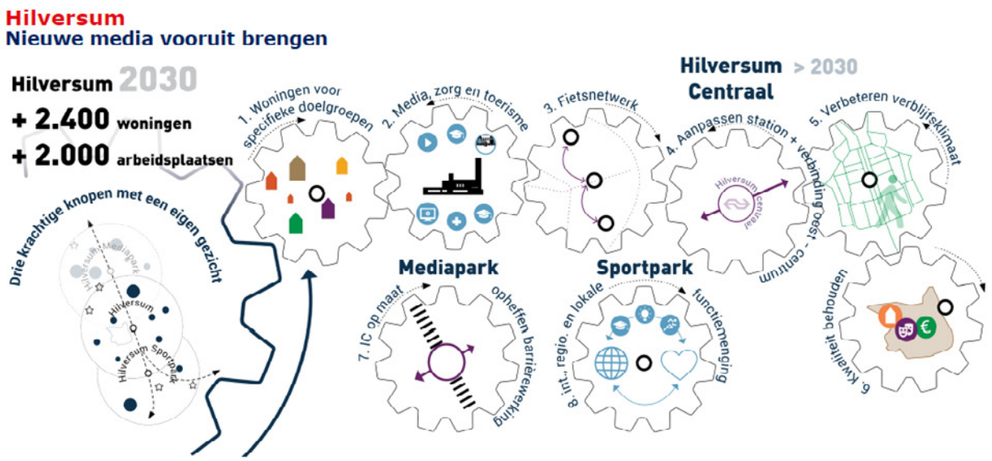
De gemeenteraad van Hilversum heeft in 2021 een aantal beleidskaders voor wonen, werken en mobiliteit geactualiseerd. In bijlage 2 is de betekenis van die beleidskaders voor dit gebiedsplan uitgeschreven.

In lijn met de woonvisie zet Hilversum in op het realiseren van 3.000 woningen tot 2030 in heel Hilversum. Het waarborgen van betaalbaarheid is daarbij een belangrijk thema. Een groot deel van het realiseren van deze ambitie vindt plaats in de gebiedsontwikkelingen die samen het gebiedsplan Stadshart Hilversum vormen.
In het Economisch Perspectief zijn de onderscheidende economische profielen en identiteiten van de belangrijkste centra voor werkgelegenheid beschreven en is de koppeling met de stationslocaties in Hilversum gelegd.

De drie krachtige knopen zijn integraal onderdeel van de Mobiliteitsvisie Hilversum 2040. De toon in de mobiliteitsvisie is die van innovatie en duurzaamheid. Hilversum zet in op transitie van het autobezit naar gebruik van deelmobiliteit en andere collectieve vormen van vervoer. Van belang is en blijft dat de infrastructuur van goede kwaliteit is en er voldoende aanbod is. Goed functionerende knooppunten, een aantrekkelijke omgeving en een goed bediende Gooilijn zijn cruciaal voor het slagen van de transitie.

2.4 Samenvatting

De identiteit van het stadshart Hilversum past binnen die van Hilversum en Gooi en Vechtstreek. In onderscheidende gebieden rond de OV knooppunten wordt vernieuwd en ontwikkeld met gevoel voor identiteit, maat, schaal en kwaliteit. Bereikbaarheid is een noodzakelijke randvoorwaarde. Elk van de gebieden heeft een eigen ontwikkelstrategie en een eigen tempo, ook ingegeven door het verschil in grondposities. Station Hilversum Mediapark is weliswaar als OV-knooppunt in scope, maar de gebiedsontwikkeling om het station is nog niet geagendeerd.



Figuur 3. Visualisatie poly-centrische ontwikkeling van het stadshart Hilversum tot 2030

3. DRIE KRACHTIGE KNOPEN UITGEWERKT

Station Hilversum ontwikkelt zich tot 2030 tot dé vervoersknoop van Gooi en Vechtstreek. Om het stationsgebied wordt een passend programma van wonen en werken toegevoegd, met een impuls voor de openbare ruimte. Grenzend aan station Sportpark wordt op de regionale kantorenlocatie Arenapark ingezet op de verdere ontwikkeling van de zorg en vrijetijdseconomie in een aantrekkelijke functiemix van wonen, werken en voorzieningen. Station Mediapark is de derde belangrijke knoop waar de media industrie floreert met de ligging van het Media Park. Op de Gooicorridor worden voorwaarden gecreëerd voor de doorontwikkeling van andere stationslocaties na 2020 en het mogelijk opwaarderen van de status ervan. In dit hoofdstuk zoomen we nader in op de stationslocaties. Teksten en cijfers zijn gebaseerd op door de gemeenteraad vastgestelde kaders (zie bijlage 1) en het Meerjarenperspectief Gebiedsontwikkelingen Hilversum 2021.

3.1 Stationsgebied, 1221 en Bruisend Hart

In 2030 is de **Stationsomgeving** het kloppend hart van de stad. Reizigers voelen zich welkom in de groene mediastad en Hilversummers zijn trots op deze nieuwe entree tot hun stad. Het gebied is een belangrijke schakel tussen Oost en Centrum en tussen station en stad. Het is het belangrijkste OV-knooppunt in de regio Gooi en Vechtstreek. Trein, bus, fietser en voetganger sluiten logisch op elkaar aan en iedereen vindt eenvoudig en aangenaam zijn weg. Het is een aantrekkelijk, duurzaam en creatief gebied waar het prettig wonen, werken en verblijven is. De doelen van het stationsgebied zijn:

1. Dynamische en aantrekkelijke stationsomgeving, door menging van wonen en werken;
2. Krachtiger OV knooppunt, met excellente voorzieningen voor de ketenreis;
3. Sterkere verbinding tussen twee stadshelften, die thans door het spoor gescheiden worden.

De centrumzijde van het station biedt een aantrekkelijke verblijfsplek én uitnodigende looproute naar het winkelgebied van Hilversum. De verdere ontwikkeling van het centrum krijgt naar verwachting vorm in een nieuw plan voor het centrum, als onderdeel van de corona-herstelagenda. Naar de andere kant van het spoor zorgt het station voor een aantrekkelijke en goede verbinding. Aan deze kant van het spoor wordt volop uitvoering gegeven aan de **Gebiedsagenda 1221**. Nabij het station zijn de verkenningen gestart voor Bruisend Hart, die de stationsontwikkeling aan de Oostzijde een impuls geeft.

In postcodegebied 1221 heeft een innovatief participatietraject geleid tot de totstandkoming van Gebiedsagenda 1221 met medewerking van alle belanghebbenden. Daarin zijn vanuit de identiteit van het gebied en met als doel het verbeteren van de kwaliteiten van de inliggende buurten vier inhoudelijke opgaven in samenhang uitgewerkt:

- Versterken van wonen én werken;
- Verbetering van leefbaarheid, ontmoeten en spelen;
- Groen en duurzaamheid;
- Verkeer, verbindingen en parkeren.

Dit heeft geleid tot 10 ontwikkellocaties, een gevestigde WVG en diverse ondersteunende programma's voor ontmoeting, groen en klimaatadaptatie. Aan de uitvoering wordt intensief samengewerkt tussen gemeente, inwoners en eigenaren.

Voor **Bruisend Hart** zijn de verkenningen gestart. Het gebied rond het Oosterspoorplein (oostzijde van het station) heeft het in de kern allemaal: een centrale en goed bereikbare ligging, een stoer industrieel karakter, monumentale gebouwen én gezellige (winkel)straatjes. Van het Oosterspoorplein en de omliggende winkel- en woonstraten willen we een fijne, levendige en veilige plek maken: het Bruisend Hart van Hilversum-Oost. Dat doen we samen met inwoners, ondernemers en andere betrokkenen, onder wie de NS, ProRail en Dudok Wonen.

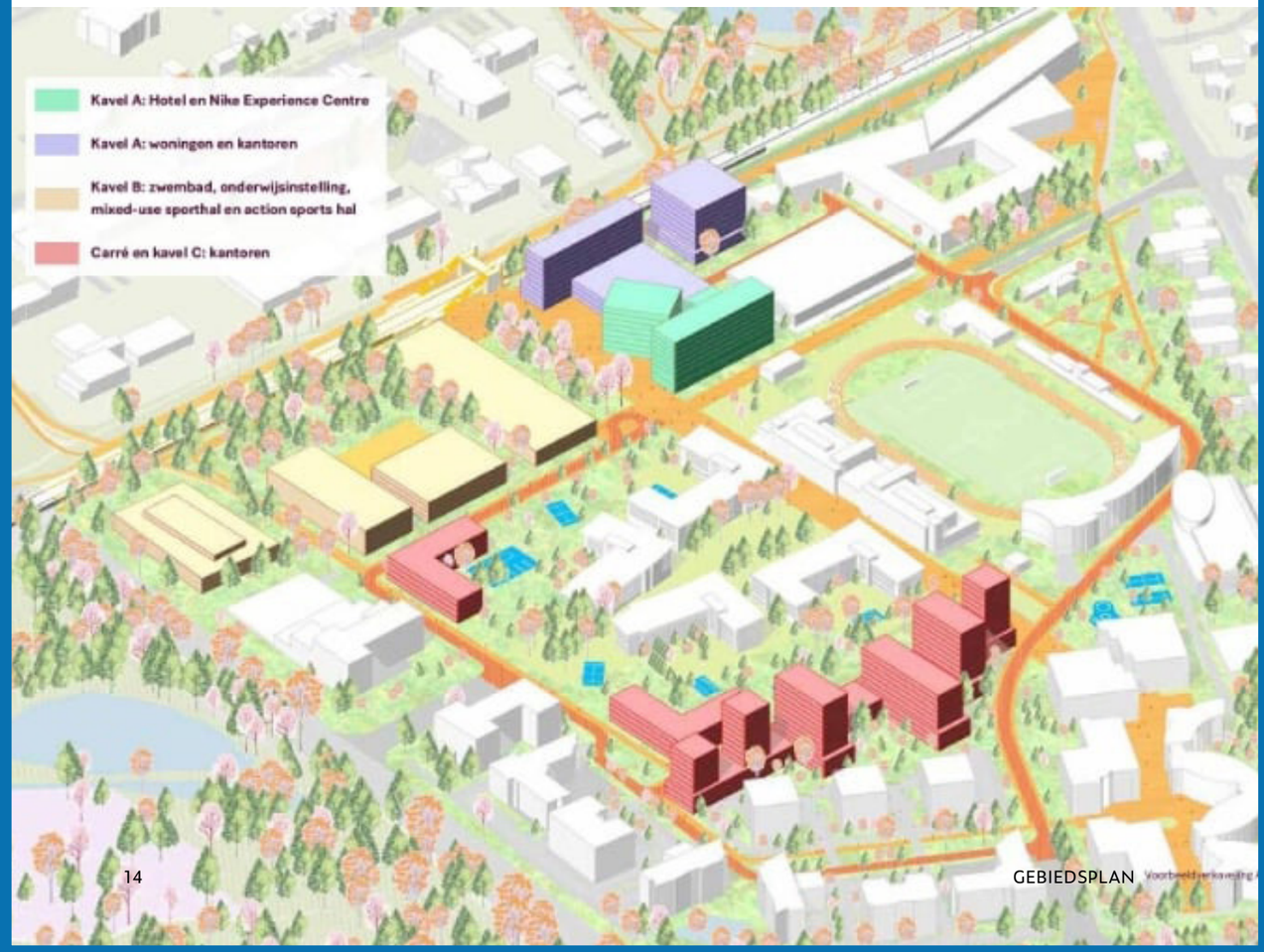
3.2 Station Sportpark: Arenapark

Het **Arenapark** ontvangt dagelijks duizenden mensen die hier komen werken, leren en sporten. Dit kantorenpark is vanaf begin jaren negentig ontwikkeld. Het beslaat zo'n 30 hectare en telt 35 gebouwen en meer dan 50 bedrijven. Ook bevinden zich op deze locatie scholen met een regionale functie en sportfaciliteiten. Toch is dit gebied niet af. Diverse percelen liggen braak. Een groot deel van de openbare ruimte is niet aangelegd, of heeft een tijdelijke inrichting. Daarom is het project Arenapark gestart. De gemeenteraad heeft zich unaniem geschaard achter het plan om het Arenapark richting 2035 door te ontwikkelen tot een toekomstbestendig en bruisend bedrijvenpark waar werken, wonen, sporten en leren elkaar versterken. Na het opstellen van de Nota van Uitgangspunten en het Masterplan wordt op basis daarvan nu (juni 2021) een stedenbouwkundig plan ontwikkelt, dat de basis vormt voor initiatieven uit de markt en gemeentelijke investeringen in het gebied.

Arenapark is een kantorenpark met nog resterende ontwikkelruimte, die zal worden ingezet voor een mix van wonen, nieuw werken, onderwijs- en sportvoorzieningen. Met het oog op toekomstige kwaliteiten is verplaatsing van het station Hilversum Sportpark van cruciaal belang. Door de verplaatsing wordt een tweezijdige ontwikkeling van het station mogelijk, door aansluiting op het aangrenzende Laapersveld met werk en onderwijs. Het gebied zal een levendig stedelijk milieu krijgen en beter worden ingebed in de stedelijke structuren voor mobiliteit, duurzame energie, natuur en gezondheid/bewegen.

3.3 Station Mediapark

Het station Mediapark is het belangrijkste OV-knooppunt voor de OV-bereikbaarheid van het Media Park en ook wijk Noord. De media-industrie is een 24-uurs economie en dat betekent dat de bereikbaarheid van de bedrijven en studio's dag en nacht gewaarborgd moet zijn. Zowel voor



werknemers uit de wijde regio als voor bezoekers van shows en uitzendingen. We weten dat het station Mediapark nu en in de toekomst belangrijk is voor de eigenaar en medewerkers op het Mediapark. Daarom vraagt de bediening van station Mediapark nu de aandacht, zeker in relatie tot de andere Hilversumse stations én in het bredere netwerk van de Gooicorridor. De bereikbaarheid van het Media Park (als randvoorwaarde voor welke ontwikkeling dan ook) moet ook voor de toekomst geborgd zijn, waardoor een mogelijke groei van het aantal arbeidsplaatsen en daarmee toenemend gebruik van het station gefaciliteerd kan worden. Ook nu al zal een aantrekkelijker station het gebruik van het OV voor het reizen van en naar het Mediapark aantrekkelijke maken.
Een gebiedsontwikkeling om het station is nog niet geagendeerd. Een eventueel initiatief daartoe ligt niet bij de gemeente, maar bij eigenaren en gebruikers. De gemeente heeft en houdt contact met alle betrokkenen.

4. DE ONTWIKKELSTRATEGIE, INVULLING VAN CONDITIES EN PROGRAMMATISCHE INVULLING

De vernieuwing en ontwikkeling van Hilversum, de verbetering van de bereikbaarheid en de bijdrage aan doelen van de NOVI vragen een integrale ontwikkelstrategie. Dat doen we in Hilversum op basis van bestaande kaders van de gemeenteraad: de structuurvisie Hilversum 2030 en door de raad vastgestelde visies en ruimtelijke kaders voor projecten. Net zoals Hilversum een eigen plek inneemt in de poly-centrische verstedelijkingsstrategie van de MRA, is de ontwikkelstrategie binnen Hilversum ook poly-centrisch van karakter: met drie krachtige knopen met een eigen gezicht. Binnen de projecten zal de gemeenteraad nog besluiten nemen. Ook werkt de gemeente met de samenleving aan een nieuwe Omgevingsvisie 2040. Dat maakt dat de ontwikkelstrategie adaptief is.

4.1 Kern van de ontwikkelstrategie

De kern van de poly-centrische ontwikkelstrategie in Hilversum is dat de grootste ontwikkeling plaatsvindt in de zogenaamde 'dynamische gebieden' rondom het spoor, zoals beschreven in de structuurvisie Hilversum 2030. De drie krachtige knopen vormen de stedelijke ruggengraat van Hilversum voor verplaatsingen met het openbaar vervoer. Het zijn hiermee ook de meest logische binnenstedelijke locaties voor integrale gebiedsontwikkeling waarmee de omliggende natuur in de buitengebieden ontzien kan worden en de slechte autobereikbaarheid van Hilversum niet verder verslechtert en mogelijk, ondanks een groei van de bevolking, verbetert.

De drie krachtige knopen functioneren ieder in een uniek en onderscheidende omgeving waar wonen, werken, voorzieningen, beleven, ontmoeten en reizen centraal staan. Dat betekent dat binnen de invloedssfeer van elke knoop een passend evenwicht gevonden wordt tussen knoop- en plaatswaarde. Knoopwaarde duidt het aanbod van mobiliteit aan: frequentie van het openbaar vervoer, het bereik en aansluiting van mobiliteitsnetwerken en modaliteiten. Plaatswaarde heeft betrekking op de functies en activiteiten rond de knoop. Hoe beter de positie van de knoop in het netwerk, hoe groter de intensiteit van inwoners, werknemers en bezoekers. Dat betekent in het algemeen:

- Gebieden waarin functies gemengd zijn
- Ontwikkelen en vernieuwen met gevoel voor identiteit, kwaliteit, functie, maat en schaal van gebieden
- Het benutten van potenties van OV-knooppunten en ketenmobiliteit, op basis van de nieuwe mobiliteitsvisie

Zo staat de knoop station Hilversum Centraal in het teken van een aantrekkelijke bij de Mediastad passende entree die uitnodigt en verleidt tot verblijf, ontmoeten en het beleven van de stad door bezoekers. De knoop station Sportpark fungeert als belangrijke plek voor zakelijk ontmoeten, werken en leren met een aantal belangrijke onderwijsinstellingen binnen het ontwikkelgebied en kan met een P+R hub fungeren als schakel in het daily urban system. Daarom komt er ook een aftakking van de HOV baan naar Sportpark voor de overstap van auto naar OV. Anderzijds gaat het met meerdere (sport)voorzieningen ook voor de inwoners van Hilversum en in de kernen eromheen een belangrijke plek worden voor verblijf en recreatie. De knoop station Mediapark is in belangrijke mate gericht op het faciliteren en versterken van het creatief cluster zowel gericht op de professionals die werken bij de verschillende bedrijven als de consument die naar shows gaan of een bezoek brengen aan Beeld en Geluid. Onderwijs krijgt in de doorontwikkeling naar een campus ook steeds prominenter een plek in het gebied. Hierdoor zullen ook steeds meer studenten hun weg vinden naar station Mediapark.

De verschillende gebiedsontwikkelingen rondom stations zijn aan elkaar verbonden door de Gooilijn. De ontwikkelingen zijn dan ook van elkaar afhankelijk: keuzes rondom het ene station kunnen invloed hebben op een andere plek. Nog meer invloed op de Gooilijn hebben keuzes op landelijke en internationale schaal (netwerkstrategie). De Gooilijn behoort immers tot het drukst bereden spoor van Nederland. Een voorbeeld van zulke keuzes op netwerkniveau het verdwijnen van de intercity-verbinding met Amsterdam Centraal per 2029. De regio Gooi en Vechtstreek en Hilversum vinden het belangrijk ook op netwerkniveau na 2030 te kijken of er infrastructurele ingrepen op de Gooilijn mogelijk zijn die de bediening van de Hilversumse stations garanderen en groei van het OV gebruik mogelijk maken.

4.2 Vliegwiel en strategische interventies

Het vliegwiel zijn de investeringen in infrastructuur en duurzame mobiliteit op en rondom de OV knooppunten, als voorwaarde voor goede gebiedsplannen. Zulke investeringen zijn complex en tijdrovend vanwege het grote aantal betrokkenen, kostbaar en ingrijpend in termen van uitvoering. Dat geldt ook – zij het in mindere mate voor – het realiseren van woningen, werkgelegenheid, verduurzaming en klimaatbestendigheid. Hoewel knoop- en plaatswaarde elkaar versterken, is in de praktijk van gebiedsontwikkeling helder dat infrastructuur en bereikbaarheid mogelijkheden schept voor duurzame gebiedsontwikkeling; meer dan andersom.

Een aantal strategische interventies is al gepland, met name rondom het station Hilversum. Station Hilversum ontwikkelt zich tot dé vervoersknoop van Gooi en Vechtstreek en wordt gedimensioneerd op de nu voorziene groei, passend bij de identiteit, maat en schaal van het centrum van Hilversum. Wonen en werken worden toegevoegd en de openbare ruimte krijgt een forse impuls. Na uitvoering is het 'af' en zijn verdere ontwikkelmogelijkheden beperkt.

De belangrijkste strategische interventie die nu op tafel ligt is allereerst en onmiskenbaar de verplaatsing van station Sportpark en de uitbouw daarvan tot een volwaardige multimodale Hub. Die verplaatsing creëert nu mogelijkheden voor de ontwikkeling van het Arenapark en het naastgelegen Laapersveld en kan naar de toekomst toe fungeren als overloop van Hilversum Centraal in het geheel

van het daily urban system van de MRA en Utrecht. Dit is een interventie die vóór 2030 vorm zou moeten krijgen, maar tot ver na 2030 kan renderen. Concreet bestaat de interventie uit:

1. De gewenste verplaatsing van station Hilversum Sportpark in zuidelijke richting + verbinding tussen Arenapark en Laapersveld (traverse), als voorwaarde voor het creëren van een gemengd gebied met de juiste functiemix, die daarmee zorgt voor betere spreiding van reizigers over de dag en zo mogelijk een tegenspits en waarbij er verbeteringen ontstaan op het gebied van veiligheid, voorzieningen en 'last mile'

2. De overwegveiligheid van de gelijkvloerse overweg Soestdijkerstraatweg

3. Een helder profiel van station Hilversum Sportpark als multimodale hub[1] en P+R en de daarbij behorende voorzieningen

Een andere interventie heeft betrekking op de Gooicorridor in zijn geheel en ziet vooral op na 2030. De plannen daarvoor worden echter nu al gemaakt. Een heldere visie op het functioneren van de Gooicorridor – ook i.r.t. de A1 en A27 – en een investeringsaanpak zijn dringend nodig. Waar op de andere corridors, zoals de Flevolijn, nog doorgroei mogelijk is, moet op de Gooilijn alles in het werk worden gesteld om het huidige treinproduct in stand te houden. Met ingang van het dienstregelingsmodel OV SAAL gaat per 2030 bijvoorbeeld de reistijd tussen Hilversum en Amsterdam Centraal zonder ingrepen substantieel achteruit.

Inmiddels is bij alle betrokken partijen (provincie Noord-Holland, regio Gooi en Vechtstreek, spoorse partijen en gemeenten langs de Gooicorridor en partners in de regio Utrecht) duidelijk dat de verdere ontwikkeling van de Gooilijn zonder ingrijpen zeer fragmentarisch en minimaal wordt aangepakt. De afhankelijkheden op netwerkniveau zijn groot. Het gevoel is dat er kansen worden gemist voor de korte- en de lange termijn en dat zelfs de ambities uit het regionaal OV Toekomstbeeld niet worden gehaald. Partijen hebben zich verenigd in de stuurgroep Gooicorridor en brengen op dit moment processen, problemen en opgaven voor de ontwikkeling van het spoorvervoer op de Gooilijn in beeld, met oplossingsrichtingen en een suggestie voor een vervolgaanpak. Daarbij wordt het spoorvervoer ook in de context van gebiedsontwikkelingen geplaatst. Een verkenning wordt in oktober 2021 opgeleverd aan alle betrokken partners en aangeboden aan het Rijk.

[1] Multimodale hubs zijn onderdeel van de Mobiliteitsvisie Hilversum 2040. Hiermee worden knooppunten aan de rand van en in de stad bedoeld waar vormen van deelvervoer en openbaar vervoer bij elkaar komen, of waar met eigen vervoer geparkeerd kan worden om vervolgens met deelvervoer of openbaar vervoer verder te reizen.

4.3 Gezamenlijke inzet

De gemeente Hilversum investeert fors in de planvorming en uitvoering van de verschillende projecten. De beperkte grondpositie van de gemeente i.r.t. de benodigde investeringen in voorzieningen en openbare ruimte is echter een forse uitdaging. Er is een flink aantal maatregelen nodig om te ontwikkelen en vernieuwen zonder negatieve gevolgen voor de bestaande stad (leefbaarheid) en tegelijk te anticiperen op de energietransitie en klimaatadaptatie. Inzet van Rijk en provincie zijn nodig. Hilversum staat op het standpunt dat de benodigde publieke investeringen en planvoorbereiding voor de projecten, in overleg met elkaar, worden gelegd bij de kerntaken van partners: Rijk, Provincie, gemeente, EU, ProRail, NS en eventuele andere partijen.

Dat betekent dat we aan de provincie Noord-Holland vragen prioriteit te leggen bij investeringen in fietsinfrastructuur, (H) OV en ketenmobiliteit. In dit gebiedsplan vragen we met name aandacht voor de OV hub op het Arenapark. Ook vragen we de provincie de bestaande middelen voor ondersteuning van gemeenten bij complexe gebiedsontwikkelingen in de vorm van bijdragen aan de gemeentelijke organisatie voort te zetten.

Aan het Rijk vragen we een actieve bijdrage aan de strategische interventies: verplaatsing van station Sportpark en een multimodale studie naar de Gooicorridor, A1 en A27. Ook vragen we om mee te denken in het financieren van onrendabele top van woningbouw, met name veroorzaakt door (landelijke) ambities op het gebied van duurzaamheid, energie en klimaatadaptatie. De huidige financiële kaders verhouden zich nauwelijks tot de grote opgaven uit de NOVI.

Hilversum acht zich primair verantwoordelijk om te investeren in leefbaarheid, groen, voorzieningen en openbare ruimte.

4.4 Programmatische invulling

Het potentieel ruimtelijk programma van Stadshart Hilversum is als volgt opgebouwd en afhankelijk van nog definitief te maken keuzes in de verschillende gebiedsontwikkelingen.

Wonen

Toevoegen van 1.700 tot 2.700 woningen, afhankelijk van de door de raad definitief te kiezen programmering (het stationsgebied, Arenapark, centrum en locatieontwikkelingen in 1221), waarvan het merendeel in het middensegment en het sociale segment, met focus op 1- en 2 persoonshuishoudens.

Werken

Ontwikkeling van 45.000 m2 BVO op het Arenapark, 10.000 m2 in 1221 en 5.000 m2 als indicatief deel van 12.500 m2 niet-wonen functies in het stationsgebied. Dit kan mogelijk tot 2.000 tot 4.000 extra banen leiden afhankelijk van door de raad definitief te kiezen programmering. Tevens gaat het om een versterking van economische profielen zoals de centrumzijde van het station met de historische gemengde binnenstad van Hilversum waar wonen, werken en winkelen samenkomen en Arenapark/station Sportpark als cluster van gezondheid, sport en innovatie.

Mobiliteit

In het stationsgebied zijn de volgende mobiliteitsingrepen/-maatregelen voorzien:

- Busstation
- Fietsenstalling station (inclusief Oosterspoorplein)
- Toerit fietstunnel
- Kleine spoorbomen: maatregelen aan de Schoolstraat, Noorderweg en het verbeteren van alternatieve routes
- Herinrichting schapenkamp
- Herinrichting langgewenst, centrumring
- Uitbreiding station Hilversum

In 1221 gaat het vooral om aanvullende maatregelen gericht op de fiets en auto. Voor Arenapark zijn een drietal randvoorwaardelijke ingrepen geïdentificeerd voor realisatie van de gebiedsontwikkeling:

- Verplaatsen station Sportpark;
- Interwijkverbinding; en
- Fietstunnel Diependaalselaan.

Verder zijn er in de Mobiliteitsvisie tal van mobiliteitsmaatregelen aangewezen die de gebiedsontwikkelingen en de bereikbaarheid ervan in het Stadshart Hilversum positief kunnen beïnvloeden op het gebied van bereikbaarheid: fiets, openbaar vervoer en

doorstroming van het autoverkeer:

- De mogelijkheden van smart mobility (slimme iVRI-installaties en diverse typen sensoren om het gebruik van alle modaliteiten te meten en te regelen);
- Eén of meerdere zero emissie-zones;
- Een fijnmazig vervoersnetwerk;
- Ketenmobiliteit en OV-knooppunten-ontwikkeling;
- Deelvervoer;
- Betere faciliteiten voor langzaam vervoer, zoals voor voetgangers en fietsers;
- Contacten met bedrijven om de in- en uitgaande pendel te verkleinen;
- Een autoluwe binnenstad (binnen de contouren van de centrumring);
- De gefaseerde realisatie van mogelijk drie multimodale hubs – ook voor goederenvervoer – op strategisch gelegen locaties bij de invalswegen en OV knooppunten rond Hilversum;
- Nader onderzoek naar de betaalbaarheid en de uitvoerbaarheid van de Noordoost-tunnel van de Larenseweg naar de Nieuwe Crailoseweg (Crailosebrug) en alternatieven.

4.5 Potentiële maatschappelijke en economische bijdrage

In hoofdstuk 3 is aangegeven dat er de nodige condities zijn waaronder deze ontwikkelingen tot stand kunnen komen. Tot 2030 is de ontwikkeling van het gebiedsplan niet rendabel. Het merendeel wordt veroorzaakt door noodzakelijke mobiliteitsmaatregelen: stedelijke voorzieningen die niet (uitsluitend) kunnen worden gedekt vanuit de gebiedsontwikkelingen. Bovendien voorzien we dat na 2030 forse investeringen nodig zijn op de Gooilijn en tegelijk voor het vinden van oplossingen, bijvoorbeeld om de barrièrewerking van het spoor te verminderen. Zulke investeringen zijn nodig, maar kunnen niet uit (toekomstige) gebiedsexploitaties worden gedekt. Dat vergt op termijn een financieel kader dat door Rijk en provincie moet worden vormgegeven.

Al die uitgaven leveren wel wat op. In Hilversum zijn er drie kenmerkende knopen met elk hun eigen karakter en soorten bedrijven. Daarnaast zal de focus op de Hilversumse binnenstad liggen: een compact stadshart met een mix van wonen, werken en voorzieningen en een hogere kwaliteit van de openbare ruimte. Deze ontwikkelingen dragen bij aan de aantrekkingskracht, het voorzieningenniveau, de uitgaven en omzet in de stad en de ontmoetingsmogelijkheden voor bewoners, werknemers en bezoekers. Dit versterkt de agglomeratiekracht van Hilversum.

Hilversum zet sterk in op OV (bv een HOV-verbinding tussen Huizen en Hilversum) en versterking van het fietsnetwerk. In combinatie met het beter verbinden van beide zijden van de stad bij de OV-locaties leidt dit tot minder, duurzamere en actievere vervoersbewegingen. Actieve vervoerbewegingen leiden eveneens tot gezondheidseffecten.

Energiebesparend en circulair bouwen zijn uitwerkingen van de ambities in duurzaamheid en energie van de gemeente Hilversum. Daarnaast blijft het kostbare landschap rondom de stad behouden door binnenstedelijk te vernieuwen en ontwikkelen.

Het maatschappelijke effect van het programma van wonen en werken tot 2030 is globaal becijferd en leidt naar verwachting tot deze maatschappelijke baten:

Extra bestedingen in de lokale economie
De toevoeging van extra huishoudens rondom de OV-knopen zorgt voor extra lokale bestedingen binnen Hilversum. De bestedingsimpuls resulteert in extra werkgelegenheid in met name detailhandel, horeca, zorg en onderwijs. Een deel hiervan valt onder de extra arbeidsplaatsen van het gebiedsplan zelf (toevoeging van 2.000 extra arbeidsplaatsen), maar een deel is ook additionele werkgelegenheid. Daarnaast zorgt de bestedingsimpuls binnen Hilversum voor hogere omzetten en winsten bij ondernemers. Het aantal additionele banen is 557 vanaf 2030, de additionele jaarlijkse inkomsten van werknemers € 1,65 miljoen vanaf 2030 en de additionele jaarlijkse winsten van ondernemers € 0,77 miljoen.

Extra inkomsten voor de gemeente
Het toevoegen van de nieuwe woningen zorgt voor extra inkomsten voor de gemeente uit de OZB en netto inkomsten uit het gemeentefonds. Het jaarlijkse effect is resp. € 1,57 en 0,88 miljoen vanaf 2030.

Op regionale schaal leidt het realiseren van zo'n opgave op aantrekkelijke en goed bereikbare binnenstedelijke locaties tot:

Agglomeratiekracht
Het toenemen van de effectieve dichtheid van de stad leidt tot het versterken van de stedelijke economie (sharing; meer bedrijven in elkaars nabijheid, ze kunnen elkaar beter vinden), een efficiëntere arbeidsmarkt (matching) en kennisspill-overs (learning; meer werknemers en bedrijven in elkaars nabijheid leidt tot makkelijker kennisuitwisseling). Daardoor neemt de arbeidsproductiviteit toe. Het jaarlijkse effect is € 3,75 miljoen vanaf 2030.

Woongenotbaten voor sociale huurders.
Mensen willen graag in de stad wonen, dichtbij stedelijke voorzieningen. Daarnaast realiseert Hilversum een specifiek deel van de woningen in het betaalbare en sociale segment. De huurders van deze woningen wonen op aantrekkelijke plekken en hebben hetzelfde woongenot als andere huurders en kopers, maar betalen een huur die onder de marktconforme prijs ligt. Dit zorgt voor een welvaartswinst voor de inwoners van sociale huurwoningen wat leidt tot een consumentensurplus. Het jaarlijkse effect is € 1,20 miljoen vanaf 2030.

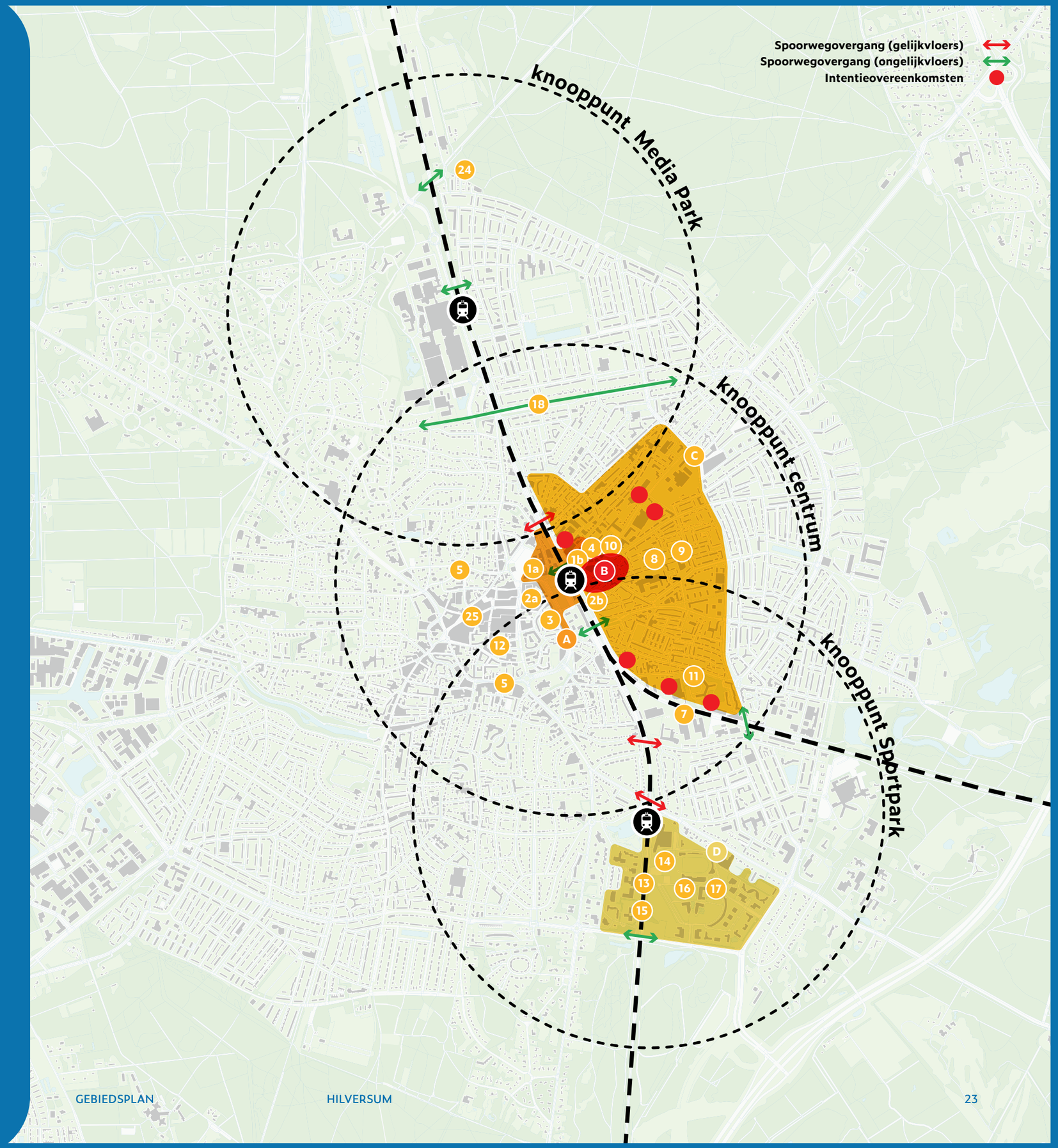
Duurzaam mobiliteitsgedrag van de nieuwe inwoners en werknemers in de stadsharten.
Het toevoegen van woningen én arbeidsplaatsen in het binnenstedelijk gebied zorgt voor een duurzamer mobiliteitsgebruik dan wanneer de woningen op plekken elders, verder weg van (H)OV-knooppunten zouden worden gerealiseerd. De nieuwe inwoners en werkenden bevinden zich in de nabijheid van voorzieningen, maken veel gebruik van fiets, lopen en hebben de beschikking over een aantrekkelijk OV product. Hierdoor wordt minder gebruik gemaakt van de auto. Een ruimtelijk programma nabij de OV-knooppunten zorgt voor minder congestie op de weg, minder CO2- uitstoot, minder geluid en een hogere verkeersveiligheid. Let wel: het toevoegen van woningen en arbeidsplaatsen zorgt er lokaal wel voor dat het drukker wordt (meer fietsers, lopers en automobilisten). Het jaarlijkse effect is € 1,27 miljoen vanaf 2030.

Het totaal van de effecten telt tot 2070 op tot € 295 miljoen. Een interessante vraag is of het mogelijk is een deel van deze baten in te zetten voor de benodigde stedelijke voorzieningen. Dat vergt mogelijk aanvullende wettelijke mogelijkheden.

PROJECTENKAART

Deelgebieden
A. Stationsgebied
B. Bruisend hart
C. 1221
D. Arenapark / Laapersveld

Projecten
1a. Uitbreiding stationshal Westzijde
1b. Uitbreiding station Oostzijde
2a. Realiseren fietsenstalling Westzijde
2b. Fietsenstalling Oostzijde
3. Nieuw groen en dynamisch busstation
4. Programmering wonen werken voorzieningen stationsgebied
5. Centrumring (verleggen om de markt heen)
6. Kleine spoorbomen (afsluiten voor gemotoriseerd verkeer)
7. Geluidssanering bij het spoor
8. Programmering wonen en werken 1221
9. Inrichting openbare ruimte en voorzieningen
10. Groene Loper (groene verbinding en pleinen)
11. Infrastructuur Liebergerweg (verbeteren)
12. Parkeeropgaven: infrastructuur en parkeergarages
13. Verplaatsen perrons Sportpark
14. Passerelle
15. Fietstunnel Diependaalselaan
16. Programmering wonen, werken en voorzieningen Arenapark
17. Duurzaamheidsmaatregelen Arenapark
18. Aanpak Buitenring Noord
19. Multimodale (OV) hubs
20. Connected hubs
21. Regionale snelfietspaden
22. Lokaal fietsroutenetwerk en passende voorzieningen
23. Slimme mobiliteit: i-VRI's
24. Verkenning Noordoosttunnel
25. Autoluwe binnenstad en zero emissiezones
26. Realisatie 1000 laadpalen
27. Parkeerbeleid



5. BESCHRIJVING PROJECTEN EN FASERING

In dit hoofdstuk zijn de maatregelen in het stadshart en met het stadshart samenhangende mobiliteitsmaatregelen uitgewerkt. Ze vormen de basis voor de financiële bijlage.

In onderstaande tabel is een eerste projectenoverzicht weergegeven in een tabel met bijdragen van elke gebiedsontwikkeling aan inhoudelijke doelen en een kaart met de verschillende maatregelen. Dit is gebaseerd op de huidige inzichten en programma's. Nadere concretisering en optimalisatie van de verschillende projecten in de gebiedsontwikkelingen zal van invloed zijn op de fasering en de financiën nadat de gemeenteraad daartoe besluit.

In de overzichtskaart op de vorige pagina's zijn de maatregelen van dit gebiedsplan genummerd weergegeven. De pijlen op de kaart duiden de bestaande spoorwegovergangen (gelijkvloers en ongelijkvloers). De genummerde maatregelen zijn in het vervolg van dit hoofdstuk per knoop uitgewerkt.

5.1 Hilversum Centraal

De bredere opgave rondom het station Hilversum ligt zowel aan de Centrum- als aan de Oostzijde. Inhoudelijk en organisatorisch hangen in dit gebied de komende jaren diverse deelprojecten met elkaar samen.

Stationsgebied - Centrumzijde

Het stedenbouwkundigplan zet in op het maken van een alzijdig station, een station dat aan alle kanten aantrekkelijk is. Door het centrum bij het station te laten beginnen, wordt het centrum opgeschoven naar Oost. In de bestaande fietstunnel worden aan beide zijden de tunnelmonden verruimd, worden hellingen flauwer en wordt groen toegevoegd. Daarnaast maken rommelige achterkanten aan het spoor aan de centrumzijde plaats voor een levendig silhouet van groen en bebouwing met brede zichtlijnen vanaf Oost.

Maatregel 1a | Uitbreiding stationshal (westzijde)

De stationshal is uitgebreid tot een aantrekkelijke, ruime entree van de stad, die voldoet aan de eisen en wensen in 2030. Het station krijgt door de aanpassingen twee voorkanten. Het nieuwe stationsgebied verwacht in 2030 meer reizigers te ontvangen dan nu het geval is: het OV-gebruik (bus en trein) neemt toe. Door de uitbreiding van de hal is bovendien perron 1 weer goed toegankelijk, wat de robuustheid van het spoor ten goede komt. In de omgeving van het station zijn in kwalitatief en kwantitatief opzicht de functies en voorzieningen te vinden die je verwacht bij een station van deze omvang en uitstraling. Vanwege de constructieve en ruimtelijke samenhang zal ook de gewenste uitbreiding van de NS Stationshal in samenhang met de ontwikkeling van bouwblok 2 en 3, de openbare ruimte van het Stationsplein en de ondergrondse fietsenstalling worden opgepakt.

Planning 2022-2026

Drie krachtige knopen	Hilversum Centraal	Hilversum Sportpark	Hilversum Mediapark
Wonen	++	+	Ntb
Werken	+	++	++
Mobiliteit	++	++	++
Duurzaamheid	+	++	++
Leefbaarheid	++	++	++
Klimaatadaptatie	+	+	Ntb
Groen	++	+	Ntb

Tabel: Overzichtstabel bijdragen per knoop obv voorziene programmering tot 2030

Maatregel 1b | Uitbreiding station Hilversum oostzijde

Station Hilversum is nu vooral met haar voorzieningen op het centrum georiënteerd. Met de aanpak van het stationsgebied aan beiden zijden van het spoor wordt een tweezijdige ontwikkeling van het station voorzien. Zo wordt ingezet op het creëren van een veiligere, aantrekkelijkere, functionelere, toekomstbestendigere en groenere entree voor Oost met stationsfuncties. Door het aanbieden van deelvervoer wordt de 'last mile' gefaciliteerd. Deze ontwikkeling ondersteunt ook een verbeterde aansluiting tussen Centrum en Oost en biedt zo een functionele en prettige ruimte voor reizigers, waar ze voor of na hun treinreis kunnen verblijven.

Maatregel 2a | Realiseren fietsenstalling Westzijde

Ook het gebruik van OV-fietsen neemt naar verwachting de komende jaren met meer dan 50% toe. Een belangrijke bijdrage hieraan leveren de nieuwe fietsenstallingen, met in totaal plek voor 7.000 plekken aan twee zijden van het station. Aan de westzijde van het station komt onder het Stationsplein een ondergrondse fietsenstalling met plek voor 5.000 fietsen. De overige 2.000 fietsen komen aan de oostzijde van het station. Hiermee wordt het voor fietsers mogelijk om comfortabel te parkeren.

De fietsenstalling is een grote ingreep in een binnenstedelijke omgeving en vergt een significante voorbereidingstijd. Naast de integratie van de fietsenstalling in haar omgeving, wordt ook de constructie geïntegreerd met twee bouwblokken er bovenop. De voorbereidingstijd die noodzakelijk is loopt parallel aan de werkzaamheden aan het (tijdelijk) busstation. In de fasering van de werkzaamheden is gekozen om de werkzaamheden aan het busstation niet samen te laten vallen met de periode van realisatie van de ondergrondse fietsenstalling.

Planning: 2023-2026

Maatregel 2b | Fietsenstalling Oostzijde
Aan de Oostzijde van het station worden, aanvullend op de 5.000 fietsparkeerplekken aan de westzijde, nog eens 2.000 fietsparkeerplekken gerealiseerd om voldoende capaciteit te kunnen bieden voor het gebruik van de fiets.

Planning: 2025-2026

Maatregel 3 | Nieuw groen en dynamisch busstation
Een andere impuls komt van een nieuw groen en dynamisch busstation met overdekte wachtruimte. HOV in 't Gooi verbindt Hilversum snel met Huizen. Het busstation is nauw verbonden met het realiseren van Kiss & Ride plekken op drie logische locaties, de bereikbaarheid van spoor 1 op het station en de verlegde centrumring. Om zo vlot mogelijk aan te sluiten op het project HOV in 't Gooi is ervoor gekozen om het nieuwe busstation zo vroeg mogelijk binnen het project te realiseren. Omdat het OV ook tijdens de werkzaamheden in dienst blijft wordt er een tijdelijk busstation gerealiseerd om werkruimte te maken voor de bouw van het nieuwe busstation. Het nieuwe busstation komt op de huidige locatie, waarmee dit goed aansluit op de HOV-verbinding.

Het busstation is straks makkelijk en veilig bereikbaar en zichtbaar vanaf station, centrum en de ondergrondse fietsenstalling.

Planning: 2021-2024

Maatregel 4 | Programmering wonen, werken, voorzieningen in het stationsgebied
Het Stationsplein wordt een levendig gebied met terrassen, bebouwing, groen en zitplekken. In de nieuwe situatie worden 3 bouwblokken toegevoegd. Het woonprogramma is een mix van (goedkoop) middelduur huur en (sociale) huurwoningen. De bouwhoogtes variëren gemiddeld tussen de drie en de zes bouwlagen. Het Stationsplein is uitermate geschikt voor pleinfuncties, detailhandel, horeca en bedrijvigheid. Tevens krijgen de fietser en de voetganger volop de ruimte door heldere routes binnen het stationsgebied en van en naar het centrum. De bestaande fietstunnel onder het spoor is een belangrijke verbinding tussen de twee stadshelften aan weerszijden van het spoor. Om de kwaliteit van de route te waarborgen en/of te verbeteren wordt de fietstunnel aangepakt. Daarnaast wordt het nieuwe busstation ingericht tot een veilige en aangename verblijfsplek.

De Koninginneweg staat in het teken van herontwikkeling van de bebouwing tussen de Koninginneweg en het spoor. In de nieuwe situatie worden 4 bouwblokken toegevoegd. Hierin is naast kantoor ruimte voor verschillende woonvormen. De bouwblokken aan de Koninginneweg zijn uitermate geschikt voor jonge creatievelingen en één- en tweepersoonshuishoudens. Wederom variëren de bouwhoogtes tussen de drie en de zes bouwlagen. De Koninginneweg wordt ingericht als royale boulevard met volop ruimte voor groen. Tevens is onder de nieuwe bouwblokken een ondergrondse (half) verdiepte parkeergarage voorzien die niet alleen voor de bewoners en gebruikers (kantoren/bedrijven) bestemd is, maar voor iedereen in het stationsgebied, met name bouwblokken 1, 2, en 3.

Daarnaast worden in het gebied nog diverse herinrichtingsprojecten van de openbare ruimte uitgevoerd, die samenhangen met en afgestemd worden op de nieuwe bouwblokken, maar niet in de ontwikkeling daarvan meegenomen worden.

Wonen
Het bestemmingsplan zet in op verscheidenheid. Door verdeling in woonruimte wordt diversiteit in de woningen en van de bewoners mogelijk gemaakt.
Er is veel flexibiliteit. Hierdoor kan er makkelijk ingespeeld worden op de actuele ontwikkelingen op de woningmarkt. De woningen kunnen zowel op de verdiepingen als op de begane grond worden gebouwd, waarmee differentiatie aan functies in de plint kan ontstaan. Met als uitkomst een dynamisch stationsgebied: zowel overdag als tijdens de avonduren een levendige sfeer. Er worden aan de centrumzijde circa 325 woningen toegevoegd (waarvan 33% sociaal, 50% middelduur en 17% duur) en aan de oostzijde nog eens circa 300 (Korte Noorderweg).

Werken
Het stationsgebied wordt een stedelijke mix met inspirerende functies en een diversiteit aan activiteiten. Hilversum als Mediastad komt weer op de voorgrond. Het Stationsplein zal dan ook het podium zijn voor Hilversumse media innovaties. Hierbij kan gedacht worden aan functies als een city radiostudio en kantoren en ateliers voor creatieve bedrijvigheid.
Verder is in het bestemmingsplan ook voorzien in bedrijfsruimte, te weten: ruimte voor kleine bedrijfsunits en grotere kantoorruimtes voor creatieve bedrijvigheid. In de plinten van de bebouwing is ruimte voor media en andere creatieve bedrijvigheid (ateliers, kantoren en woon-werkunits) zowel voor beginnende als gevestigde creatieve bedrijven. In het totaal gaat het om maximaal 15.550 m2 aan functies niet zijnde wonen.

Voorzieningen
Op het Stationsplein is er beperkte en compacte ruimte voor horeca met terrassen en detailhandel. Deze functies zijn gericht op kort verblijf. Hierbij kan gedacht worden aan to-go achtige concepten. Dit in beperkte mate zodat er geen concurrentie ontstaat tussen het centrum en het stationsgebied. Juist vanuit de gedachte om het stationsgebied te verbinden met het centrum, moeten deze functies worden gezien als aanvulling op de centrumfuncties. Daarnaast is er ook plaats voor een hotel, congreszalen en vergaderruimte. Dit past in de tegenwoordige tijdsgeest van een stationsgebied en draagt bij aan ontmoetingen, verblijf en werken. In de buitenruimte is ruimte voor ontmoeting en ontspanning en is het mogelijk om evenementen te organiseren.
Andere voorzieningen die mogelijk worden gemaakt in het stationsgebied zijn een sportschool, maatschappelijke functies zoals arts, tandarts, fysiotherapie, religie, en voortgezet, beroeps- of volwassen onderwijs. Deze functies passen met name goed aan de Koninginneweg.

Planning: 2021-2026

Maatregel 5 | Centrumring
Om de bereikbaarheid van het centrum en het station, én de doorstroming op de centrumring te verbeteren, is de verlegging van de centrumring van de Stationsstraat naar de Koninginneweg, Schoolstraat en het Langgewenst noodzakelijk. Op deze wijze ontstaat er een route om het Marktplein heen. Bewoners kunnen dan vanuit alle richtingen iemand ophalen of afzetten op het station, nodeloos (omrij)verkeer op de centrumring wordt hiermee voorkomen. Daarbij wordt de Stationsstraat autoluw. Hierbij is voorzien dat de bevoorrading van het winkelgebied met vrachtwagens alleen tijdens venstertijden mogelijk is. De Koninginneweg wordt een tweerichtingsweg, op de Schapenkamp zal ter hoogte van de parkeergarage De Markt een knip worden aangebracht. Dit zal uiteraard niet gelden voor bussen en nood- en hulpdiensten. Het kruispunt met de Koninginneweg, de Kleine Spoorbomen en de Noorderweg wordt opnieuw ingericht. Zo wordt de verkeersveiligheid en de doorstroming van zowel de Kleine Spoorbomen als de centrumring geoptimaliseerd.

Onderdeel van de aanpak centrumring is het plaatsen van iVRI's en sensoren om het verkeer (auto, fiets en voetganger) beter te begeleiden en prioriteren en het vergroten van het aanbod van deelvervoer. Door het verleggen van de centrumring wordt de autoluwe binnenstad (maatregel 25).

Planning: 2023-2028

Maatregel 6 | Kleine Spoorbomen
De Kleine Spoorbomen worden heringericht om de verkeersveiligheid en doorstroming van het verkeer te verbeteren. De Spoorwegovergang Kleine Spoorbomen gaat op termijn geheel dicht voor al het gemotoriseerd verkeer. Voor (brom)fietsen

en voetgangers blijft de spoorwegovergang Kleine Spoorbomen na de herinrichting open. De verkeersveiligheid op en rond de Kleine Spoorbomen is al jarenlang een heet hangijzer. De verschillende weggebruikers (auto's, vrachtauto's, bussen, motoren, (brom)fietsen, voetgangers) die van alle kanten de overweg oversteken en elkaar daarbij op een beperkte ruimte kruisen, zorgen voor gevaarlijke verkeersituaties. Vele (bijna) ongelukken en aanrijdingen op de kruisingen aan beide zijden van de overgang zijn daar het gevolg van.

Daar komt bij dat de spoorbomen een kleine 25 minuten per uur gesloten zijn wat tot opstoppingen aan weerzijden van de overweg leidt. In de nieuwe situatie krijgt de Kleine Spoorbomen gescheiden voetgangers- en (brom)fietspaden. In noodsituaties kunnen politie en ambulances via deze paden gebruik blijven maken van deze overgang. Al het andere verkeer moet gebruik gaan maken van de Beatrixtunnel of het spoorviaduct aan de Buitenring-Noord (Johannes Geradtsweg) om het spoor te kruisen. Om de verkeerstoename op de nu al drukke Buitenring-Noord op te kunnen vangen is maatregel 18 (aanpak buitenring Noord) noodzakelijk. Door uitvoeringsproblemen bij Prorail is er een risico dat de uitvoering van de Kleine Spoorbomen wordt uitgesteld tot 2024.

Planning: 2021-2024

Maatregel 7 | Geluidssaneringsmaatregelen bij het spoor
Voor de ontwikkellocaties langs het spoor geldt dat hier geluidswerende maatregelen moeten worden getroffen. De ontwikkelaars die op deze locaties actief zijn, nemen dit mee in hun planvorming. Denk hierbij aan dubbele gevels (loggia's) en situering van nieuwbouw op een dusdanige manier dat deze ook als geluidsbuffer fungeren voor andere nieuw- en bestaande bouw.

Planning: 2021-2030 en verder

Postcodegebied 1221 - Oostzijde
In 2019 hebben bewoners, ontwikkelende partijen, ondernemers, maatschappelijke organisaties en gemeente met elkaar de Gebiedsagenda 1221 opgesteld. De agenda biedt een kompas voor de toekomst van de Geuzenbuurt, Electrobuurt en Kleine Driftbuurt, samen postcodegebied 1221. Doel is het wonen, werken en leven in 1221 aantrekkelijker maken voor huidige en toekomstige bewoners en ondernemers. Dit heeft onder meer geleid tot planvorming voor 10 ontwikkellocaties, een gevestigde WVG en diverse ondersteunende programma's zoals het opknappen en vergroenen van een 6-tal pleinen in de wijk. Aan de uitvoering wordt intensief samengewerkt tussen gemeente, inwoners en eigenaren.

Bij de vertaling van de gebiedsagenda naar een ruimtelijk kwaliteitskader voor verschillende ontwikkellocaties is een ontwerp beeldkwaliteitsplan vrij gegeven voor inspraak van 15 juli tot 15 september. Het beeldkwaliteitsplan behelst een set van spelregels en kwaliteitscriteria als het gaat om de bebouwde en onbebouwde omgeving. Het beeldkwaliteitsplan moet het richting geven aan vraagstukken en besluitvorming door de gemeenteraad over dichtheid, hoogte en kwaliteit van de openbare ruimte.

Bij de uitwerking van de plannen voor verschillende ontwikkellocaties in 1221 blijkt hoe complex binnenstedelijke herontwikkeling is. Veel binnenstedelijke herontwikkelingen komen moeilijk van de grond. Als gemeente voeren we regie op het proces en maken we een integrale afweging ten behoeve van een kwalitatief hoogwaardige en financieel haalbare ontwikkeling. Uitgangspunt bij de plantoetsing is de vraag: hoe draagt de beoogde ontwikkeling bij aan de ambities van de Gebiedsagenda? Hierbij gaat het om thema's zoals betaalbare huisvesting, behoud van werkgelegenheid en het toevoegen van openbaar groen.

Maatregel 8 | Programmering wonen, werken, voorzieningen in 1221
In 1221 zijn tien ontwikkellocaties geïdentificeerd en inmiddels voor zes locaties intentieovereenkomsten afgesloten, te weten Venetapark, Zuiderweg/Lijsterweg, Hunkemöller, Grote Sigarenfabriek, Wybertjesfabriek en voor de Korte Noorderweg. Leegstaande monumenten blijven behouden en worden opgeknapt en herbestemd met nieuwe functies. Op alle ontwikkellocaties wordt groene buitenruimte met ruimte voor ontmoeting, sporten en spelen toegevoegd. Lang gekoesterde wensen voor het uitplaatsen van moeizame functies komen dichterbij.

Het aantal woningen in 1221 kan groeien met circa 1.150 nieuwe woningen tot 2030, dit is gebaseerd op de concrete planvoorstellen van 7 van de 10 ontwikkellocaties. Voor de overige 3 locaties is geen concrete planvorming en wordt deze de komende jaren nog niet verwacht.
De behoefte aan nieuwe woningen is groot. Het gaat vooral, maar niet alleen, om woningen voor 1- en 2 persoonshuishoudens. Verder zal ruimte moeten worden geboden om het aantal bestaande arbeidsplaatsen minimaal te behouden. Een groei in arbeidsplaatsen is gewenst. Dat is mogelijk aangezien een deel van de arbeidsplaatsen in een werkomgeving die veel ruimte vragen (bijvoorbeeld logistiek) wordt vervangen door arbeidsplaatsen die veel minder ruimte vragen (bijvoorbeeld in de creatieve sector). De verwachte hoeveelheid aan vierkante meters bedrijfsruimte na de ontwikkeling van ontwikkellocaties bedraagt voor de 7 ontwikkellocaties circa 10.500 m2.

De combinatie van wonen en werken op en rondom de ontwikkellocaties bieden kansen voor dubbelgebruik van parkeerplaatsen tussen werknemers en bewoners. Waar het gaat om nieuwe bedrijvigheid ligt het accent op ZZP'ers (woonachtig in de wijk, vaak bouw, zorg, creatief) en op kleine en middelgrote bedrijven (met name zorg & welzijn, creatieve bedrijvigheid, onderwijs, groot- en detailhandel, tot 50 werknemers). Dit zonder grotere werkgevers (bijvoorbeeld in de creatieve bedrijvigheid) uit te sluiten.

De gemeentelijke plankosten worden gedekt middels intentie- en anterieure overeenkomsten met de projectontwikkelaars. Hierbij worden tevens afspraken gemaakt over de te maken kosten voor (her)inrichting van de openbare ruimte.

Vanuit de mobiliteitsvisie zal een combinatie worden gemaakt met het faciliteren van deelvervoer en fijnmazig vervoer. Onderzocht wordt of gebruik van deelvervoer onderdeel van de prijs van wonen of werken kan zijn. Het parkeerbeleid en de bijbehorende normen worden opnieuw bekeken.

Planning: 2021-2030

Maatregel 9 | Inrichting openbare ruimte 1221 (en voorzieningen)
Een belangrijke ambitie in de Gebiedsagenda is het vergroten van het areaal aan openbare ruimte en de kwaliteit hiervan. Een concrete invulling hiervan wordt beschreven bij Maatregel 10 De Groene Loper, net als de beoogde voorzieningen hier. Het vergroten van het areaal aan openbare ruimte of

publiek toegankelijke ruimte vindt vooral plaats door de transformatie van bestaande bedrijfslocaties naar gemengd wonen en werken. Deze locaties zijn over het algemeen niet toegankelijk voor omwonenden, veelal bebouwd met geen tot weinig groen. Na transformatie moeten deze plekken meer toegankelijk voor de buurt worden, met meer openbaar groen. Dit is van belang gezien de beperkte hoeveelheid aan openbare ruimte in 1221.

Vanuit een aantal ontwikkelende partijen wordt een bijdrage geleverd aan het opknappen van enkele belangrijke verkeerstraten in de wijk. Hierover worden de komende tijd afspraken gemaakt met de betreffende ontwikkelaars. Er komt meer aandacht voor langzaam verkeer en deelvervoer.

Planning: 2021-2030 en verder

Maatregel 10| Groene Loper
De Groene Loper vormt straks dé verbindende groenstructuur in 1221 en dient meerdere opgaven; vergroenen, klimaatadaptatie, waterberging, duurzame energie. De gemeente neemt de regie voor het realiseren van de groene loper in de openbare ruimte. De ontwikkelende partijen dragen bij aan het toevoegen en vergroenen van de openbare ruimte op hun eigen kavel door dit mee te nemen in de planvorming. Afkopen van de groenverplichting is minder wenselijk, gezien de beperkte ruimte in 1221 om substantieel groen toe te voegen. Daarnaast investeert de gemeente in het opknappen en vergroenen van een 6-tal pleinen in de wijk. Voor 3 pleinen is nu een uitwerking gemaakt.

Met de uitvoering van de eerste wordt dit najaar gestart. Het gaat om de pleinen van de Ampèrestraat en Kleine Drift, waar de ontwerpen gezamenlijk met omwonenden zijn gemaakt en om het voorplein bij wijkcentrum de Geus waarvan het ontwerp tot stand is gekomen in samenwerking met de beheerders en vrijwilligers van het wijkcentrum. Tenslotte zijn en worden er collectieve acties georganiseerd met bewoners in de wijk om tuinen te vergroenen.

Planning: 2021-2024

Maatregel 11 | Infrastructuur Liebergerweg
De verkeersveiligheid en doorstroming op diverse overgangen en onderdoorgangen kan beter. Lopende projecten en nieuwe ontwikkelingen langs het spoor bieden kansen, zowel voor betere visuele als fysieke verbindingen. De werking van het spoor als barrière is niet alleen een fysiek thema, maar tot op zekere hoogte ook een sociaaleconomisch vraagstuk. Over 't Spoor is een benaming voor de drie buurten in postcodegebied 1221. Deze naam wijst op de ligging direct bij het spoor. In het verleden werd het gebied gezien als de mindere zijde van Hilversum. Met ontwikkelingen als de Melkfabriek, Villa Industria, Lucent en Anna's Hoeve neemt de waardering voor dit gebied en de trots op de eigen wijk echter steeds verder toe.

Met de verwachte groei van bewoners en mogelijk ook werknemers in 1221 neemt de mobiliteit naar en binnen de wijk toe. Ook in de directe omgeving wordt veel ontwikkeld. Met de ontwikkelingen op Anna's Hoeve en Philipsterrein neemt het inwonertal in de rest van Oost substantieel toe en daarmee bijvoorbeeld ook het fietsverkeer van en naar het station. De verkeersstructuur in de drie buurten, met vaak smalle straten, maakt dat verplaatsing te voet, op de fiets of met het openbaar vervoer sterk de voorkeur verdient

boven de auto. Ook vanuit het perspectief van duurzaamheid en gezondheid is dit een belangrijke ontwikkeling. Opgave is om het voor voetgangers en fietsers makkelijker, veiliger en aangenamer te maken om zich door de wijk te bewegen en zo de groei van mobiliteit op duurzame wijze op te vangen.

Er vindt nu een verkenning plaats naar het opknappen en veiliger maken van de Liebergerweg waar thema's als groen, klimaatadaptatie en het auto-te-gast principe ook in terugkomen. De ontwikkelaars actief aan de Liebergerweg hebben aangegeven een substantiële bijdrage te willen doen aan het opknappen van de weg. De verwachting is dat eind 2021 een voorstel voor het opknappen van de Liebergerweg aan de gemeenteraad wordt voorgelegd.

Planning: 2026-2028, mogelijk eerder

Bruisend Hart
Het gebied rond het Oosterspoorplein heeft het in de kern allemaal: een centrale en goed bereikbare ligging, een stoer industrieel karakter, monumentale gebouwen én gezellige (winkel)straatjes. Dit gebied aan de oostzijde van het centraal station is ook nog eens de entree tot Hilversum-Oost. Er is dus veel mogelijk, alleen komt het er op dit moment nog niet uit. Veel winkels staan leeg, er is risico op onveiligheid, er is weinig groen en de verkeerssituatie heeft verbetering nodig.

De ontwikkeling van het Bruisend Hart staat niet op zichzelf. Dit maakt deel uit van de plannen voor het stationsgebied, die een complete metamorfose krijgt. Daarbij worden het Stationsplein en het Oosterspoorplein vernieuwd. In 2030 is dit een aantrekkelijke, bruisende, groene en veilige plek waar mensen zich welkom voelen en waar ze graag reizen, wonen, werken en verblijven. Deze entree tot de stad krijgt echt een eigen Hilversums gezicht waar we trots op kunnen zijn.

Op dit moment is na uitgebreide een inwonersconsultatie de variant Groen Plein tot stand gekomen. Deze wordt nu aan de gemeenteraad voorgelegd, alvorens verder uit te werken.

5.2 Hilversum Sportpark Arenapark

Maatregel 12 | Parkeeropgaven:
Infrastructuur en parkeergarages
Voor het Arenapark ligt er een grote parkeeropgave en tegelijk een kans voor een goede overstap van auto op openbaar vervoer en deelvervoer. In de huidige situatie (pre-corona) is er al sprake van een hoge parkeerdruk. Voor plekken die goed met het OV bereikbaar zijn en de plekken waar veel langzaam verkeer is, zijn een hoogwaardige verblijfskwaliteit, een goede luchtkwaliteit en voldoende verkeersveiligheid belangrijk. Om dit te bereiken is het wenselijk om het aantal motorvoertuigen te verminderen. De Mobiliteitsvisie 2040 zet in op meer ruimte voor fietsen en wandelen binnen de stad. Daarbij zijn de parkeernormen rond OV-knooppunten flexibeler om bewoners en bezoekers te stimuleren te kiezen voor OV en/of fiets. Daarbij past een lagere parkeernorm en gebruik van deelmobiliteit. Het uitgangspunt is altijd dat flexibiliteit moet leiden tot kwaliteit.

Waar parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden, is het uitgangspunt deze niet op het maaiveld aan te leggen, om extra kwaliteit te geven aan het gebied. In het stedenbouwkundig plan wordt onderzocht of bebouwd of ondergronds parkeren hiervoor de oplossing kan zijn. Dit zal tevens beter aansluiten op het station Sportpark waardoor de bereikbaarheid en de mobiliteit van het gebied verbeterd zal worden. In het stedenbouwkundig plan wordt tevens onderzocht of er een multimodale hub op het Arenapark kan komen. Dit kan kansen opleveren voor de parkeeropgave van het Arenapark, van toegevoegde waarde zijn voor de bereikbaarheid van Hilversum en het gebruik van de Gooilijn.

Planning: 2024-2027

Maatregel 13 | Verplaatsen perrons Sportpark
Het masterplan Arenapark gaat uit van een verplaatsing van station Sportpark. Deze verplaatsing zorgt ervoor dat er een betere aansluiting is van het station op het Arenapark en het Laapersveld en een volwaardige, tweezijdige ontwikkeling. Ook draagt deze verplaatsing bij aan de veiligheid van het gebied.

De huidige positionering van de perrons ten opzichte van de Soestdijkerstraatweg maakt dit een gevaarlijke spoorwegovergang. Deze overgang is door ProRail ook opgenomen in het LVO-programma. Door extra programma toe te voegen aan het Arenapark zal deze overweg alleen maar drukker en onveiliger worden. Het verplaatsen van de perrons ontlast de druk op deze overweg. Daarnaast draagt de verplaatsing ook bij aan de sociale veiligheid. De huidige perrons liggen ten opzichte van elkaar in een 'bajonet' positie waardoor de sociale veiligheid te wensen overlaat. Door de verplaatsing van het station zullen de perrons tegenover elkaar gepositioneerd worden. Het nieuw te ontwikkelen programma zal ook zorgen voor drukte op het station buiten kantooruren wat de sociale veiligheid bevorderd. De ontsluiting van het verplaatste station met het Arenapark en het Laapersveld wordt momenteel onderzocht.

Planning: 2026-2028

Maatregel 14 | Passerelle
Het verplaatste station zorgt ook voor een betere verbinding tussen het Laapersveld (westzijde Hilversum) en het Arenapark (oostzijde). Deze verbinding wordt concreet gemaakt door het aanleggen van een passerelle over het spoor. Dit draagt ook bij aan het verminderen van de drukte op de overweg met de Soestdijkerstraatweg. Daarnaast maakt de passerelle het makkelijk voor scholieren van het aanwezige onderwijs zoals het ROC van Amsterdam, Alberdingk Thijm college en internationale school om gemakkelijk beide zijden van het spoor te bereiken. Dit is belangrijk om dat sommige scholen faciliteiten gebruiken die aan beide zijde van het spoor gesitueerd zijn.

Planning: 2026-2028

Maatregel 15 | Fietstunnel (barrière)
In het zuiden van het Arenapark, ter hoogte van de Diependaalselaan, moet er een fietstunnel onder het spoor komen. Ook dit zorgt voor een betere verbinding tussen het Arenapark en Laapersveld en zal de drukte op het Laapersveld ontlasten dat nu nog maar één ontsluiting heeft in het gebied. Ook deze maatregel zorgt voor minder verkeer op de spoorkruising met de Soestdijkerstraatweg en zal een belangrijke fietsverbinding zijn in het fietsnetwerk. Het zorgt ook voor een betere fietsverbinding tussen Hilversum zuidwest en het Arenapark en ziekenhuis Tergooi.

De fietstunnel is onderdeel van een bredere mobiliteitsaanpak rondom Arenapark. Op en rond het Arenapark staan de mobiliteit, bereikbaarheid van het gebied en de veiligheid nu al onder druk. Met de uitvoering van het programma vanuit het masterplan zullen er alleen maar meer mensen naar en van het Arenapark reizen. Tevens geeft Nike, dat met het EMEA hoofdkwartier de grootste werkgever is van het Arenapark, aan dat zij de komende jaren hard gaan groeien in het aantal medewerkers. Tergooi ziekenhuis is bezig met een uitbreiding. De verbinding tussen Tergooi en het Arenapark is daarin belangrijk en wordt momenteel onderzocht in het stedenbouwkundig plan. Dit draagt ook bij aan de bereikbaarheid van het ziekenhuis door middel van het verplaatste station en de komst van HOV in het Gooi. Daarom zijn investeringen nodig in de infrastructuur om het gebied maar ook de stad bereikbaar te houden.

Naast de fietstunnel behoort tot de aanpak het plaatsen van i-VRI's op de Diependaalselaan en een onderzoek naar een alternatieve route vanaf de A27, om de Diependaalselaan en Gijsbrecht van Amstelstraat te ontlasten. Daartoe hoort ook het herrouteren van zwaar (vracht) verkeer in samenspraak met andere overheden en vervoerders.

Planning: 2025-2027

Maatregel 16 | Programma wonen, werken en voorzieningen Arenapark
Het Arenapark bestaat straks uit een mix van functies. Onderzocht wordt hoe het programma, binnen de geuite wensen en gestelde kaders, geoptimaliseerd kan worden. Hieronder volgt een korte beschrijving van deze functiemix.
Wonen: Minimaal 100 woningen vanuit het Masterplan met de nadrukkelijk wens om meer toe te voegen. Momenteel wordt onderzocht hoeveel dit er kunnen zijn. Gezien de business case is er een grote kans dat er aanzienlijk meer woningen toegevoegd gaan worden. Bekend is dat er een specifieke vraag voor het huisvesten van studenten, starters en internationals is. Daarnaast zal het Arenapark steeds meer getransformeerd worden van een mono kantorenpark naar een multifunctioneel gebied waar wonen en werken samenkomen. Hoeveel woningen er uiteindelijk gerealiseerd gaan worden, waar deze moeten komen en voor welke doelgroepen deze bestemd zijn wordt momenteel in het stedenbouwkundig plan uitgewerkt.
Werken: Op het Arenapark moet minimaal 45.000m2 extra bvo worden ontwikkeld. Het Arenapark is de grootste kantorenlocatie van de regio Gooi en Vechtstreek. Op het Arenapark is er een nadrukkelijke aanwezigheid van sport en onderwijs functies. Samen met de toe te voegen woningen en werkplekken zal er een uniek en levendig gebied ontstaan. Daarnaast is er ook de wens om een hotel te ontwikkelen dat het Arenapark en ziekenhuis Tergooi zal bedienen. De verbinding tussen het ziekenhuis en het Arenapark wordt versterkt. Om het gebied levendig te maken, bijvoorbeeld rondom het verplaatste station, kunnen ook ondersteunende voorzieningen zich vestigen, zoals horeca en Ah-to go achtige concepten.

Onderwijs
Het Arenapark en het Laapersveld huisvesten verschillende onderwijsinstellingen zoals het MBO-college, de Alberdingk Thijm School (AT), de NCOI (kantoor), de Internationale school, de Gooise praktijk school, de Annie MG Schmidtschool en de Bink Kinderopvang. Het MBO-college groeit en zit aan de grenzen van de capaciteit. Ook het AT-wilt groeien en wilt het bewegingsonderwijs onderbrengen op het Arenapark in de nieuwe accommodatie. Nike geeft ook aan talent te willen aantrekken en vasthouden. Een aantrekkelijke werkplek en omgeving is hierin erg belangrijk.

Functiemix
Het Arenapark biedt een variatie aan voorzieningen die het profiel en de beleving van het park verder versterken. Zo wordt de haalbaarheid van een zwembad, indoor atletiekhal (maar weinig van in Nederland), atletiekbaan, faciliteiten voor e-sports, een Actionsportshal (eerste in Nederland), gymzalen voor de scholen verder onderzocht en wordt in de openbare ruimte ingezet op de verbinding met beleving natuur, sport en gezondheid. Mogelijk leidt dit tot combinaties van functies in een multifunctioneel complex.

Planning: 2023-2030 en verder

Maatregel 17 | Duurzaamheidsmaatregelen Arenapark
Op het Arenapark zit momenteel een Biomassacentrale. Er wordt gekeken welke alternatieven er voor deze centrale mogelijk zijn. Onderzoek wijst uit dat er kansen liggen voor WKO-installaties en geothermie. Ook liggen er kansen voor waterberging in de verbinding met de Laapersveldvijver en het GNR. Er ligt voor het gebied een hoge duurzaamheidsambitie, mede ondersteund door Nike.

Planning: 2023-2030 en verder

Laapersveld
De kantorenlocatie Laapersveld kenmerkt zich als een groene werklocatie waar ook een aantal scholen en woonprogramma gevestigd is. Het is gelegen aan de andere kant van station Sportpark en tegenover Arenapark (gescheiden door het spoor). In uitstraling en architectuur zijn grote verschillen in het gebied te vinden. Zo staan er een aantal panden die recent zijn gebouwd zoals de Gooise praktijkschool maar staan er ook gebouwen die een stuk ouder zijn. De grote variatie in bouwstijlen en programma's maakt dit een diverse werklocatie waar in de samenhang met Arenapark ontwikkelmogelijkheden liggen, ook om het tweezijdig gebruik van het verplaatste station Sportpark te bevorderen.

5.3 Hilversum Mediapark
Hiervoor zijn op dit moment geen concrete maatregelen in de vorm van een gebiedsplan opgenomen. De gemeente is vanzelfsprekend in goed contact met eigenaren en gebruikers. Belangrijk is dat de bediening van station Mediapark meegroeit met de verwachte ontwikkelingen rondom het station en in het bijzonder op het Media Park. Door werknemers op het park wordt al veel gebruik gemaakt van het station en dit zal naar verwachting in de toekomst alleen maar verder toenemen.

Vanuit de mobiliteitsvisie zal verder onderzoek gedaan worden naar de mogelijkheden voor deelvervoer, fijnmazig vervoer, een emissieloze zone, een multimodale hub en verbetering van het OV knooppunt. Ook wordt de betaalbaarheid en de uitvoerbaarheid van de Noordoost-tunnel van de Larenseweg naar de Nieuwe Crailoseweg (Crailosebrug) onderzocht (zie maatregel 24).

5.4 Samenhangende mobiliteitsmaatregelen buiten het Stadshart tot 2030

Naast de investeringen in de betreffende gebiedsontwikkelingen investeert Hilversum ook in de directe omgeving van het Stadshart om zo de bereikbaarheid, leefbaarheid en aantrekkelijk van het Stadshart te bevorderen en een prettige en gezonde leefomgeving te creëren.
Maatregel 18 | Aanpak Buitenring Noord
Dit betreft een project dat enerzijds met de klankbordgroep Johannes Geradtsweg oplossingen zoekt voor al aanwezige problematiek met betrekking tot de doorstroming en leefbaarheid aan de Johannes Geradtsweg en anderzijds voor het extra verwachte verkeer dat de buitenring oprijdt als gevolg van de sluiting van de Kleine Spoorbomen voor gemotoriseerd verkeer. Met name voor de nood- en hulpdiensten is het noodzakelijk dat er voorafgaand aan de sluiting van de Kleine Spoorbomen maatregelen ter bevordering van de doorstroming aan de Johannes Geradtsweg plaatsvinden. Daarmee hangt dit project in de uitvoeringplanning samen met de Kleine Spoorbomen en zodoende met (de centrumring in) het Stationsgebied.
De raad wordt nu voorgesteld in het vierde kwartaal van 2021 worden iVRI's op de Johannes Geradtsweg vervangen en aan te vullen met slimme sensoren. De effectiviteit wordt gemonitord. Mocht deze maatregel op korte termijn onvoldoende werken, is een terugvaloptie het aanpassen/verlengen van een aantal opstelstroken. Dit zou kunnen leiden tot aanpassing van het bestaande spoorviaduct.

Planning: 2021-2026

Maatregel 19 | Multimodale mobiliteitshubs
Ketenmobiliteit is een belangrijk onderdeel in het uitvoeringsprogramma van de Mobiliteitsvisie van de gemeente Hilversum. Ketenmobiliteit gaat in op het begeleiden en faciliteren van de reiziger gedurende de reis. Met name de volledige reis die iemand moet afleggen voor bijvoorbeeld woon-werkverkeer of voor dagjesmensen die naar Hilversum komen. Voor dergelijke reizen kunnen mensen gebruik maken van het openbaar vervoer aangevuld met deelvervoersmodaliteiten zoals een elektrische fiets of step, scooter en deelauto. De OV Knooppunten zijn logische locaties, waarvoor het aanbod aan modaliteiten en aansluitingen kan worden uitgebreid. In het bijzonder liggen er mogelijkheden bij Arenapark. Onderzocht wordt welke locaties en haltes (bijvoorbeeld aan de HOV Huizen-Hilversum) nog meer geschikt kunnen zijn.

Planning: 2022-2028

Maatregel 20 | Connected Hubs
Connected hubs zijn kleine logistieke overslagplaatsen aan de rand van de stad waar goederen kunnen worden afgeleverd voor verdere verspreiding in de gemeente Hilversum. De gemeente Hilversum houdt al een proef met de ondernemersvereniging Gijsbrecht en een tweede proef is in voorbereiding. Connected hubs zijn uit te breiden tot multimodale hubs, door ze uit te breiden met bijvoorbeeld deelauto's, deelfietsen, deelsteps. Op deze manier is het mogelijk het aantal bewegingen van zowel goederen en mensen door de stad te beperken, met als gevolg een CO2-reductie.

Planning: 2022-2030

Maatregel 21 | Regionale snelfietspaden
Er wordt stevig ingezet op het verbeteren van de toegankelijkheid van langzaam verkeer middels fietsroutes op een netwerk van hoogwaardige regionale fietsverbindingen in de regio Gooi en Vechtstreek. Uitgangspunt is dat fietsers zo ongehinderd en comfortabel mogelijk kunnen doorfietsen, zodat het aantrekkelijker wordt om van, naar of binnen de regio te fietsen. Het fietsnetwerk dient goed toegankelijk te zijn voor iedereen die zich op de fiets wil verplaatsen: 'gewone' fietsers, elektrische fietsen, racefietsen en speed pedelec-fietsers.

Het netwerk voorziet in betere fietsinfrastructuur tussen de kernen en centrale bestemmingen (regionale werklocaties, Tergooi ziekenhuis, ontwikkellocatie Crailo, scholen) in de regio. Hierbij heeft de aansluiting van de belangrijkste OV-knooppunten – waarvoor de fiets een belangrijke rol heeft in het voor- en natransport – hoge prioriteit. Snel- en doorfietspaden en Park&Bike locaties kunnen zo een belangrijke rol spelen bij het ontlasten van het wegennet, doordat forenzen eerder de overstap maken van de auto naar de fiets als vervoersmiddel indien zij gebruik kunnen maken van een hoogwaardige fietsverbinding.

Planning: 2022-2030

Maatregel 22 | Lokaal fietsroutenetwerk en passende voorzieningen
In het mobiliteitsbeleid van Hilversum is veel ruimte voor de fiets. De fiets is een goede vervoerswijze voor korte verplaatsingen: voor afstanden tot 7,5 km en met de elektrische fiets tot 15 km. Ook dient de fiets op middellange en lange afstanden als voortransport voor het openbaar vervoer. Met name in centrumgebieden kan de fiets hierdoor sneller zijn dan andere vervoerswijzen. Om het fietsverkeer daadwerkelijk te laten stijgen, is een samenhangend, veilig, aantrekkelijk, comfortabel en direct fietsnetwerk cruciaal.

Hilversum wil dit aanleggen. Het bestaat uit

- Onderzoek naar het aanbrengen van differentiatie in het fietsroutenetwerk. Er wordt onderscheid gemaakt in vier typen routes:

1. Doorfietsroutes (primaire routes) zijn gericht op langere verplaatsingen en sluiten ook aan op het routenetwerk van de regio Gooi en Vechtstreek en de Provincie Utrecht. Deze routes zijn het meest royaal en optimaal ingericht voor fietsers vanwege de verbindende (regionale) functie. Zie ook maatregel 21.
2. Lokale routes (secundaire routes) zijn doorgaans gericht op kortere verplaatsingen binnen de gemeente Hilversum. Ze bieden daarbij een goed en ondersteunend netwerk waar het comfortabel fietsen is.
3. Recreatieve fietsroutes die langs of door natuur- en recreatiegebieden lopen.
4. School-thuisroutes bij scholen. Er zijn vele school-thuisroutes, waaronder de Schuttersweg en de Hoge Naarderweg. De belangrijkste opgave voor het invullen van het fietsnetwerk zit in het verbeteren van de veiligheid

op de school-thuisroutes. Bredere fietsstroken en een smallere rijloper (deel van de verharding) voor auto's gaan ervoor zorgen dat automobilisten langzamer gaan rijden. Omdat school-thuisroutes voornamelijk door woonstraten gaan, worden hiervoor geen voorkeurskenmerken gedefinieerd. In plaats daarvan zal per locatie worden bekeken welke inrichtingsmogelijkheden er zijn.
- Passende fietsvoorzieningen op elke plek

Planning: 2026-2030

Maatregel 23 | Slimme mobiliteit: i-VRI's
Er wordt ingezet op slimme mobiliteit. Denk aan slimme verkeerslichten die communiceren met navigatiesystemen en smartphones, en daarop reageren. Ook komen er sensoren die de doorstroming van het verkeer verbeteren. Voor vrachtwagens wordt er gekeken of de gebruikte data en informatie op een andere manier kunnen worden verwerkt in het planningssysteem. Hierdoor is het mogelijk grip te houden op het wegverkeer binnen en buiten Hilversum. De Rijksoverheid (Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat), Rijkswaterstaat, de provincies en naburige gemeenten zetten hier eveneens op in. Op die manier ontstaat er een digitaal netwerk dat niet alleen de vervoersmiddelen in Hilversum, maar ook de vervoersmiddelen van en naar Hilversum op een snelle en prettige manier begeleidt door de stad. De slimme iVRI's en de sensoren zijn gekoppeld aan de verkeerscentrales van de provincie Noord-Holland. Hierdoor ontstaat een robuust digitaal systeem.

De raad besluit in 2021 nog of iVRI's op de Johannes Geradtsweg in het vierde kwartaal van 2021 worden vervangen (maatregel 18). Er worden slimme sensoren aan toegevoegd om ze nog intelligenter te maken. Het idee is ontstaan om dit uit te breiden naar andere plekken in Hilversum. De gedachte uit de mobiliteitsvisie is om dit te doen vanaf de provinciale wegen (N-wegen) die de gemeente Hilversum rijk is, te weten:

- Vreelandseweg / Diependaalselaan (N201)

- Soestdijkerstraatweg (N415)
- Hilversumseweg(N525)
- Utrechtseweg (N417)
- Naarderweg (N524)

De Buitenring en Centrumring hebben prioriteit bij het plaatsen van de iVRI's. Wellicht dat er nog enkele straten en wegen bij komen, daar waar de verkeersdrukte hoog is. De keuze hiervoor is mede gebaseerd op het verkeersmodel van de gemeente Hilversum.

Naast de slimme iVRI'S wordt ook onderzocht of het mogelijk is om er slimme sensoren bij te plaatsen. Deze sensoren kunnen worden gekoppeld aan het bestaande parkeersysteem in Hilversum.

Planning: 2021-2030

Maatregel 24 | Verkenning onderdoorgang of Noordoost-tunnel
Om de doorstroming van het verkeer in Hilversum te verbeteren, wil de gemeente onderzoeken of het mogelijk is om de Noordoost-tunnel aan te leggen. Hierdoor komt er minder verkeersdruk op de Johannes Geradtsweg en is het Media Park beter bereikbaar. Door te kiezen voor een tunnel, blijft de natuur op de heide behouden. Op grond van amendement A21/40 bij de Mobiliteitsvisie worden ook alternatieven onderzocht.

Planning: nog te bepalen

Maatregel 25 | Autoluwe binnenstad en zero emissie zones
Eén van de maatregelen die is opgenomen in de mobiliteitsvisie is een autoluwe binnenstad. De autoluwe binnenstad is voor een gedeelte al aanwezig in Hilversum en wordt afgerond door het toevoegen van straten en gebieden. Daarnaast zijn de zones uit te breiden met 'auto te gast'-straten waarbij wandelaars en fietsers in de binnenstad ruim baan hebben. De maatregelen zijn gerelateerd aan de multimodale en connected hubs (maatregel 19 en 20) en het parkeerbeleid (maatregel 27). De exacte gebieden die autoluw worden gemaakt zullen nader worden bepaald. Er wordt nog onderzocht waar precies autoluwe zones in de binnenstad het meeste effect gaan hebben. Dit onderzoek én de participatie hierover loopt mee in het traject en de planning van de Omgevingsvisie. Verder wordt er ook gekeken naar eén of meerdere zero emissie zones.

Planning: 2023-2028

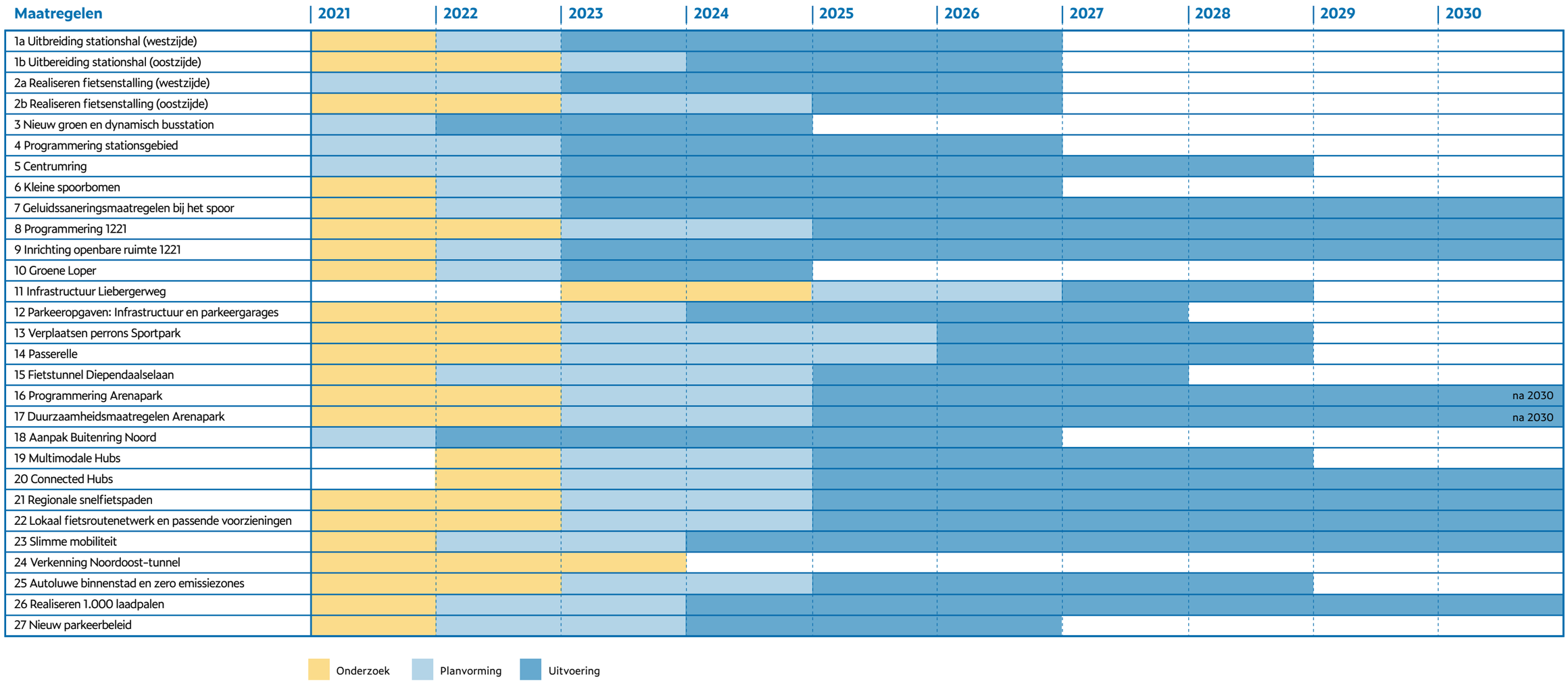
Maatregel 26 | Realiseren 1.000 laadpalen
Om de transitie naar elektrische vervoersmiddelen te kunnen faciliteren is het noodzakelijk dat het aantal elektrische oplaadpunten in de stad toeneemt. Hiervoor is de ambitie geformuleerd om in de komende jaren 1.000 laadpalen te realiseren in de stad. Door samenwerking met Metropoolregio Amsterdam Elektrisch (MRA-E) bouwt Hilversum zo mee aan een landelijk openbaar oplaadnetwerk (www.mrae.nl). De gemeente is bezig het laadpalenbeleid te actualiseren. Aanleiding daarvoor zijn verdergaande technische ontwikkelingen en de Laadvisie van de MRA-e.

Planning: 2021-2030

Maatregel 27 | Parkeerbeleid
De Mobiliteitsvisie bevat een aanzet om te komen tot nieuw flexibel parkeerbeleid, dat samenhangt met de beweging naar meer gebruik van deelvervoer en openbaar vervoer, inzet van technologie en de beweging van bezit naar gebruik. Nieuw parkeerbeleid wordt een onderwerp voor de volgende bestuursperiode. Vooruitlopend daarop heeft Hilversum recent de parkeernormen rondom OV-knooppunten aangescherpt. In amendement A21-40 heeft de gemeenteraad verder gevraagd om de huidige parkeernota op onderdelen te actualiseren, in afwachting van een nieuw parkeerbeleid.

Planning: 2022-2026

FASERING



In bovenstaande tabel zijn de maatregelen en fasering samengevat.

c'estbon
c'estbon
koffie
Hilvertsweg

6. ORGANISATIE EN STURING

De gemeente voert regie op de uitvoering van de projecten en legt verbinding met overheden en semi-overheden, maatschappelijke partners en marktpartijen om draagvlak te creëren. Partijen worden uitgenodigd bij te dragen aan en te investeren in de uitvoering. Dit hoofdstuk beschrijft de gemeentelijke organisatie, de noodzaak tot ondersteuning en een eerste opzet van de risicoparagraaf.

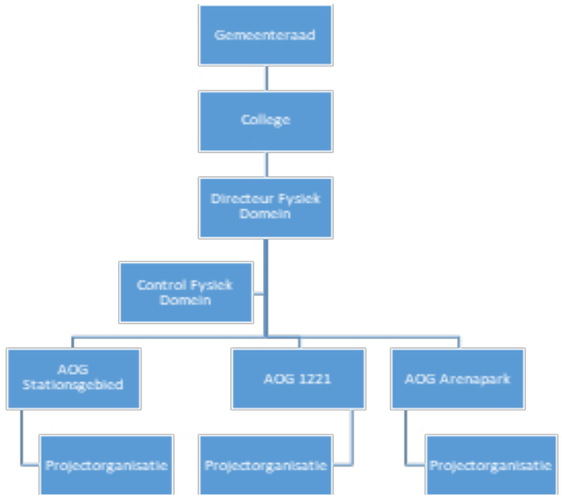
6.1 De gemeentelijke organisatie

De verschillende onderdelen van het stadshart zijn intern bij elkaar georganiseerd en staan onder leiding van de directeur Fysiek Domein en verschillende gedelegeerde ambtelijke opdrachtgevers. Samen vormen zij het gebiedsteam voor dit gebiedsplan. Per deelgebied is er een eigen projectteam onder leiding van een projectleider. In 2020 is Hilversum gestart met het bij elkaar organiseren, vooral waar het gaat om financiën en ontwikkelstrategie. Dat heeft inmiddels geleid tot:

- Een (eerste) Meerjarenperspectief Gebiedsontwikkelingen, waarin de ontwikkelingen voor de komende 10 jaar zowel inhoudelijk als financieel bij elkaar zijn gebracht. Het college bespreekt dit MPG in september met de gemeenteraad.
- Een aanvraag bij de MRA voor ondersteuning van de projectorganisatie (flexibele schil).

In de komende maanden worden de projectteams meer in elkaar geschoven, zodat ook financiële kennis en expertise beter wordt uitgewisseld en de verbinding met beleidsadviseurs (wonen, economie, RO, verkeer, energie, openbare ruimte etc) eenduidiger wordt gelegd. Het gebiedsplan als geheel kan dan verdergaand worden geoptimaliseerd, in de context van het MPG. Ook wordt er een nadrukkelijke verbinding met de Omgevingsvisie 2040 gelegd. Tegelijk heeft elk deelproject een eigen dynamiek en is er (zoals aangegeven in hoofdstuk 2) sprake van projecten in een verschillende fase van planvorming.

In het kader van het MPG is een significante stap gezet in dataverzameling en monitoring voor projecten en programma's. Dit wordt in een tweede versie van het MPG (2022) verder uitgewerkt, in lijn met de gemeentelijke Planning en Controlcyclus.



6.2 Opschaling en ondersteuning

Voor het stationsgebied wordt opgeschaald richting uitvoering. Dat vraagt capaciteiten en vaardigheden waarop de gemeentelijke organisatie in de basis niet is gedimensioneerd. De gemeente breidt de capaciteit tijdelijk uit en heeft daarom een aanvraag voor de flexibele schil MRA ingediend bedoeld. Voor het Arenapark en Bruisend Hart is de verwachting dat in 2022 nog vooral sprake is van planvorming. Hilversum voorziet dat na 2022 ook voor deze projecten een beroep op de flexibele schil zal worden gedaan en pleit daarom voor voortzetting van de flexibele schil of daarmee vergelijkbare regeling of uitvoeringsbudgetten om dit mogelijk te maken.

6.3 Verbinding bestuur, politiek en samenleving

Na vaststelling van het gebiedsplan door het college, informeert het college de raad. De raad wordt vanuit de projecten steeds tussentijds geïnformeerd en komt waar nodig in positie voor het vaststellen van aanvullende kaders of bijsturing (inhoudelijk, financieel, planning). Rapportage over het totale gebiedsplan krijgt vorm in het volgende MPG.

Parallel aan het tot uitvoering brengen van het gebiedsplan loopt in Hilversum het proces om te komen tot een nieuwe Omgevingsvisie. Dat krijgt mede vorm door een intensief gesprek met de samenleving over de toekomst van Hilversum. De Omgevingsvisie wordt in 2023 door de gemeenteraad vastgesteld en creëert mogelijk nieuwe kaders.

6.4 Risicobeheersing

Hilversum voert risicomanagement op het niveau van de begroting. Dit risicomanagementproces is een continue proces van risico's in beeld krijgen en kwantificeren en afwegen van beheersmaatregelen. Dat doet Hilversum ook op projectniveau. Het meerjarenperspectief gebiedsontwikkelingen is echter aanleiding om systeem van risicoidentificatie en -beheersing op het niveau van het hele portfolio van het fysiek domein verder door te ontwikkelen. Dit krijgt een plek in het volgende MPG (medio 2022).

In de ontwikkeling van de plannen in het stadshart schuilen risico's die kunnen leiden tot kostenoverschrijding en/of vertraging. Deze kunnen zowel bij de gemeente als later bij de ontwikkelende en bouwende partijen optreden. Te denken valt aan overkoepelende risico's zoals de (macro-)economische situatie, ontwikkeling van bouwkosten, renteontwikkelingen of nieuwe trends die ontstaan (denk aan het anders werken dat tijdens Corona is ontstaan), maar ook risico's die specifiek gelden voor Hilversum.

Voor Hilversum zijn vijf algemene risico's belangrijk:

1. De voortgang van de samenwerking met grondeigenaren en samenwerkingspartners als Rijk, provincie, NS en Prorail en het bereiken van overeenkomsten. De gemeente heeft niet veel grondpositie en is mede afhankelijk van het tempo dat samenwerkingspartners maken (maatregel: intensief overleg).
2. De complexiteit van de uitvoering. In een samengesteld gebiedsplan kan de vertraging op een onderdeel impact hebben op het totaal (maatregel: uitvoeringsplanningen maken en afstemmen).
3. Het maatschappelijk draagvlak voor de verschillende plannen (maatregel: draagvlak creëren door goede participatietrajecten van ontwikkelende partijen en de gemeente)
4. De macro-economische ontwikkelingen en marktontwikkelingen. Pas bij het uitgeven van gronden ontstaan zekerheden.
5. De mate waarin er wel of geen financiële programma's ontstaan bij Rijk en provincie om de noodzakelijke randvoorwaarden voor gebiedsontwikkeling (onrendabele toppen, investeringen in mobiliteitsmaatregelen en opgaven uit de NOVI voor klimaatadaptatie en energietransitie).

De risico's worden in de afzonderlijke projecten en het volgende Meerjarenperspectief Gebiedsontwikkelingen nauwkeuriger uitgewerkt. De twee laatstgenoemde risico's zijn door Hilversum niet te beïnvloeden.

BIJLAGE 1
KADERS (RAAD) VAN VOORZIENE GEBIEDSONTWIKKELINGEN

Plangebied	Kaders
Stationsgebied	Krediet deel Wvg vrijgegeven door raad (2018) Stedenbouwkundig plan vastgesteld door raad (2019) Onderzoek Oost – centrum vastgesteld door raad (2019) Bestemmingsplan vastgesteld door raad (2020) Hogere Waardebesluit centrumring B&W besluit (2020) Beeldkwaliteitsplan vastgesteld door raad (2020) Kleine Spoorbomen raadsbesluit (2020)
Gebiedsagenda 1221	Gebiedsagenda 1221 Vastgesteld door raad (2021) Voorkeursrecht Entree Oost (Bruisend Hart) Gevestigd door raad (2019) 5 intentieovereenkomsten voor ontwikkellocaties B&W besluiten (2020)
Arenapark	Nota van Uitgangspunten vastgesteld door raad (2019) Masterplan 2.0 vastgesteld door raad (2020) Financiën Masterplan 2.0 (commissie, 2020)
Overig	Bestemmingsplan Media Park (2010) Structuurvisie Hilversum 2030 (2013) Centrumvisie (2015) Woonvisie (2016) Structuurvisie Verkeer en Vervoer (2016) Mobiliteitsvisie (2021) Coalitieakkoord (2018) Agenda Economie en Media (2020) Economisch Perspectief (2021) Woonvisie (2021)

BIJLAGE 2
ACHTERGROND WONEN, WERKEN EN MOBILITEIT

WONEN EN WERKEN: WOONVISIE EN ECONOMISCH PERSPECTIEF

In de in 2021 door de gemeenteraad vastgestelde woonvisie is ingezet op het realiseren van circa 3.000 woningen tot 2030, waarbij nadrukkelijk ingezet wordt op een diverse en brede doelgroep. De druk op de woningmarkt is groot, ook in Hilversum. Hilversum wil een stad voor iedereen zijn (inclusieve stad), dat betekent dat de betaalbaarheid van wonen voor alle doelgroepen gewaarborgd moet worden. Daarom wordt nadrukkelijk ingezet op het realiseren van woningen in het segment sociaal. Bij nieuwbouwplannen stellen we als eis dat 33% van de woningen een sociale huurwoning van een woningcorporaties is. Dit borgen we in bestemmingsplannen, en we maken prestatieafspraken met de corporaties over het te realiseren aantal sociale huurwoningen. Met commerciële ontwikkelaars leggen we dit vast in anterieure overeenkomsten. Verder wordt nadrukkelijk ingezet op het middensegment door 50% middelduur (huur/koop). Met dit programma willen we huisvestingsmogelijkheden voor bijvoorbeeld zorgpersoneel, leraren en andere middengroepen vergroten. Hiermee bestendigen we ons beleid, en sluiten we aan bij de doelstellingen die het rijk hanteert bij de Woningbouwimpuls en Woondeals, en het Nationale Woonakkoord van VNG, Bouwend Nederland, Aedes, etc. (voorjaar 2021). Het realiseren van deze ambitie zal in grote mate plaatsvinden binnen de invloedssfeer van onze krachtige knopen en het leeuwendeel van de voorziene opgave zal in de geïdentificeerde gebiedsontwikkelingen een plek krijgen.

In het door de gemeenteraad in 2021 vastgestelde economisch perspectief van Hilversum voor 2040 zijn de onderscheidende economische profielen en identiteiten van de belangrijkste centra voor werkgelegenheid beschreven. Met het centrum, het stationsgebied, 1221 en Bruisend Hart kan het gebied rondom Hilversum centraal gekarakteriseerd worden als een gemengd stedelijk interactie milieu. Een gebied waarin werken in de vorm van kantoren en kleinschalige maakindustrie (lage milieu categorieën) gecombineerd wordt met stedelijk woonprogramma. Het uitgangspunt is Hilversum Centraal als goed bereikbare plek een economisch sterke en aantrekkelijke groene entree van Hilversum te maken waarin de signatuur van Hilversum als Mediastad meteen beleefd kan worden.

Direct grenzend aan station Hilversum Sportpark ligt het Arenapark waar het profiel van Gezondheid en ICT geladen wordt met de realisatie van een bruisend bedrijvenpark waar werken, wonen, sporten en leren elkaar versterken. De nabijheid van het zorgcluster rond het Tergooi Ziekenhuis (en bijvoorbeeld revalidatiecentrum Merem), de aanwezigheid van het hoofdkantoor van Nike voor Europa,

Midden-Oosten en Afrika, andere bedrijven en instellingen (zoals IT-bedrijf SLTN, Bergmann Clinics, het MBO-college en de landelijke opleider NCOI) en sport-ondersteunende voorzieningen versterken het profiel en het uitgangspunt van Gezond Stedelijk Leven (Healthy Urban Living) zoals ook in Utrecht is omarmd.

De gebiedsontwikkelingen rondom de twee stations kunnen mogelijk leiden tot een toename van 2.000 tot 4.000 extra banen, afhankelijk van de door de raad definitief te kiezen programmering. Tot slot ligt grenzend aan station Mediapark hét mediacluster van Nederland. Hier is nu geen nieuwe gebiedsontwikkeling geagendeerd, maar de doorontwikkeling van het Media Park tot campus is wel door de eigenaren en gebruikers in gang gezet en gaat in de komende jaren leiden tot een groei van de werkgelegenheid op en rondom het park.

MOBILITEITSVISIE EN GOOICORRIDOR: HILVERSUM IN HET BREDERE REGIONALE NETWERK

De ontwikkeling van drie krachtige knopen is integraal onderdeel van de bredere mobiliteitsvisie Hilversum 2040, die de gemeenteraad in 2021 heeft vastgesteld. Hilversum wil met haar Mobiliteitsvisie 2040 toekomstbestendig zijn, met oog voor groen, leefbaarheid, innovatie en duurzaamheid. De gemeente Hilversum wil een voortrekkersrol spelen op het gebied van innovatie en duurzaamheid, zet in op transitie van autobezit naar gebruik van collectieve vormen van vervoer, gebruik van het OV netwerk, fiets en (deel)auto. Zo zijn een autoluwe binnenstad en zero-emissie zones voorzien. Tegelijk is en blijft ook de kwaliteit van het grotere netwerk van snelwegen en provinciale wegen en van de lokale hoofdwegenstructuur essentieel voor de bereikbaarheid van de stad. Het belang van goed functionerende knooppunten ('multimodale hubs' voor personenvoervoer en 'connected hubs' voor goederenvervoer), vormen van vraaggericht 'smart mobility' en samenwerking met het bedrijfsleven zal toenemen. In 2021 en 2022 wordt de mobiliteitsvisie uitgewerkt in een concreet uitvoeringsprogramma.

De kwaliteit van de drie OV knooppunten en de Gooicorridor (het spoor tussen Amsterdam, Hilversum en Utrecht/Amersfoort) zijn cruciaal voor het mogelijk maken van de gebiedsontwikkelingen, gericht op een aantrekkelijke functiemix van wonen en werken. Hierdoor kan de toevoeging in het stedelijk weefsel en daarmee gepaard gaande extra mobiliteitsdruk op de toch al onder druk staande infrastructuur in Hilversum ondervangen worden. Wonen en werken wordt dichter bij elkaar gebracht, woon-werk pendel van en naar de omliggende kernen en steden worden zoveel als mogelijk gefaciliteerd via de openbaarvervoersmiddelen, die samen komen in de krachtige knopen. De reeds sterke economische relaties met Amsterdam, Utrecht en Amersfoort worden verder versterkt langs de OV-as, waarmee geen extra druk op de A1 en A27 wordt gegenereerd en mogelijk zelfs tot een verminderde druk zou kunnen leiden.

De ontwikkeling van de OV knooppunten in Hilversum kan niet los worden gezien van de ontwikkeling van 'daily urban system' in de regio's Amsterdam en Utrecht. De Hilversumse stations hebben een belangrijke functie op de Gooicorridor als herkomst- en bestemmingslocatie en knooppunt. De Gooicorridor is de treinverbinding die het Gooi met Utrecht, Amsterdam en Amersfoort verbindt. De Gooicorridor is ook een schakel in het internationale verkeer van Amsterdam/Schiphol met Duitsland. Momenteel wordt door overheden en vervoerders gewerkt aan het opstellen van een regionale ontwikkelingsstrategie en actieprogramma om een kwaliteitsimpuls te geven aan de treincorridor en ontwikkeling van knooppunten aan de Gooicorridor.

De Regio Gooi en Vechtstreek is een van de deelnemers aan het traject Gooicorridor samen met de partijen Provincie Noord-Holland, NS, ProRail en de andere gemeenten aan onze corridor. De opgave voor het samenwerkingsverband Gooicorridor is om stationsgebieden (OV-knooppunten) en de deur-tot-deurreis (van deur tot openbaar vervoer en verder) te verbeteren en ontwikkelingen op elkaar af te stemmen. Hilversum en de regio Gooi en Vechtstreek dringen bij Rijk en provincie aan op een verdere multimodale verkenning naar een toekomstvaste vervoersas van Amsterdam naar Duitsland, waarin de Gooilijn en de A1 beide een belangrijke rol spelen.

Goede bereikbaarheid en mobiliteitsoplossingen zijn een noodzakelijke conditie voor gebiedsontwikkelingen. Beide kunnen en moeten elkaar versterken. Het MIRT-onderzoek Oostkant Amsterdam (2017) en de economische verkenningen van de Metropoolregio Amsterdam hebben dit eerder al aangetoond.

In het MIRT-onderzoek Oostkant Amsterdam werd geconstateerd dat de bereikbaarheidsopgave verder reikt dan alleen het knelpunt op de A1 tussen de knooppunten Muiderberg en Eemnes. Tussen 2010 en 2030 wordt aan grote delen van het hoofdwegennet aan de oostkant van Amsterdam capaciteit toegevoegd. Ondanks alle capaciteitsuitbreidingen blijven er problemen bestaan in de doorstroming van delen van de A1, A27 en A28, vooral in de avondspits.

De bereikbaarheidsopgave heeft niet alleen betrekking op het functioneren van het hoofdwegennet, maar op het functioneren van het gehele mobiliteitssysteem in en rondom het gebied ten oosten van Amsterdam, inclusief de verplaatsingen via andere modaliteiten waaronder OV en fiets. Zo worden op het gebied van OV – dat ongeveer 30% van de verplaatsingen in het gebied faciliteert – problemen geconstateerd. In het treinverkeer aan de oostkant van Amsterdam worden zowel in de ochtend- als in de avondspits meerdere trajecten zwaar belast en treden er problemen op ten aanzien van het reiscomfort.

Een toenemende ruimtelijke spreiding van wonen en werken leidt tot een toenemende druk op het gehele mobiliteitssysteem met negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid van woon- en werklocaties. De grootstedelijke agglomeraties Amsterdam en Utrecht vormen in het gebied Oostkant Amsterdam de grote banenmotors, terwijl de potentiële beroepsbevolking ook elders sterk groeit. Dit heeft drie gevolgen[2]:

1. De werkgelegenheid en de beroepsbevolking groeien ruimtelijk gezien verder uit elkaar, waardoor mensen verder moeten reizen naar hun werk en waardoor de economische vitaliteit in delen van het gebied aan de oostkant van Amsterdam terugloopt.

2. Door de toenemende druk op de woningmarkt wordt de laag en middelbaar opgeleide beroepsbevolking uit de grootstedelijke agglomeraties gedrukt, terwijl voor een aantal belangrijke economische sectoren dit deel van de beroepsbevolking wel nodig blijft. De laag en middelbaar opgeleide beroepsbevolking laat gemiddeld een kleinere pendelafstand zien dan de hoog opgeleide beroepsbevolking en heeft door hogere woningprijzen en veranderend woonbeleid minder keuze uit bestaand en nieuw voorzien woningaanbod in het gebied.

3. Door de achterblijvende ontwikkeling van de werkgelegenheid in de regio's Almere en Gooi en Vechtstreek, moeten steeds meer inwoners verder reizen om bij hun baan te komen. Vanuit Almere is sprake van een toenemende pendel via Gooi en Vechtstreek naar Amsterdam en Utrecht. Ook vanuit Gooi en Vechtstreek is sprake van een toenemende uitgaande pendel naar Amsterdam en Utrecht. De werkgelegenheid in Gooi en Vechtstreek fluctueert; na jarenlange krimp zien we nu (anno 2021) gelukkig weer enige groei. De verdere ontwikkeling van de werkgelegenheid is van belang voor de druk op het mobiliteitssysteem.

In de Economische Verkenningen van de Metropoolregio Amsterdam is in meerdere edities aangetoond hoe de woon-werk relaties zijn. Uit deze kaarten wordt duidelijk dat de economische relaties met Amsterdam en Utrecht sterk zijn en in belangrijke mate het daily urban system vormen. Veel uitgaande en inkomende pendel die, met de vooruitblik vanuit het MIRT, alleen maar verder gaat toenemen en tot ongewenste effecten gaat leiden.

De gebiedsontwikkelingen met een functiemix van wonen, werken en voorzieningen rondom de krachtige vervoersknopen bieden de mogelijkheid tot het dichter bij elkaar brengen van het wonen en werken en door de directe nabijheid van de knoop het belang en het gebruik van de Gooicorridor en OV-hubs te laten groeien. Dit vraagt om versterking op de ruggengraat van het OV, maar vraagt ook inzet op het versterken van het fijnmazige vervoersnetwerk van en naar de knopen om zo de druk op het wegennet te verminderen. Daarmee maken maatregelen uit de mobiliteitsvisie integraal onderdeel uit van het stadshart Hilversum.

[2]Bron: MIRT-onderzoek Oostkant Amsterdam. Eindrapport, resultaten van het MIRT-onderzoek 6 december 2017.

COLOFON
Gemeente Hilversum

voorpagina foto:
Cora fotografie

met bijdrage van:
Inbo
Metafoor

Hilversum
Mediastad

gemeente
Haarlemmermeer

raadsvoorstel

Onderwerp	Gebiedsplan Hoofddorp, ontwikkeling van het stadshart
Portefeuillehouders	drs. Jurgen Nobel, drs. Marja Ruigrok, mr. Mariëtte Sedee-Schuitemaker
Steller	Petra Kort-Hoogeboom, Hilke de Vries, Maurits Schaafsma
Collegevergadering	7 december 2021
Raadsvergadering	
Raadsvoorstelnummer	2021.0002847

1. Voorstel

Collegebesluit(en)

Het college heeft besloten om:

1. de deelgebieden van het stationsgebied Hoofddorp nader te concretiseren afhankelijk van de definitieve rijksbijdrage en de subsidievoorwaarden die het Rijk daaraan stelt;
2. de kredieten voor de deelgebieden van de gebiedsontwikkeling via de integrale afweging bij de Voorjaarsrapportage 2022 aan te vragen of, indien de besluitvorming door het Rijk over de rijksbijdrage niet tijdig heeft plaatsgevonden, de kredieten bij het eerste volgende P&C moment dat daartoe geëigend is aan te vragen.

Het college besluit de raad voor te stellen om:

1. het Gebiedsplan Hoofddorp als onderbouwing voor de aanvraag van een rijksbijdrage aan de gebiedsontwikkeling rond station Hoofddorp vast te stellen;
2. ermee in te stemmen dat de Metropoolregio Amsterdam het Gebiedsplan Hoofddorp, in het kader van de aanpak Bereikbare Steden, aanbiedt aan het Rijk als onderbouwing van de benodigde rijksbijdrage.

2. Samenvatting

Op basis van het stedenbouwkundig raamwerk in ons Verdichtingsplan Stationsgebied Hoofddorp (2021.0001986) is onder regie van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) het Gebiedsplan Hoofddorp opgesteld. Daarmee is voor het Rijk inzichtelijk gemaakt dat wij een financiële bijdrage van het Rijk nodig hebben om de bouw van 15.500 woningen en ruimte voor 11.000 nieuwe arbeidsplaatsen mogelijk te maken. Het gaat om een indicatieve rijksbijdrage van € 383 miljoen gebaseerd op grofmazige uitgangspunten voor de investeringen in de multimodale knoop, de weginfrastructuur en de onrendabele top van de gebiedsexploitaties. De MRA wil het Gebiedsplan samen met de gebiedsplannen van de andere acht bereikbare steden aan het Rijk aanbieden ter onderbouwing van de vraag om een rijksbijdrage. Afhankelijk van de bijdrage die het Rijk ter beschikking stelt kunnen wij nadere invulling geven aan de aard, omvang en snelheid van de ontwikkeling. Zodra bekend is in welke mate het Rijk gaat bijdragen aan de gebiedsontwikkeling zullen wij de verdere financiële consequenties bij het eerst volgende geëigende moment van de planning en control cyclus (P&C cyclus) aan de raad voorleggen ter besluitvorming.

3. Uitwerking

3.1 Wat willen we bereiken?

Wat is de aanleiding, context?

Wij hebben in het kader van de aanpak 'Bereikbare Steden' en de Verstedelijkingsstrategie van het Rijk en de MRA afgesproken om in de directe omgeving van station Hoofddorp versneld ruimte te bieden aan circa 15.500 nieuwe woningen en 11.000 arbeidsplaatsen. Dit om de druk op de woningmarkt te verminderen, maar ook om de transitie naar meer gebruik van het openbaar vervoer te laten plaatsvinden. De komst van de Noord/Zuidlijn maakt beide mogelijk. Op zijn beurt draagt de woningbouw en de uitbreiding van de werkgelegenheid in het stationsgebied bij aan de vervoerswaarde van de metro. Dit betekent een schaal- en kwaliteitssprong in de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Hoofddorp en daarmee van heel Haarlemmermeer.

De aanpak 'Bereikbare Steden' is een gezamenlijk onderdeel van de Uitvoeringsagenda Samen Bouwen aan Bereikbaarheid en het MRA-programma Bouwen en Wonen. Negen steden zijn betrokken: Haarlem, Zaanstad, Purmerend, Lelystad, Almere, Hilversum, Alkmaar, Hoorn en Hoofddorp. De kern van de aanpak 'Bereikbare Steden' is dat de stadsharten en enkele hiermee direct samenhangende openbaar vervoer knooppunten, tussen 2021 en 2030 een wezenlijke bijdrage leveren aan de opgaven waarvoor de MRA en Nederland staan: het versneld aanpakken van het woningtekort, het optimaliseren van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer, het stimuleren van werkgelegenheid, het verduurzamen en klimaatbestendig maken, het blijvend investeren in de leefbaarheid, de ontmoetingsfunctie van onze steden en een inclusieve samenleving.

Om de woningbouw te kunnen versnellen is vanuit de aanpak 'Bereikbare Steden' onder regie van de MRA in samenwerking met ons, de MRA en het Rijk de 'Propositie Bereikbare Steden' (maart 2021) opgesteld. Vervolgens is deze propositie voor Hoofddorp nader uitgewerkt in het spoorboek 'Ontwikkeling stationsgebied Hoofddorp 2030' (2021.0001809) onder regie van de MRA. De provincie Noord-Holland, de Vervoerregio Amsterdam, NS, ProRail, Connexxion, de MRA en wij onderschrijven de ambities in dit spoorboek. Wij hebben vervolgens in het 'Verdichtingsplan stationsgebied Hoofddorp' (2021.0001986) onze kaders geschetst voor de gebiedsontwikkeling rondom het station om zelf de regie van deze ontwikkeling in de hand te kunnen houden.

In vervolg op deze stappen is onder regie van de MRA, in samenspraak met ons, de provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam, het voorliggende 'Gebiedsplan Hoofddorp, ontwikkeling van het stadshart' opgesteld. Ook hierbij waren de NS en ProRail nauw betrokken.

Welk doel wordt nagestreefd?

Het doel van het Gebiedsplan Hoofddorp is om voor het Rijk inzichtelijk te maken dat Haarlemmermeer een bijdrage van het Rijk nodig heeft om de bouw van 15.500 woningen en ruimte voor 11.000 nieuwe arbeidsplaatsen rondom station Hoofddorp mogelijk te maken. Deze bijdrage is nodig voor de investeringen in de weginfrastructuur, de onrendabele top van de gebiedsexploitaties en de multimodale knoop.
Ook voor de acht andere bereikbare steden zijn gebiedsplannen opgesteld. De negen gebiedsplannen zullen worden aangeboden aan het Rijk. Samen verbeelden zij welke bijdrage de MRA kan leveren aan het versneld bouwen van nieuwe woningen en het stimuleren van de werkgelegenheid en welke financiële bijdrage van het Rijk daarvoor nodig is.

3.2 Wat gaan we daarvoor doen?

Omdat de gebiedsontwikkeling rond station Hoofddorp een complexe ontwikkeling is met vele betrokkenen, deelprojecten en afhankelijkheid van een financiële bijdrage van het Rijk, is het 'Gebiedsplan Hoofddorp' opgesteld. Het Gebiedsplan is een nadere uitwerking van de 'Propositie Bereikbare Steden' die de MRA eerder als bod aan het Rijk heeft aangeboden. Het is bedoeld als onderbouwing voor de aanvraag van een rijksbijdrage.

Het Gebiedsplan is geen stedenbouwkundig plan en heeft geen planologische status. De hoogte van de benodigde rijksbijdrage is op basis van grofmazige uitgangspunten berekend. Afhankelijk van de hoogte van de definitieve rijksbijdrage, de subsidievoorwaarden van het Rijk en voortschrijdend inzicht zullen wij het Gebiedsplan nader concretiseren.

Samenvatting Gebiedsplan

Het Gebiedsplan beschrijft welke gebiedsontwikkeling wij mogelijk maken rond station Hoofddorp en wat daarvoor nodig is: welke projecten nodig zijn, hoe we die projecten kunnen faseren en welke organisatievorm nodig is om tot voorbereiding en uitvoering van de projecten te komen. Ook wordt aandacht besteed aan communicatie, participatie en risicomanagement.

Condities en ambities

Uitgangspunt voor het Gebiedsplan is ons Verdichtingsplan en de komst van de Noord/Zuidlijn. In het Gebiedsplan zijn de acht ambities uit ons Verdichtingsplan (stedelijk leven stimuleren, gezond micro klimaat realiseren, waterstructuren vasthouden en gebruiken, mobiliteitstransitie mogelijk maken, een integrale en diverse functiemix, loopbare straten met superblokken, polder identiteit en stille, vredige woonblokken maken) doorvertaald naar drie essentiële voorwaarden voor het realiseren van de gebiedsontwikkeling en vijf ambities voor de inrichting van het gebied.
De drie essentiële randvoorwaarden betreffen de sociale en fysieke duurzaamheid, het omgaan met de geluidsbelasting door lucht- en rail- en wegverkeer en de financiële bijdrage van het Rijk. De vijf ambities voor de inrichting van het stationsgebied zijn: Hoofddorp als complete stad, verlengen zakelijke corridor, transitie in mobiliteit, wijken beter verbinden en groen en klimaatbestendig. Deze ambities zullen elk op hun eigen manier een plek krijgen in het gebied en daar in samenhang een nieuw stedelijk milieu vormen voor bewoners, werknemers en bezoekers.

De rijksbijdrage is ingeschat op € 383 miljoen. Dit betreft de investeringen tot 2030. Dit bedrag is € 22 miljoen hoger dan de € 361 miljoen die we bij het Verdichtingsplan hebben aangegeven. Het verschil wordt veroorzaakt door enerzijds een verschuiving van de geraamde woningaantallen voor het Zonneveld naar het Stationskwartier en anderzijds door een algehele actualisatieslag in de financiële doorrekening.

Deelgebieden

Het Gebiedsplan is gebaseerd op de deelgebieden Stationskwartier, Centrum & Stadspark, Graan voor Visch Zuid & Rooseveltpark, Schiphol Trade Park Campus en Beukenhorst Oost uit ons Verdichtingsplan Stationsgebied Hoofddorp. Het deelgebied Zonneveld uit het Verdichtingsplan ontbreekt omdat nader onderzoek nog moet uitwijzen of woningbouw op deze locatie mogelijk is. In het Gebiedsplan zijn de 3.200 woningen van het Zonneveld toebedacht aan het Stationskwartier. Nader onderzoek zal uitwijzen hoeveel woningen hier passen.

Projecten

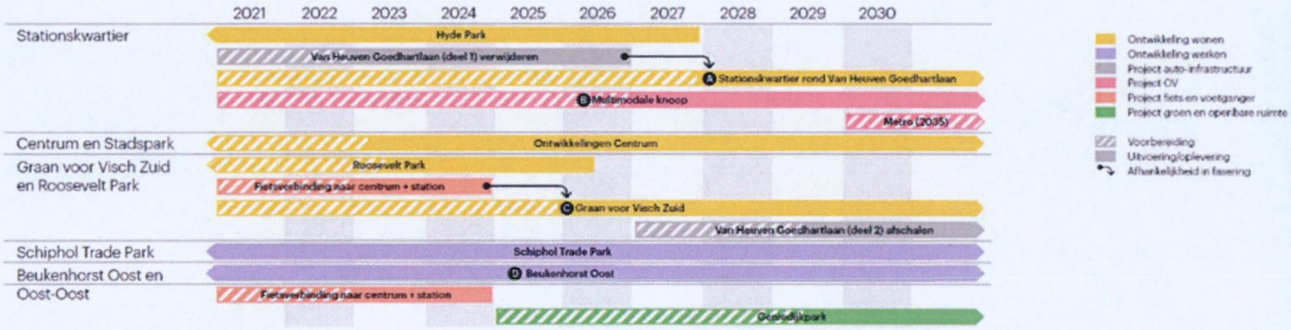
Aanvullend op het Verdichtingsplan brengt het Gebiedsplan de vele projecten in beeld die ter ondersteuning van de gewenste schaalsprong en kwaliteit van het wonen, leven en werken in het stationsgebied nodig zijn. Het gaat om projecten op het gebied van autoverkeer, langzaam verkeer, openbaar vervoer en groen en water.

Projectenoverzicht

Figuur 1: projectenoverzicht voor de gebiedsontwikkeling Stationsgebied Hoofddorp

Daarbij geeft het Gebiedsplan ook een fasering van de projecten aan op basis van de principes:

- verbinden en ontwikkelen in samenhang;
- hoe dichter bij het station, des te belangrijker om daar te beginnen met de ontwikkeling;
- 'zoet' en 'zuur' koppelen: moeilijke en makkelijke projecten combineren;
- wonen gemengd met andere functies heeft voorrang, dichterbij station, meer gemengd stedelijk gebied en meer gemengde gebouwen.



Figuur 2: fasering van de projecten

Organisatie

De gebiedsontwikkeling rond het station vergt nauwe afstemming tussen veel partijen. Daarom zetten wij de Stuurgroep Stationsgebied Hoofddorp binnen het kader van het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid voort. Daarin nemen naast bestuurders van onze gemeente vertegenwoordigers van de provincie Noord-Holland, het Rijk (de ministeries Infrastructuur & Waterstaat en Binnenlandse Zaken), de MRA, de Vervoerregio Amsterdam, de NS, ProRail en Schiphol deel.

Binnen onze gemeente richten we een programmaorganisatie op voor de gebiedsontwikkeling rondom station Hoofddorp zodat we kunnen sturen op de samenhang tussen de deelgebieden. Wij zullen deze programmaorganisatie laten meegroeien met de omvang en voortgang van de gebiedsontwikkeling en de omvang van de rijksbijdrage.

Risico's

De gebiedsontwikkeling rond station Hoofddorp is niet zonder risico's. Risicomanagement is dan ook een belangrijk en vast onderdeel in de aanpak van de betrokken partijen. De komende tijd vindt een nadere uitwerking plaats. Daarbij gaat het om het verder identificeren van de risico's (naar kans en impact) en het formuleren van passende risicobeheersmaatregelen. Daarbij wordt ook aandacht besteed aan en afspraken gemaakt over de allocatie van risico's en beheersmaatregelen aan betrokken partijen.

Voor een succesvolle gebiedsontwikkeling zijn we in eerste plaats afhankelijk van de rijksbijdrage van € 383 miljoen. Het Gebiedsplan geeft verder aan dat we afhankelijk zijn van: de onderlinge samenhang tussen de verschillende projecten, de beschikbaarheid van de gronden, mogelijke tegenvallers in de uitvoering zoals bijvoorbeeld een toename van de bouwkosten of problemen met de stroomlevering, de mogelijke komst van regelgeving voor cumulatie van geluid, fijnstof en UNESCO (Geniedijk) en mogelijke veranderingen in de afzetmarkt. Daarnaast is de uitvoerbaarheid van de gebiedsontwikkeling afhankelijk van het draagvlak bij veel partijen, de duur en het resultaat van de kabinetsformatie en de tussentijdse gemeenteraadsverkiezingen, de snelheid van de planologische besluitvorming, de samenwerking met de veel betrokken partijen, de investeringen van alle betrokken partijen.

Eerstvolgende stappen
Om tot uitvoering van de projecten te komen zullen een groot aantal studies en een Milieu Effect Rapportage (MER) gestart worden. Daarnaast beginnen de partijen met de volgende projecten en acties:

- voor de ontwikkeling van de Van Heuven Goedhartlaan: opstellen van een ontwikkelstrategie en ontwikkelkader. Opstellen van intentieovereenkomst(en) met marktpartijen;
- voor de Multimodale Knoop Hoofddorp: de mogelijkheden verkennen om delen te versnellen en zorgen voor een financieel, technisch en ruimtelijk kader voor de vervolgstappen;
- voor Graan voor Visch: opstellen van een ontwikkelingsstrategie en aanwijzen van één of enkele verhuislocaties voor de te verplaatsen bedrijven en dan uitwerking van de eerste te transformeren locaties;
- opstellen van een model voor een duurzame samenwerking met marktpartijen, dat wij per deelgebied kunnen gebruiken;
- ruimtelijke studies en ontwerpend onderzoek naar oplossingen voor de projecten tot 2030 en na 2030.

Daarnaast is de ontwikkeling van de drie deelgebieden Hyde Park, Schiphol Trade Park, Roosevelt Park en het stadscentrum van Hoofddorp die ook onderdeel uitmaken van de totale gebiedsontwikkeling rond het station Hoofddorp al gaande.

3.3 Wat mag het kosten?
De organisatie en de geplande werkzaamheden zullen een grote inzet vragen van de ambtelijke organisatie. Voor deze kosten is vooralsnog geen dekking. De structurele middelen voor de ambtelijke inzet voor het programma Stationsgebied zullen we bij de integrale afweging van de Voorjaarsrapportage 2022 aanvragen. Deze middelen zullen deels gedekt worden uit bijdragen van het Rijk en de regio. We verwachten dat daar binnenkort over besloten wordt in het kader van de € 100 miljoen die het Kabinet tijdens Prinsjesdag jaarlijks voor een periode van tien jaar heeft toegezegd om additionele woningbouw te faciliteren.

Voor de komende periode tot de besluitvorming over de Voorjaarsrapportage 2022 is nog een budget nodig van € 280.000 om ons voor te bereiden op de gebiedsontwikkeling. Dit budget wordt voor € 210.000 (75%) gedekt door een bijdrage van provincie Noord-Holland en voor € 70.000 (25%) uit het in de programmabegroting beschikbare budget van beleidsdoel B: 'Haarlemmermeer realiseert ruimtelijke projecten die bijdragen aan het maatschappelijk doel' van het programma Ruimtelijke ontwikkeling, taakveld 7.4. In de berekening van de kosten is er rekening mee gehouden dat de inkoop-btw compensabel is.

Voor de totale ontwikkeling zoals opgenomen in het Gebiedsplan is een investeringsbedrag van € 423 miljoen geraamd om de bouw van de 15.500 woningen en 11.000 nieuwe arbeidsplaatsen mogelijk te maken. Deze raming is gebaseerd op grofmazige uitgangspunten.
Wij verwachten € 40 miljoen aan inkomsten uit financiële bijdragen van ontwikkelaars en resultaten uit diverse gebiedsexploitaties. Voor de benodigde aanpassingen aan de weginfrastructuur, de multimodale knoop en de onrendabele toppen op de gebiedsexploitaties is een bijdrage van het Rijk van € 383 miljoen nodig. De MRA zal het Rijk vragen dit bedrag te reserveren in het kader van het Programma Bereikbare Steden.

Zodra de hoogte van de rijksbijdrage bekend is zullen wij bij de integrale afweging van de Voorjaarsrapportage 2022 of bij het eerste volgende moment van de P&C cyclus dat daartoe geëigend is, de benodigde kredietaanvragen aan de raad voorleggen ter besluitvorming.

Wat zijn de financiële risico's
Voorwaardelijk voor de volledige gebiedsontwikkeling in het Gebiedsplan is de komst van de Noord/Zuidlijn en de financiële bijdrage van het Rijk. Afhankelijk van de hoogte van de rijksbijdrage, de subsidievoorwaarden en voortschrijdend inzicht zullen wij de aard, omvang en snelheid van de gebiedsontwikkeling nader uitwerken. De rijksbijdrage dient verzekerd te zijn voor aanvang van de uitvoering en de aanvraag van de uitvoeringskredieten aan de raad.

Hiernaast zijn er binnen Graan voor Visch Zuid en de Van Heuven Goedhartlaan risico's vanwege de transformatieopgave die de gebiedsontwikkeling met zich meebrengt. Wij zijn in overleg met het Rijk, de provincie Noord-Holland en de MRA over andere financierings-arrangementen om de risico's te beperken. Bijvoorbeeld door het inschakelen van institutionele beleggers.

Het geraamde investeringsbedrag van € 423 miljoen (waarvan wij aan het Rijk een bijdrage van € 383 zullen vragen) betreft alleen de investeringen tot 2030, exclusief maatschappelijke voorzieningen. Hoofddorp is daarna nog niet af. Het Gebiedsplan voorziet ook ingrepen na 2030 zoals een extra onderdoorgang onder het spoor en de invulling van het Zonneveld. De bedragen voor de periode na 2030 zijn nu nog niet meegenomen. Voor de uitvoering van deze ingrepen moeten wij en onze partners te zijner tijd de dekking alsnog regelen.

3.4 Wie is daarvoor verantwoordelijk?
Het college is verantwoordelijk voor de gebiedsontwikkeling rond station Hoofddorp.
De portefeuillehouder woningbouw is het eerste aanspreekpunt voor het Gebiedsplan.

De raad is verantwoordelijk voor het vaststellen van het Gebiedsplan en het besluit om het Gebiedsplan te laten indienen bij het Rijk om daarmee de aanvraag voor de rijksbijdrage te onderbouwen. Verder is de raad verantwoordelijk voor het vaststellen van de ontwikkelplannen en ontwikkelkaders die zullen volgen op het Verdichtingsplan en Gebiedsplan de daarbij behorende kredietaanvragen.

3.5 Welke overige relevante informatie is beschikbaar?
Communicatie
Over de vaststelling van het Gebiedsplan communiceren wij via InforMeer en onze website 'Haarlemmermeer van morgen'. De verdere communicatie over het Gebiedsplan doen we in samenspraak met de MRA.

Participatie
Wij zullen voor de uitwerking van de deelgebieden een passende aanpak ontwikkelen voor de participatie van inwoners, ondernemers en andere betrokkenen. Wij sluiten daarmee aan op het participatieproces dat is doorlopen in het kader van de Verdichtingsvisie ('swipocratie') voor de bespreking van de doelstellingen voor het gehele Stationsgebied én we werken per deelgebied een participatieaanpak uit in meer lokale, buurt- en wijkgerichte vorm, gericht op de directe leefomgeving van mensen.

3.6 Wanneer en hoe zal de raad over de voortgang worden geïnformeerd?
Wij zullen de raad informeren zodra de rijksbijdrage aan de gebiedsontwikkeling rond station Hoofddorp bekend is en wat daarvan de gevolgen zijn wat betreft de te realiseren ambities, de kosten en de fasering van de deelgebieden en projecten.

Voor de uitwerking van de verschillende deelgebieden zullen wij de raad ontwikkelkaders dan wel ontwikkelplannen inclusief de bijbehorende kredietaanvragen voorleggen ter besluitvorming.

3.7 Wat betekent dit voor de Metropoolregio Amsterdam (MRA)?

De gebiedsontwikkeling van de stationsomgeving Hoofddorp met 15.500 woningen en 11.000 arbeidsplaatsen levert een belangrijke bijdrage aan de ontwikkeling van de woningbouw en de werkgelegenheid in de MRA. Met deze ontwikkeling wordt ook de economische positie van de metropoolregio versterkt. In de nabijheid van Schiphol betekent deze ontwikkeling ook een impuls voor de internationale entree van Nederland. De plannen worden in nauw overleg met de MRA opgesteld.

4. Ondertekening

Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,

de loco-secretaris,	de burgemeester,
b/a	b/a
Michiel Ruis P. van der Meulen.	Marianne Schuurmans-Wijdeven
	J. Nobel

Bijlage(n):

- Gebiedsplan station Hoofddorp

GEBIEDSPLAN HOOFDDORP

ONTWIKKELING VAN HET STADSHART

Bereikbare Steden
7 december 2021

gemeente Haarlemmermeer

Inhoud

Ten geleide

1	Stationsgebied Hoofddorp nu en straks	**6**
2	Condities en ambities	**14**
3	De deelgebieden	**30**
4	Projecten en fasering	**48**
5	Organisatie, communicatie en participatie	**58**
6	Risico’s	**64**
7	Eerstvolgende stappen	**70**

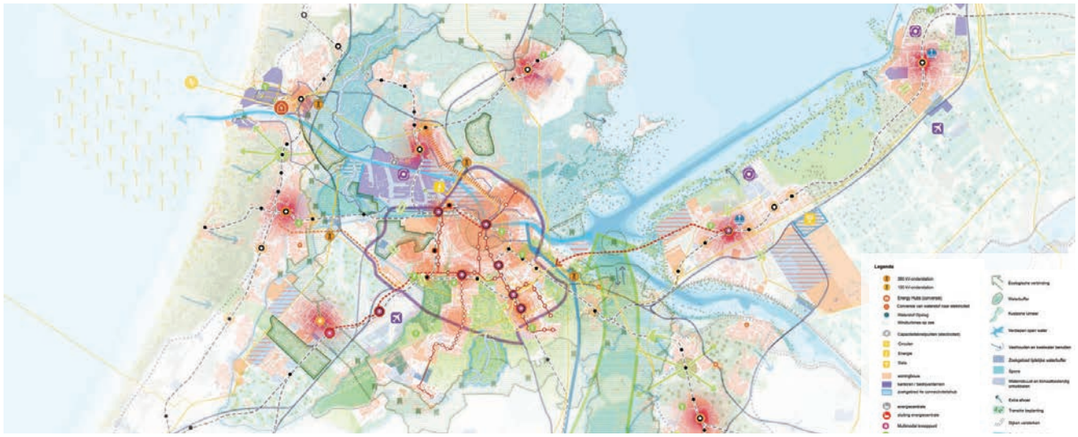
Colofon

Ten geleide

Voor u ligt het Gebiedsplan voor het Stationsgebied van Hoofddorp. Dit Gebiedsplan is een van de negen Gebiedsplannen die de afgelopen tijd zijn opgesteld door de middelgrote gemeenten in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). De gebiedsplannen geven in een samengevatte vorm aan welke ambities de gemeenten hebben, welke projecten daaruit voortvloeien en hoe deze worden gerealiseerd. De gebiedsplannen dragen bij aan de verdere meerkernige ontwikkeling van de MRA: de verdichting en verstedelijking vindt mede plaats rondom de verschillende stations in de regio, met bereikbare steden als inzet. Het doel van de MRA is om de uitvoering van deze woningbouwplannen mogelijk te maken en zo, in lijn met de Verstedelijkingsstrategie van Rijk en regio, een grote bijdrage te leveren aan de bouwopgave van de MRA tot 2030.

De woningbouwopgave kan niet gerealiseerd worden zonder te investeren in de bereikbaarheid. Het gaat daarbij om forse investeringen in infrastructuur, waar Rijk en regio samen voor aan de lat staan. Wanneer het niet lukt structureel geld voor de huidige en toekomstige mobiliteitsopgaven te hebben, is dit van invloed op de realisatie van de woningbouwopgave en de in dit akkoord genoemde ambities.

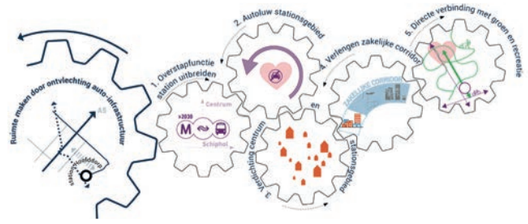
Met dit Gebiedsplan voor het Stationsgebied van Hoofddorp trekken de gemeente Haarlemmermeer, de MRA, de provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam als partners samen op. Ook worden partners als de NS en ProRail nauw bij de planontwikkeling betrokken.



Voor het Stationsgebied van Hoofddorp is binnen het programma Bereikbare Steden van de MRA een ambitieuze doelstelling geformuleerd: 15.500 nieuwe woningen bouwen en 11.000 nieuwe arbeidsplaatsen realiseren. Het Rijk heeft deze ambitie onderschreven en een groot deel van Haarlemmermeer, waaronder het Stationsgebied, als NOVI-gebied aangewezen. Met deze gebiedsontwikkeling levert Hoofddorp een substantiële bijdrage aan verschillende doelstellingen in de MRA-regio. Denk aan het versneld aanpakken van het woningtekort, het optimaliseren van de bereikbaarheid met openbaar vervoer, het stimuleren van de werkgelegenheid, de verduurzaming en klimaatadaptatie en het blijvend investeren in de leefbaarheid, de ontmoetingsfunctie en inclusiviteit van onze steden en samenleving. Deze ambities beïnvloeden elkaar ook onderling. Zo helpt de woningbouw mee om de ‘vervoerswaarde’ van een doorgetrokken Noord/Zuidlijn te vergroten. Andersom maakt een compleet openbaar vervoer-aanbod dit gebied aantrekkelijk voor huishoudens die goede verbindingen met de regio op prijs stellen en minder gebruik willen maken van de auto.

Dit Gebiedsplan start met een beschrijving van de condities en ambities voor het Stationsgebied van Hoofddorp en gaat in op de projecten die daarvoor nodig zijn. De fasering van de projecten passeert daarop de revue alsmede de organisatie om tot voorbereiding en uitvoering van projecten te komen. Ook wordt aandacht besteed aan onderwerpen als communicatie en risicomanagement. Het Gebiedsplan bouwt hierbij voort op diverse bouwstenen die recent zijn ontwikkeld in MRA-verband en waarbij onder meer wordt samengewerkt aan het doortrekken van de Noord/Zuidlijn (de corridor Zuidwest Amsterdam – Schiphol – Hoofddorp; ZWASH) en veel andere onderwerpen. Het Gebiedsplan bouwt tevens voort op het Atelier Oostflank Haarlemmermeer, de Propositie Bereikbare Steden (MRA, maart 2021), het Spoorboek Ontwikkeling Stationsgebied Hoofddorp 2030 (MRA, juli 2021) en het Verdichtingsplan Stationsgebied Hoofddorp (gemeente Haarlemmermeer, september 2021).

Nota bene: in haar Verdichtingsplan gaat de gemeente Haarlemmermeer uit van twee mogelijke scenario’s voor de toekomst van Hoofddorp (wel en geen Noord/Zuidlijn) met in beide gevallen forse investeringen in het openbaar vervoer. Wij nemen in het voorliggende Gebiedsplan de komst van de Noord-Zuidlijn als uitgangspunt. De gebiedspartijen die bij het Gebiedsplan zijn betrokken, zien in dat dit als best mogelijke bijdrage aan de bereikbaarheid van Hoofddorp is. Daarnaast kiezen ze voor een meer rond het station geconcentreerde bebouwing.



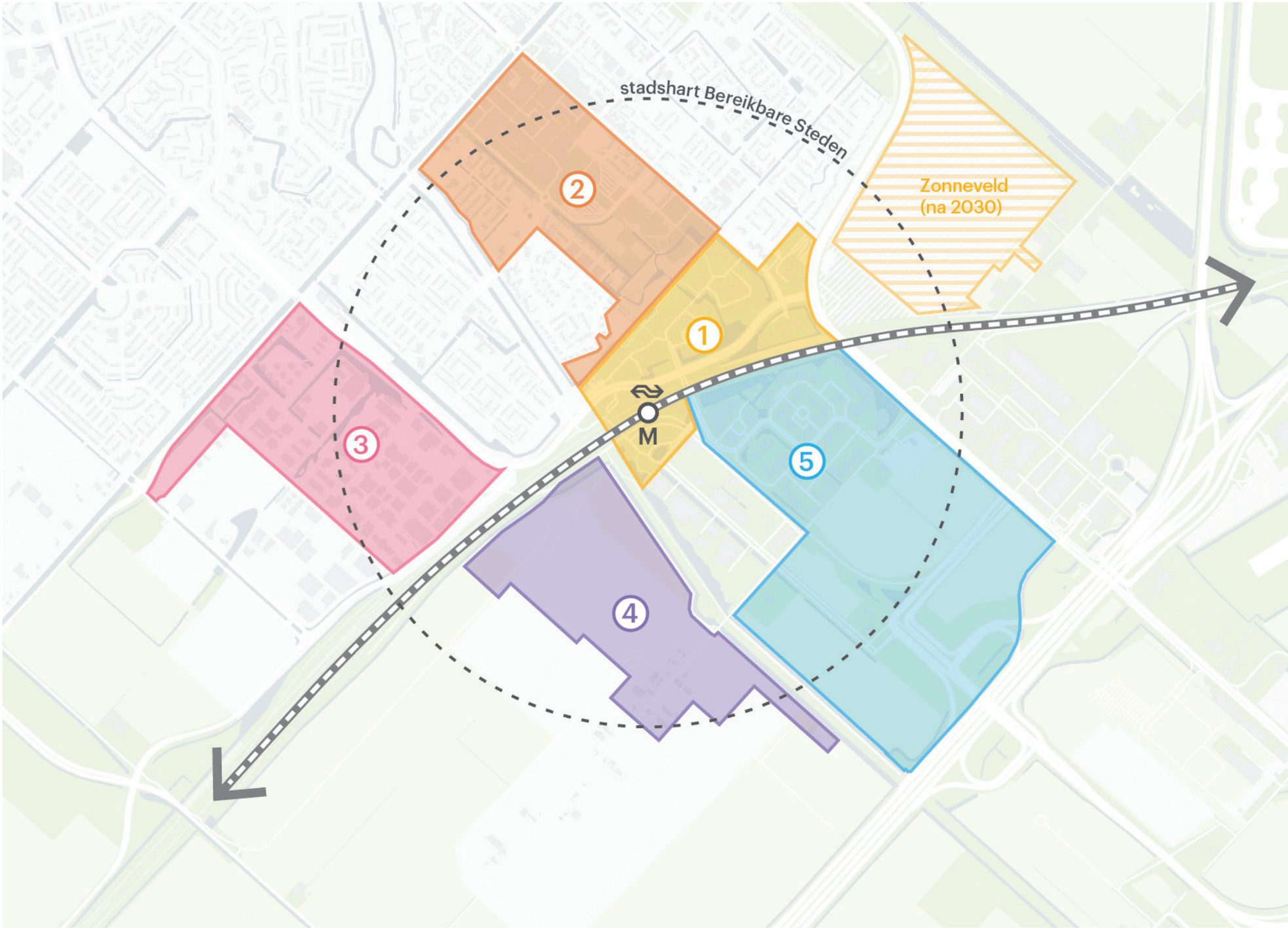
Hoofddorp 2030 + 15.500 woningen +6.200 arbeidsplaatsen

1. Stationsgebied Hoofddorp nu en straks

De gebiedsbegrenzing

Het Stationsgebied Hoofddorp verbindt de zuid- en noordvleugel van de Randstad en vormt een van de entrees van de Metropoolregio Amsterdam. Tegelijkertijd ligt het gebied centraal in het voormalige polderdorp dat de afgelopen eeuw zo'n grote ontwikkeling heeft doorgemaakt – en daar nu een nieuwe laag in de geschiedenis aan toevoegt.

Het Stationsgebied Hoofddorp ligt aan weerszijden van het NS-station van Hoofddorp en strekt zich aan beide kanten circa 1.200 meter uit. Het bestaat uit vijf deelgebieden. Deze bevinden zich in verschillende stadia van ontwikkeling. Zo is bijvoorbeeld voor het nieuwe woongebied Hyde Park de uitvoering van de eerste bouwblokken begonnen, wordt in het centrum ontwikkeld en zijn voor Rooseveltpark de plannen gereed. Het Stationskwartier ligt centraal tussen alle deelgebieden en vormt hiertussen de belangrijke verbinding.



1. Stationskwartier
2. Centrum en Stadspark
3. Graan voor Visch Zuid en Roosevelt Park
4. Schiphol Trade Park
5. Beukenhorst Oost en Oost-Oost

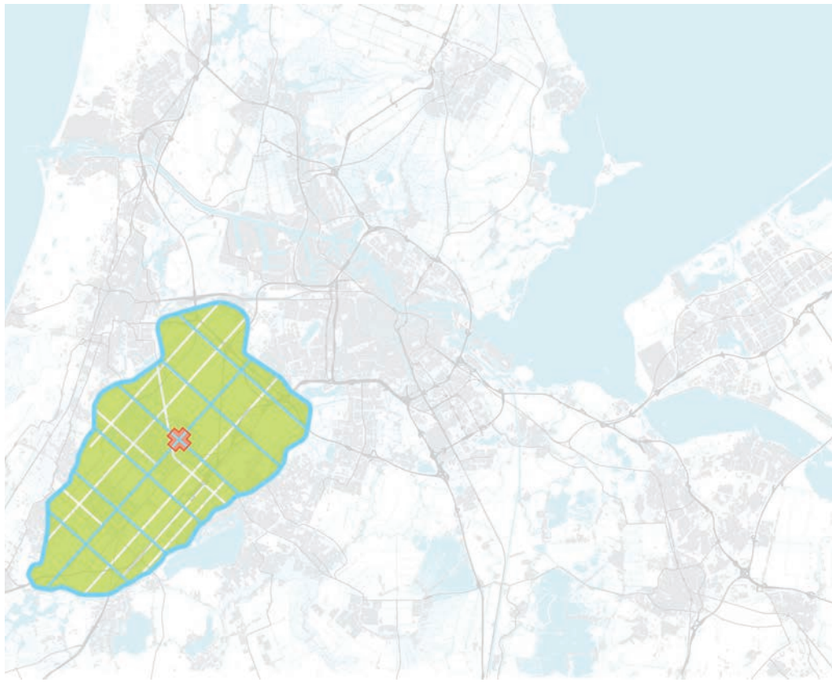
De identiteit nu en in 2030

Een stedelijker Hoofddorp

Hoofddorp is een stad met een nog jonge geschiedenis. Aanvankelijk een dorp van boeren en pioniers op het kruispunt van twee vaarten, dat onder invloed van de opening van Schiphol in de twintigste eeuw begon te groeien. Na de Derde Nota Ruimtelijke Ordening werd Hoofddorp uitgebouwd tot een 'groeikern' voor Zuid-Kennemerland en Schiphol en vervulde de stad een belangrijke rol in de huisvesting van gezinnen die een goede en betaalbare woning zochten in het noordelijk deel van de Randstad. Daarna kreeg Hoofddorp een rol in het Vinex-beleid en werd de locatie Floriande aan de stad toegevoegd, met bijna 78.000 inwoners in 2021 tot gevolg. De ontwikkeling van het Stationsgebied betekent de volgende stap in de ontwikkeling naar een complete stad: een stedelijker Hoofddorp met een sterkere oriëntatie op Amsterdam.

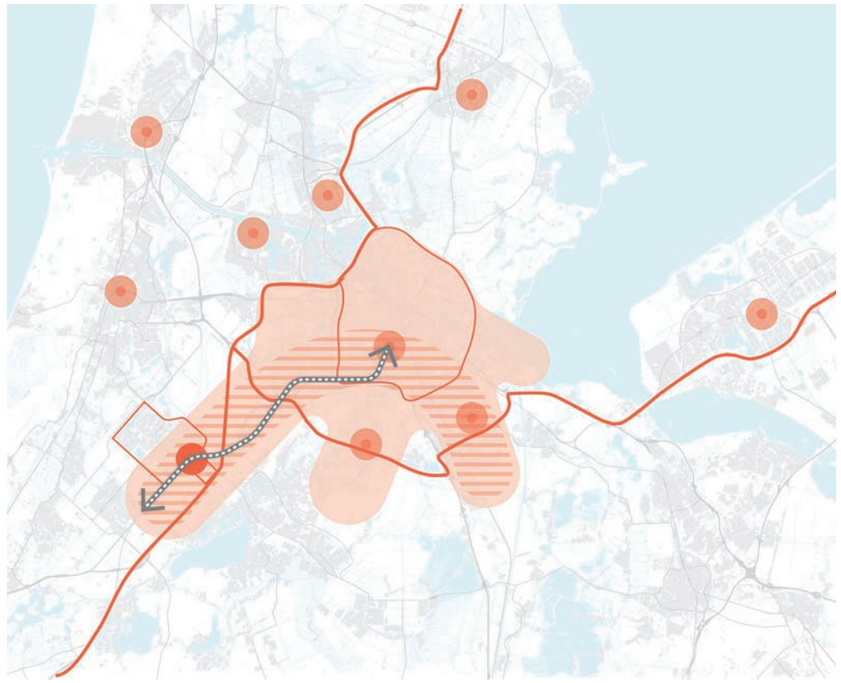
De toevoeging van 15.500 woningen en 11.000 arbeidsplaatsen, aangevuld met uiteenlopende voorzieningen die complementair zijn aan de bestaande voorzieningen in Hoofddorp, biedt de kans om Hoofddorp door te ontwikkelen. Belangrijk onderdeel in de nieuwe identiteit van de stad is een verbreed en betaalbaar woonprogramma dat zich zowel richt op 'LOCALS' die een wooncarrière in Hoofddorp willen maken als op 'REGIONALS' die hoogstedelijkheid mixen met het dorpse om de hoek. Verder zetten we met het Stationsgebied in op 'inclusiviteit' met ruimte voor ontmoeting en beweging, een gemengd aanbod van functies, goede verbindingen en respect voor de historie en de ruimtelijke inrichting als karakteristieke polderstad. Het geheel wordt meer dan de som der delen.

19e eeuw:
hoofdplaats van de Haarlemmermeerpolder



Vanaf jaren '70:
snel uitbreidende, auto-georiënteerde 'newtown' voor Schiphol en Zuid-Kennemerland

2030:
onderdeel van MRA als polycentrische metropool

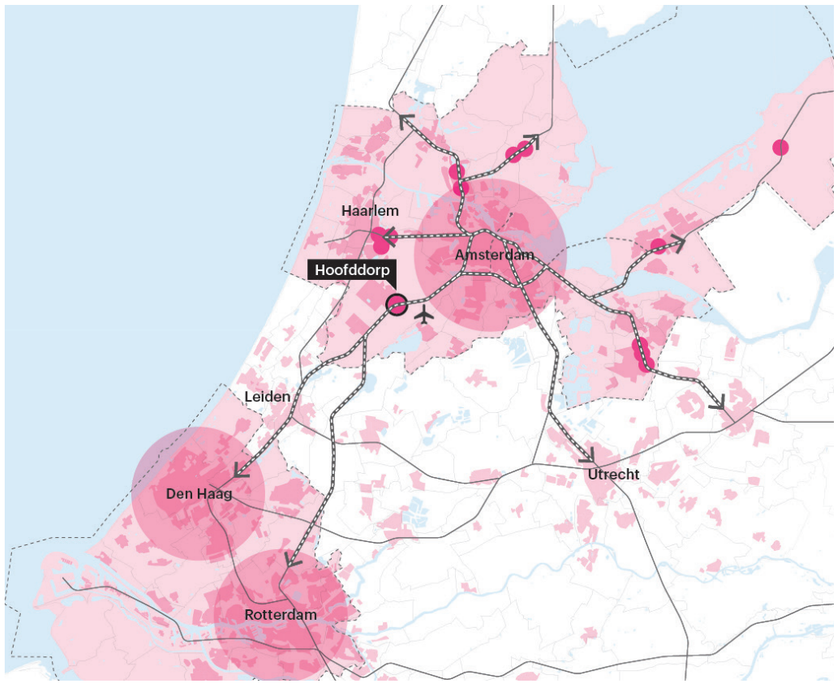


Betekenis voor gemeente, regio en Nederland

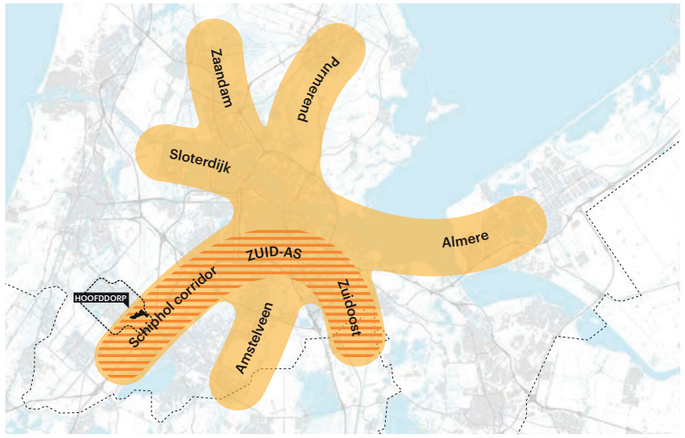
Een aantrekkelijke nieuwe bestemming

Het Stationsgebied vormt met haar rijke programmering en aansprekende stedelijkheid straks een aantrekkelijke nieuwe bestemming. Een belangrijke sterkte van deze plek is de context: via de historische as van de Geniedijk komen bewoners, werkers en bezoekers in vijf minuten van de hoogstedelijke sfeer in de suburbane en zelfs landelijke wereld – en vice versa. Dat contrast is uniek in de Randstad. Binnen het gebied ontstaan diverse woon- en werkmilieus die profiteren van de nabijheid van het station. Ze worden groen en klimaatbestendig ingericht. Tegelijkertijd heeft het Stationsgebied een krachtige verbindende functie voor Hoofddorp als geheel. De barrièrewerking van het spoor wordt geslecht doordat bestaande en nieuwe gebieden beter met het station en met het centrum worden verbonden, onder het spoor door. Verder wordt het Stationskwartier een aanvulling op het winkelcentrum van Hoofddorp door hoogstedelijke voorzieningen aan te bieden die in het centrum niet aanwezig zijn. De betekenis van het Stationsgebied strekt zich tevens uit naar het regionale en landelijke niveau. Binnen de Metropoolregio Amsterdam is Hoofddorp straks met de toevoeging van de Noord/Zuidlijn beter verbonden met Amsterdam; het nieuwe visitekaartje van de hoofdstad. Samen met Schiphol, Zuidas en Amsterdam Zuidoost vormt Hoofddorp straks de Zuidflank van de MRA, de polycentrische metropool. Ook vormt Hoofddorp vanuit zuidwestelijke richting – het gebied rond Haarlem, Leiden en de metropoolregio Den Haag Rotterdam – de verbindende schakel. Tenslotte maakt het Stationsgebied na voltooiing – samen met de luchthaven Schiphol en de Zuidas – deel uit van de internationale entree van Nederland. Het geeft daarmee invulling aan het Enter NL-concept.

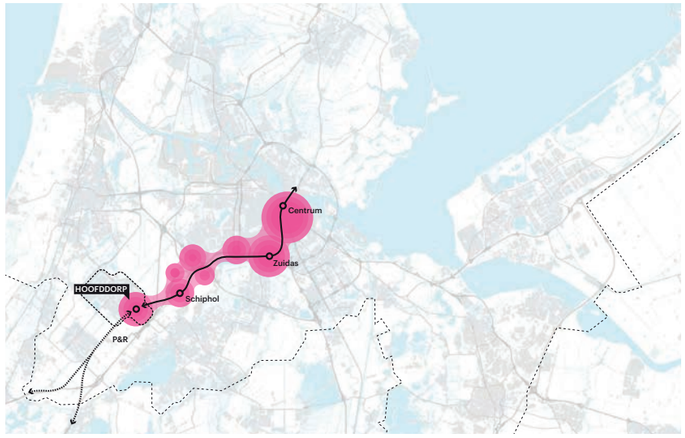
Stationsomgeving Hoofddorp als onderdeel van de internationale entree van Nederland



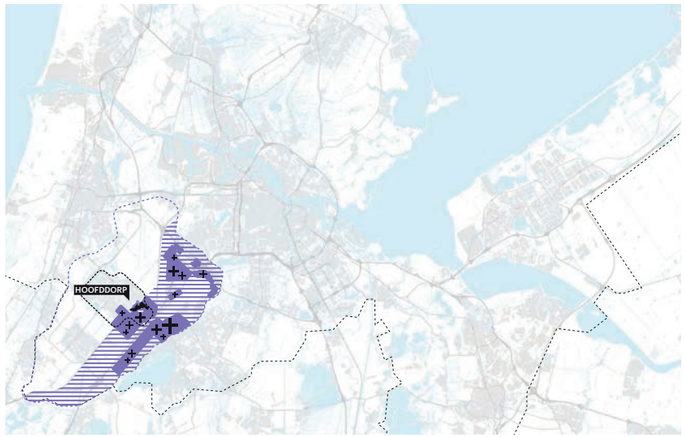
Onderdeel van Zuidflank MRA



Onderdeel van de corridor Amsterdam - Schiphol - Hoofddorp (ZWASH)



Onderdeel van de Oostflank van de Haarlemmermeer



2.
Condities en ambities

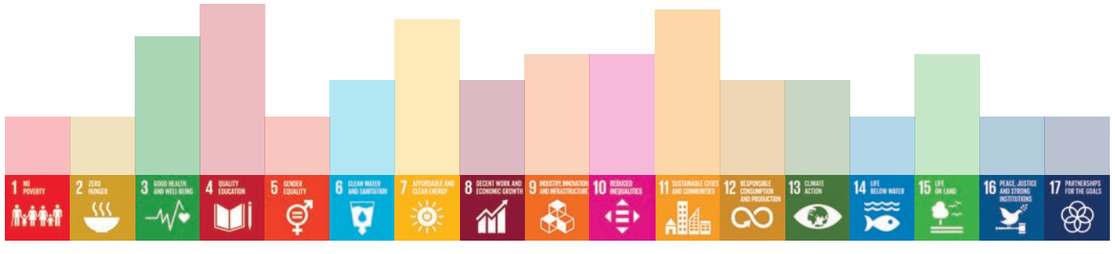
Duurzaamheid als leidend motief

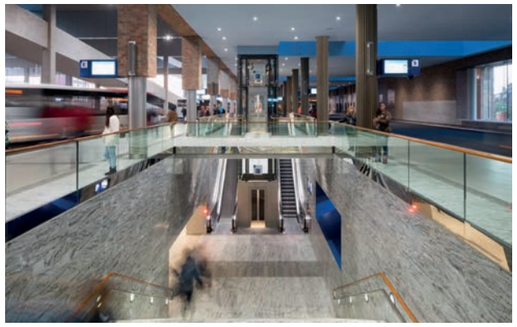
Een cruciale rol

Het Stationsgebied Hoofddorp speelt een cruciale rol in de verdere ontwikkeling van Hoofddorp. De ambitie van de gemeente Haarlemmermeer is om de stad niet verder uit te breiden maar de bestaande stedenbouwkundige structuur met ‘inbreiding’ een krachtige impuls te geven – en zo bovendien het open landschap te beschermen. De transformatie van het gebied aan weerszijden van station Hoofddorp speelt hier nadrukkelijk op in en zorgt ervoor dat Hoofddorp een schaalsprong maakt. Van een suburbane kern waarin de functies sterk werden gescheiden en elk een plek kregen in het polderlandschap naar een veel meer gemengd en stedelijk milieu.
In dit hoofdstuk passeren de ambities voor het Stationsgebied de revue. Maar eerst besteden we aandacht aan enkele essentiële voorwaarden die gelden voor de verdere gebiedsontwikkeling: de inzet op duurzaamheid, de omgang met het geluid van Schiphol, spoor en wegen en de benodigde financiële ondersteuning vanuit het Rijk.

VN Duurzame Ontwikkelingsdoelen

Duurzaamheid gaat in de uitwerking van de plannen voor het Stationsgebied veel verder dan het verlagen van het energieverbruik en daarmee het beperken van de CO2-uitstoot. We sluiten aan bij de duurzaamheidsambities die in het Verdichtingsplan voor Hoofddorp zijn benoemd door de gemeente. De betrokken partners beschouwen duurzaamheid als een brede en overkoepelende opgave die zowel op het fysiek als het sociaal domein betrekking heeft. In de inrichting van de ruimte om ons heen gaat het tevens om onderwerpen als biodiversiteit, natuurinclusief bouwen, energieopwekking, circulariteit, mengen van wonen, werken en voorzieningen, bevordering van het langzaam verkeer en klimaatadaptatie. In het sociaal domein zijn onderwerpen als de inclusieve stad, betaalbaar wonen, ontmoeten, gezondheid en welbevinden van groot belang. Het voordeel van een gebiedsontwikkeling is dat deze thema’s vanaf het begin in de planontwikkeling kunnen worden geïntegreerd – om vervolgens te worden doorvertaald naar de uitvoeringsplannen en het gebiedsbeheer.




Verdichten rondom OV knooppunt

Openbare ruimte ontworpen voor voetgangers en fietsers

Betaalbare (studenten-)woningen

Extra groen voor de buurt en de stad

Circulair slopen

Carbon footprint reduceren

Klimaatadaptie door water in de wijken

Healthy and sustainable living

De context en conditie: omgaan met een geluidbelast gebied

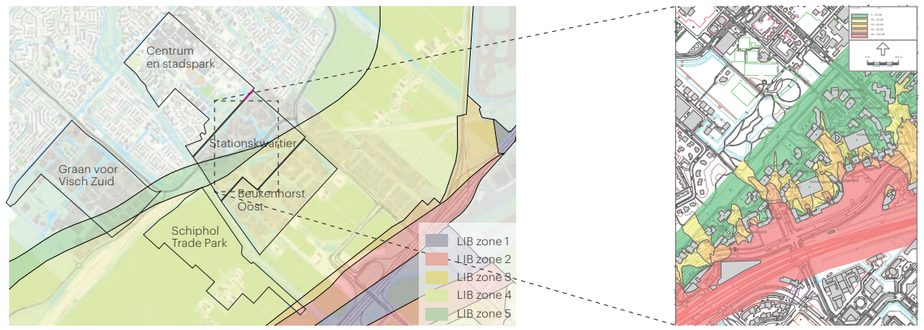
Een meer leefbare omgeving

Voor een succesvolle ontwikkeling van het Stationsgebied in Hoofddorp tot 2030 zijn diverse randvoorwaarden van groot belang. De eerste is de omgang met de geluidsbelasting in het gebied. In principe wordt de inrichting zo ontworpen dat voldaan wordt aan de huidige geluidscontouren en het Luchthavenindelingsbesluit (LIB). Nader onderzoek naar de geluidsbelasting en trillingen in het gebied vanuit alle bronnen (waaronder ook het spoor) geeft duidelijkheid over de werkelijke belasting en de (on)mogelijkheden die dat oplevert voor de ontwikkeling van woningen en verblijfsfuncties. Naast een optimale situering van functies zorgen de geluidwerende maatregelen bij bronnen – afschermen of deels overkluizen van het spoor bijvoorbeeld – voor een betere en meer leefbare omgeving. Ook door de stedenbouwkundige verkavelingen, de architectuur van de gevels en de inrichting van openbare ruimte wordt de geluidsbelasting verder beperkt. Zo kan gedacht worden aan gerichte bronmaatregelen als het toepassen van geluidsreducerend wegdek, het beperken van de hoeveelheid verharding in het gebied en de afwaardering van bestaande wegen in termen van maximumsnelheid.

De cruciale randvoorwaarde: geld

Noodzakelijke forse investeringen

Een derde belangrijke factor om dit plan te laten slagen, is de financiële steun van het Rijk. De gemeente Haarlemmermeer, de Vervoersregio en de provincie Noord-Holland kunnen de benodigde investeringen niet alleen dragen. Omdat hier sprake is van een nieuw knooppunt van (inter)nationale betekenis is het legitiem hiervoor de hulp van het Rijk in te roepen. De ontwikkeling van het station als een multimodale knoop (waarbij de NZ-lijn een uitgangspunt is), ingrepen in de infrastructuur om betere verbindingen en meer autoluwe gebieden mogelijk te maken en de transformatie van bestaand stedelijk gebied vragen om forse investeringen. Ook moet het station van Hoofddorp ingrijpend worden aangepast. In totaal is 423 miljoen euro nodig om de bouw van de woningen mogelijk te maken, de uitbreiding van de werkgebieden en de aanpassing van de infrastructuur. Hier staat 40 miljoen euro aan inkomsten tegenover. Derhalve is de gevraagde bijdrage in het kader van het Programma Bereikbare Steden 383 miljoen euro. Hiermee zijn alleen de investeringen tot 2030 gedekt. Hoofddorp is daarna nog niet af, het gebiedsplan voorziet ook ingrepen na 2030 (zoals het realiseren van een beloopbaar dak, een definitief busstation en een extra onderdoorgang onder het spoor). De bedragen voor de periode na 2030 zijn nu nog niet meegenomen.

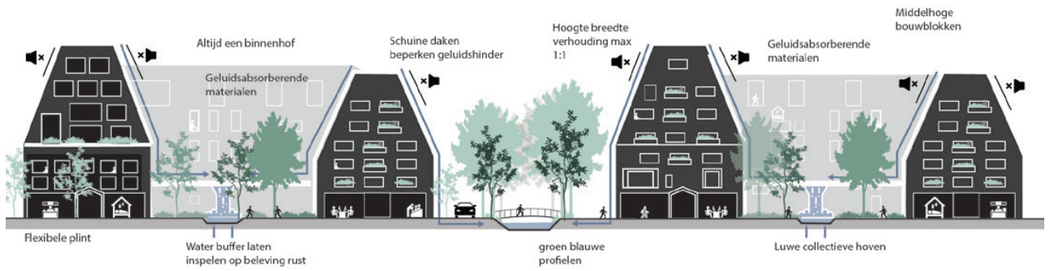


1. Gebied: LIB, zonering, onderzoek

Gebied: onderzoek geluidbelasting van het spoor

2. Maatregelen bij geluidsbron: schermen en inpakken

3. Verkaveling en gesloten blokken



4. Geluidadaptief bouwen

De ambities

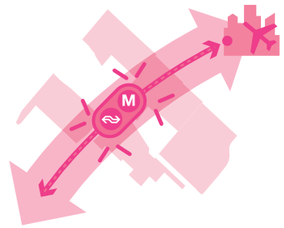
Met het Gebiedsplan bouwen we voort op de uitgangspunten van het Verdichtingsplan van de gemeente Haarlemmermeer. In het Verdichtingsplan zijn 8 ambities benoemd: stedelijk leven stimuleren, gezond microklimaat realiseren, waterstructuren vasthouden en gebruiken, mobiliteitstransitie mogelijk maken, integrale en diverse functiemix hebben, loopbare straten met superblokken, polderidentiteit en stille/vredige woonblokken maken.

Daar waar het Verdichtingsplan zich richt op de verdichting van de deelgebieden in Hoofddorp legt het Gebiedsplan zich meer toe op de voorwaarden voor die ontwikkeling en op de verbindingen met de Randstad. De ambities van het Verdichtingsplan zijn opgenomen in de hierboven genoemde paragrafen over ‘Duurzaamheid als leidend motief’ en ‘De context en conditie: omgaan met een geluidsbelast gebied’ en in de vijf ambities hiernaast.

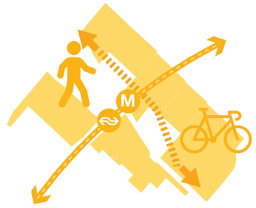
Bij de inrichting van het Stationsgebied gaat het om vijf ambities, die elk op hun eigen manier ‘landen’ in het gebied en daar in samenhang een nieuw stedelijk milieu vormen voor bewoners, werkers en bezoekers. Hoofddorp krijgt een nieuwe positie in het regionale netwerk van de MRA met de daarbij passende programmering in termen van functies.

Hoofddorp als complete stad

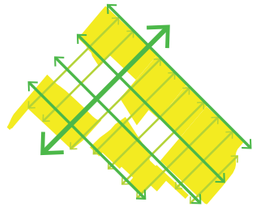
Verlengen zakelijke corridor



Transitie in mobiliteit



Wijken beter verbinden

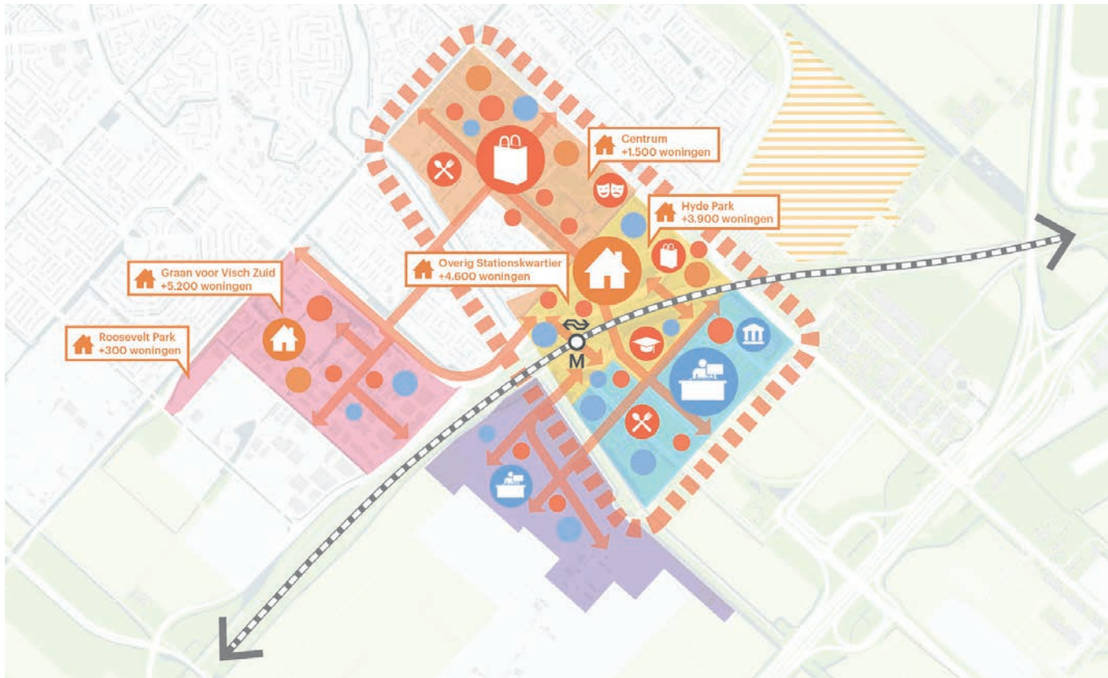


Groen en klimaatbestendig

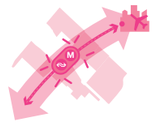
Hoofddorp als complete stad

Met de bouw van 15.500 woningen en 11.000 arbeidsplaatsen voegt Hoofddorp in het Stationsgebied een woon/werkmilieu toe dat de stad op dit moment nog niet heeft. Wonen en werken in een hogere dichtheid, omgeven door water en groen en met alle voorzieningen (inclusief hoogwaardig openbaar vervoer in alle richtingen) binnen handbereik. Geschikt voor uiteenlopende doelgroepen, voor stedelijk georiënteerde gezinnen en met name ook jongeren en ouderen. De plannen sluiten vooral goed aan bij de wensen van een- en tweepersoonshuishoudens. Met deze welkome aanvulling op het woningaanbod is er in Hoofddorp voor iedereen straks wat te kiezen. Betaalbaarheid van het wonen speelt hierbij een belangrijke rol en heeft een sterke relatie met het streven naar een 'inclusieve' en ongedeelde stad. Passend bij het Woonbeleid Haarlemmermeer 2019-2025 wordt 50 procent van de woningen in het betaalbare segment gerealiseerd. Ook bij het werken en ondernemen wordt Hoofddorp versterkt en verrijkt. Het Stationsgebied biedt ruimte aan ondernemingen die hechten aan een stedelijk milieu met volop mogelijkheden voor interactie en kruisbestuiving. Deze diversificatie versterkt de lokale economie.

De verschillende deelgebieden krijgen ieder een eigen karakter en identiteit, met volop ruimte voor ontmoeting en verblijven. Het concentreren van de woningbouw in het Stationsgebied zorgt ervoor dat het landelijk gebied rondom Hoofddorp niet verder bebouwd wordt: inbreiding in plaats van uitbreiding. Functies als cultuur, onderwijs en leisure vormen tevens een aanvulling op het bestaande stadshart van Hoofddorp en dragen bij aan het hoogstedelijke gebiedsprofiel.

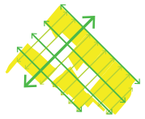


Verlengen zakelijke corridor



Het gebied van de Amsterdamse Zuidas, via Schiphol naar het centrum van Hoofddorp, krijgt met de ontwikkeling van het Stationsgebied een krachtige verlenging en impuls. En het zorgt ervoor dat Hoofddorp een nieuwe strategische positie inneemt in de regio. Het wonen is hierin belangrijk maar dat geldt zeker ook voor de bedrijvigheid en het ondernemerschap. Rondom het station ontwikkelt zich een werklocatie van internationale allure, met de interactieve kenniseconomie als spil. In totaal worden hier 11.000 nieuwe banen toegevoegd, in een levendige mix met andere functies. Het gaat om werkgelegenheid die hoge eisen stelt aan de gebiedskwaliteit, de mogelijkheden voor samenwerking en ontmoeting en de aanwezigheid van voorzieningen.
Wonen en werken worden dichter bij elkaar gebracht waardoor minder vervoersbewegingen noodzakelijk zijn en de kwaliteit van leven van mensen erop vooruit gaat. Ook de bestaande werkgebieden krijgen een forse kwaliteitsimpuls en worden beter verbonden met het station en het centrum van Hoofddorp. De economische afhankelijkheid van de gemeente Haarlemmermeer van het luchtvaartcomplex op Schiphol vermindert hierdoor: Hoofddorp kan veel meer profiteren van de eigen kwaliteiten, waaronder het uitstekende bereikbaarheidsprofiel.

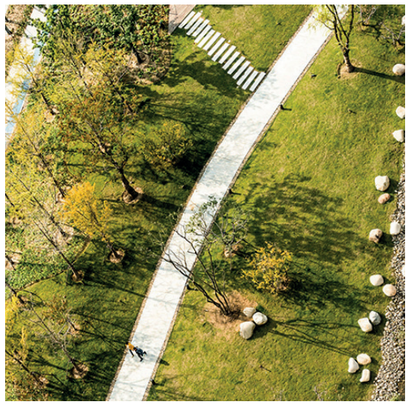
Verbinden van de Hoofddorpse wijken

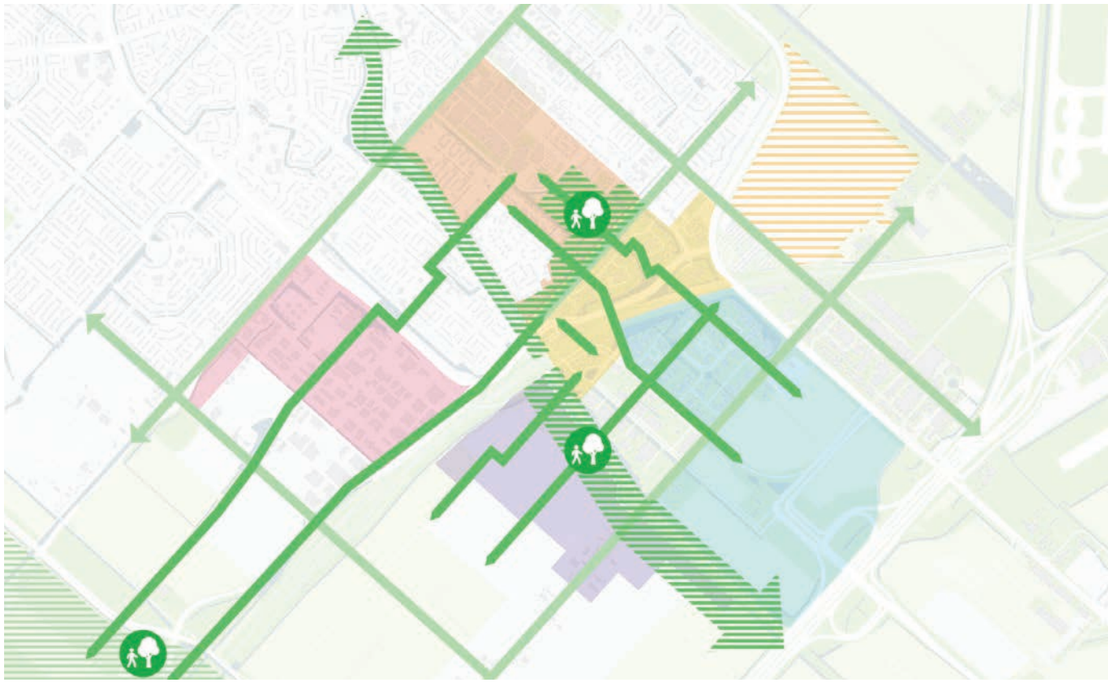


Hoofddorp is in het verleden zo gegroeid dat de auto- en spoorwegen grote barrières zijn geworden. Met de herontwikkeling van het Stationsgebied worden deze geslecht. De bestaande en nieuwe gebieden – aan beide zijden van het spoor en onder het spoor door – krijgen veel betere onderlinge verbindingen waardoor Hoofddorp veel meer als één geheel wordt beleefd. De routes voor langzaam verkeer die er al zijn, worden verbeterd. Ook worden nieuwe voorzieningen optimaal met de wandel- en fietspaden verbonden. We zetten in op het creëren van ontmoetingsplekken, verbonden door aantrekkelijke langzaam verkeersroutes.

Groen en klimaatbestendig

De stad van de toekomst heeft veel groen en water. Dat is goed voor tal van zaken: meer biodiversiteit, minder hittestress, betere waterberging et cetera. Met het ontwerp voor het Stationsgebied wordt hier nadrukkelijk op ingespeeld. Ook worden de bestaande groene en blauwe assen in Hoofddorp versterkt en met het Stationsgebied verbonden. De dooradering met groen en water past ook uitstekend bij de inrichting en ontstaansgeschiedenis van Haarlemmermeer. Het bestaande en nieuwe cultuurlandschap – met onder meer de Geniedijk en Park 21 – als drager voor de toekomstige stedelijke (her)ontwikkeling.

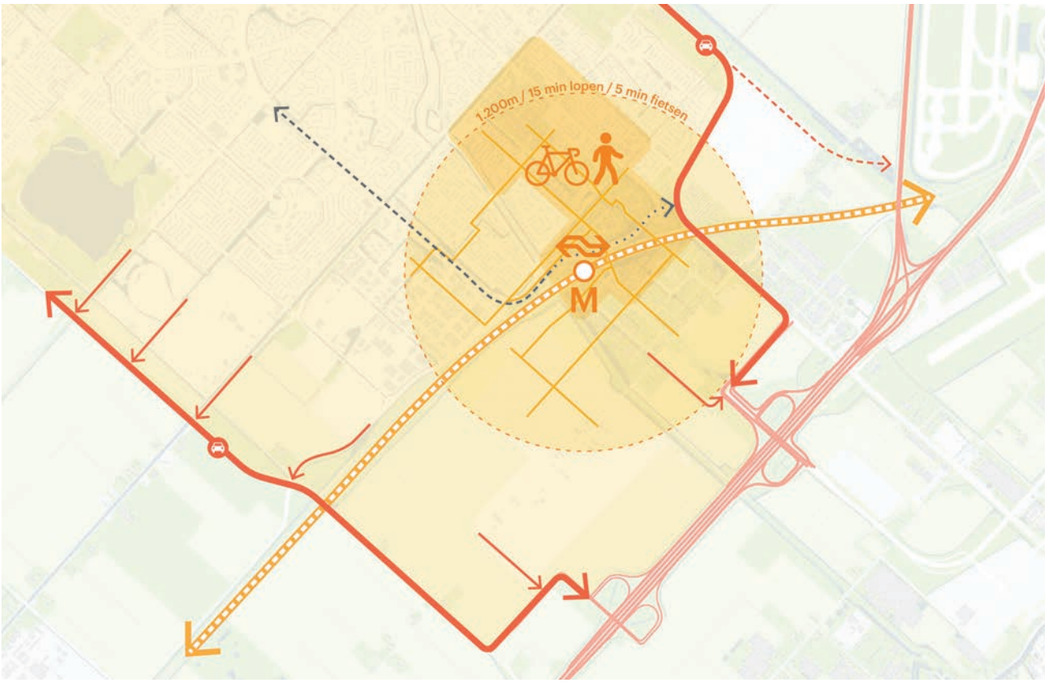




Transitie in mobiliteit

Het Stationsgebied speelt tevens een rol in het bereikbaar maken en leefbaar houden van Hoofddorp als geheel. De metroverbinding van de Noord/Zuidlijn wordt doorgetrokken, het station krijgt waarschijnlijk de Intercity-status en bestaande wegen worden aangepakt zodat het autoverkeer gemakkelijk om het centrum van Hoofddorp heen kan stromen. Uiteraard blijft ook het Stationsgebied straks per auto bereikbaar maar het accent ligt op het openbaar vervoer en actieve mobiliteit.

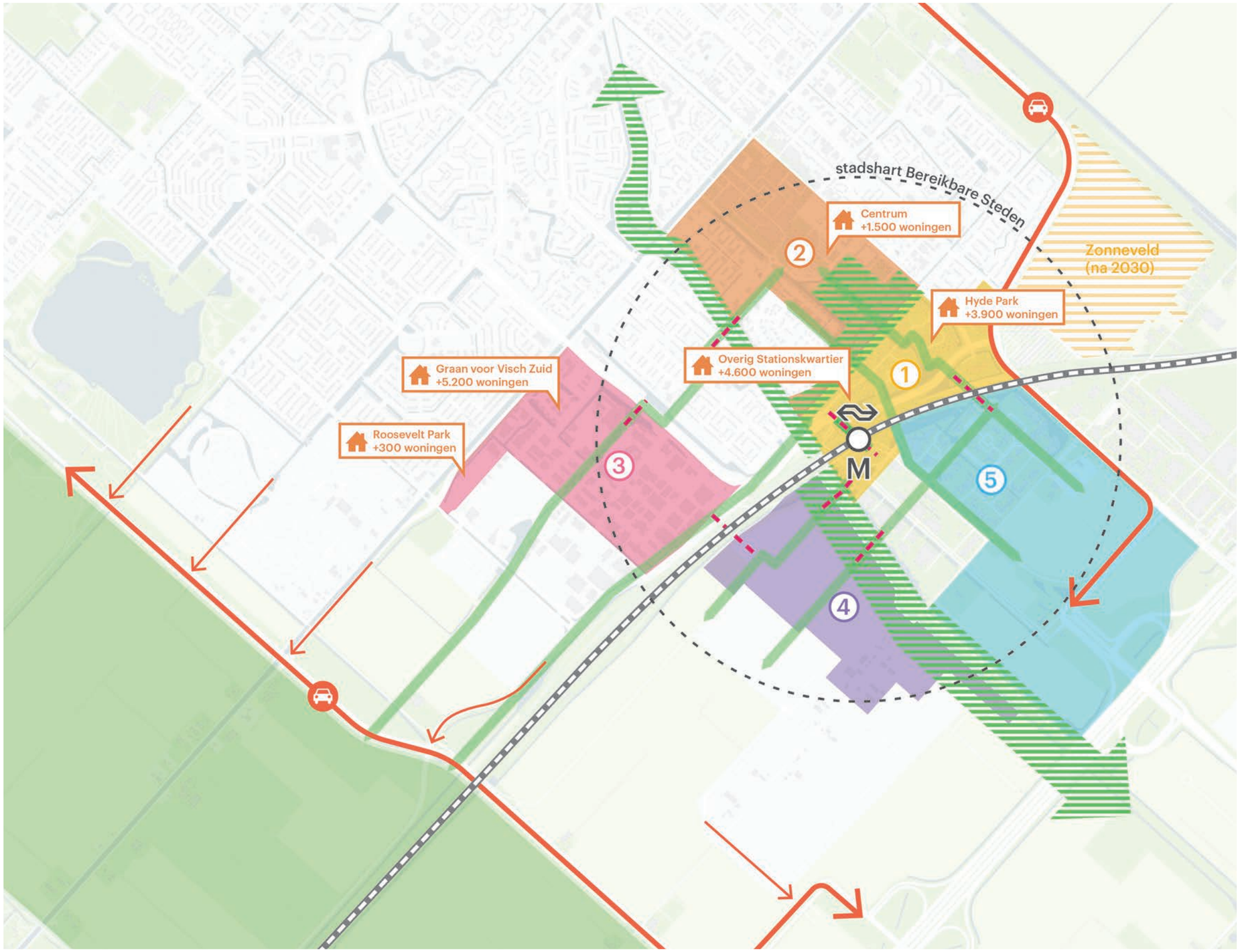
In de nieuwe wijken vinden we autoluwe leefstraten en rustiger buurten. Binnen de deelgebieden heeft het langzaam verkeer het primaat. Er wordt tevens ingezet op nieuwe mobiliteitsconcepten zoals Mobility as a Service (MaaS) en deelmobiliteit (in elektrische vorm) die bijvoorbeeld met hubs kan worden aangeboden. Dit past bij de leefstijl van de stedelijk georiënteerde huishoudens voor wie het Stationsgebied de uitvalsbasis zal worden: zij hechten meer aan (duurzaam) (mede-)gebruik dan aan bezit. Dit geldt ook voor de bedrijven die zich in en rondom het Stationskwartier gaan vestigen.



Plankaart en programma

Programma per deelgebied

Deelgebied	woningen
1. Stationskwartier	
Hyde Park	3.900
Overig Stationskwartier	4.600
2. Centrum	1.500
3. Graan Voor Visch Zuid en Roosevelt Park	
Roosevelt Park	300
Graan voor Visch Zuid	5.200
4. Schiphol Trade Park	
5. Beukenhorst Oost en Oost-Oost	
Totaal aantal woningen	**15.500**



3. De deelgebie-den

De deelgebieden

Het Stationsgebied Hoofdorp bestaat uit een combinatie van reeds ingezette ontwikkelingen en nieuwe initiatieven. Samen geven zij richting aan het nieuwe perspectief voor de pioniers- en polderstad, de nieuwe laag die wordt toegevoegd aan de occupatiegeschiedenis. We zetten de diverse deelgebieden in dit hoofdstuk kort op een rij.

Lopende ontwikkelingen

Centrum & Stadspark

De verdichting van het centrum van Hoofddorp is gestart met diverse projecten. De ontwikkeling van het centrum gaat door in de komende jaren. Het Stadspark wordt vernieuwd, tot een meer open en toegankelijk park met een duidelijker routing, vooral tussen het centrum en Hyde Park en het station. Het aantal nieuwe woningen dat hier is voorzien, bedraagt 1.500.

Centrum – RE:BORN

Centrum – SEM Raadhuisplein

Rooseveltpark

Het stedenbouwkundig plan voor het woongebied Rooseveltpark is klaar en de uitvoering kan beginnen. De relatie met het deelgebied Graan voor Visch Zuid wordt op termijn essentieel voor de woon- en leefkwaliteit van de bewoners, wanneer fietsen, wandelen en nabijheid vorm hebben gekregen als de nieuwe stedelijke inrichtingsprincipes. In Rooseveltpark, dat gebouwd wordt op de locatie van een voormalig bedrijventerrein, worden circa 300 huur- en koopappartementen gerealiseerd.

Roosevelt Park

Hyde Park

Hyde Park is het begin van de ontwikkeling van Stationsgebied in de richting van een hoogstedelijke omgeving. De eerste stadsblokken, deels met ruimte voor voorzieningen aan de straat, worden gebouwd en voor de meeste stadsblokken liggen er ontwerpen en plannen. Hyde Park zet de toon voor de verdere verstedelijking van het Stationsgebied. De route van station naar centrum door Hyde Park is als 'voorzieningenstraat' ontworpen. Ruim 3.900 woningen vinden een plek in de stadsblokken in Hyde Park, rond collectieve binnentuinen en ontsloten door wandel- en fietsvriendelijke straten.

Hyde Park

Stationskwartier

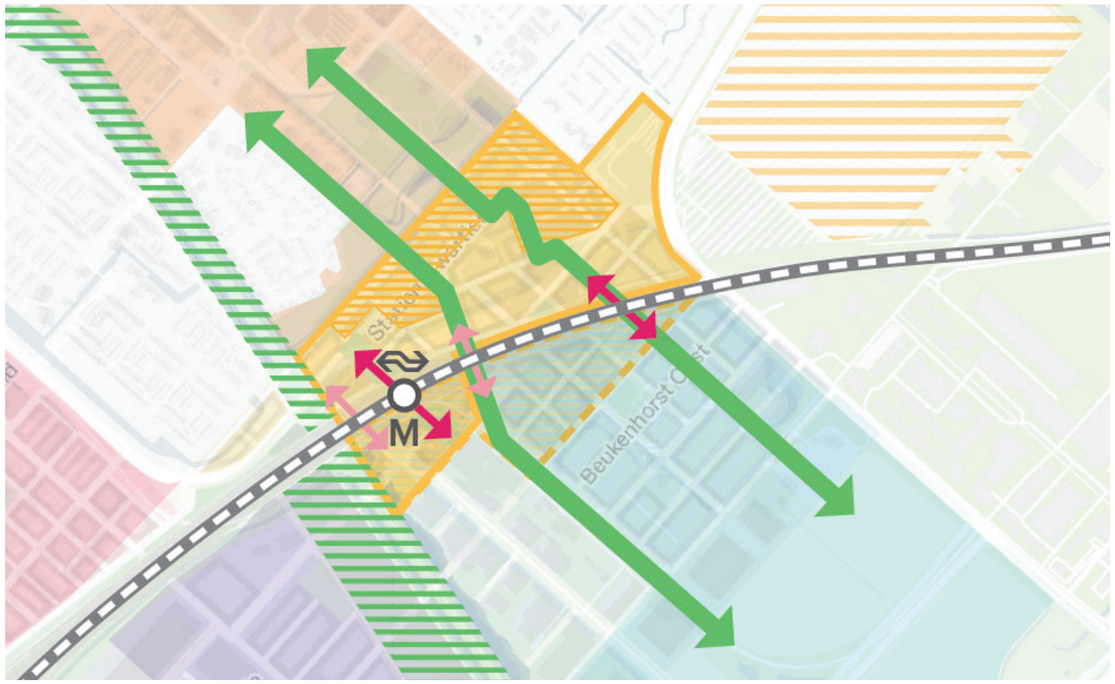
Een stedelijke en gemengde wijk

In het Stationskwartier ontstaat tussen het spoor en Hyde Park een stedelijke en gemengde wijk, met ruimte voor groene leefstraten, groene en waterrijke binnenhoven en brede watergangen. Het kwartier krijgt eveneens goede verbindingen naar stadshart, station en Beukenhorst Oost.

De hoofdopzet van het Stationskwartier is gebaseerd op twee doorgaande groene en waterrijke lijnen van het centrum van Hoofddorp naar het oosten en een derde kortere lijn tussen Hyde Park en de Taurusavenue, dwars op de perrons van het huidige station. Deze laatste bestaat uit de twee stationspleinen en het nieuwe station zelf. Het kwartier wordt ontsloten via twee lussen of inprikkers die de parkeerhuizen bereiken. Stadsblokken volgen de karakteristieke structuur van het poldergrid en zijn opgebouwd uit een plint van collectieve en publieke functies, entrees en woningen. Naast het wonen is er ruimte voor kantoren, werkplaatsen en voorzieningen – voor de wijk zelf en voor de werkers rond het station. Het Stationskwartier zal zo'n 1.400 tot 5.800 woningen tellen, naast andere functies.

Waar het stadscentrum vooral een lokaal geworteld centrum is met winkels, krijgt het Stationskwartier een profiel dat aansluit op het 'Enter NL'-concept van de 'airportcorridor', die met het doortrekken van de Noord-Zuidlijn tot aan Hoofddorp zal reiken. Het Stationskwartier biedt ruimte voor hotels, onderwijs en cultuur naast kantoren en stedelijke appartementen. Zo zijn Stationskwartier en het bestaande stadshart van Hoofddorp complementair aan elkaar.

Plinten met tal van uitnodigende functies met daarbovenop appartementen en kantoren aan de centrumzijde van het plein maken het geheel tot een levendig gebied. Dit in combinatie met hotels, culturele voorzieningen, kantoren, congresruimtes en educatie aan de oostkant van het spoor.
Een punt van onderzoek is het begrenzen van de geluidsdruk vanuit het spoor en het omliggende wegennet, bijvoorbeeld door het afschermen of deels overkappen van de sporen.

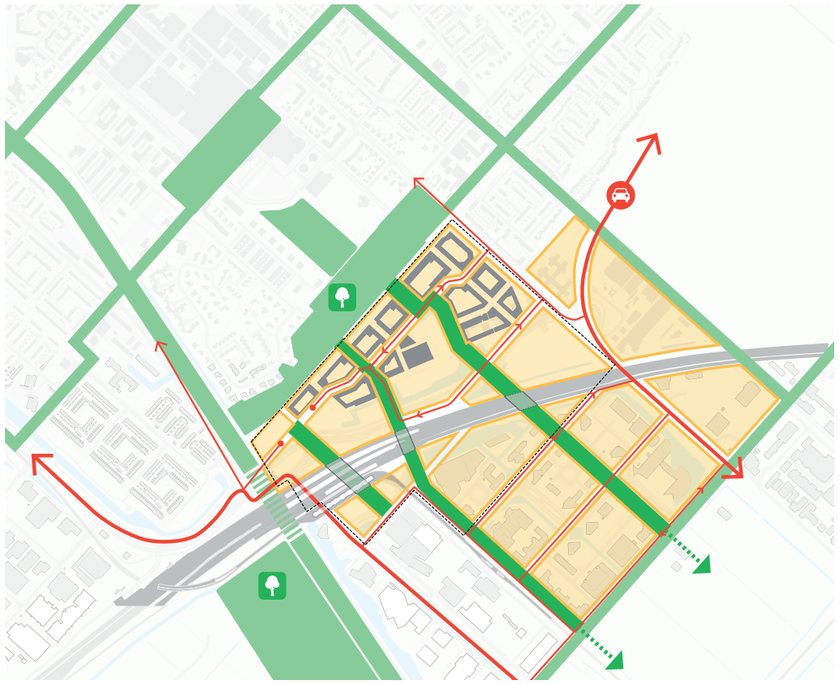


Opbouw Stationskwartier

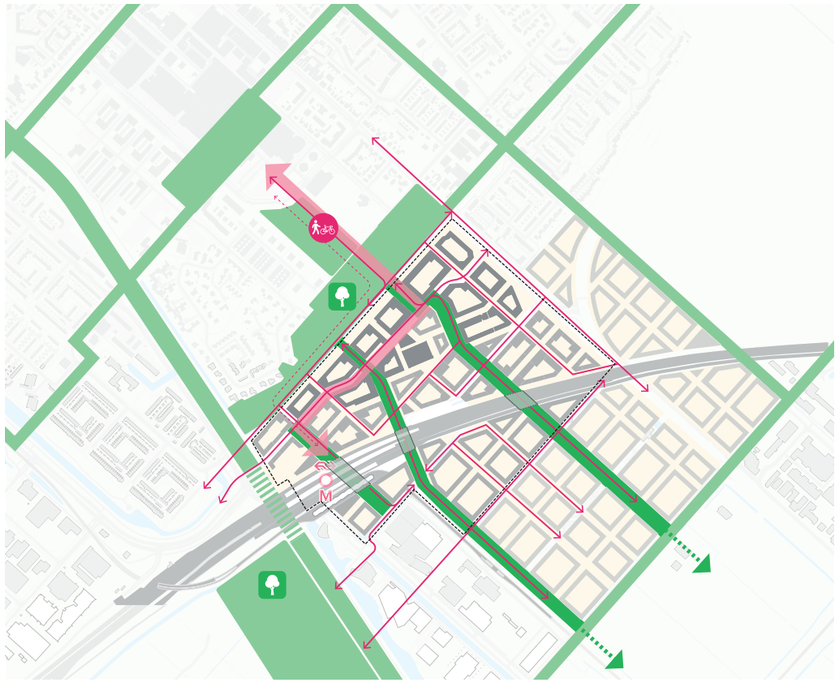
1 Groene assen
Doorgaande groene en waterrijke lijnen verbinden het Stationskwartier met het centrum van Hoofddorp en Beukenhorst Oost

2 Hoofdstraten
Stedelijke dynamiek (stadsprogramma en toegankelijkheid auto) concentreert zich aan de hoofdstraten die dwars liggen op de groene lijnen

3 Superblokken
De hoofd gridstructuur van groene lijnen en hoofdstraten vormt de begrenzing waartussen de compacte stadsblokken liggen



4 Fijnmazig netwerk
Binnen de hoofdstructuur van superblokken ontstaat ruimte voor een fijnmazig netwerk van groene, autoluwe straten en openbare ruimtes



Multimodale knoop

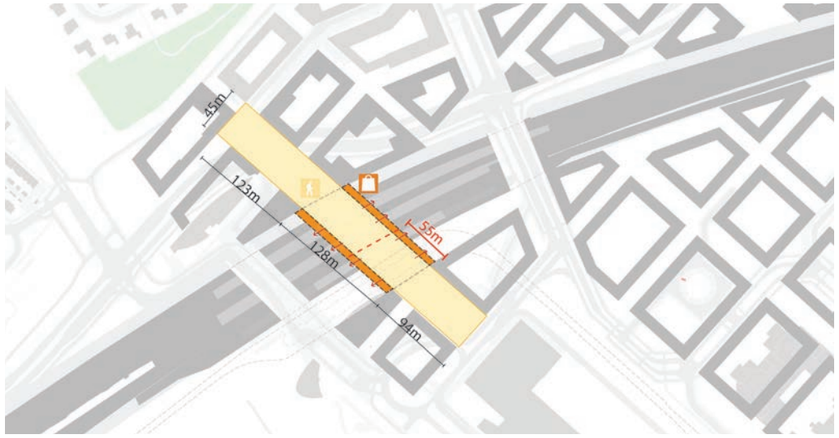
Netwerk van openbare ruimtes

Het nieuwe station Hoofddorp is straks in niets meer te vergelijken met het eenvoudige polderstationnetje dat in 1981 werd geopend. Het bestaat straks uit een knoop van alle vervoersmodaliteiten – op een en dezelfde hoogte – die samen een hoogwaardige entree van de stad en de MRA-regio vormen. Waarbij ook de verbinding naar Leiden, Rotterdam en Dordrecht niet mag worden vergeten. De perrons van de treinen (inclusief de Intercity-stops in de nieuwe dienstregeling van de NS), de Noord/Zuidlijn, de zuidtangent en regio- en stadsbussen liggen allemaal op dezelfde hoogte. Het station met een grote en lichte onderdoorgang en hal bevindt zich centraal midden onder de perrons. De huidige twee onderdoorgangen – de huidige Polaris-avenue en (een deel van) het huidige busstation – aan weerzijden van de perrons worden gereserveerd voor fietsen en voetgangers en eventueel kiss & ride/taxi's. Fietsers kunnen via doorgaande fietsroutes zo dicht mogelijk bij het station komen en parkeren daar overdekt en comfortabel hun fiets – aan weerszijden van het station en voor een deel inpandig. Voor voetgangers geldt hetzelfde: brede voetgangersstraten komen uit op de stationspleinen waar ruimte is voor ontmoeten en aangenaam verblijven. De stationspleinen zijn logisch vindbaar en sluiten naadloos aan op het stedelijk voetgangers-netwerk c.q. het Hoofddorpse netwerk van openbare ruimtes.

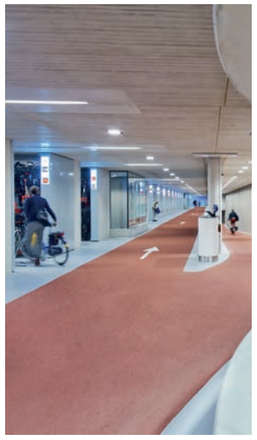
Voor het station is de ambitie om dit een sterke identiteit mee te geven. Daarbij kan gedacht worden aan een kap of een beloopbaar dak dat het tot een geheel maakt en aan de koppeling van de perrons met een loop- en fietsbrug die in lijn met het tracé van de Geniedijk over de sporen gaat.

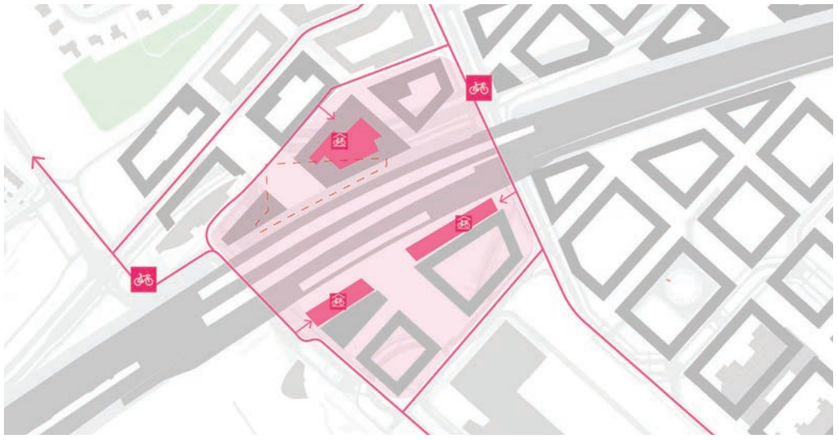
Optimale overstap tussen trein, metro en bus

Nieuwe, centraal gelegen passage met stationspleinen aan weerszijden



Uitbreiding van fietsparkeren aan weerszijden van het station





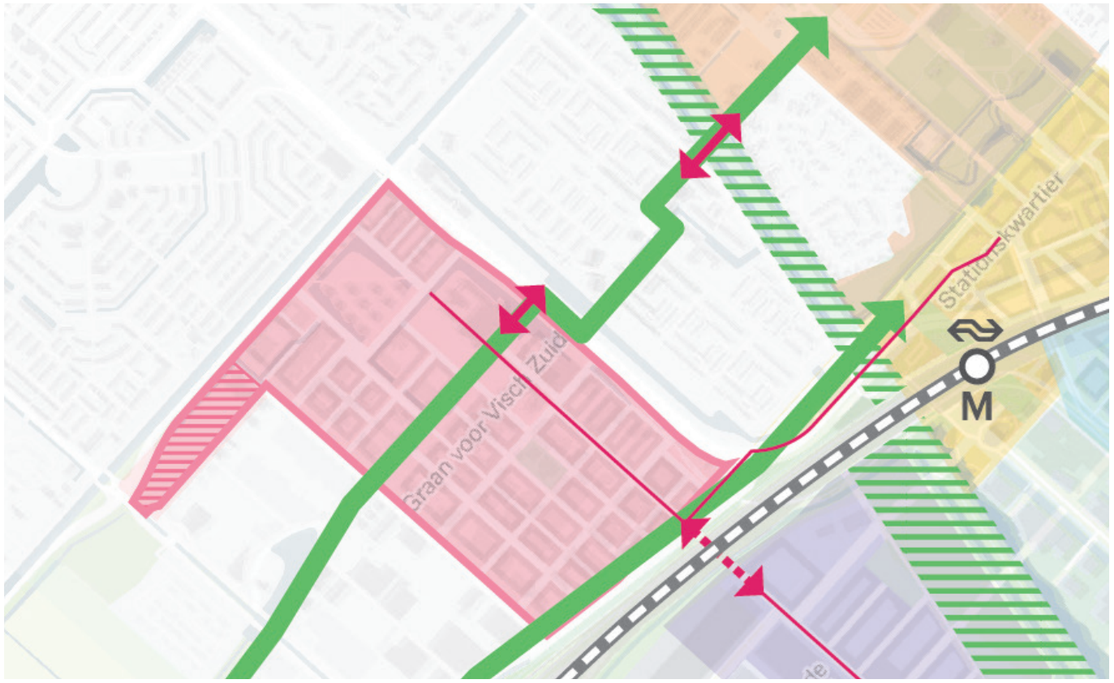
Groene, beloopbare overkapping van het spoor ter plaatse van het station

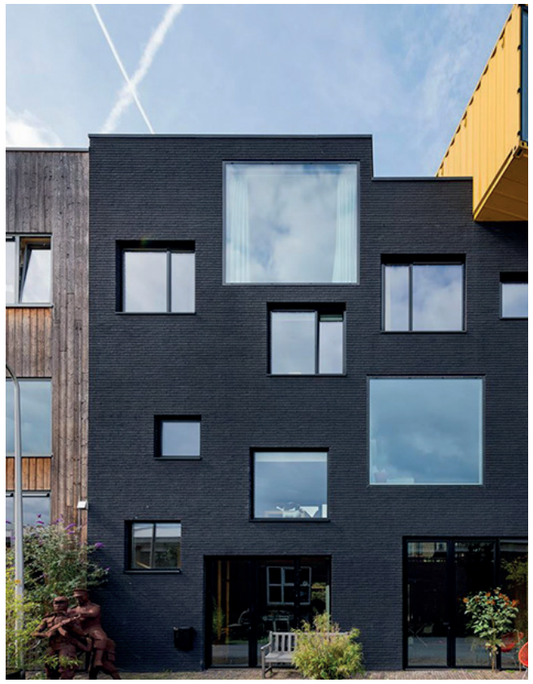
"Van Heuven Goedhart-laan transformeert naar levendige stadswijk"

Graan voor Visch Zuid en Roosevelt Park

Stapsgewijze transformatie naar een gemengde wijk

De transformatie van het bedrijventerrein Graan voor Visch Zuid tot gemengde woon-werk wijk (met 5.200 woningen en tevens ruimte voor werken) heeft tijd en een gefaseerde aanpak nodig maar we starten wel al snel met het eerste deel. De herontwikkeling van dit deelgebied vraagt vooral ook uitstekende verbindingen voor bus, fiets, voetganger naar het centrum en het Stationskwartier. De fietsers, voetgangers en busreizigers bereiken straks het centrum en station via een aantrekkelijke route met veel groen en water.





Referentiebeelden

Beukenhorst Oost en Oost-Oost

Verlevendigen naar een 24/7 gemend werkgebied

De gebiedsontwikkeling rond station Hoofddorp biedt voor deze monofunctionele kantorenwijk een mooie kans om een nieuwe gemengde toekomst te krijgen. Net als Schiphol Trade Park draagt het in belangrijke mate bij aan de internationale entreefunctie van Hoofddorp door een aantrekkelijke functiemix met hotels, vergader- en congresvoorzieningen, onderwijs en sport. Hierbij krijgt verdichting van het gebied nabij het station prioriteit ten opzichte van uitbreiding in Beukenhorst Oost-Oost. Betere – want groenere en bredere – fiets- en voetpaden leiden naar het station en het stadshart van Hoofddorp. Er komt een nieuwe onderdoorgang onder het spoor richting het stadshart en er is ruimte voor verdichting met nieuwe functies die het gebied verlevendigen, 24/7. Hierdoor zijn er meer arbeidsplaatsen mogelijk in de directe nabijheid van het station. De ruimtelijke opzet wordt er een met kantoorblokken met een stil, groen en collectief toegankelijk binnenhof en groene straten daarbuiten. Op de begane grond vinden we publieke en collectieve functies die interessant zijn voor gebruikers en bezoekers.

Schiphol Trade Park

Voorbeeld van meest duurzame en innovatieve business park

Dit gebied is een belangrijke bouwsteen voor de internationale entreefunctie van Hoofddorp. Het zet in op een interactief milieu met grotendeels logistieke functies en aan de noordoostzijde een zone voor meer kantoorachtige functies. Er is geen woningbouw voorzien.

Schiphol Trade Park heeft de ambitie het meest duurzame en innovatieve business park van Europa te zijn door circulaire principes in de gebiedsontwikkeling toe te passen. Zo wordt er bij de gebiedsinrichting onder andere nagedacht over het gebruik van groene energie, hergebruik van grondstoffen, duurzame mobiliteit en een duurzame omgang met water. Het park bestaat uit zes onderscheidende vestigingsmilieus die elkaar versterken. Elk milieu is ingericht voor specifieke bedrijven en heeft zijn eigen unieke kenmerken. De dichtst bebouwde delen van Schiphol Trade Park liggen tegen het nieuwe Geniedijk Park aan. Hiermee vormt dit werelderfgoed een groene parkachtige as door het gebied (nader wordt onderzocht door de gebiedspartijen hoe de UNESCO-status van het Geniepark optimaal kan worden afgestemd op de ontwikkeling van dit deelgebied). Ook voor Schiphol Trade Park is de directe wandel- en fietsverbinding naar en van het station cruciaal.

4. Projecten en fasering

Projectbeschrijving

Wil de ontwikkeling van de deelgebieden in het hele stationsgebied een succes worden dan is een aantal ‘bovenwijkse’ projecten nodig. Op basis van de huidige inzichten ondersteunen deze projecten de gewenste schaalsprong en kwaliteit van wonen, leven en werken. We zetten ze in dit hoofdstuk op een rij, gerangschikt naar thema. Waar projecten in de periode na 2030 zijn voorzien vermelden we dat.

Verminderen autoverkeer

1. **Gefaseerd verwijderen Van Heuven Goedhartlaan tussen station en N201**
De bestaande doorgaande autoweg wordt stapsgewijs verwijderd. Dit neemt de grootste barrière tussen het station en het centrum weg. Bovendien kunnen we zo het Stationskwartier ontwikkelen tot levendige stadsbuurt.

2. **Herinrichten aansluiting Van Heuven Goedhartlaan/Kruisweg/N201**
Een ‘stadsstraat’ sluit aan op de Kruisweg. Het eerste deel van de Kruisweg wordt rechtgetrokken – in lijn met de oorspronkelijke polderweg. In de toekomst wordt deze weg heringericht als autoluw groen polderlint.

3. **Herinrichten bestaand busstation en Taurusavenue tot – tijdelijke – autoverbinding**
Het bestaande busstation onder het station wordt tijdelijk ingezet als doorgaande autoverbinding. Dit maakt op korte termijn het verwijderen van de Van Heuven Goedhartlaan tussen het station en de Polarisavenue mogelijk.

4. **Van Heuven Goedhartlaan door Graan voor Visch afschalen**
De Van Heuven Goedhartlaan vormt momenteel een grote barrière tussen Graan voor Visch Zuid en Graan voor Visch/centrum Hoofddorp. Door de weg af te schalen wordt de oversteekbaarheid verbeterd en de geluidsoverlast van de weg verminderd.

5. **Van Heuven Goedhartlaan door Graan voor Visch transformeren tot stadsboulevard *(na 2030)***
Uiteindelijk wordt d weg omgebouwd tot ‘stadsboulevard’. De laan wordt goed oversteekbaar en er komt meer ruimte voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer.

6. **Centrumgebied autoluw maken**
De bestaande kruisende autoroutes door het centrum worden opnieuw ingericht middels een aantal verkeersingrepen. Daarbij wordt het verkeer naar de ring geleid, wat de leefbaarheid van het centrum ten goede komt.

7. **Autoverkeer naar N201 en v.v. ontmoedigen**
Gebruik van de afslag Hoofddorp-Noord op de N201 wordt ontmoedigd voor alle richtingen. Hierdoor neemt doorgaand verkeer in de wijk af.

Bereikbaarheid voor de automobilist

8. **Herinrichting Spoorlaan om verkeer Van Heuven Goedhartlaan naar ring Hoofddorp te leiden**
Om het doorgaand autoverkeer uit de stad te halen, zijn goede, betrouwbare verbindingen met de ring van Hoofddorp nodig. De Spoorlaan is hier een van. Deze laan wordt verbeterd om de rijtijd naar de oprit Hoofddorp Zuid van de A4 te verkorten.

Bereikbaarheid fiets en voetganger

9 Herinrichten bestaande onderdoorgang (Polarisavenue)
De huidige zesbaansweg onder het spoor krijgt een nieuwe functie. Dit wordt dé hoofdverbinding voor fietsers en voetgangers tussen het centrum en Beukenhorst Oost. Door de breedte van de onderdoorgang ontstaat een groene en ecologische corridor die bovendien het waternetwerk aan beide zijden van het spoor met elkaar verbindt.

10 Verbindingen Graan voor Visch Zuid naar centrum (1) en naar station (1)
Graan voor Visch Zuid krijgt een nieuwe en meer directe fiets- en voetgangersverbinding met het centrum. Een nieuwe brug over het water langs de Van Heuven Goedhartlaan zorgt hiervoor. Tevens wordt de fietsverbinding tussen Graan voor Visch Zuid en het station verbeterd. Daarmee wordt de trein de logische en aantrekkelijke keuze ten opzichte van de auto.

11 Nieuwe onderdoorgang Centrum – Hyde Park – Beukenhorst Oost maken voor water, groen, fiets, voetganger en hulpdiensten *(na 2030)*
Een extra onderdoorgang verbindt Beukenhorst Oost en het centrum van Hoofddorp. Op deze manier kunnen we Stationskwartier ontwikkelen als een geïntegreerd gebied aan beide zijden van het spoor. Bestaande fiets- en voetgangersroutes en de groenblauwe structuur worden op elkaar aangesloten.

12 Verbindingen met Schiphol Trade Park + Geniedijkpark
Schiphol Trade Park wordt optimaal verbonden met het station, Beukenhorst Oost en het centrum. Hiervoor zorgen nieuwe fiets- en voetgangersverbindingen over de Geniedijk. De uitwerking van deze verbindingen wordt nader onderzocht, rekening houdend met de UNESCO-status van de Geniedijk (werelderfgoed).

13 Fietsroute van Geniedijk kruist het spoor *(na 2030)*
De Geniedijk wordt verbonden via een fietsersbrug over of tunnel onder het spoor. Hiermee krijgen het centrum, Graan voor Visch een optimale verbinding met het toekomstige Geniedijkpark. Ook verbetert dit de Langeafstand Fietsroute langs de Hollandse Waterlinie.

Publieke ruimte, water en groen

14 Geniedijkpark
Tussen Schiphol Trade Park en de Geniedijk ontstaat een nieuw landschapspark met ruimte voor ecologie, water en verblijf, in het voormalige schootsveld van de Stelling van Amsterdam. Een aantrekkelijke plek voor de toekomstige bewoners en bezoekers van het stationsgebied.

15 Bovenplans groen
De ontwikkeling van deze grote hoeveelheid extra woningen in hoge dichtheid vraagt ook om uitbreiding van de groenvoorzieningen buiten de kern.

16 Nieuwe stationspleinen aan beide zijden
De nieuwe stationspassage komt aan weerszijden van het spoor uit op een levendig, stedelijk stationsplein. Zo ontstaat een aantrekkelijke entree voor voetgangers en een logisch startpunt voor de routes die leiden naar het centrum van Hoofddorp en de omliggende wijken.

Openbaar vervoer

17 Nieuw station met centrale passage
Voor het station wordt ingezet op het efficiënter maken van de toekomstige knooppuntfunctie met trein, metro en bus. We houden hier rekening met de komst van de NoordZuid-lijn. Directe en logische looproutes tussen de verschillende vervoersmogelijkheden dragen hieraan bij. Daarbij moet het station ook toekomstbestendig worden voor de verwachte toename in reizigers. Centraal onder de bestaande perrons van de treinen en de nieuwe van metro en bussen komt een nieuwe passage.

18 Stationsoverkapping *(na 2030)*
Boven de sporen en perrons maakt een nieuw dak het station tot één geheel. Dit dempt tevens het geluid in het station en erbuiten. Het beloopbare dak wordt een aantrekkelijke collectieve buitenruimte voor de aanliggende kantoren, horeca en woningen in de blokken direct rond het station.

19 Tijdelijk busstation maken
Het bestaande busstation voor lokale bussen onder de sporen wordt ingezet om het autoverkeer buiten het Stationskwartier om te leiden (zie project 3). Om dit mogelijk te maken is een tijdelijk vervangend busstation nodig.

20 Vervangen bestaand R-net busstation door groter busstation voor alle lokale en regionale bussen *(voor of na 2030)*
Het bestaande R-net viaduct wordt vervangen door een geïntegreerd busstation met eilandperron. Hier stoppen ook de lokale en regionale buslijnen. Het busstation krijgt een verhoogde ligging, parallel aan de trein- en toekomstige metrosporen. Dit maakt de overstap logisch, comfortabel en gemakkelijk. De realisatie moet vooruitlopend op de komst van de metro onderzocht worden.

21 Vervangen en vergroten fietsparkeren
De toename in reizigers vraagt meer ruimte voor fietsparkeren. De huidige fietsenstalling (met ruimte voor circa 1.500 fietsen) ligt op de plaats van de nieuwe stationspassage. Deze wordt vervangen door nieuwe stallingen aan weerszijden van het spoor met een gecombineerde capaciteit van 4.500 fietsen. De nieuwe stallingen worden ingepast in de nieuwe stadsblokken rondom het station.

22 Oplossing geluidproblematiek spoor
Om het Stationskwartier te verdichten en te transformeren tot een aantrekkelijke stadswijk zijn maatregelen nodig voor het geluid van het spoor. Verschillende oplossingen worden onderzocht waaronder (gedeeltelijke) overkluizing van het spoor.

Projectenoverzicht

Verminderen autoverkeer

1. Afschalen en gefaseerd verwijderen Van Heuven Goedhartlaan tussen station en N201
2. Herinrichten aansluiting Van Heuven Goedhartlaan/Kruisweg/N201
3. Herinrichten bestaand busstation en Taurusavenue tot – tijdelijke – autoverbinding
4. Van Heuven Goedhartlaan door Graan voor Visch afschalen
5. Van Heuven Goedhartlaan door Graan voor Visch transformeren tot stadsboulevard ***(na 2030)***
6. Centrumgebied autoluw maken en beter bereikbaar
7. Autoverkeer vanuit centrum naar N201 (en vice versa) ontmoedigen

Bereikbaarheid voor de automobilist

8. Herinrichting Spoorlaan om verkeer Van Heuven Goedhartlaan naar ring Hoofddorp te leiden

Bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers

9. Herinrichten bestaande onderdoorgang (Polarisavenue)
10. Verbindingen Graan voor Visch naar centrum (1) en naar station (1)
11. Nieuwe onderdoorgang Centrum – Hyde Park – Beukenhorst Oost ***(na 2030)***
12. Verbindingen met Schiphol Trade Park + Geniedijkpark
13. Fietsverbinding over Geniedijk kruist het spoor ***(na 2030)***

Publieke ruimte, water en groen

14. Geniedijkpark
15. Bovenplans groen
16. Nieuwe stationspleinen aan beide zijden

Openbaar vervoer

17. Nieuw station met centrale passage
18. Stationsoverkapping ***(na 2030)***
19. Tijdelijk busstation maken
20. Vervangen bestaand R-net busstation door groter busstation voor alle lokale en regionale bussen ***(voor of na 2030)***
21. Vervangen en vergroten fietsparkeren
22. Oplossing geluidproblematiek spoor

Fasering

Op dit moment moet nog veel verkend worden. De fasering van projecten hangt af van dat onderzoek, van te nemen besluiten en de vaststelling van overeenkomsten en niet in de laatste plaats van de verwerving van gronden of vastgoed. Daarom kan dit alleen een eerste aanzet voor de fasering van het Stationsgebied zijn.

Voor de fasering van de projecten hanteren we een aantal principes:

- verbinden en ontwikkelen in samenhang;
- hoe dichter bij het station, des te belangrijker daar te beginnen;
- 'zoet' en 'zuur' koppelen: moeilijke en makkelijke projecten combineren;
- wonen gemengd met andere functies heeft voorrang, dichterbij station, meer gemengd stedelijk gebied en meer gemengde gebouwen.

Daarnaast zijn veel infrastructuuraanpassingen voorwaardelijk om een ontwikkeling mogelijk te maken. Een point of no return moet in een aantal gevallen gepasseerd zijn voordat (verder) ontwikkelen aan de orde is.

De volgende clusters van projecten springen eruit, van dichtbij het station van Hoofddorp tot verder weg:

A. Stationskwartier rond Van Heuven Goedhartlaan

Een of enkele stadsblokken kunnen gebouwd worden zonder aanpassingen in infrastructuur. Daarna is het opheffen van de Van Heuven Goedhartlaan nodig om tot verdere ontwikkeling te komen. Alleen met forse geluidsmaatregelen is het goed mogelijk om dichtbij het spoor te kunnen wonen en leven.

B. Multimodale knoop

Dit is een project van lange adem, daarom is vroeg beginnen van groot belang.

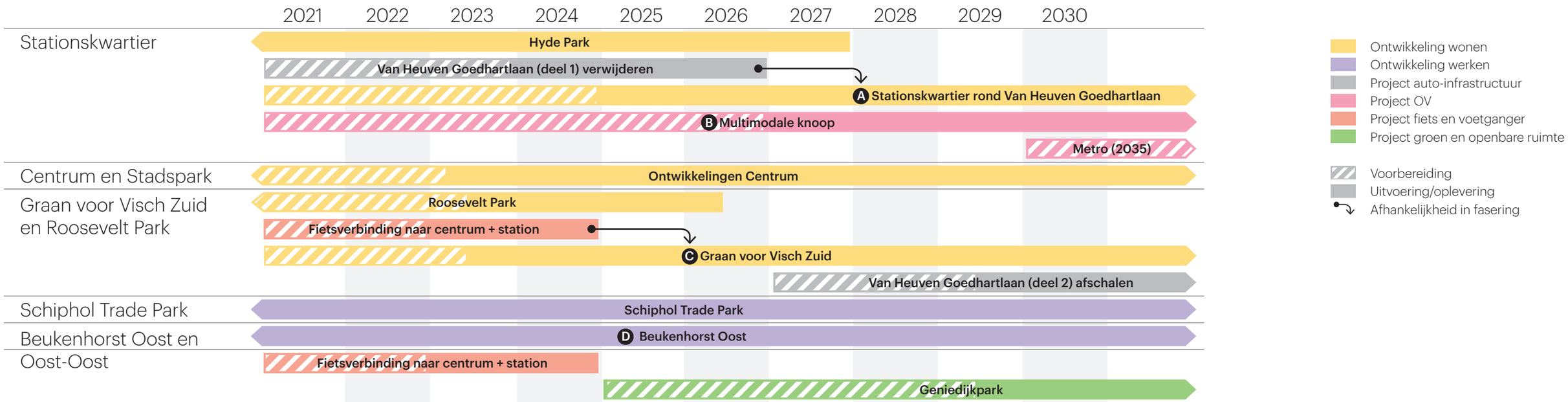
In de eerste jaren kan met het herschikkien van vastgoed gewerkt worden aan de ruimte van het Stationsplein West en een onderdoorgang. Een nieuw busstation kan alvast gebouwd worden, maar dat is niet voorwaardelijk. De huidige inschatting is dat de Noord/Zuidlijn rond 2035 in gebruik kan worden genomen. Dat is het moment dat het station compleet kan zijn.

C. Graan voor Visch Zuid

Wanneer bedrijven ruimte gaan maken voor woningbouw zijn een of meerdere nieuwe bedrijventerreinennodig. De verbindingen met het centrum en station vormen de volgende stap waarna het ontwikkelen stap voor stap op gang kan komen.

D. Beukenhorst Oost

Vlakbij het station is ruimte voor herontwikkeling wanneer hiermee ruimte gemaakt kan worden voor het nieuwe station en het stationsplein.



5. Organisatie, communicatie en participatie

Organisatie, communicatie en participatie

De ontwikkeling van het Stationsgebied Hoofddorp raakt vele belanghebbenden, binnen en buiten het gebied. We willen daar zorgvuldig mee omgaan. Goede en gedragen plannen maak je nu eenmaal samen. De afgelopen tijd is er een goede samenwerking ontstaan tussen de direct betrokken partijen. Dat bleek al bij het opstellen van 'Spoorboek Ontwikkeling Stationsgebied 2030' waaraan veel partijen zich hebben gecommitteerd. De energie en het enthousiasme zijn er opnieuw nu dit gebiedsplan wordt opgesteld en we bouwen daarop voort in de komende periode.

Organisatie

Rondom de totstandkoming van het Spoorboek hebben we duidelijke afspraken gemaakt over de organisatie van de planontwikkeling. Alle mogelijke belanghebbenden zijn op de hoogte en/of betrokken bij de plannen, waarbij de Metropoolregio Amsterdam optreedt als 'verbinder'. Iedere partij draagt verantwoordelijkheid over het eigen werkveld en stemt af met anderen bij raakvlakken. Waarbij de gemeente Haarlemmeer aan zet is voor de woongebieden.

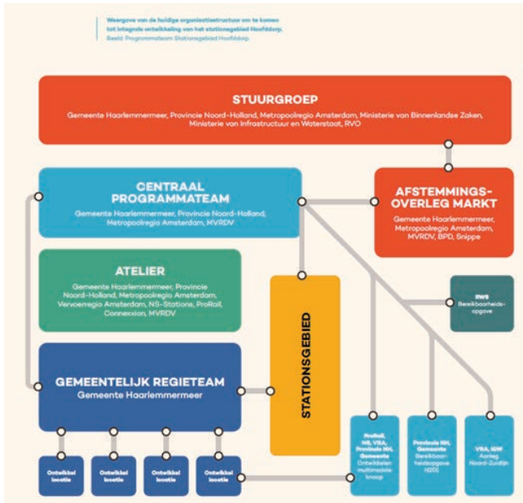
Nu we de ambities verwoord hebben in dit gebiedsplan komt het accent meer te liggen op de uitwerking van de gebieden. De gemeente Haarlemmermeer treedt daarmee logischerwijs meer naar voren. Haar sturende rol wordt de komende tijd belangrijker en zwaarder aangezet. Dit laat onverlet dat nauwe afstemming blijft plaatsvinden met de partijen die een belangrijke rol hebben in de mobiliteitsopgave, de omgevingsfactoren en de stationsontwikkeling.

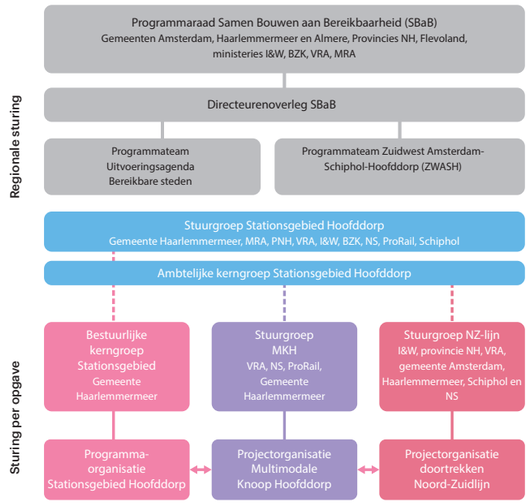
Gemeentelijke projectorganisatie

De gemeente zet een aparte projectorganisatie op voor het Stationsgebied van waaruit ze integraal kan sturen op tempo en kwaliteit van de gebiedsontwikkeling. De deelgebieden Stationskwartier en Graan voor Visch Zuid hebben hierbij voor de korte termijn de prioriteit. Het is daarbij van belang met de grondeigenaren in beide gebieden een succesvolle samenwerking op te zetten, waarmee snelheid van ontwikkeling en 'samen het beste plan voor Hoofddorp maken' centraal staan. De wijze en het moment waarop de gemeente haar eigen positie op de markt brengt, hangt af van de gewenste samenhang en fasering in het gebied. De betrokken partijen bij het gebiedsplan vinden het daarbij van belang dat er markpartijen geselecteerd worden die bewezen ervaring hebben met samenwerking in en ontwikkeling van hoogstedelijke stadswijken.

De gemeente richt haar projectorganisatie zo in dat lopende planprocessen hierin naadloos worden geïntegreerd en alle partijen, publiek en privaat hun rol goed kunnen spelen.

Binnen het grotere kader van het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid stellen we





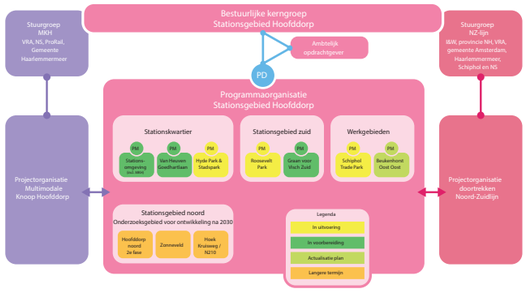
Organisatie, communicatie en participatie

een Stuurgroep Stationsgebied Hoofddorp in. De ontwikkeling van het Stationsgebied Hoofddorp is primair een gemeentelijke aangelegenheid. Allianties met de andere partijen zijn van belang voor onder meer afstemming met aanpalende opgaven, de bekostiging en de besluitvorming in (ruimtelijke) procedures (denk aan geluidshinder). Daarom nemen ook vertegenwoordigers van provincie, MRA, VRA, I&W, BZK, NS, ProRail en Schiphol deel.

De Multimodale Knoop Hoofddorp (MKH) ligt in het hart van de stationsgebied. Bij de ontwikkeling zijn VRA, NS, ProRail en de gemeente direct betrokken. Zij staan samen aan de lat voor de ontwikkeling. Het doortrekken van de Noord-Zuidlijn is een apart project, waarin de gemeente Haarlemmermeer een van de deelnemers is. Verder zijn dat I&W, provincie NH, VRA, gemeente Amsterdam, Schiphol en NS.

Communicatie en participatie

Op het gebied van communicatie werken de betrokken partijen gezamenlijk aan een nadere uitwerking, zowel voor de interne als externe communicatie. De basisafspraak is dat we elkaar niet verrassen en via de ambtelijke stuurgroep de communicatie blijven afstemmen. We maken de komende tijd een overall-communicatieplan en een verhaallijn. Vervolgens wordt in elke communicatie-uiting deze verhaallijn als basis gebruikt. De gemeente Haarlemmermeer zal voor de uitwerking van de deelgebieden een passende aanpak ontwikkelen voor de participatie van inwoners, ondernemers en andere betrokkenen. Zij sluit daarmee aan op het participatieproces dat is doorlopen in het kader van de Verdichtingsvisie ('swipocratie') voor de bespreking van de doelstellingen voor het gehele Stationsgebied én ze werkt per deelgebied een participatieaanpak uit in meer lokale, buurt- en wijkgerichte vorm, gericht op de directe leefomgeving van mensen.



6.
Risico's

Risico's

Risico's zijn inherent aan het ontwikkelen en uitvoeren van projecten in de gebouwde omgeving. Dat is helemaal het geval wanneer in een bestaande context veranderingen worden aangebracht. We lopen dan tegen tal van elementen aan die de verdere realisatie kunnen beïnvloeden. We zetten hieronder de risico's voor de transformatie van het Stationsgebied als geheel op een rij, in algemene zin. Uiteraard spelen deze risico's in veel gevallen ook weer een rol wanneer de deelgebieden aan bod komen. Ook hangen ze onderling samen.
In het vervolg van de gebiedsontwikkeling blijft het risicomanagement een belangrijk en vast onderdeel in de aanpak van de betrokken partijen. De komende tijd vindt al een nadere uitwerking plaats. Daarbij gaat het om het verder identificeren van de risico's (naar kans en impact) en het formuleren van passende risicobeheersmaatregelen. Daarbij wordt ook aandacht besteed aan c.q. worden afspraken gemaakt over de allocatie van risico's en beheersmaatregelen aan betrokken partijen. Bij enkele van de onderstaande risico's worden al eerste maatregelen genoemd, de komende tijd wordt hier verder aan gewerkt.

Samenhang

Binnen het Stationsgebied zitten de deelgebieden aan elkaar vast: soms letterlijk maar ook qua kwaliteit en proces. Dat is ook binnen deelgebieden het geval, onder meer bij de multimodale knoop. Daarnaast is er de noodzaak om processen van ontwikkeling, ontwerp en beheer zo goed mogelijk op elkaar aan te sluiten. De bouw van nieuwe woningen moet bijvoorbeeld een relatie hebben met de aanleg van nieuwe infrastructuur. Ook in fysiek opzicht kunnen projecten dus aan elkaar vast zitten en daarmee op elkaar wachten wat de realisatie betreft. Flexibiliteit en aanpasbaarheid van de plannen zijn daarom belangrijk, evenals samenwerking tussen (deel-)projecten en partijen.

Beschikbaarheid van gronden

Voordat tot uitvoering kan worden overgegaan, moeten de panden en gronden in het gebied in het bezit worden verworven door de ontwikkelende partijen (zowel aan de publieke als private zijde). Dit vraagt tijd en gaat gemoeid met grote investeringen. Ook moeten – wanneer bijvoorbeeld sprake is van uitplaatsing van bedrijven – op tijd vervangende locaties beschikbaar zijn. Fasering kan helpen om het investeringsvolume in de tijd te spreiden.

Uitvoering

Wat gebeurt er wanneer een project onverhoopt niet of later tot uitvoering komt? Dat heeft gevolgen voor het project zelf maar ook (zoals hierboven geschetst) voor de omgeving. Tegenvallers kunnen onder meer betrekking hebben op de bouw (bouwkosten, materialen) en de bouwtechnische haalbaarheid. Maar ook bijvoorbeeld op technische randvoorwaarden (zoals het stroomnetwerk, inmiddels lopen we in Hoofddorp tegen de randen van de mogelijke stroomlevering aan). Uiteindelijk kunnen (mogelijke) vertragingen in de uitvoering ertoe leiden dat alleen de gemakkelijke projecten doorgang vinden en als eerste worden opgepakt. De lastige projecten blijven dan liggen. Ook is denkbaar dat het kwaliteitsniveau van lopende projecten tijdens de rit neerwaarts wordt bijgesteld. Bijvoorbeeld omdat de afzet tegenvalt, er een tekort aan financiële middelen is of omdat er vertragingen optreden waardoor kosten oplopen.

Kwaliteit leefomgeving

De aanwezigheid van wegen (over land en door de lucht) in en om het Stationsgebied zorgt voor de productie van geluid en fijnstof. Deze factoren hebben in belangrijke mate invloed op de gezondheid en het welbevinden van mensen. De milieucirkels die hieruit voortvloeien kunnen invloed hebben op de ontwikkeling van projecten. Deze invloed kan zowel aan de bron (bij voorkeur) als in de ruimtelijke inrichting worden aangepakt.
Bepaalde onderdelen in het plan krijgen mogelijk te maken met regels die de aanleg beïnvloeden, zoals de aanwezigheid van UNESCO Werelderfgoed in de directe omgeving. Er kunnen verder wijzigingen optreden in wetten en regels die de planvorming beïnvloeden. Een voorbeeld is de omgang met ultrafijnstof en stikstofdepositie.

Kwaliteit plannen

Het is denkbaar dat het kwaliteitsniveau van lopende projecten tijdens de rit neerwaarts wordt bijgesteld. Bijvoorbeeld omdat de afzet tegenvalt, financiering uitblijft of omdat er vertragingen optreden.

Markt en afzet

Voor het Stationsgebied wordt gedacht aan een bepaald programma van wonen, werken en andere functies. Op dit moment draait de economie op volle toeren en is sprake van een grote vraag vanuit de markt. We weten uit het verleden dat deze situatie ook kan veranderen. Het is zaak daar met de fasering van projecten rekening mee te houden en diverse scenario's te ontwikkelen voor de afzet en voor de investeringsbereidheid van marktpartijen. Flexibiliteit en aanpasbaarheid zijn belangrijke uitgangs-

punten in de planontwikkeling en –realisatie.

Maatschappij en draagvlak

Kunnen alle projecten rekenen op de instemming van de betrokkenen en belanghebbenden? Daarbij gaat het niet alleen om de partijen bij de projecten zelf maar ook om omwonenden en andere stakeholders. Op dit moment is er al sprake van veel 'energie' en commitment, daar moet voortvarend op worden doorgepakt. Dit risico kan zich uiten in ellenlange vergunningsprocedures.

Politiek en bestuur

Ook rondom dit thema kunnen we diverse risico's identificeren. Zo is het mogelijk dat besluitvorming – om wat voor reden dan ook – te lang op zich laat wachten. Hierdoor treedt vertraging op. Verder vinden er in 2022 gemeenteraadsverkiezingen plaats, met mogelijk verschuivingen in het lokale politieke landschap. Ook is de vraag hoe de formatie in Den Haag verloopt en wat hiervan de gevolgen zijn voor het nationale beleid en voor de bereidheid van het landsbestuur om de ontwikkeling van het Stationsgebied financieel te ondersteunen. Een risicofactor die hier ook thuishoort, is het planologische risico: worden op tijd alle benodigde plannen vastgesteld en vergunningen verleend?

Samenwerking en relaties

Om tot een succesvol project te kunnen komen, is een goede samenwerking tussen de betrokken partijen essentieel. Een risico kan zijn dat een belangrijke partij afhaakt of onvoldoende participeert in de ontwikkeling. Ook zijn er mogelijk partijen in de omgeving die weliswaar niet direct bij de plannen zijn betrokken, maar daar wel invloed op kunnen uitoefenen. Zij moeten op tijd in beeld komen. Om vervolgens op een goede manier te worden betrokken in het project.

Organisatie

Voldoende capaciteit en kennis en kunde is nodig om de projecten goed te begeleiden. Zowel aan de publieke als aan de private kant. Dat is lastig in een overspannen arbeidsmarkt. Samenwerking kan helpen om de taken goed te verdelen en de voortgang erin te houden. De opzet van een goede projectorganisatie is essentieel.

Financiële dekking

Geld is een van de kritische randvoorwaarden – zoals eerder in dit gebiedsplan al aangekaart – om succesvol tot ontwikkeling en uitvoering te kunnen overgaan. Alle betrokken partijen moeten investeren in deze gebiedsontwikkeling en zo hun verantwoordelijkheid nemen.

7. Eerstvolgende stappen

Eerstvolgende stappen

Het laatste hoofdstuk van dit gebiedsplan gaat over de vraag: hoe nu verder? De ambities voor het Stationskwartier zijn duidelijk benoemd, de partners hebben zich hieraan verbonden. Nu het is het tijd voor doorpakken. Wat zijn nodige acties die we ondernemen om tot uitvoering van projecten komen?

Een groot aantal studies en een MER zullen gestart worden. De partijen beginnen met de volgende projecten en acties:

Ontwikkeling Stationskwartier en Van Heuven Goedhartlaan: een ontwikkelstrategie en ontwikkelkader, samenwerkingsovereenkomst(en) met marktpartijen volgen op het Gebiedsplan.

In het project Multimodale Knoop Hoofddorp komen alle partijen van het Gebiedsplan samen. Zij verkennen de komende 15 jaar van ontwikkeling van de knoop, de mogelijkheden om delen te versnellen en zorgen samen voor een financieel, technisch en ruimtelijk kader voor de vervolgstappen.

Voor Graan voor Visch zijn de eerste acties: opstellen van ontwikkelingsstrategie voor de nieuwe stadswijk, aanwijzing van een of enkele verhuislocaties voor de te verplaatsen bedrijven en dan uitwerking van de eerste te transformeren locaties. Naast de verbetering van de kwaliteit bínnen het gebied hoort vanaf het begin de verbetering van de langzaam verkeerverbindingen met de omgeving – naar bijvoorbeeld centrum en station – nadrukkelijk bij de opgave.

De gemeente ontwikkelt in overleg met de MRA een model voor een duurzame samenwerking met marktpartijen, dat de gemeente per deelgebied kan gebruiken.

Gedurende de komende jaren zijn – voor projecten tot 2030 en na 2030 ook ruimtelijke studies en ontwerpend onderzoek naar oplossingen noodzakelijk.

De huidige Stuurgroep Stationsgebied Hoofddorp blijft in functie en zal leidinggeven aan de ontwikkelingen in het Stationsgebied Hoofddorp.

Colofon

MVRDV

In opdracht van:

gemeente Haarlemmermeer

metropool regioamsterdam

We hope that MVRDV has provided you with a clear basis for us to work together on this project.

Please feel free to get intouch with Jan Knikker at janknikker@mvrdv.com about any questions.

© The contents of this document must not be copied or reproduced in whole or in parts without the written consent of MVRDV B.V.

MVRDV bv
Achterklooster 7
NL - 3011 RA Rotterdam

PO Box 63136
NL - 3002 JC Rotterdam

t +31 (0)104772860
www.mvrdv.com

Credits

(van links naar rechts, van boven naar beneden)

Pagina	Bron
3	Aerostockphoto Schiphol
5	MRA, Verstedelijkingsconcept Metropoolregio Amsterdam 2030/2050
17	René De Wit Photography, Breda station
	Gehl Architects, New Road, Brighton
	Peter Cuypers, Smiley Zeeburgereiland
	https://www.vibavereniging.nl/
	tapestry.click
	KLHUK
	De Zwarte Hond, Weteringskade
	Chicago Botanic Garden
19	LIB Contouren Hoofddorp
	www.yente.com
	AdriaGoulaPhoto-Jardins de la Rambla de Sants
	Barcode architetcs-Hyde Park Kensington
	De Zwarte Hond, Verdichtingsplan Stationsgebied Hoofddorp
22	Marie Ullnert
23	Felixx, ImageWharf
24	AdriaGoulaPhoto-Jardins de la Rambla de Sants
	De Zwarte Hond, Verdichtingsplan Stationsgebied Hoofddorp
25	Green axis of Nengda Business District, China by L&A Design
26	Petra Appelhof, fietsenstalling Utrecht Centraal
32	RE:BORN, Het Oude Postkantoor, Hoofddorp
	Plotvis, SEM Hoofddorp
33	BF-AS, Roosevelt Park Hoofddorp
	BF-AS, Roosevelt Park Hoofddorp
	Snippe Projecten BV, Kensington, Hoofddorp
	Snippe Projecten BV
35	De Zwarte Hond, CID Den Haag
	De Zwarte Hond, Verdichtingsplan Stationsgebied Hoofddorp
38	Zwartlicht
	Lucas van der Wee
39	zuidas.nl
	Petra Appelhof, fietsenstalling Utrecht Centraal
	TEAM V. Rotterdam Centraal Station
	Archea Associati, Antinori Winery
42	De Zwarte Hond, Verdichtingsplan Stationsgebied Hoofddorp
43	De Zwarte Hond, Verdichtingsplan Stationsgebied Hoofddorp
	De Zwarte Hond, Verdichtingsplan Stationsgebied Hoofddorp
44	De Zwarte Hond, Verdichtingsplan Stationsgebied Hoofddorp
45	De Zwarte Hond, Verdichtingsplan Stationsgebied Hoofddorp
46	Felixx, ImageWharf
47	De Zwarte Hond, Verdichtingsplan Stationsgebied Hoofddorp
	De Zwarte Hond, Verdichtingsplan Stationsgebied Hoofddorp
51	Marie Ullnert
	Lantis
52	De Zwarte Hond, Verdichtingsplan Stationsgebied Hoofddorp
	https://www.hlmrmeer.nl/nl/ontdekken/recreatie/recreatiegebieden/geniedijk
53	TEAM V, Rotterdam Centraal Station
	Petra Appelhof, fietsenstalling Utrecht Centraal

GEBIEDSPLAN HOORN

ONTWIKKELING VAN HET STADSHART

Bereikbare Steden
concept - 18 oktober 2021

GEMEENTE HOORN

GEBIEDSPLAN HOORN

ONTWIKKELING VAN HET STADSHART

INHOUD

0. INLEIDING 4
1. STADSHART, OPGAVE EN IDENTITEIT 8
2. ONTWIKKELSTRATEGIE 14
3. FASERING 18
4. PROJECTKAART 22
5. PROJECTENBESCHRIJVING 24
6. ORGANISATIE 28
7. DRAAGVLAK, COMMUNICATIE EN SAMENWERKING 28
8. RISICOMANAGEMENT 29

INLEIDING

De woningbouwopgave en -dynamiek van Hoorn en de regio maakt onderdeel uit van die in een groter gebied, zoals in dit geval het stedelijk netwerk van en rond de Metropoolregio Amsterdam. Hoorn werkt daarom o.a. samen met acht steden rond Amsterdam aan de versterking van de "stadsharten" . Deze steden bieden veel ontwikkelmogelijkheden, ondanks de complexiteit van opgaven, de schaarse ruimte en de druk op bereikbaarheid. Om de vele opgaven goed uit te kunnen voeren en af te stemmen, trekken de negen gemeenten samen op in het Programma "Bereikbare Steden". Het doel is samen met de Metropoolregio Amsterdam (MRA), de provincies Noord-Holland en Flevoland en het Rijk te werken aan (versnelde) integrale gebiedsontwikkeling.

Samenwerking negen gemeenten
De negen gemeenten willen een betere verdeling en bereikbaarheid van wonen en werken en een betere ontsluiting van hun stadsharten. De samenwerking in het traject 'Bereikbare Steden' is onderdeel van het Rijks- en regioprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB).

Doelen
De gezamenlijke partijen willen de volgende doelen bereiken:

1. Versneld aanpakken van het woningtekort;
2. Optimaliseren van de ov-bereikbaarheid;
3. Stimuleren van de werkgelegenheid;
4. Verduurzamen en klimaatveranderings-bestendig maken;
5. Blijvend investeren in de leefbaarheid, de ontmoetingsfunctie en inclusiviteit.

Ontwikkeling rond HOV-knopen
De negen gemeenten kunnen met hun stadsharten een substantiële bijdrage leveren van lokaal, regionaal en nationaal belang, waaronder gezamenlijk ruim 65.000 woningen en ruim 21.000 banen. Het aandeel van Hoorn daarin betreft circa 6.400 woningen en 1.200 banen. De ontwikkelingen hiervan vindt grotendeels plaats op en rondom het intercity station Hoorn (cirkel 1.200 meter). De toekomstbestendigheid, ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid van de stad staan daarbij centraal. De woningen worden goed betaalbaar, gevarieerd, klimaatbestendig en duurzaam. Hiermee wordt een belangrijke kwaliteitsimpuls gegeven aan het stadshart en ontstaat er door het toevoegen van woningen (bewoners) meer draagvlak voor voorzieningen. In totaal zet Hoorn in op 10.000 tot 12.000 woningen tot 2040, waarvan meer dan de helft binnen de contour van het stadshart.

Gebiedsplan
Het voorliggende Gebiedsplan Hoorn geeft op hoofdlijnen richting aan de invulling van de plannen. De gemeente Hoorn heeft in beeld gebracht welke investeringen (infrastructureel en in de openbare ruimte) randvoorwaardelijk zijn om te zorgen dat Hoorn zich optimaal kan ontwikkelen tot een complete en evenwichtige (centrum)stad. Met de investeringen worden de kwaliteiten van de OV-knoop optimaal benut, worden ontbrekende woningen voor de groei van de (jongere) bevolking gerealiseerd en is er ruimte voor een ambitiesprong op het gebied van werkgelegenheid en voorzieningen.

Stadshart
De ontwikkeling van het 'stadshart' van Hoorn bestaat uit een aantal ontwikkelgebieden/ schillen, ook wel de "stedelijke rand":

1. Binnenste schil: in de Poort van Hoorn: de Stationszone en Pelmolenpad/Prisma;
2. Tweede schil: in de Poort van Hoorn: Dampten/Berkhouterweg, Maelsonstraat en Vale Hen;
3. Derde schil: wijken Hoorn-Noord, Grote Waal en Binnenstad;
4. Vierde schil: wijken Risdam-Zuid en Nieuwe Steen;
5. Tweede OV-knooppunt: de wijk Kersenboogerd.

Het stadshart ligt binnen de 1.200 meter cirkel rond de Hoornse OV-knooppunten.

Figuur 1. Stadshart bereikbare steden en gebieden

1. STADSHART NU EN STRAKS

1.1 Stadshart nu - opgaven

Hoorn is een compacte, complete stad met een historisch centrum en een fraaie ligging aan het Markermeer. De historische uitstraling van het centrum is één van de belangrijkste kernkwaliteiten en wordt gepromoot onder de slogan 'Hoorn, stad van de (Nieuwe) Gouden Eeuw'. Hoorn is de centrumgemeente van Westfriesland en de op één na grootste gemeente van Noord-Holland Noord. Zo'n 300.000 inwoners uit stad en regio maken gebruik van het rijke voorzieningenaanbod, zoals het OV-vervoersknooppunt, de winkels en horeca in het centrum, onderwijs, de theaters en (sport)voorzieningen, zoals de ijsbaan en (straks) het Stadsstrand. Als voormalige groeikern beschikt Hoorn over een verhoudingsgewijs groot aandeel grondgebonden ééngezinswoningen in ruime en groene wijken. In Hoorn kun je daardoor goed en betaalbaar wonen. De nabijheid van de Randstad (35 min reistijd) legt letterlijk en figuurlijk allerlei verbindingen met betrekking tot werken, studeren en uitgaan. Het stadshart staat wel voor een aantal opgaven. Voor jongeren, jonge gezinnen en ouderen is weinig ruimte in het stadshart. Er is behoefte aan meer woningen voor deze doelgroep. Daarnaast staan het stationsgebied, het centrum en de omliggende wijken op zichzelf. Het is een kans om deze gebieden met elkaar te verbinden tot een compleet stadshart.

1.2 Stadshart in 2030

Hoorn gaat de bestaande kwaliteiten van de stad uitvergroten en uitbreiden, 'Meer stad worden'. Het centrum wordt uitgebreid met een 'gouden' stedelijke rand, oftewel de 'Binnenstad XL'. Rond de binnenstad wordt ontbrekend en onderscheidend woningaanbod toegevoegd, gericht op het uitbreiden van de 'stedelijke dynamiek'. Deze fantastische woonlocaties hebben alles nabij: het historisch centrum, het nieuwe stadsstrand, het OV-knooppunt en daarmee de Randstad.

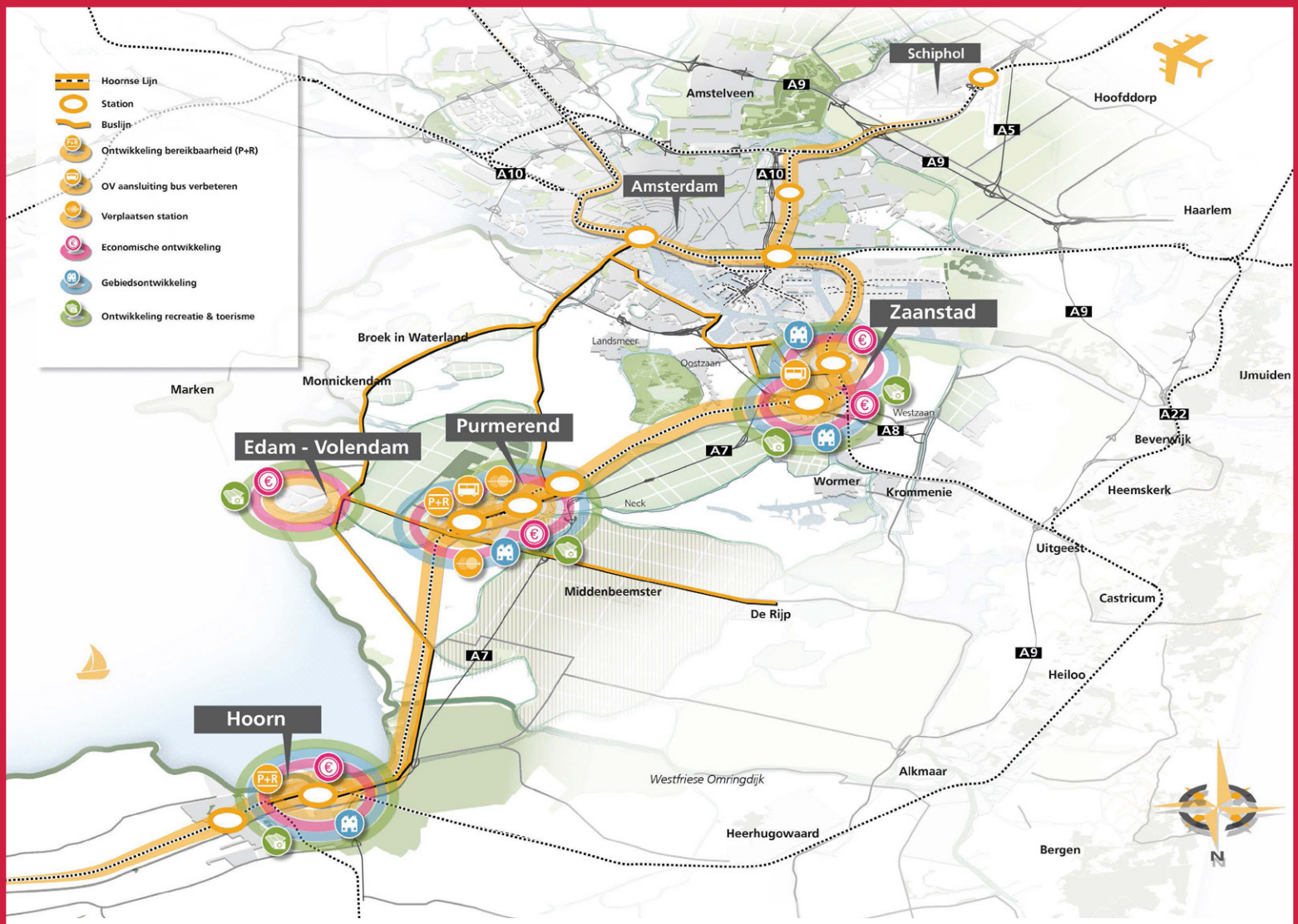
Bij de ontwikkeling van wonen, werken en recreëren staat de komende jaren het 'binden en vinden' van jongeren centraal. Doorstroommogelijkheden voor de huidige oudere inwoners vanuit hun ééngezinswoning, zodat deze beschikbaar komen voor jonge gezinnen, maakt daar onderdeel van uit.

Met werkgevers, (hoger) onderwijs-instellingen en huisvesters worden arrangementen uitgewerkt, gericht op een samenhangend aanbod van hoger onderwijs, werkgelegenheid & werkend leren en huisvesting voor studenten en young professionals: de 'Gouden Driehoek', ook wel aangeduid als WOW (Werken, Onderwijs, Wonen).

Sterke economische sectoren, zoals de maakindustrie, zorg, logistiek en bouw, vernieuwen en breiden verder uit dankzij de kenmerkende Westfriese innoverende ondernemers. De regio is gewild bij werkgevers vanwege het sterke arbeidsethos bij de beroepsbevolking: harde werkers en de 'niet lullen maar poetsen-mentaliteit'. Cross-overs tussen bestaande sectoren, zoals Zorg & IT, vormen nieuwe economische kansen. De potentie van de regio Noord-Holland Noord voor 'nieuwe energie', zoals geothermie, hydrothermie en waterstof wordt benut als nieuwe economische sector. Hoorn raakt steeds beter bekend bij (potentiële) bezoekers. Zij kiezen Hoorn als uitvalsbasis voor een lang weekend of midweek in de stad en omliggende regio en city-trips naar bijvoorbeeld Amsterdam, Zaanse Schans en Volendam.

1.3 Betekenis voor hele gemeente en meerwaarde polycentrische regio

De gemeenteraad van Hoorn heeft in 2019 de ambitie 'Meer stad worden' vastgesteld. De ontwikkeling van de genoemde gebieden in het stadshart vormt de ruggengraat van deze ambitie. De achtergrond van de ambitie 'Meer stad worden' is de voorziene



Figuur 2. Ontwikkelagenda Hoornse Lijn (visualisatie)

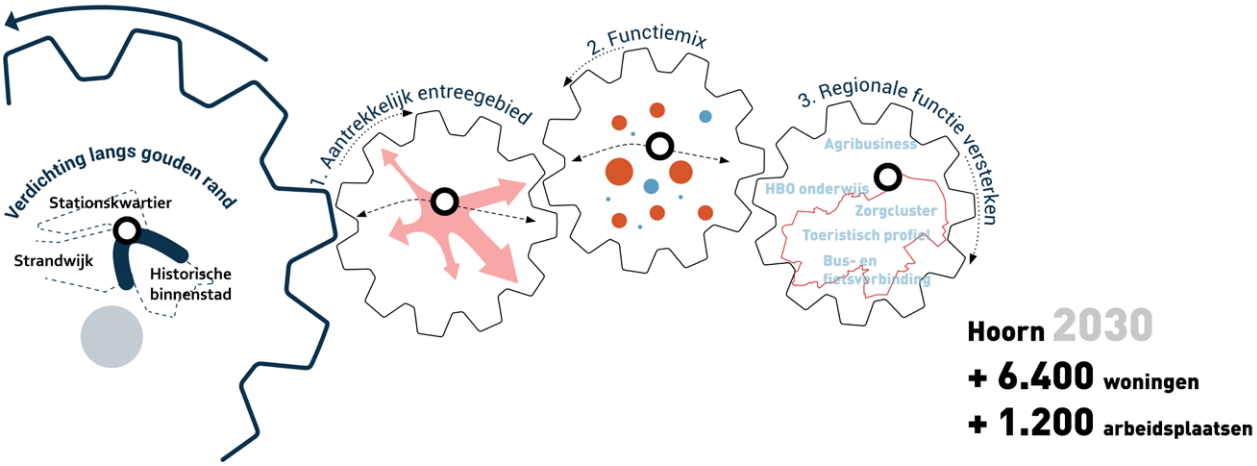
demografische ontwikkeling van Hoorn. Als voormalige groeikern krijgt Hoorn te maken met een bovengemiddelde vergrijzing. Binden van onze jongeren en vinden van nieuwe jongeren en jonge gezinnen is daarmee essentieel voor de toekomstbestendigheid van onze stad. Hoorn heeft hiervoor veel goeie kaarten in handen. In het stadshart wordt met name de huidige parkeeroppervlakte rond het station ontwikkeld met juist voor deze doelgroepen aantrekkelijke woon- en verblijfsmilieus. De combinatie van nabijheid tot de regio en de Randstad en de betaalbaarheid van kwaliteit is het recept voor de aantrekkingskracht op de beoogde doelgroepen.

Hoorn is het scharnierpunt tussen de regio Westfriesland/Noord-Holland Noord en de Metropoolregio Amsterdam. Al decennialang uit zich dat in de onderlinge relaties tussen wonen, werken, hoger onderwijs en vrije tijdsbesteding. Dit leidt tot afhankelijkheid van en druk op goede bereikbaarheid, vooral vanuit Hoorn náár de Randstad. Om te voorkomen dat onoplosbare bereikbaarheidsproblemen ontstaan, is het essentieel dat Hoorn zich als complete stad verder kan ontwikkelen. De nóódzaak tot reizen naar de Randstad zou moeten worden beperkt door het vergroten van het aanbod van hoger onderwijs en werkgelegenheid in Hoorn en de regio. Uitsluitend woningen toevoegen zorgt voor onbalans.

Hoorn streeft naar een complementaire ontwikkeling binnen de polycentrische metropool rond Amsterdam, in het bijzonder in afstemming met de gemeenten en partijen langs de 'Hoornse Lijn' (Amsterdam-Hoorn). Naast deelname aan het programma Bereikbare Steden is dit onderwerp van de samenwerking bij de totstandkoming van de 'Ontwikkelagenda Hoornse Lijn' (in opdracht van BO-MIRT) en in de Mobiliteitsvisie Noord-Holland Noord.

WC
AED

2. ONTWIKKELSTRATEGIE



Figuur 3. Ontwikkelstrategie

2.1 Grote bewegingen richting 2030

Hoorn werkt met de ambitie 'Meer stad worden' verder aan een complete en evenwichtige stad, door het bouwen van ontbrekende woningen voor de groei van de (jongere) bevolking, maar ook aan een ambitiesprong op het gebied van werkgelegenheid en voorzieningen. De gebieden die het 'stadshart' vormen, zijn de spil in deze ontwikkeling.

Om deze ontwikkeling op gang te brengen zijn de volgende stappen nodig:

Verbinding van noord- en zuidzijde van het station en een goede verbinding van het stationsgebied, het centrum en de omliggende wijken.
Het stationsgebied is achtergebleven in de ontwikkeling van de stad. Het vormt daardoor het ontbrekende puzzelstuk in de stedelijke structuur. Met de ontwikkeling van de Poort van Hoorn wordt het ontbrekende puzzelstuk ingevuld en ontstaat er een compleet, verbonden stadshart.

Welkom in Hoorn! De Poort van Hoorn wordt de herkenbare en kwalitatieve entree van het historisch centrum.
De huidige invulling van het gebied, vooral gedomineerd door maaiveldparkeren en infra, verhult de kwaliteit van de binnenstad. De nieuwe invulling van het gebied zorgt voor een warm en herkenbaar welkom. De historische singelstructuur wordt hersteld en voegt extra verblijfskwaliteit toe aan de 'rode loper' naar de binnenstad.

Ontwikkeling 'stedelijke dynamiek', functiemix en versterking regionale functie.
In het stadshart wordt het ontbrekende woningaanbod toegevoegd, met name gericht op het vergroten van de 'stedelijke dynamiek' en de daarbij behorende doelgroepen.
Het programma kent een functiemix met o.a. wonen en werken en ondersteunt de ontwikkeling van de 'new economy' in Hoorn en de regio. Om hieraan een sociaal economische impuls te geven is het traject 'Ronde van Hoorn' gestart. Een traject waar samen met het bedrijfsleven en andere partners onderzocht wordt welke kansen de 'new economy' voor Hoorn.

De optimalisatie van het OV-knooppunt fungeert als katalysator voor de ontwikkeling en versterkt de regiofunctie van het stadshart.

Concrete maatregelen zijn o.a.

1. Optimaliseren OV-knooppunt: verplaatsen busstation, realisatie centrale en comfortabele parkeergarage, uitbreiding fietsparkeren (inpandig)

Bakker Smit
Dr.Shoe
SNS Compleet

2. Nieuwe traverse met verblijfskwaliteit ('podium' met zicht op Museumstoomtram) voor verbinding noord- en zuidzijde station
3. Stedelijke, autoluwe woon-/werkmilieus (o.a. door Mobiliteits-HUB's)

2.2 Randvoorwaarden

Het Stedenbouwkundig Plan en de Businesscase voor de Poort van Hoorn zijn in december 2020 door de Gemeenteraad vastgesteld. De planning is dat het Bestemmingsplan begin 2022 door de gemeenteraad wordt vastgesteld. Mede dankzij de bijdrage van de Provincie Noord-Holland en het Rijk (Woningbouwimpuls) is in de basis sprake van een haalbare ontwikkeling. Ook voor de andere schillen wordt aan de plannen gewerkt.
De ontwikkeling van het stadshart veroorzaakt een nadrukkelijke opgave voor de bereikbaarheid van en in de stad. Om enerzijds onaanvaardbare knelpunten in de bereikbaarheid te voorkomen en anderzijds een zo optimaal mogelijk resultaat te behalen, zijn een aantal infrastructurele ingrepen vereist:

Realiseren van een ongelijkvloerse oversteek voor het langzame verkeer (Provincialeweg/Keern)

De toename van de verkeersdruk als gevolg van de toegevoegde woningen en andere functies gaat stagnatie veroorzaken op de Provincialeweg (hoofdroute stad in en uit), met als kritieke moment medio 2030. Het ongelijkvloers laten kruisen van het langzame verkeer maakt een adequate doorstroming weer mogelijk.

Realiseren van een nieuwe toegangsweg onder het spoor door voor gemotoriseerd en voor langzaam verkeer

De hoofdroute voor zowel langzaam als gemotoriseerd verkeer naar de binnenstad en de Poort van Hoorn heeft met de spoorwegovergang Keern een groot obstakel. Dit heeft een negatief effect op (de capaciteit van) de verkeersafwikkeling, de verkeers- en spoorveiligheid en de mogelijkheden voor optimalisatie van de treinverbinding Hoorn-Amsterdam/Alkmaar. Om deze obstakels weg te nemen, is ontvlechting van het gemotoriseerd en langzaam verkeer en de aanleg van een spooronderdoorgang noodzakelijk.

Met de ontwikkeling van het stadshart liggen er mogelijkheden om deze noodzakelijke interventie stedenbouwkundig en qua fasering optimaal in te passen ('werk met werk').

Gezien de verkeerskundige samenhang zijn beide ingrepen noodzakelijk. De spooronderdoorgang voor het langzaam verkeer zou eventueel op een later moment kunnen worden gerealiseerd. Dit heeft wel consequenties voor de optimalisatie-mogelijkheden.

2.3 Motivering gevraagde rijksinzet

De gemeente Hoorn is niet in staat de voor bovengenoemde infrastructurele maatregelen benodigde investeringen zelf (volledig) te dragen, onder andere doordat de gemeente (samen met projectpartners) al fors investeert in de ontwikkeling van het gebied (parkeergarage, traverse, verplaatsen spoorse voorzieningen en supermarkt en projectorganisatie). Het niet treffen van genoemde maatregelen zal leiden tot een onaanvaardbare druk op de bereikbaarheid binnen en van en naar de stad. Bovendien zal de uitvoering van de gebiedsontwikkeling suboptimaal zijn: de mogelijke kwaliteit zal niet volledig worden behaald en koppelkansen blijven onbenut. Zeer waarschijnlijk zullen de maatregelen in een later stadium onvermijdelijk blijken, maar dan vele malen duurder uitvallen en met een veel grotere impact, omdat ze dan in het reeds ontwikkelde en in gebruik zijnde gebied moeten worden gerealiseerd. De gemeente Hoorn doet daarom een beroep op het Rijk om dit momentum te verzilveren, voor de stad, voor de regio en voor de polycentrische metropool.

Om tot 2030 de (randvoorwaarden voor de) 6.400 woningen en 1.200 arbeidsplaatsen te realiseren heeft Hoorn een totaal tekort van 90,4 miljoen euro. De benodigde publieke investeringen bedragen in totaal 236 miljoen euro. Voor de publieke investeringen is reeds een dekking van 42,3 miljoen euro beschikbaar. De totale grondopbrengsten bedragen 103 miljoen euro. Per woningequivalent (woningen + arbeidsplaatsen) betekent dit een tekort van 13.327 euro. Zoals de bovenstaande toelichting samenvat zijn de investeringen noodzakelijk om te groeien tot een toekomstbestendig stadshart. Het tekort van 90,4 miljoen euro vormt een belemmering voor de uitvoering van de ontwikkelingen. Via het programma Bereikbare Steden vraagt Hoorn daarom om aanvullende Rijksinzet om bij te dragen aan de ontwikkeling van het stadshart van Hoorn.

Bakker Smit
karsten
travelstore
de wandelspecialist!

ONTWIKKELKAART

1. Poort van Hoorn / Centrum

Herontwikkeling rond het station en het historisch centrum

Vernieuwende woonlocaties voor jongeren en jonge gezinnen

Versterking economie en voorzieningen

2. Hoorn-Noord Venenlaankwartier

Vernieuwing in de eerste stadsuitbreidingswijken buiten de singels

Ontwikkellocaties voor nieuwbouw

Investeren in goed wonen, samenleven en werken

3. Berkhouterweg / Provincialeweg

Transformatie bedrijventerrein

Functiemening tot stedelijk woongebied

Combinatie wonen en commerciële ruimten

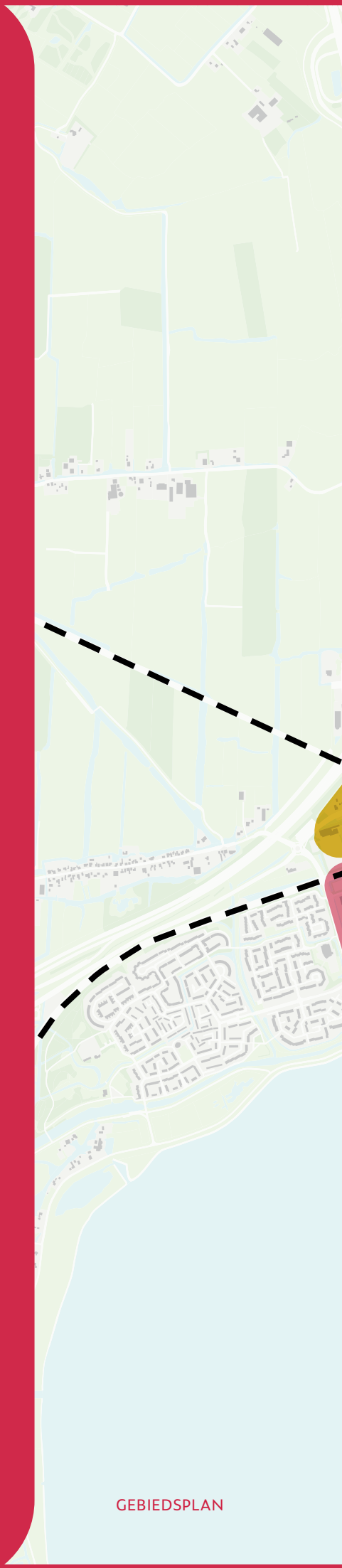
4. Nieuwe Steen

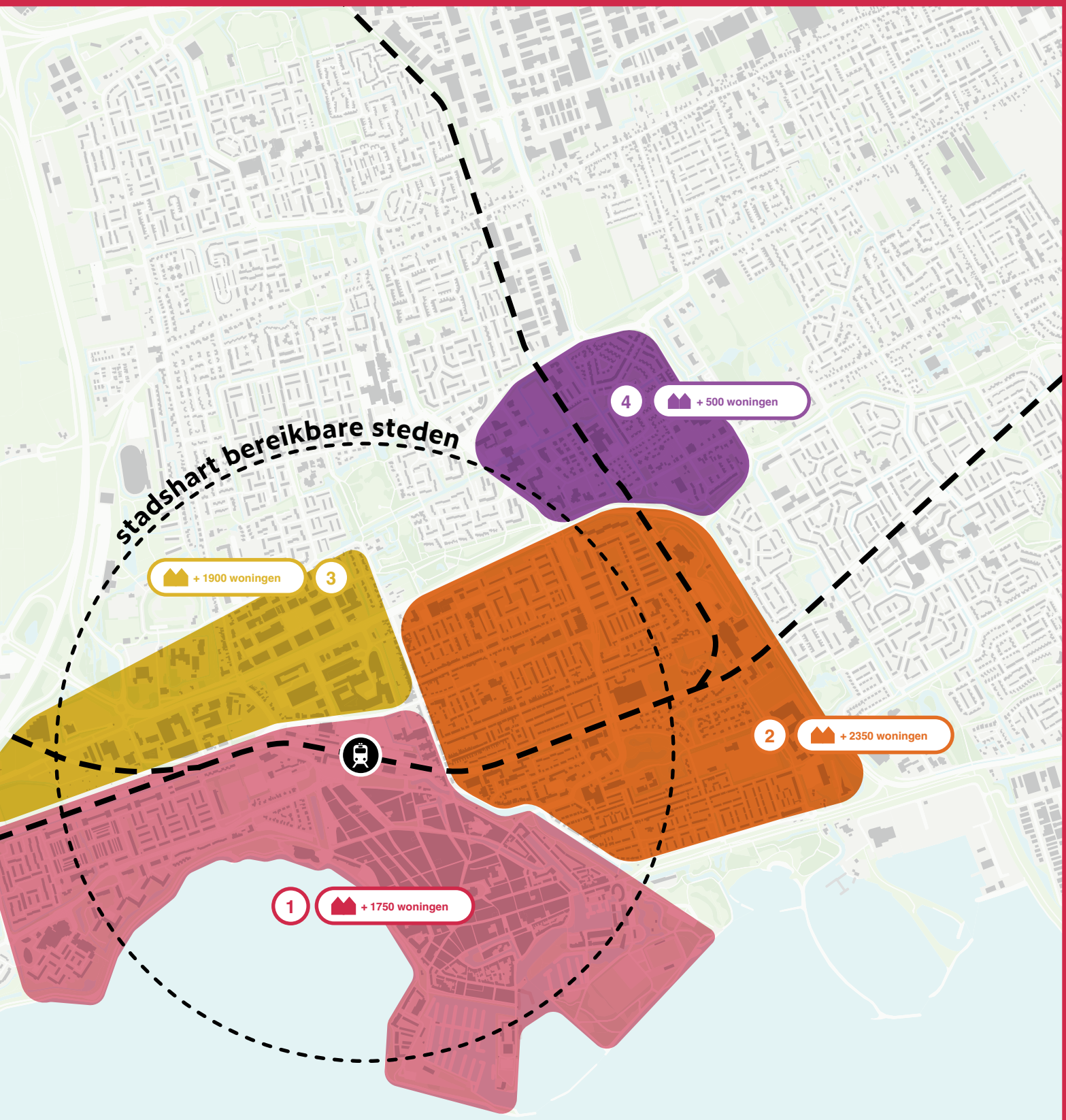
Transformatie kantorengebied tot gemengd gebied met wonen, werken en onderwijs

Herontwikkeling hockeyvelden

Woningbouw en locatie voor Integraal Kind Expertise Centrum

Verplaatsing onderwijscluster creëert ontwikkelruimte in de binnenstad




stadshart bereikbare steden
4
+ 500 woningen
3
+ 1900 woningen
2
+ 2350 woningen
1
+ 1750 woningen

3. PROJECTENBESCHRIJVING

In het kader van het programma Bereikbare steden is de ontwikkelstrategie voor het stadshart van Hoorn geconcretiseerd met ruimtelijke projecten en infrastructurele investeringen. In dit hoofdstuk worden de ruimtelijke ontwikkelingen kort toegelicht. Buiten de ontwikkeling van het stadshart dragen deze projecten en investeringen ook bij aan gebiedsoverstijgende projecten, de impact van maatregelen strekt namelijk verder dan de 1200 meter grens van het stadshart. In de laatste paragraaf wordt dit toegelicht.

3.1 Ruimtelijke ontwikkelingen

Poort van Hoorn / Binnenstad
1750 woningen

De Poort van Hoorn en de Binnenstad omvatten de projecten op en rond het station en in het historische centrum van Hoorn. De grootste ontwikkelingen vinden plaats binnen de locatie Pelmolenpad/ Prisma en aan de noordzijde van het Stationsgebied. Het is een aantrekkelijke woon- en werkplek in de nabijheid van het station, de binnenstad, de wijk Grote Waal én het toekomstige stadsstrand. Door de huidige maaiveldparkeerplaatsen onder te brengen in een nieuwe parkeergarage ontstaat er ruimte voor de ontwikkeling van circa 1000 woningen. Daarbij is deze plek, dichtbij het station en de binnenstad ideaal voor ontbrekende typen woningen en vernieuwende woonmilieus. Dit biedt kansen om jongeren en jonge gezinnen aan Hoorn te binden. Meer woningen in de buurt van de binnenstad en het station versterken de economie en voorzieningen van de binnenstad en versterken ook de werking en het gebruik van het mobiliteitsknooppunt. De nieuwe wijk zorgt ook voor een betere aansluiting van de binnenstad op de wijk Grote Waal.

Hoorn-Noord / Venenlaankwartier
2350 woningen

De gemeente en woningcorporatie Intermaris investeren in de stadsvernieuwing en transformatie van Hoorn-Noord en het Venenlaankwartier. Deze wijken zijn de eerste stadsuitbreidingen buiten de singels. Inmiddels zijn ze toe aan verbeteringen. Met diverse projecten en activiteiten wordt ervoor gezorgd dat Hoorn-Noord en het Venenlaankwartier ook in de toekomst plekken zijn waar het goed wonen, samenleven en werken is. Als onderdeel van deze stadsvernieuwing komen er een aantal ontwikkellocaties voor nieuwbouw beschikbaar.

Berkhouterweg / Provincialeweg
1900 woningen

Langs de Provincialeweg worden een aantal bedrijventerreinen getransformeerd tot stedelijk woon- en werkgebied. De transformatie draagt in grote mate bij aan de beoogde functiemening. In het Van der Lindenkwartier worden zo woningen en commerciële ruimten geïntroduceerd die passen bij een complete stad.

Nieuwe Steen
500 woningen

In de wijk Nieuwe Steen vinden de komende jaren een aantal herontwikkelingen plaats. Allereerst worden de voormalige hockeyvelden herontwikkeld. Naast woningbouw op deze locatie komt hier een locatie voor speciaal basisonderwijs; een Integraal Kind Expertise Centrum (IKEC). Op de locatie van de hockeyvelden worden ook appartementen in het goedkope en middeldure segment gerealiseerd. Door scholen naar dit onderwijscluster te verplaatsen ontstaan er herontwikkelruimtes in de binnenstad en op de Tweeboomlaan (Piramide). In het gebied is daarnaast sprake van transformatie van kantoren naar wonen

3.2 Randvoorwaarden (infra, ruimtelijk, programmatisch) ontwikkeling 2030

Bij het programma Bereikbare Steden zijn de onderstaande infrastructurele maatregelen ingebracht, die (aanvullend) randvoorwaardelijk zijn voor de bovengenoemde ontwikkeling van het stadshart.

Investering	Toelichting	Raakvlak met ruimtelijke ontwikkeling(en)
Aanleg singel en doorvaarbare verbindingen centrumzijde station	De singel zorgt voor een toevoeging van kwaliteit, het verbindt het centrum en het stationsgebied. Ook verbeteren de langzaam verkeer verbindingen. De investeringen dragen daarnaast bij aan klimaatadaptatie door waterberging en het toevoegen van groen.	Poort van Hoorn / Centrum
Nieuwe toegangsweg naar de binnenstad onder het spoor door voor gemotoriseerd verkeer	De hoofdroute voor zowel langzaam als gemotoriseerd verkeer naar de binnenstad en de Poort van Hoorn heeft met de spoorwegovergang Keern een groot obstakel. Dit heeft een negatief effect op (de capaciteit van) de verkeerafwikkeling, de verkeers- en spoorveiligheid en de mogelijkheden voor optimalisatie van de treinverbinding Hoorn-Amsterdam/Alkmaar. Om deze obstakels weg te nemen, is ontvlechting van het gemotoriseerd en langzaam verkeer en de aanleg van een spooronderdoorgang noodzakelijk.	Poort van Hoorn / Centrum Berkhouterweg / Provincialeweg
Aansluiten nieuwe toegangsweg op Provincialeweg	Met de aansluiting van de nieuwe toegangsweg op de Provinciale weg ontstaat er een nieuwe route naar de Hoornse binnenstad. De investering draagt bij aan het verbeteren van de verblijfsklimaat, optimalisatie van het woonprogramma en de bereikbaarheid van het stationsgebied en de historische binnenstad.	Poort van Hoorn / Centrum Berkhouterweg / Provincialeweg
Reconstructie De Weel	Aanpassingen aan de Weel zijn nodig om een groter autoluw gebied en meer ruimte voor voetgangers te maken. Daarnaast is de reconstructie nodig om de aansluiting van de nieuwe toegangsweg op de binnenstad te maken.	Poort van Hoorn / Centrum
Aanpassen Dampten/Keern en De Weel/Keern	Door de toevoeging van woningen en voorzieningen wordt het drukker in Hoorn. Hierdoor worden er doorstromingsproblemen verwacht op de het Keern. Om dit te voorkomen zijn aanpassingen nodig bij de kruisingen.	Poort van Hoorn / Centrum Berkhouterweg / Provincialeweg
Onderdoorgang Keern/Provinciale weg	Door de toevoeging van woningbouwprogramma en voorzieningen ontstaat er een verhoogde verkeersdruk op deze kruising. Op de Provincieleweg is veel stagnatie en een slechte doorstroming door overstekend langzaamverkeer op de Keern. Dit is een essentiële, intensief gebruikte route voor langzaam verkeer naar en van binnenstad en scholencluster. De onderdoorgang zal tevens zorgen voor een kwaliteitsimpuls en een verbetering van de bereikbaarheid.	Poort van Hoorn / Centrum Berkhouterweg / Provincialeweg
Ophogen Provincialeweg	Voor de aanleg van de langzaam verkeersroute over het Keern is het noodzakelijk om de Provincialeweg ter hoogte van het Keern op te hogen. Door ophoging is het mogelijk een sociaal veilige onderdoorgang aan te leggen. De langzaam verkeersroute hoeft hierdoor niet geheel verdiept aangelegd te worden.	Poort van Hoorn / Centrum Berkhouterweg / Provincialeweg
Onderdoorgang Keern/spoor	Door de toevoeging van woningbouwprogramma en voorzieningen in het stadshart ontstaat er een verhoogde verkeersdruk. Oplossing voor de capaciteits- en spoorveiligheidsknelpunt is een onderdoorgang bij het spoor ter hoogte van de Keern. De bijdrage van deze investering is een kwalitatieve aanhechting van de Binnenstad en de Poort van Hoorn ('gouden rand'). Daarnaast draagt het bij aan een doorlopende snelle en veilige route voor langzaamverkeer over de Keern. snelle(re) en een veiligere spoorverbinding Hoorn-Amsterdam/Alkmaar De inpassing wordt geoptimaliseerd in het stedenbouwkundigplan Pelmolenpad/Prisma ('werk met werk').	Poort van Hoorn / Centrum
Geluidwerende maatregelen	Zodra er een nieuwe infrastructurele aanpassing wordt gedaan, zoals de aanleg van een weg, moet er in het kader van het bestemmingsplan onderzocht worden of er voldaan wordt aan de geluidsnormen. Als dit niet het geval is moeten er geluidswerende maatregelen getroffen worden.	Poort van Hoorn / Centrum

4. FASERING

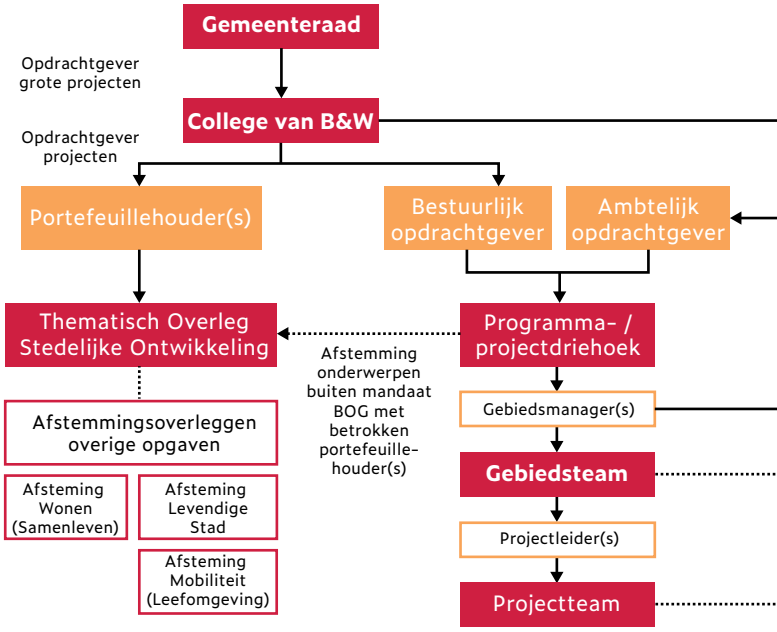
Voorbereiding Realisatie

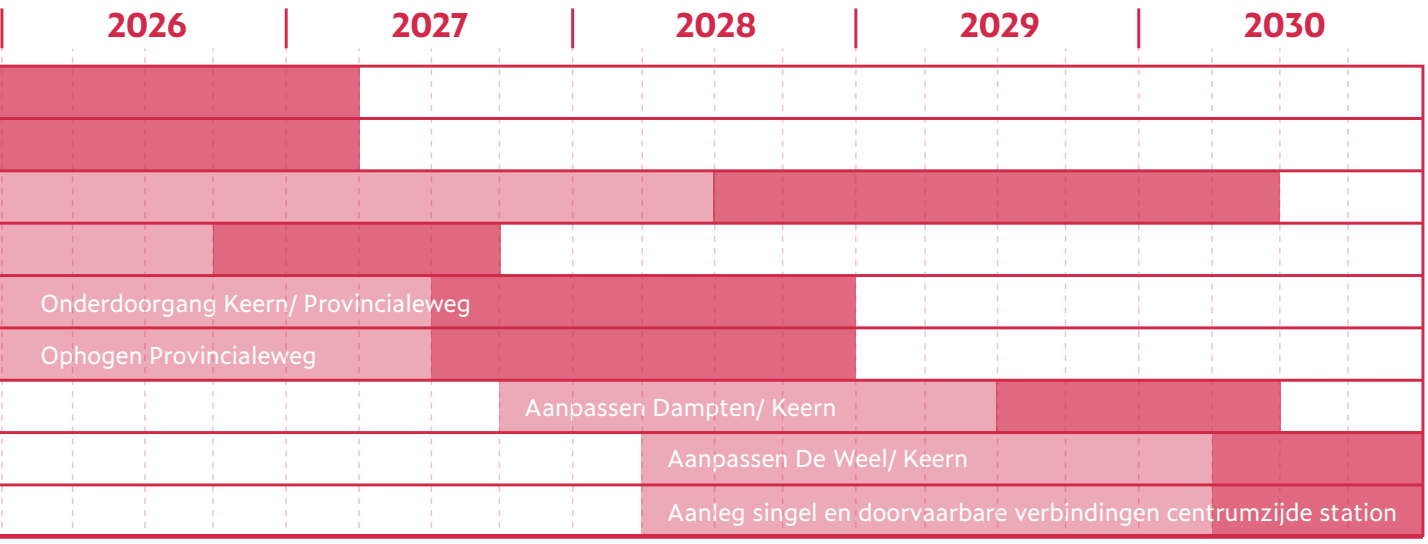
5. ORGANISATIE

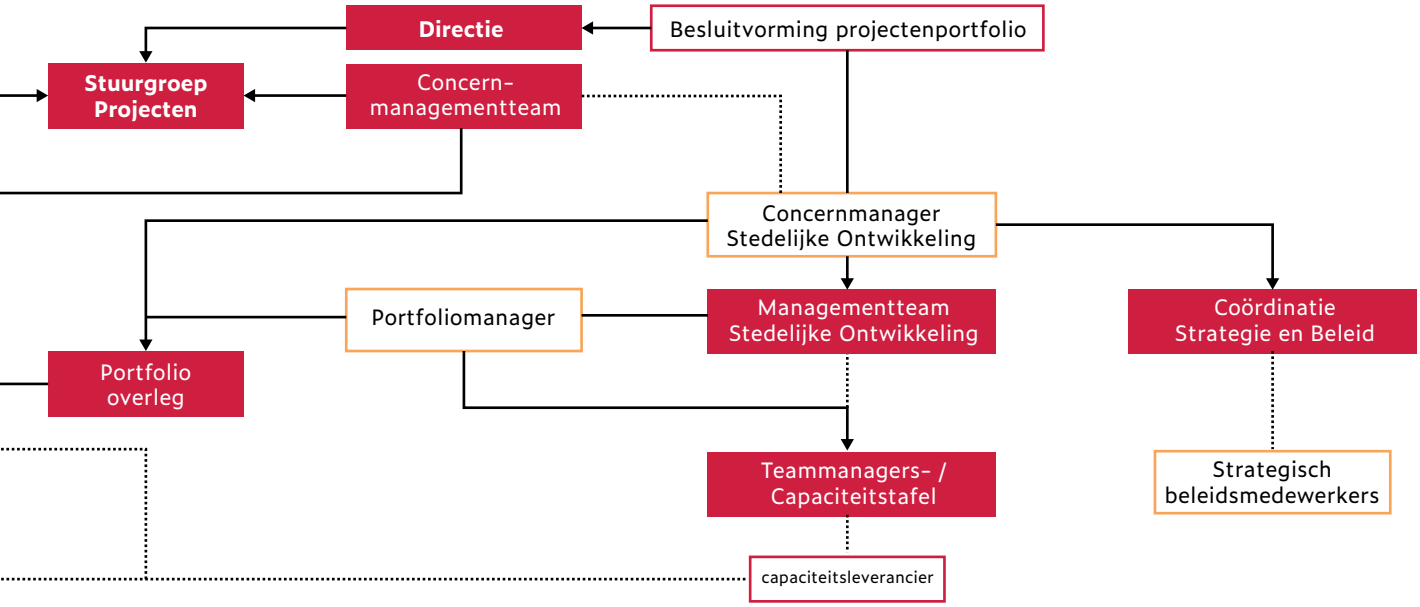
5.1 Organogram (bog, aog, gebiedsteam, relatie overige organisatie)

De ontwikkeling van het stadshart wordt in Hoorn georganiseerd vanuit verschillende Gebiedsteams. In onderstaand schema wordt weergegeven op welke wijze de Stedelijke Ontwikkeling van Hoorn wordt bestuurd en de positie van de Gebiedsteams daarbinnen.

Bij de ontwikkeling van het stadshart zijn de gebiedsteams Poort van Hoorn, Hoorn-Noord Venenlaankwartier, Risdam-Zuid en Binnenstad betrokken. Zowel op bestuurlijk als ambtelijk niveau vindt op verschillende momenten afstemming plaats om de integrale ontwikkeling vorm te geven.




2026
2027
2028
2029
2030
Onderdoorgang Keern/ Provincialeweg
Ophogen Provincialeweg
Aanpassen Dampten/ Keern
Aanpassen De Weel/ Keern
Aanleg singel en doorvaarbare verbindingen centrumzijde station


Directie
Besluitvorming projectenportfolio
Stuurgroep Projecten
Concern-managementteam
Concernmanager Stedelijke Ontwikkeling
Portfoliomanager
Managementteam Stedelijke Ontwikkeling
Coördinatie Strategie en Beleid
Portfolio overleg
Teammanagers- / Capaciteitstafel
Strategisch beleidsmedewerkers
capaciteitsleverancier

5.2 Samenwerkingspartners, huidig en beoogd

De gemeente Hoorn werkt in de grotere gebiedsontwikkelingen samen met de Provincie Noord-Holland en het Rijk. Ook marktpartijen zijn belangrijke samenwerkingspartners om woningbouw te realiseren en te versnellen. Het Rijk en de provincie dragen hier ook financieel en in capaciteit en kennis bij. Voor de Poort van Hoorn is uit de 1e tranche van de woningbouw een bijdrage van 7,4 miljoen beschikbaar gesteld. De provincie draagt o.a. via het OV-fonds bij aan de stationsontwikkeling. Hoorn participeert o.a. in de Corridor Amsterdam – Hoorn (Ontwikkelagenda Hoornse Lijn). In de Omgevingsvisie van de Provincie Noord-Holland is Hoorn als kloppend hart van de regio Westfriesland en Noord-Holland-Noord opgenomen.

Voor de ontwikkeling van (de stationszone in) de Poort van Hoorn is een Samenwerkingsovereenkomst gesloten met NS Stations, ProRail en de Provincie Noord-Holland (mei 2021). Voor de ontwikkeling van het Pelmolenpad/Prisma wordt een Samenwerkingsovereenkomst met de betrokken partijen gesloten, begin 2022.

5.3 Aanspraak op flexibele schil

De gemeente Hoorn heeft in juli 2021 een aanvraag ingediend bij de Provincie Noord-Holland voor een bijdrage uit de flexibele schil Metropoolregio Amsterdam/Provincie Noord-Holland. De bijdrage voor 2021 en begin 2022 is beschikbaar gesteld om expertise in te huren die nodig is om de woningbouw in de binnenstad en stedelijke rand te versnellen. Het betreft hier functies binnen het project/programmamanagement, onderzoek en advisering.

6. DRAAGVLAK, COMMUNICATIE EN RISICOMANAGEMENT

6.1 Bestuurlijk draagvlak, mate van borging en onderhoud

De bestuurlijke basis voor bovengenoemde ontwikkelingen ligt in het raadsbesluit 'Meer Stad Worden' (juni 2019). Dit besluit is en wordt verder uitgewerkt in relevante beleidskaders, w.o. Economische Uitvoeringsagenda (september 2020), Woonvisie (oktober 2020), Omgevingsvisie (kadernotitie december 2020m, vaststelling voorzien februari 2022), Intensivering- en Hoogbouwvisie (kadernotitie april 2021) en Mobiliteitsvisie (juli 2021).

De hoogbouwvisie 'Hoornse Hoogte' is een visie op stedelijke groei en hoogbouw in Hoorn. In de visie staat hoe Hoorn de komende jaren kan groeien en op welke plekken er mogelijk ruimte is voor stedelijker bouwen en hoogbouw. In december 2021 neemt de gemeenteraad een besluit op de visie. De Mobiliteitsvisie 2030 is in juli 2021 door de gemeenteraad vastgesteld. In de visie gaat veel aandacht uit naar de relatie tussen mobiliteit en de groeiambities van de stad.

Specifiek voor de Poort van Hoorn, stationszone en Pelmolenpad/Prisma, zijn het Stedenbouwkundig plan, Businesscase en kaders voor de Samenwerkingsovereenkomst unaniem door de gemeenteraad vastgesteld (december 2020). Besluitvorming op de bestemmingsplannen voor de Stationszone en Pelmolenpad/Prisma staat gepland voor begin 2022.

De gemeenteraad wordt zeer frequent geïnformeerd en betrokken bij bestuurlijke afwegingen, wat mede heeft bijgedragen aan het brede en stabiele politieke draagvlak.

6.2 Maatschappelijk draagvlak

Vooruitlopend op de invoering van de Omgevingswet heeft de gemeenteraad opdracht gegeven tot een intensief en integraal participatietraject bij de voorbereiding van de bestemmingsplannen voor de Poort van Hoorn (februari 2021). De reacties uit de omgeving zijn waar mogelijk verwerkt in het stedenbouwkundig plan. Vanuit andere belanghebbenden, zoals ondernemers en belangenverenigingen wordt overwegend positief gereageerd op de plannen, uiteraard met de nodige aandachtspunten en suggesties.

6.3 Lokale partners en marktpartijen

Om versnelling van de woningbouw mogelijk te maken werkt de gemeente Hoorn samen met Woningmakers. Voor Westfriesland is door woningcorporaties, ontwikkelaars en makelaars een eigen afdeling van Woningmakers opgezet. Een goed, helder overleg tussen marktpartijen onderling en het realiseren optimale afstemming met gemeenten en de provincie maakt versnelling van de woningbouw mogelijk.

Voor de ontwikkeling van (de stationszone in) de Poort van Hoorn is een Samenwerkingsovereenkomst gesloten met NS Stations, ProRail en de Provincie Noord-Holland (mei 2021). Voor de ontwikkeling van het Pelmolenpad/Prisma wordt een Samenwerkingsovereenkomst met de betrokken partijen gesloten, begin 2022.

In de overige gebieden zijn intentie- en anterieure overeenkomsten gesloten met diverse particuliere initiatiefnemers. De transformatie van het bezit van woningcorporatie Intermaris is onderdeel van de met hen gemaakte prestatieafspraken.

6.4 Risicomanagement

Risicomanagement is een vast onderdeel binnen projecten bij de gemeente Hoorn. Hiervoor is binnen de gemeente een proces ingericht, dat risico's identificeert en op waarde schat. Ook bepaalt het hoe de kans van het optreden en de gevolgen van risico's beheersbaar worden. Risicomanagement is een continue proces. Risico's zijn er op onder andere bestuurlijk, ambtelijk, markttechnisch en financieel vlak. De projectorganisatie inventariseert risico's en de gevolgen van de risico's en verbindt er maatregelen aan. Voor het gebiedsplan wordt het risicomanagement proces opgestart om de risico's en beheersmaatregelen in kaart te brengen, zodat gericht op risico's en oorzaken gestuurd wordt.

COLOFON
Gemeente Hoorn

met bijdrage van:
Inbo
Metafoor

GEMEENTE
HOORN

GEBIEDSPLAN PURMEREND

ONTWIKKELING VAN DE STADSHARTEN

Bereikbare Steden
18 oktober 2021

PURMEREND

GEBIEDSPLAN PURMEREND

ONTWIKKELING VAN DE STADSHARTEN

INHOUD

0. INLEIDING 4
1. DE CONTEXT: PURMEREND 2040 6
2. INHOUDELIJK: DE ROL EN VORM VAN HET SLEUTELGEBIED 8
3. DE ROL VAN HET SLEUTELGEBIED IN DAILY URBAN SYSTEM 10
4. ONTWIKKELINGSSTRATEGIE 12
5. PROJECTENOVERZICHT 20
6. FASERING 28
7. ORGANISATIE EN STURING 30

INLEIDING

Purmerend is een groeiende stad in een prachtige landelijke omgeving. Per 1 januari 2022 fuseren de gemeenten Beemster en Purmerend en gaan zij gezamenlijk richting de 100.000, zowel qua inwoners als vierkante meters. Ook is de nieuwe gemeente onderdeel van het werelderfgoed. Zowel de droogmakerij de Beemster als de Stelling van Amsterdam maken onderdeel uit van het gebied. Purmerend is een geliefde stad om te wonen en te werken en de vraag naar nieuwe woningen en werklocaties is groot. De dagelijkse pendel is vooral gericht op Amsterdam en de Metropoolregio Amsterdam en is een belangrijk ontwikkelpunt in de polycentrische ontwikkeling van de regio. Deze combinatie vraagt om een specifieke benadering van de verdichtings- en verbindingsopgave. Daarom is Purmerend één van de MRA Sleutelgebieden, in dit regionale programma ook wel Stadsharten genoemd.

In de Sleutelgebieden worden grote regionale opgaven opgelost, namelijk de woningbouwopgave, het efficiënt gebruiken van de ruimte en het tot stand brengen van de metropolitane verbinding. Dit betekent verdichten in de binnenstedelijke kernen, dichtbij knooppunten, voorzieningen en bedrijvigheid. De gezamenlijke inzet voor de Sleutelgebieden is dus essentieel voor een goedwerkend 'daily urban system' in de MRA, en sluit tegelijkertijd naadloos aan op onze ontwikkeling van een binnenstedelijk gebied waarvan de samenhang tussen wonen, werken, klimaat, mobiliteit en leefbaarheid het DNA vormt.

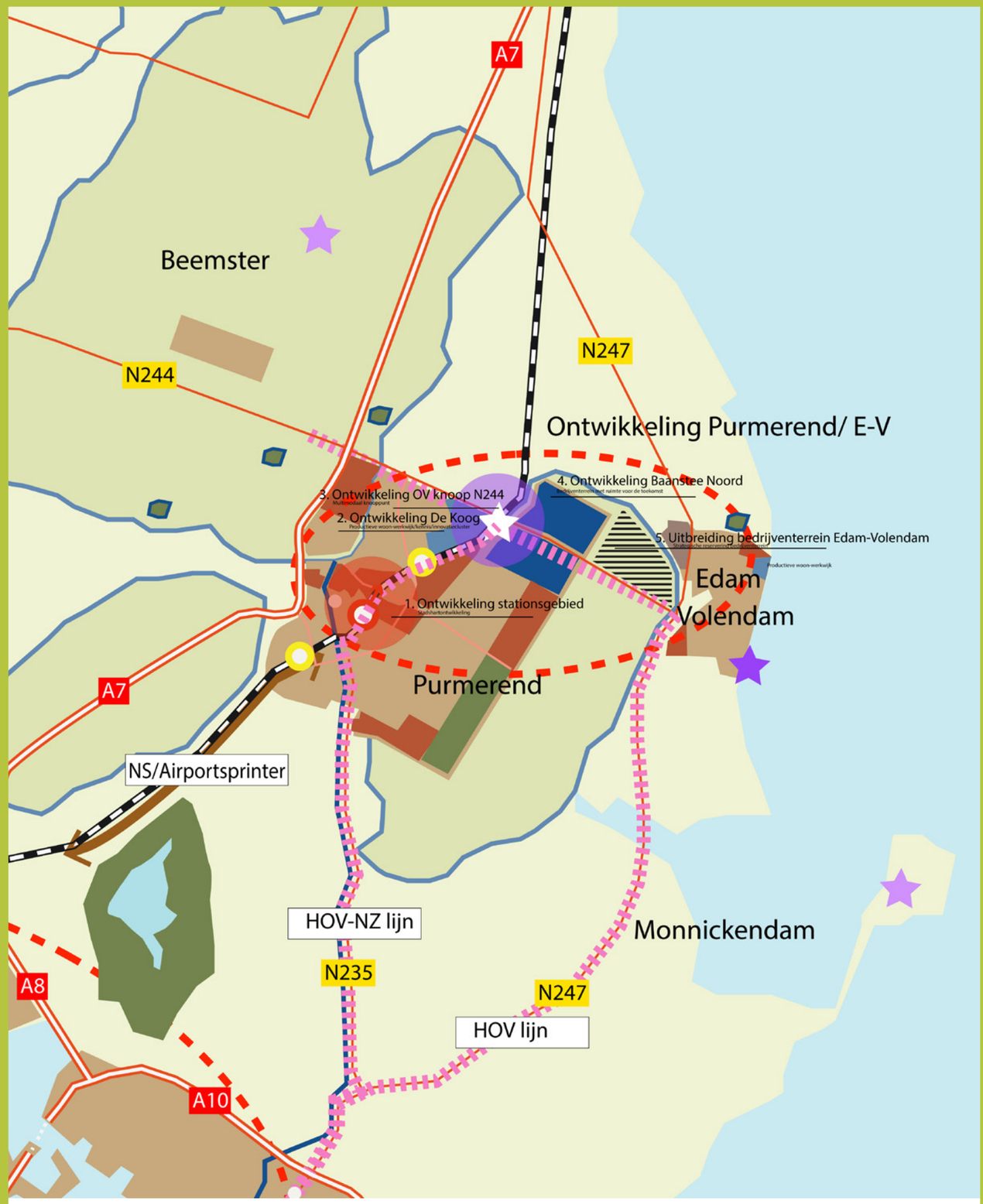
Purmerend is in 2016 gestart met het programma Purmerend 2040. Dit programma boekt door een eigenzinnige, consequente en professionele aanpak succes. Het programma heeft ertoe geleid dat we woningen bouwen die passen in de stad die we willen. Er zijn hiervoor beleidskaders vastgesteld, er is een breed draagvlak ontwikkeld en er loopt een groot aantal gebiedsontwikkelingen.
Met financiering vanuit Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) investeren we in de bereikbaarheid van Purmerend. Dat betekent een beperking in de groei van het aantal auto's en het verbeteren van de luchtkwaliteit in de MRA. Door te investeren in de infrastructuur kunnen wij verder verdichten en daardoor een grotere bijdrage maken aan de oplossing van het lokale én regionale woningtekort.

De samenwerking onder de vlag van (SBaB) maakt het voor Purmerend mogelijk om drie drukkende structuuropgaven voor de regio op te lossen:

1. De (binnen)stedelijke mobiliteit als geheel wordt getransformeerd zodat de wegen in het Sleutelgebied niet dichtslibben met autoverkeer wat ten koste gaat van de doorstroming en de leef- en luchtkwaliteit;
2. De optimalisatie en robuustheid van het regionale mobiliteitssysteem wordt significant verbeterd;
3. Het wegennet (binnenstedelijk en regionaal) wordt ontlast en het OV wordt efficiënter waarbij het beter benutten van de bestaande infrastructuur vooropgesteld wordt.

We creëren met het Sleutelgebied een regionaal knooppunt in de directe nabijheid van een woon-werkgebied waar leefbaarheid, innovatie, klimaatadaptatie en sociale inclusiviteit centraal staan:

- 8400 extra woningen;
- 3500 extra arbeidsplaatsen;
- OV-knooppunten i.c.m. duurzame mobiliteit;
- Een breed onderwijsaanbod;
- Meer stedelijke en regionale voorzieningen;
- Groei en ontwikkeling van de regionale zorginstellingen;
- Hoogwaardig groen en klimaatadaptieve openbare ruimte;
- Versterken sport, recreatie en cultureel aanbod
- Een veilige en aantrekkelijke leefomgeving.



Het Sleutelgebied reikt van het centrumgebied langs het spoor tot de N244. Het gebied heeft een belangrijke functie in het OV-netwerk en sluit daarmee aan op de binnenstedelijke hoofdwegen, de Hoornse Lijn, de A7, N244 en de N235 (de Jaagweg) richting Amsterdam-Noord.

1. DE CONTEXT: PURMEREND 2040

Purmerend groeide van een marktstad naar een groeistad in de regio Amsterdam, en ontwikkelt zich tot een complete stad. Purmerend is de afgelopen zes decennia explosief gegroeid en vertienvoudigd qua inwoneraantal, en de voorspelde groei vlakt niet af. De (huidige en) volgende generaties willen graag in Purmerend blijven wonen. Samen met de regionale woonvraag zorgt dit voor een enorme, toenemende woonvraag.

Met de Agenda Purmerend 2040 is in 2016 een nieuwe weg ingeslagen om de stad in menig opzicht aantrekkelijker te maken. De stad Purmerend wordt parallel met de fusie met Beemster compacter, meer groen-stedelijk, completer en gemengder met een leefbare en duurzaam ingerichte openbare ruimte. Daarbij is de focus verschoven van uitleggen naar verdichten. Purmerend 2040 is meer dan een woningbouwprogramma. Met meer woonmogelijkheden voor alle doelgroepen, een sterke sociale inclusiviteit, meer economische activiteiten, een betere bereikbaarheid met ontwikkeling van OV-knooppunten met diverse modaliteiten, meer groene recreatiemogelijkheden, verduurzaming vanuit de basis, en een uitgebreid, goed bereikbaar en laagdrempelig voorzieningenaanbod is het een bijna allesomvattende stedelijke benadering. De benadering vanuit het bredere, integrale perspectief kent breed draagvlak. Veel ontwikkelingen in de bestaande stad zijn in gang gezet of al in aanbouw. Maatschappelijke en economische opgaven worden meegenomen, en we willen dat de stad daarbij zijn verzorgende functie voor de regio versterkt. Dat is de afgesproken doelstelling voor de komende decennia. Het Sleutelgebied is de spil in deze ontwikkeling.

Centrumgemeente

Purmerend heeft als centrumgemeente van de regio Waterland een verzorgingsgebied van ongeveer 180.000 inwoners, vergelijkbaar met een stad als Breda. De ontwikkelingen zorgen ook voor behoud en groei van het aantal voorzieningen. De winkels in de historische binnenstad, de voorzieningen in het stationsgebied, het Dijklanderziekenhuis, middelbare scholen, sportvoorzieningen en een omvangrijk cultureel aanbod bedienen allemaal deze regio. Een belangrijke opgave is om deze centrumfunctie in de komende jaren uit te bouwen, met bijvoorbeeld de ontwikkelingen omtrent esports en IT. Daarnaast is Purmerend een belangrijke overstapplaats richting Zaanstad, Hoorn en Amsterdam. Kortom een echt sleutelgebied. Cruciaal in al deze opgaven is de bereikbaarheid. Bij de binnenstedelijke opgaven zetten we in op meer ruimte voor het OV, de fiets en de voetganger en minder voor de auto. Bij diverse gebiedsontwikkelingen en inrichtingen van de openbare ruimte wordt daar al op geanticipeerd, maar het is nog niet voldoende; willen we de schaalsprong vergroten dan zijn grote infrastructurele aanpassingen noodzakelijk.

Verdere verstedelijking

Verdichting zit in ons DNA. Als grote, compacte stad te midden van groen en cultureel erfgoed kunnen we de bestaande kwaliteiten van het landschap buiten de stad en de algehele aantrekkelijkheid van de regio versterken.

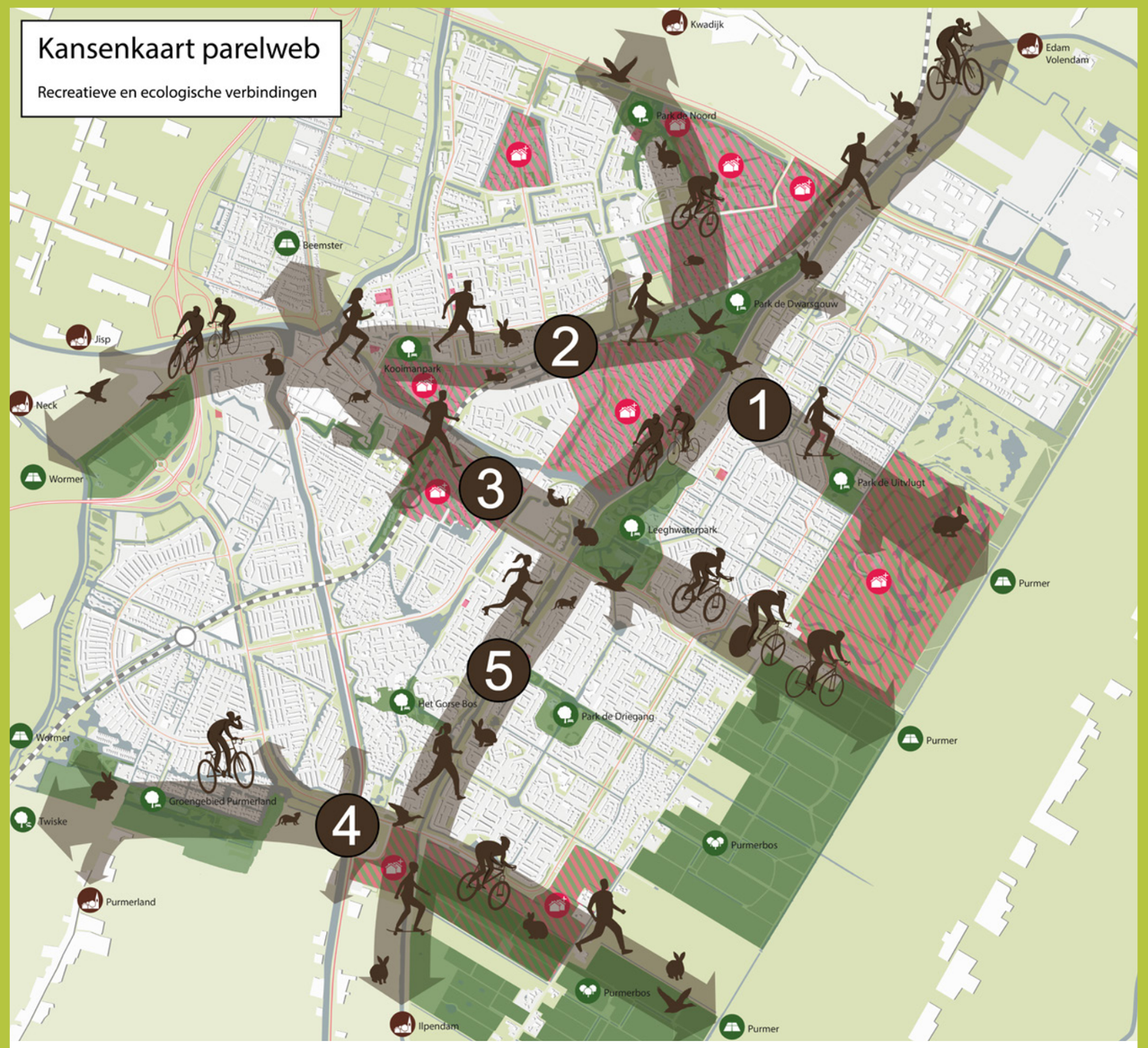
Waar passend voegen wij een 'hoogstedelijk' milieu toe: gemengde programma's, hoogbouw gecombineerd met een levendige, aantrekkelijke plint en een openbare ruimte die uitnodigt tot verblijven en ontmoeten: woon- en leefmilieus die Purmerend nog niet heeft en waar tegelijkertijd veel vraag naar is. Te midden van dit alles zetten wij in op een 'Leefbare Stad' waarbij niet alleen meer groen en goede luchtkwaliteit prioriteit zijn, maar ook urgente kwesties zoals hittestress, waterberging en ecologische balans tegelijkertijd aangepakt worden. Om deze grote ambitie waar te maken is een transformatie in de stad en met name in en rondom het Sleutelgebied essentieel.

2. INHOUDELIJK: DE ROL EN VORM VAN HET SLEUTELGEBIED

Het Sleutelgebied wordt een woon-, werk- en verblijfsgebied voor de stad en de regio, alsook een essentieel onderdeel voor de regionale OV-schaalsprong en de verwezenlijking van de ambitie van een centrum net minder auto's zoals gesteld in onze visie op mobiliteit.

Centraal in de stad, langs de Waterlandlaan en rondom het centrale OV-knooppunt ontstaat een compleet, compact en levendig centrumgebied, waar de historische binnenstad en het moderne stationsgebied met haar belangrijke voorzieningen zoals het poppodium, ziekenhuis, bibliotheek en bioscoop één ecosysteem worden en waarvan de functie voor de groeiende stad als ook de regio evident is. Het gebied levert een substantiële bijdrage aan de woonvraag in alle segmenten, door transformaties en herontwikkelingen, waarvan de eerste contouren al zichtbaar zijn.

In economische ontwikkeling wordt onder andere voorzien door in het gebied nieuwe kantoor- en werkconcepten te realiseren in combinatie met een goede bereikbaarheid. Deze voegen waarde toe aan de bestaande bedrijvigheid en komt ten goede aan de profilering als regionaal kantorengebied met allure. Het programma in dit centrale deel hangt ook samen met de ontwikkeling aan de noordzijde van het Sleutelgebied: dit deel ontwikkelt zich als innovatie- en kennisgebied in combinatie met onderwijs en sport, met rondom de



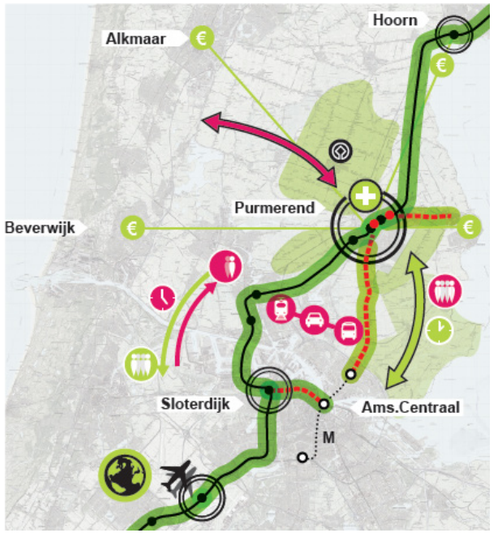
Spinnekop de grootste esportscampus van West-Europa als middelpunt. Tevens verkleurt het bedrijventerrein de Koog naar werk- woongebied. De gelijktijdige opschaling van het naastgelegen regionale bedrijventerrein Baanstee Noord en op termijn een uitbreiding bij Edam-Volendam maakt dat dit deel zich manifesteert als regionaal werk- en kennischuster. Met name op het gebied van ICT, esports, zorg, en circulaire (hout)bouw is er potentie om een substantieel aantal arbeidsplaatsen toe te voegen, ook voor werknemers uit de regio zoals vanuit Zaanstad en Amsterdam.

Er is daarbij een sterke relatie met en groei in het onderwijsaanbod voorzien zodat het innovatieve vermogen en economisch profiel van Purmerend wordt verruimd en versterkt. Samen versterken de ontwikkelingen de agglomeratiekracht van Purmerend.

Groen en infrastructuur vormen de belangrijkste verbindende elementen tussen de verschillende ontwikkelingen en zogenaamde 'parels'. In noord-zuidrichting is dat het spoortracé, en in oost-westrichting de Waterlandlaan en Purmersteenweg. Samen vormen deze assen het kruis waarlangs het Sleutelgebied zich ontvouwt en waarmee het verbonden is met het daily urban system van de MRA.

3. DE ROL VAN HET SLEUTELGEBIED IN DAILY URBAN SYSTEM (BINNENSTEDELIJK EN REGIONAAL)

Zoals gesteld maakt Purmerend deel uit van het Daily Urban System van de MRA, en moet het Sleutelgebied dit regionale netwerk ten goede te komen; verbetering van de verbinding met Amsterdam alsook de knooppuntfunctie voor Waterland en Noord-Holland Noord. Een aantal gerelateerde projecten en dossiers worden hieronder uitgelicht.



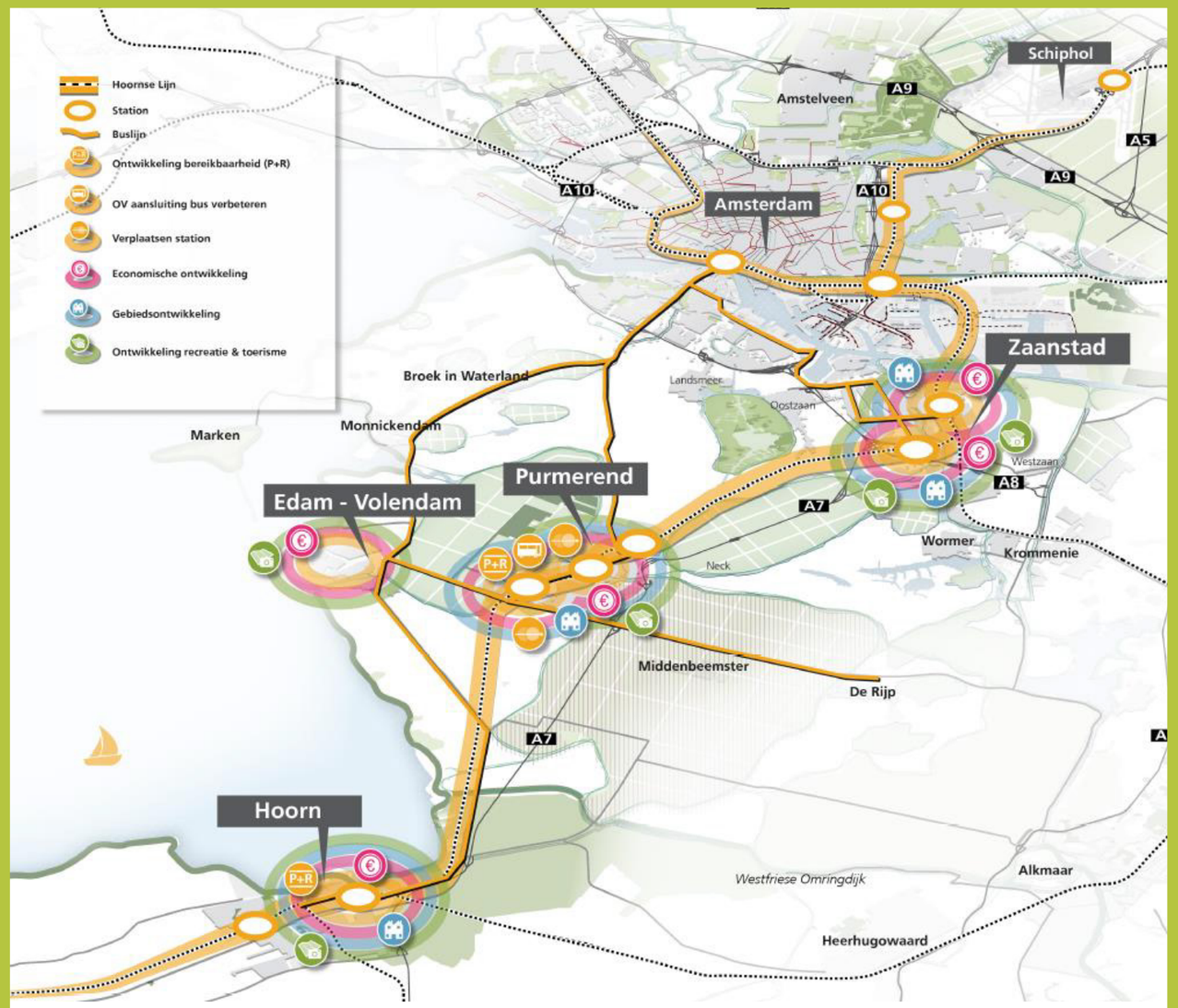
De ontwikkeling van Purmerend tot compacte stad in het groen draagt op meerdere vlakken bij aan de agglomeratiekracht van de regio. Zo zorgt de knooppuntontwikkeling voor een groei van de vervoersvraag, waardoor de OV-corridor kan verbeteren, worden de omliggende groene polders niet aangetast en wordt de woningvoorraad verder aangevuld

Het interne netwerk

De noord-zuidroute (vanaf de Laan der Continenten (3) via de Gorslaan en de Churchilllaan (4) tot en met de S. Allendelaan) vormt de centrale autoroute in de stad. Door de aanpassingen aan de A7 voortkomend uit de Structuurvisie Corridor Amsterdam-Hoorn (2) en de herinrichting van de Waterlandlaan en het weren van doorgaand autoverkeer in het centrum (1) zal de druk op de noord-zuidroute toenemen. Door een aantal infrastructurele aanpassingen, zoals het verlengen van de IJsselmeerlaan en het realiseren van een tunnel onder het spoor ter hoogte van de Churchilllaan wordt de doorstroming op dit hoofwegennet verbeterd. Het zorgt voor een alternatieve route voor het doorgaande verkeer dat nu nog door het centrum naar het regionaal en landelijk weggennet rijdt.

De stedelijke ring

De A7, N244 en de N235 vormen het regionale en landelijke wegennet. Met het verbeteren van de doorstroming op de noord-zuidroute wordt een centrale route voor de stad geoptimaliseerd. Hiermee wordt de weg 'vrijgemaakt' voor de binnenstedelijke mobiliteitstransitie en zodoende de opschaling van binnenstedelijk OV waarbij de bus prominent is. Dit heeft vervolgens een groot, positief effect op de dagelijkse OV-pendel richting Amsterdam-Noord en, specifieker, de geambieerde positionering van de Jaagwegverbinding als 'doorgetrokken' Noordzuidlijn. In de nabije toekomst wordt tevens de optimalisatie van de route langs de oostflank van



de stad uitgewerkt, waarbij wederom de directe, soepele aansluiting op het regionale wegennet en de genoemde ring vooropgesteld wordt.

Hoornse Lijn

Via de Bestuursovereenkomst Corridor Amsterdam-Hoorn (de BOK CAH, onderdeel van het MIRT) vormt Purmerend samen met de andere tekenende partijen de Uitvoeringsagenda Hoornse Lijn. Het doel is om het OV-product en, specifieker, de spoorverbinding tussen Noord-Holland Noord en de MRA tot grotere waarde te ontwikkelen voor de regionale bereikbaarheid, waarbij de 'First and Last Mile'-maatregelen geprioriteerd zijn. De Hoornse Lijn draagt dan ook bij aan een mitigatie van de groeiende verkeersinfarcten op het hoofdwegennet (HWN) en het (lokale) onderliggend wegennet (OWN).

De samenhang tussen dit programma en Bereikbare Steden is groot: Purmerend stelt de ontwikkeling van de stations naar OV-knooppunten centraal als ook van het tracé als geheel. Het doel is een essentiële bijdrage aan zowel een betere regionale en binnenstedelijke verbinding. Verbetering van de kwaliteit van de spoorverbinding is noodzakelijk om het reizigersaantal te verhogen en een volwaardig concurrent van de auto te kunnen zijn. Gezien de overlap worden de vereiste investeringen dan ook genoemd in het gebiedsplan voor Bereikbare Steden.

4. ONTWIKKELINGSSTRATEGIE

De economische en maatschappelijke opgaven in het Sleutelgebied vragen om een aantal cruciale ruimtelijke, strategische interventies. Er is gekozen voor gebiedsontwikkeling in 'hoogstedelijke' milieus rondom OV-knooppunten. Een optimale OV- en fietsbereikbaarheid in een leefbare en duurzame omgeving is hiervoor de randvoorwaarde. Door naast de woningbouw tevens werkgelegenheid en onderwijs toe te voegen wordt een tegenspits en daarmee een hogere OV-vervoerswaarde gecreëerd. Dit biedt ruimte voor beter openbaar vervoer, wat weer zorgt voor een aangenaam leefmilieu en versnelt de woningbouwproductie omdat volwaardige alternatieven voor de auto (en daarmee het parkeren) worden geboden. Aansluiting van het Sleutelgebied (en de OV-knooppunten) op de omgeving en bestaande wijken is hierin ook belangrijk, zodat een zeer groot deel van Purmerend hiervan meeprofiteert. Hiermee wordt voorzien in een duurzame gebiedsontwikkeling die toekomstbestendig is en sterk toevoegt aan Purmerend en de regio.

Een gebiedsontwikkeling op dit schaalniveau is er één van een lange adem. Een aantal ingrepen zijn overigens op korte termijn nodig om de ontwikkelingen op gang te brengen. Het zorgt namelijk voor vertrouwen bij de marktpartijen om mee te bewegen en te investeren. Daarnaast draagt het bij aan draagvlak bij de directe omgeving en het gemeentebestuur, waar met name de aspecten leefbaarheid, verkeer en specifiek parkeren zwaar wegen.

Het lokale wegennet van Purmerend loopt tegen haar capaciteit aan. Uit verkenningen is gebleken dat het geraamde aantal toe te voegen woningen het huidige verkeerssysteem overbelast. De druk op het binnenstedelijk netwerk is reeds merkbaar en neemt toe.

In Purmerend wordt al gewerkt aan het stimuleren van alternatieven voor de auto door onder andere de invoering van stringente parkeerregulering, maar meer maatregelen zijn noodzakelijk om de OV- en fietsmobiliteit aantrekkelijker te maken als logisch alternatief voor de auto.

Op lange termijn zijn daarom ingrepen op gebied van mobiliteit en groen nodig om het uiteindelijke woon- en werkprogramma te kunnen realiseren. Worden deze ingrepen niet gerealiseerd, dan kan de beoogde kwaliteit voor een aantrekkelijke en leefbare woon-werk- en leefomgeving niet behaald worden.

Hieronder volgt een uiteenzetting per strategische interventie:

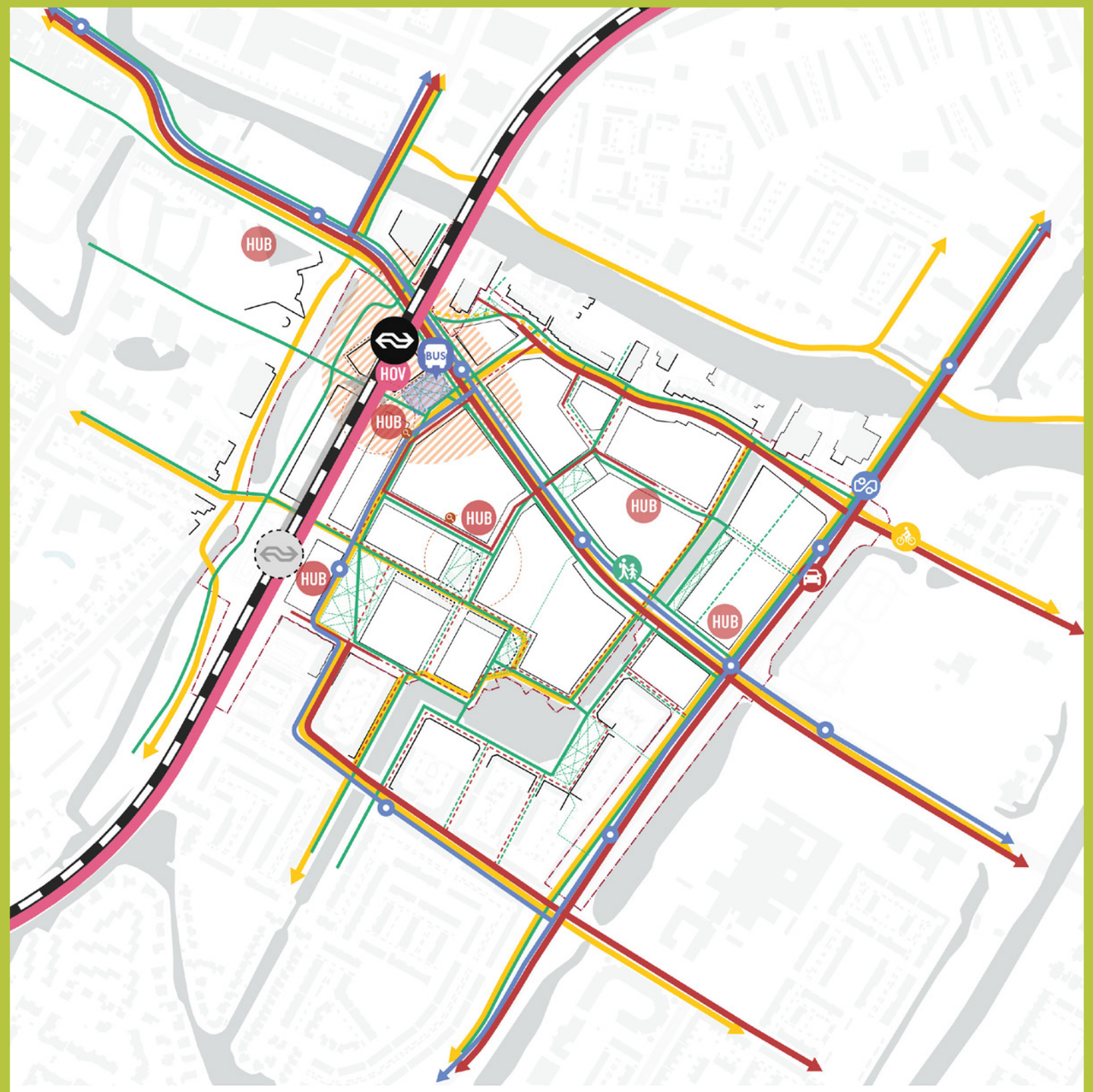
1. Ontwikkeling OV-knooppunt Centrum
Het centrale treinstation van Purmerend is in de huidige vorm een halte en nog geen-OV knooppunt. Het station ligt niet aan het hoofdstedelijk weefsel en er is weinig interactie tussen de bus en de trein. Tevens laat de uitstraling van het station sterk te wensen over en wordt met name 's avonds sociale onveiligheid ervaren. Dit alles, samen met de beperkte treinfrequentie, zorgt ervoor dat het treingebruik lager dan gewenst is.

De ligging centraal in de stad, nabij de binnenstad en de Beemster fundeert de stevige positionering in de regio en alsook voor de stad zelf. In de directe nabijheid zijn een aantal stedelijke en regionale voorzieningen te vinden, en grootschalige transformaties naar woningen en meer voorzieningen zijn gaande. Voor het stationsgebied zijn een gebiedsvisie en masterplan ('Het Waterlandkwartier') unaniem door de gemeenteraad vastgesteld waarin wordt voorzien in het toevoegen van 1800 woningen, 23.500 m2 werkgelegenheid en 15.000 m2 voorzieningen in een duurzame, hoogstedelijke woon- en werkomgeving waarin het OV en de fiets op de eerste plaats staan.

Het station wordt ontwikkeld tot een volwaardig OV-knooppunt dat het scharnierpunt vormt tussen het bestaande centrum en het middelpunt van de nieuwe uitbreiding van het centrale gebied. Met de ontwikkeling van veel extra volume aan wonen en economische activiteiten langs het spoor kan in een aantal stappen creëren wij een aantrekkelijk gebied, waarmee naast de eerdergenoemde optimalisatie van het bestaande binnenstedelijke systeem en dagelijks noord-zuidpendel ook een tegenspits wordt bewerkstelligd.

Om dit mogelijk te maken worden de perrons verlengd tot aan de Waterlandlaan zodat het station meer een centrale plek krijgt aan het stedelijk weefsel, en de binnenstad en de woon- en werklocaties direct toegankelijk worden. De Waterlandlaan wordt tevens een belangrijke route en halteplek in het busnetwerk. Zodoende ontstaat een optimale aansluiting op de bus, fiets, lopen en auto. Ook geven de langere perrons de mogelijkheid om een intercitytrein te laten stoppen, zodat Purmerend rechtstreeks verbonden kan worden met Amsterdam CS. Het ontwikkelen van een OV-knooppunt waar de trein, de bus, fiets en auto aan elkaar zijn gekoppeld aan de Waterlandlaan maakt verdere verstedelijking in het centrum mogelijk: er ontstaat ruimte om nieuwe woningen voor een brede doelgroep en arbeidsplaatsen toe te voegen met goede aansluiting van het station en het centrum. Deze ingrepen, in combinatie met frequentieverhoging van de trein en een IC haltering maken het Sleutelgebied aantrekkelijker en overzichtelijker voor bewoners, werknemers en bezoekers.

2. Ontwikkeling noordelijk OV-knooppunt
We werken aan de ontwikkeling van een OV-knooppunt aan de N244 oftewel aan de noordzijde van het Sleutelgebied. Dit OV-knooppunt krijgt een grote regionale



betekenis als P+R locatie voor bezoekers, toeristen en werkers uit Noord Holland Noord, als overstappunt voor o.a. Edam-Volendam en als OV-ontsluiting voor de bestaande en te ontwikkelen onderwijs- en werklocaties aan de noordzijde van het Sleutelgebied en van Edam-Volendam. Ook zal hier een keerspoor worden gerealiseerd om de benodigde frequentieverhoging van de airportsprinter mogelijk te maken. Dit laatste wordt in het kader van de Ontwikkelagenda Hoornse Lijn uitgewerkt.

3. HOV-verbinding

Purmerend is rechtstreeks op de Noordzuidlijn aangesloten via een goed functionerend en behoorlijk fijnmazig bussysteem. Maar met de toekomstige ontwikkelingen in het Sleutelgebied en de rest van Purmerend en Beemster loopt het bussysteem in haar huidige vorm tegen de grenzen aan. Grote gelede bussen gaan door de woonwijken, wat leidt tot overlast, grote opstoppingen en onveilige situaties. Ook is het huidige busnetwerk niet ingericht op de toekomstige gebiedsontwikkelingen. De ontwikkeling van een centraal OV-knooppunt draagt bij aan verbetering, maar is niet voldoende. Daarom wordt gestudeerd op een nieuw vrijliggend HOV-netwerk in de stad, waaraan alle gebieden in het Sleutelgebied worden ontsloten. Door deze aan te sluiten op de bestaande busbaan langs het Noordhollandsch Kanaal wordt als het ware de Noordzuidlijn doorgetrokken, waarmee de OV-transitie voor deze omvangrijke pendel (tot en met de noord- en noordwestzijde van de ring Amsterdam) wordt versterkt. Op termijn biedt de busbaan de kans om omgevormd te worden tot lightrailverbinding.
Met deze 'Noordtangent' in combinatie met de verbetering van de trein is Purmerend en diens regio optimaal aan Amsterdam e.v. verbonden.

4. Herinrichting Waterlandlaan

De functie van de Waterlandlaan (en in het verlengde daarvan de Purmersteenweg) als de belangrijkste oost-westverbinding voor het autoverkeer naar het centrum, de A7 en de Jaagweg richting Amsterdam gaat veranderen. Met de aanpassingen van de A7 in het kader van de Corridor Amsterdam-Hoorn zal een deel van het doorgaande autoverkeer niet meer over de Waterlandlaan en door het centrum gaan. Dit biedt kansen om het centrum in te richten met minder auto's, en meer ruimte voor de fiets, voetganger, groen en voorzieningen. Ook de transformatie van het gebied naar een toekomstbestendig en duurzaam gemengd woon-werkgebied vraagt om een andere, meer leefbare inrichting van de infrastructuur. De schaalsprong naar beter en meer OV biedt kansen om het autogebruik te ontmoedigen, zodat een andere inrichting van de openbare ruimte mogelijk is.
De Waterlandlandlaan blijft met deze aanpassingen een hoofdader voor de stad en regio, maar met name de fiets en de voetganger krijgen voorrang in dit gebied. 'Maaiveldparkeren' en onnodige rijbanen maken plaats voor brede groenstroken, fiets- en voetpaden. Diverse pleintjes langs de route leggen de verbinding tussen het stationsgebied en de binnenstad en geven ruimte voor ontmoetingen. Het parkeren wordt opgelost door middel van centrale parkeervoorzieningen met ook andere mobiliteitsvoorzieningen als fietsverhuur en deelauto's. Op korte termijn kunnen de eerste stappen al gezet worden zodat het ook zichtbaar wordt.

5. Werken

Het aantal arbeidsplaatsen ten opzichte van het aantal woningen ligt in Purmerend lager dan in andere grotere kernen in de regio. Purmerend wordt vooral gezien als aangename woonstad. Met de ontwikkeling van Baanstee Noord en in de toekomst de uitbreiding ten westen van Edam-Volendam zal het aantal arbeidsplaatsen stijgen. Ook

met de ontwikkeling van de esportscampus, zorg, kantoren, MKB en ZZP-ers zien we een grote toename van het aantal arbeidsplaatsen met name in het Sleutelgebied. Purmerend presenteert zich daarmee ook steeds meer als aantrekkelijke werklocatie. In de recent vastgestelde economische visie en uitvoeringsagenda van Beemster en Purmerend is het economisch profiel geduid. Belangrijke pijlers daarin zijn de agrarische sector, ICT-esports, zorg & welzijn, en circulair/maak (hout)bouw. Met de groei van de bedrijvigheid in het gebied groeit ook de noodzaak om de tegenspits vanuit het zuiden en westen van de MRA te faciliteren.

	Toename arbeidsplaatsen	Toename oppervlakte
Stationsgebied	1700	23.500 m² en 15.000 m² voorzieningen
Binnenstad		nntb
Koog/ICTesportcampus	1800	nntb

Toevoeging arbeidsplaatsen Sleutelgebied mei 2021

6. Vergroenen & klimaatadaptatie

Een aantrekkelijke en leefbare woon- en werkomgeving vraagt om een gezonde, veilige en duurzame openbare ruimte. Met het toevoegen van woningen en arbeidsplaatsen moet ook de schaarse openbare ruimte worden vergroend en klimaatbestendig worden ingericht. Dit wordt tegelijkertijd met de onderhouds- en aanlegwerkzaamheden van de ondergrondse infrastructuur bewerkstelligd. Zo wordt het gebied rondom het Spaarbekken heringericht tot een grote, groene waterpartij met ruimte om te zwemmen. De bestaande parken in Purmerend worden de komende jaren verbeterd. In de parken wordt meer ruimte geboden aan recreatie en het kwaliteitsniveau van het groen wordt opgewaardeerd. Ook worden de verbindingen tussen de parken opgewaardeerd zodat er één natuurnetwerk ontstaat.

7. Verbindingen

Cruciaal in het slagen van de ontwikkelingen en de mobiliteitstransitie zijn de verbindingen tussen de wijken, met de voorzieningen en met de regio.

Purmerend is ondanks haar suburbane karakter een compacte stad. Dat zorgt ervoor dat de afstanden relatief klein zijn en veel met de fiets bereikbaar is. Met het oog op de gebiedsontwikkelingen zijn er ook een aantal hiaten in de verbindingen. Met name ruimtelijke barrières zoals het spoor, de weg en het water zorgen voor knelpunten.

Door de aanpassing van de A7 en een centrum met minder auto's zal het autoverkeer meer gebruik maken van de eerder genoemde noordzuidroute als hoofdontsluitingsweg naar het landelijke weggennet (met name de A7). De gelijkvloerse kruising bij station Overwhere vormt een knelpunt, temeer met het oog op de frequentieverhoging van de airportsprinter. Een ongelijkvloerse kruising is noodzakelijk om de doorstroming via deze hoofdader te midden van de stedelijke groei en verdichting te garanderen.

Dit biedt meteen de mogelijkheid om een directe fietsverbinding te realiseren langs het spoor. Een aantrekkelijke, veilige en direct fietsverbinding in noordzuidrichting in het Sleutelgebied wordt in de huidige situatie namelijk gemist.

Deze nieuwe fietsroute koppelt het centrale deel van het Sleutelgebied met het noordelijke deel rondom de esportcampus en verbindt deze tevens met de sportvelden en de parken. Daarmee wordt een nieuw netwerk aangeboord en wordt bewegen gestimuleerd.

Motivering voor de rijksinzet

In het sleutelgebied is voorzien in 8400 woningen en 3500 arbeidsplaatsen tot en met 2040.

Daarmee levert Purmerend een flinke bijdrage aan het woningtekort en de werkgelegenheid. De economische en leefbare positionering van Purmerend en de andere Stadsharten ten opzichte van Amsterdam en de wijze waarop die gebieden in wisselwerking met elkaar van waarde zijn voor het land als geheel, legitimeert een stevige betrokkenheid van het rijk.

Purmerend is goed op weg: Het afgelopen jaar zijn vergunningen verleend voor bijna 1000 woningen. Een deel van de woningen wordt inmiddels gebouwd of zijn ver in de planvoorbereiding. Echter voor verdere groei is een betere infrastructuur, met name qua OV en fiets als alternatieven voor de auto, randvoorwaardelijk, evenals een klimaatbestendige inrichting. Dit zijn grote investeringen die de gemeente niet volledig zelf kan dragen. Ontwikkelingen als deze - zo blijkt ook uit de financieel-economische inventarisatie van het totaal van de Sleutelgebieden - kennen een publiek tekort. Tekorten van € 25.000,- per woning(equivalent) zijn gebruikelijk en overbrugbaar, maar vragen wel om rijksinzet. Via het programma Bereikbare Steden vraagt Purmerend daarom om aanvullende rijksinzet door bij te dragen aan de ontwikkeling van het Sleutelgebied van Purmerend.

PROJECTENKAART

Ruimtelijke projecten

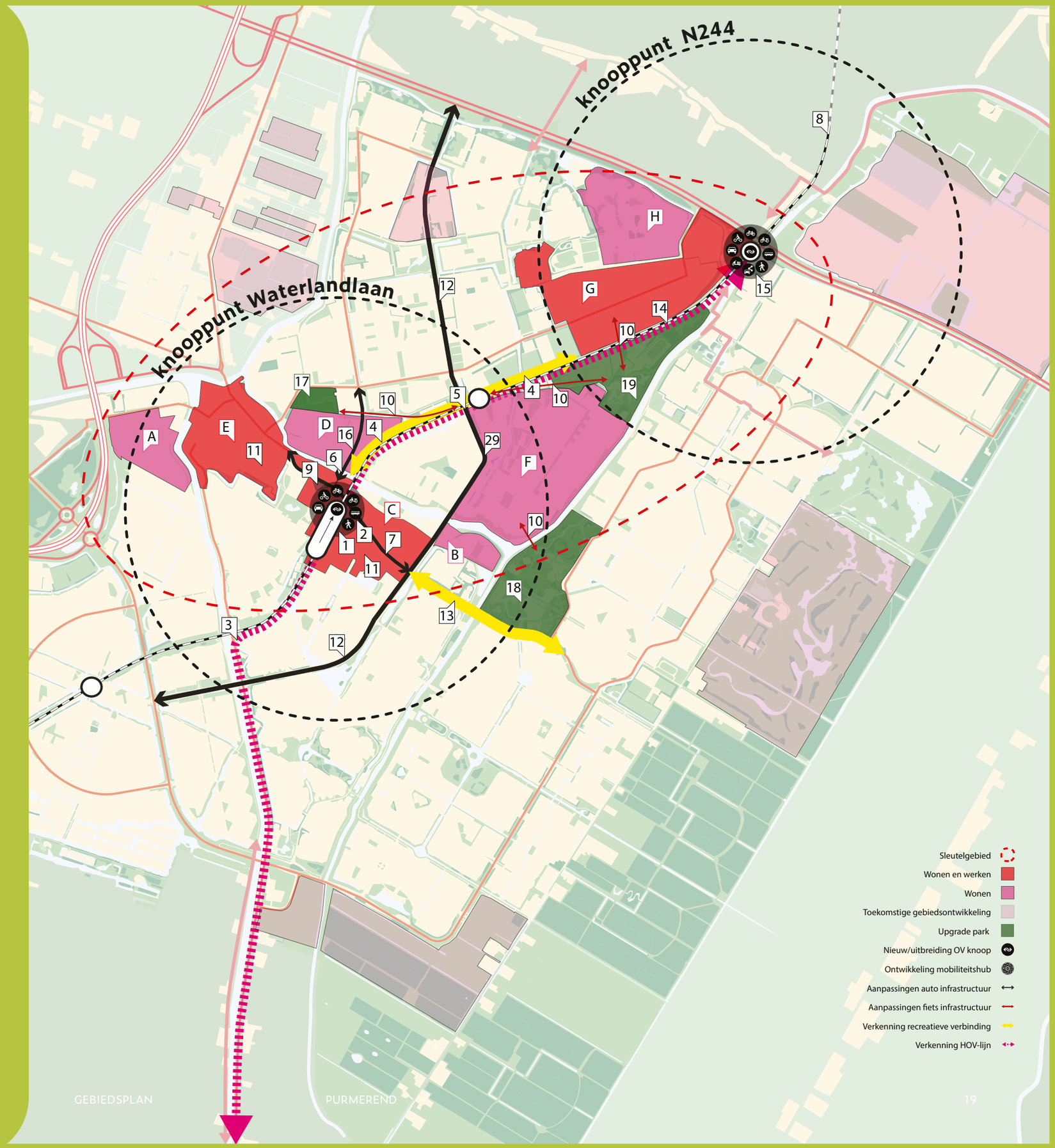
A. Kop West
B. Klein Where
C. Stationsgebied (Waterlandkwartier)
D. Wagenweggebied
E. Historische binnenstad en omliggende projecten
F. Wheermolen Oost
G. De Koog
H. Kwadijkerpark

Infrastructurele projecten

1. Ontwikkeling OV knoop Waterlandlaan
2. Verbeteren bushaltering OV knoop
3. Realisatie HOV baan 1e fase
4. Verbeteren fietsverbinding De Koog/IT campus-Centrum
5. Aanleg tunnel Churchilllaan
6. Aanleg fietsbrug over de Where
7. Herinrichten Purmersteenweg-Waterlandlaan
8. Realisatie keerspoor
9. Aanleg parkeergarage Stadhuis/Waterlandkwartier
10. Verbeteren fietsstructuur
11. Centrum autoluw
12. Verbeteren doorstroming NZ route (N244 / A7)
13. Versterken verbinding Waterlandlaan-Leeghwaterpark
14. Realisatie HOV baan 2e fase
15. Ontwikkeling OV knoop N244
16. Aanvullende maatregelen ontsluiting

Groenprojecten

17. Parkenplan fase 1: herinrichten Kooimanpark
18. Parkenplan fase 1: herinrichten Leeghwaterpark
19. Parkenplan fase 1: herinrichten Park De Dwarsgouw



5. PROJECTENOVERZICHT

In Purmerend zijn de afgelopen 3 jaar zijn ruim 2000 woningen gebouwd en zitten er 10.000 in de plancapaciteit. Dat is meer dan eerst was voorzien.

Er is binnen het Sleutelgebied nog ruimte voor maximaal 8400 woningen. Dat is een zeer groot aandeel van de totale Purmerendse en regionale behoefte. De belangrijkste doelgroepen zijn eenpersoonshuishoudens, starters en ouderen. We zien dat daar de grootste woonbehoefte is en wens om dichtbij de voorzieningen te wonen.

Als uitgangspunt wordt bij alle ontwikkelingen van 4 of meer woningen het principe 30-30-40 gehanteerd. Dat betekent dat minimaal 30% bestaat uit sociale huurwoningen en 30% uit middelduur.

	Aantal woningen	Sociaal	Middelduur	Vrije keuze
Stationsgebied	1800	540	540	720
Binnenstad e.o.	701	76	23	602
Kop West	848	254	254	339
Wagenweggebied	1295	416	319	560
Wheermolen Oost	1176	508	371	297
Koog/IT-esportscampus	400-3500*	120-1050	120-1050	160-1400
Kwadijkerpark	340	100	-	240
Klein Where	127	38	38	51

Plancapaciteit Sleutelgebied mei 2021

*Nota bene: voor de Koog is minimaal in 400 woningen voorzien, waarbij de randvoorwaarde is dat deze de bedrijfsmatige activiteiten niet in de weg mag staan.. Ruimte voor extra woningen wordt onderzocht. De realisatie van een OV knooppunt bij de N244 is hiervoor cruciaal

Stationsgebied: het Waterlandkwartier
In het Waterlandkwartier, centraal in de stad, worden 1800 woningen toegevoegd. Door het ontwikkelen van een OV-knoop aan de Waterlandlaan wordt het gebied optimaal ontsloten met het openbaar vervoer. De nieuw te bouwen woningen en de aantrekkelijk ingerichte omgeving voegen waarde toe aan de stad en regio: hier wordt namelijk een divers aanbod in een hoogstedelijk gemengd gebied gerealiseerd. . De woningen zijn kwalitatief hoogwaardig en aantrekkelijk en bevinden zich in een woonmilieu dat Purmerend (nog) niet heeft, maar waar wel veel vraag naar is. Daarbij gaat het om een combinatie van ouderen en jongeren, zowel voor diegenen met een smalle beurs alsook met een grote beurs. Er is in het Waterlandkwartier ruimte voor nieuwe, aanvullende woonvormen, zoals maisonnettes, BeBo's (Beneden- en bovenwoning), stadswoningen en woongerelateerde functies. Zorgvoorzieningen worden gecombineerd met woningen, waarmee de relatie tussen de sterk vertegenwoordigde zorgsector in het Waterlandkwartier en het stedelijk wonen wordt versterkt. De aanwezigheid van deze zorgverleners en voorzieningen maakt het gebied een aantrekkelijke woonomgeving voor ouderen. De ontwikkelingen kunnen aanleiding geven voor het realiseren van woonconcepten zoals bijvoorbeeld een stedelijk Knarrenhof.

De tegenhanger daarvan voor jonge startende doelgroepen past ook goed in het Waterlandkwartier, zoals woongroepen (het zgn. 'Friends'-concept), waarin bewoners voorzieningen als een wasruimte, een dakterras, tuin of leefruimte delen.

Binnenstad e.o. (inclusief brug tot brug).
De historische binnenstad is de huiskamer van Purmerend en wil dat ook voor de regio Waterland zijn. Het streven is deze kernwaarde vast te houden en waar mogelijk nog te versterken. Verdere ontwikkeling is ook van belang voor de vitaliteit en leefbaarheid van de binnenstad. Daarbij gaat het om het versterken van o.a. het winkelhart, het horecaplein, evenementen en activiteiten en ook het toevoegen van woningbouw. Er is veel vraag naar wonen in de binnenstad. Het kernwinkelgebied wordt compacter, waardoor de randen ruimte bieden voor woningbouw Daarbij is de ambitie doorgaand autoverkeer uit de binnenstad te weren, zodat er mogelijkheid is de wegen meer verblijfskwaliteit en meer ruimte voor de fiets en voetganger te geven. De gemeente heeft ruim 17 miljoen euro geïnvesteerd in de bouw van een nieuwe parkeergarage (oplevering voorjaar 2023). De ligging aan de rand van de binnenstad in combinatie met groen en voorzieningen op het bovengelegen plein zorgt voor meer leefbaarheid en klimaatadaptatie in het gebied.
Bij nieuwbouw in het gebied wordt het historisch karakter behouden en versterkt en waar mogelijk in combinatie met detailhandel, horeca, wonen en voorzieningen zodat zo veel mogelijk mensen (Purmerenders,

Waterlanders, recreanten en toeristen) verspreid over dag, week en/of seizoen zo lang mogelijk gebonden blijven aan de historische binnenstad. Een project als wonen boven winkels is hiervoor een belangrijke aanjager. Op een aantal plekken kunnen nog woningen al dan niet in combinatie met andere functies worden toegevoegd.

Kop West
Kop West is de afronding van de VINEX-wijk Weidevenne en grenst aan de historische binnenstad. De buurt is ontwikkeld met de ruimtelijke karakteristiek van een oude binnenstad en bestaat voor een deel uit zelfbouw. Daarmee is een mix van bouwstijlen, inwoners en woningtypen gerealiseerd. Een groot deel van wijk is inmiddels afgerond. In 2022 start de bouw van de laatste fase.

Wagenweggebied
Het Wagenweggebied is een (voormalig) bedrijventerrein met woningen, grootschalige detailhandelsvestigingen, twee tankstations, en diverse autobedrijven. Door de verscheidenheid aan functies en de onsamenhangende bebouwing oogt het gebied rommelig en past het niet meer in de binnenstad van morgen. De ambitie is om het gebied te transformeren van een bedrijventerrein naar een levendige, stadse wijk, waar wonen, werken en verblijven samengaan. De ligging nabij de binnenstad, voorzieningen en treinstations maken dat het gebied zich leent voor intensieve bebouwing en stedelijke woonmilieus. Binnen het Wagenweggebied lenen sommige locaties zich voor een transformatie op korte termijn en andere meer op lange termijn. Dat betekent dat het gebied gefaseerd ontwikkeld wordt.

Wheermolen Oost
Wheermolen-Oost bestaat meer dan vijftig jaar en is toe aan vernieuwing. De wijk bestaat voor een groot deel uit sociale huurwoningen en is erg populair onder starters. Zowel de woningen van de woningcorporatie Intermaris als het openbaar gebied, de riolering en bepaalde voorzieningen moeten worden opgeknapt. Samen met de corporatie is een ontwikkelplan gemaakt. Het gaat dan onder andere om sloop-nieuwbouw van een deel van de laagbouwflats aan de oostzijde van de buurt, alsook renovatie van een aantal flats en het toevoegen van middeldure en dure woningen. Ook wordt het winkelcentrum vernieuwd, en worden de openbare ruimte en de verbinding met het omliggende groen en water verbeterd. Het Dwarsgouwpark is één van de parken van Purmerend en kent veel recreatieve functies. Het park wordt in het ontwikkelplan meegenomen en geoptimaliseerd zodat het meer deel uitmaakt van de wijk. Daarmee wordt een wijk ontwikkeld die gezond, gezellig en gemengd is.

Wheermolen-Oost grenst aan treinstation Overwhere. Rondom dit treinstation vindt verdichting plaats. Aan de andere zijde van het spoor liggen sportvelden en het scholencluster. De fietsverbindingen naar dit voorzieningengebied worden verbeterd door een fietstunnel onder het spoort door thv het dwarsgouwpark. Zo wordt ook een verbinding tussen twee parken en daarmee een groen netwerk bewerkstelligt. De Churchillaan is een hoofdroute van de stad en ontsluitingsweg naar Wheermolen Oost. De gelijkvloerse kruising bij het spoor wordt op termijn ondertunnelt. Tevens worden langzaam verkeersverbindingen over de tunnel gelegd zodat meerdere wijken en voorzieningen optimaal ontsloten worden voor de fietsen en de voetgangers

De Koog & de IT esportscampus
Aan de noordzijde van het Sleutelgebied doet zich een grote kans voor een regionale campus en levendig woon-werkgebied voor.
De Koog is een gemengd bedrijventerrein en herbergt zowel grote ondernemingen als kleine startende bedrijven. Daar waar de milieuoverlast beperkt is, willen we de combinatie maken met woningbouw en met ondernemers die willen pionieren. Het doel is de woonfunctie zodanig toe te voegen dat dit versterkend werkt voor de economische en maatschappelijke kansen van De Koog en Purmerend als geheel. Dat doen we in aanvulling op de veelzijdige bedrijvigheid die De Koog rijk is en in verbinding met de andere ontwikkelgebieden en regio. De ontwikkeling geeft ook sociale kansen. Naast opleiding en plekken voor zelfontplooiing hebben de nieuwe functies in het gebied ook invloed op de aanliggende woonwijken; ook zij kunnen hiervan gebruikmaken, wat de woon- en leefkwaliteit verhoogd.
Fysieke verbindingen, zoals een directe fiets- en HOV-verbinding met het centrale stationsgebied en de naastgelegen wijk Wheermolen-Oost zijn daarin van groot belang. Naast het bedrijventerrein bevindt zich het scholeneiland met meerdere middelbare scholen en scholen voor beroepsonderwijs. Door de aanwezigheid van Purmer Valley en H20 Esportscampus Amsterdam ontwikkelt dit gebied zich tot een specialistisch, internationaal IT-centrum.

De combinatie met werken en de campus trekt vooral starters, expats, creatievelingen, ZZP'ers en werknemers aan. Voor deze doelgroepen is de verwevenheid van het wonen, werken en ontwikkelen veel vanzelfsprekender. Deze gemeenschappelijke deler biedt ook ruimte voor collectieve woon-werkplekken. De toekomstige bewoners zijn vooral georiënteerd op duurzame vervoersmiddelen zoals de fiets, OV en deelmobiliteit, maar het gebied is nog niet optimaal ontsloten op het stedelijk, regionaal en landelijk fiets- en OV-netwerk. Daarom wordt voorzien in een nieuw OV-knooppunt aan de N244. Hiermee wordt niet alleen de Koog optimaal ontsloten op het OV, maar bedient het de hele regio. Realisatie van dit OV-knooppunt is nodig om het woningbouwprogramma op de Koog te optimaliseren, waarbij de synergie met het werken (en de bestaande bedrijven) behouden blijft.

Kwadijkerpark
Het Kwadijkerpark ligt aan de noordkant van Purmerend en in het verlegde van park De Noord. In dit lommerrijke gebied is een GGZ-instelling met diverse woonvormen en voorzieningen gehuisvest. Momenteel wordt hier nieuwbouw voor de GGZ-instelling in combinatie met reguliere woningen wordt gepleegd. Dit alles te midden van volwassen bomen, waterpartijen en een rustige omgeving, waarmee ook de sociale interactie tussen de nieuwe en bestaande inwoners wordt versterkt. Het Kwadijkerpark is bedoeld voor iedereen en heeft een gevarieerd aanbod van sociale huur- en koopwoningen. Door de ligging nabij de N244, en rechtstreekse busverbinding met Amsterdam is het gebied goed bereikbaar.

Waterlandkwartier

Door haar centrale ligging, OV-bereikbaarheid en veel voorzieningen rondom is hier met name ruimte voor een kantoorhoudend programma. Het is dé plek en dé kans om te voorzien in kantoorruimte die voldoet aan de nieuwe eisen die ook de gevolgen van de coronacrisis aan onze samenleving stelt: innovatieve, goed geoutilleerde, gemengde/gedeelde kantoren met voldoende ruimte en veiligheid; een trend die met de groei van het thuiswerken een vlucht zal nemen. Een vestigingsplaats voor de zakelijke en financiële dienstverlening, informatie & communicatie, advies & onderzoek, zorg, kleine tot middelgrote regiokantoren, flexibele kantoren en zzp-werkplekken. Ook is ruimte voor HBO-onderwijs in combinatie met de ontwikkeling van IT-esports op de Koog. Door de brede profilering wordt de centrumfunctie van het Sleutelgebied benadrukt.

De Koog IT-esportscampus

De Koog heeft als oudste bedrijventerrein van de stad het 'maken' in zijn DNA. Op De Koog krijgen pionieren, leren, ontwikkelen en het ambacht de ruimte. Purmerend positioneert zich steeds meer als hub voor IT en (hout) bouw. Innovatieve specialisten maken hier straks hun producten, met het onderwijs als directe buren. Werkplaatsen, studio's en creatieve kantoren vormen het toekomstige beeld van deze kant van De Koog. We zetten daarnaast in op een campus voor leren, ondernemen en werken rondom IT en esports De ontwikkelingen die gaande zijn rondom de esports werken als een magneet op starters in de ICT en in het bijzonder op de esportsbranche. De aanwezigheid van onderwijsinstellingen en sportvoorzieningen zorgen voor een waardevolle synergie.

Daarnaast biedt het een interessante verbinding met het centrumgebied, oftewel de plek waar de focus ligt op de zakelijke dienstverlening, maar waar ook ruimte is voor esports leisure en HBO-onderwijs.
Er liggen kansen voor het realiseren van innovatie, 'learning & development' in een campusachtige omgeving, een landelijke hotspot, met ruimte voor grote evenementen en een broedplaats voor een nichemarkt in opkomst.

Wat is er nodig: de gebiedsoverstijgende investeringen tot 2030

De binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen gaan gepaard met grote mobiliteitsingrepen, met name voor het OV en de fiets. De gebiedsontwikkelingen kunnen niet worden gerealiseerd als de auto zodanig gefaciliteerd blijft:

- De kosten voor parkeervoorzieningen onder gebouwen zijn erg hoog, wat ten koste gaat van de betaalbaarheid van woningen;
- De huidige parkeernormen zorgen ervoor dat het aantal woningen dat kan worden gerealiseerd laag is en niet aan de woonvraag kan worden voldaan;
- Het blijven faciliteren van de auto, met de bijbehorende infrastructuur op de 'oude' manier geeft weerslag op de leefbaarheid en draagt niet bij aan de duurzaamheidopgaven.

Uitstekende OV- en fietsinfrastructuur en -voorzieningen zijn daarom randvoorwaardelijk in de gebiedsontwikkeling en versnelling van de woningbouw. Belangrijk is ook om draagvlak onder de inwoners en politiek te bewerkstelligen. Anders gaat dit ten koste van de besluitvorming en daadwerkelijke realisatie. Om dit te bereiken zijn een aantal gebiedsoverstijgende interventies en investeringen nodig op het gebied van mobiliteit en groen, namelijk:

1. Ontwikkelen OV-knoop Waterlandlaan

Het Waterlandkwartier in haar huidige vorm is geen hoogwaardige entree naar de binnenstad en de ontwikkelingsgebieden rondom. Het station ligt niet aan het stedelijk weefsel en voelt met name s' avonds sociaal onveilig. Ook de trein en de bus sluiten niet goed op elkaar aan qua loopafstand en tijden. Tevens is de treinfrequentie zeer matig. Dit alles zorgt ervoor dat de trein beperkt wordt gebruikt als vervoermiddel. Met de toename van het aantal inwoners en werknemers rondom het station en door het ontmoedigen van het autogebruik zal het aantal treinreizigers toenemen. Dit is ook nodig, omdat bij de binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen niet voorzien kan worden in parkeerplaatsen volgens de reguliere normen. De ontwikkelingen lopen daardoor vast. Tevens verdwijnen veel parkeerplaatsen in Amsterdam waar de werkende forens uit Purmerend parkeert. Goed en aantrekkelijk OV is nodig om de gebiedsontwikkelingen te versnellen.
Dit uit zich in:

- Verbetering van de OV-producten (trein en bus) en diens onderlinge aansluiting;
- De betere positie van het station in het stedelijk weefsel door de perrons te verlengen naar de Waterlandlaan en daar een entree te maken;
- De verlengde perrons maken tevens IC-haltering mogelijk;
- Het station krijgt daarmee een duidelijke voorkant, is sociaal veilig en toegankelijk voor iedereen;
- De realisatie van een keerspoor t.h.v. de N244 waardoor door frequentieverhoging van de airportsprinter mogelijk is;
- De realisatie van een mobiliteitshub waar de fiets en auto geparkeerd kunnen worden en waar bovendien deelauto en -fietsen zijn;
- De nieuwe parkeergarage bij het stadhuis (en zodoende naast het station), welke gereedkomt in 2023;
- De spoortunnel/het viaduct op de Waterlandlaan zal aangepast moeten worden om een goede doorstroming en (sociale) veiligheid voor de fiets- en voetganger te kunnen garanderen.

2. Bushaltering Waterlandlaan

Het bussysteem van Purmerend naar de regio (en met name richting Amsterdam) is fijnmazig en goed. Daarentegen schiet het interne bussysteem van Purmerend tekort. Ook de koppeling van de bus en trein is slecht, waardoor de keuze voor de reiziger beperkt is. Bij de ontwikkeling van een OV-knooppunt hoort ook een goede busaansluiting. Met de verknoping van het station aan de Waterlandlaan wordt hier ook een goede bushaltering gerealiseerd, waardoor de aansluiting op de trein optimaal is. Dit zorgt, samen met bijvoorbeeld deelmobiliteit, voor optimale voor- en natransport en keuzevrijheid voor de reiziger. Hiermee kan een volwaardig OV-product worden aangeboden en ontstaat er ruimte om anders om te gaan met parkeernormen dure parkeergarages onder de gebouwen niet nodig zijn. Dit draagt bij aan de versnelling van de woningbouw en ook aan een duurzame leefomgeving.

3. HOV-baan 1e fase

Met de vrijliggende busbaan langs het Noordhollandsch Kanaal (N235) heeft Purmerend een directe aansluiting op de Noordzuidlijn. De busbaan loopt nu door tot het Tramplein, het busstation, aan de westkant van de binnenstad.Echter, de grote gebiedsontwikkelingen vinden met name plaats langs het spoor aan de oostkant van de binnenstad. Ergo, deze ontwikkelgebieden zijn niet direct aangesloten op de bestaande vrijliggende busbaan naar de Noordzuidlijn en liggen ver van het busstation Tramplein. Met de aanleg van een vrijliggende busbaan aan de oostkant van de binnenstad zijn ook de grote gebiedsontwikkelingen (en daarmee veel inwoners en werknemers) direct aangesloten op de Noordzuidlijn. Op (langere termijn) termijn zou de baan gebruikt kunnen worden door de metro dan wel lightrail.

4. Fietsverbinding de Koog-Centrum
Het centrumgebied en de Koog zijn grote ontwikkellocaties van Purmerend. In beide gebieden wordt voorzien in een combinatie van wonen en werken, maar beide met andere doelgroepen en andere uitstraling. Ze zijn dan ook onderling complementair. Ze liggen hemelsbreed niet ver van elkaar vandaan, echter goede en directe fietsverbindingen tussen de gebieden ontbreken. Dit is wel noodzakelijk voor een optimale synergie tussen beide gebieden en goed OV-gebruik. Aan de noordzijde van het spoor en t.h.v. de sportvelden is ruimte voor een fietsverbinding waarmee tevens de sportvoorzieningen een goede en directe ontsluiting krijgen evenals de onderwijsvoorzieningen en de esportscampus. Dit stimuleert sporten en recreatie en draagt zodoende bij aan de gezondheid en leefbaarheid van de inwoners.

5. Tunnel Churchilllaan
De binnenstad en het centrumgebied worden autoluw. Dit is nodig om een aantrekkelijk en leefbaar woon- en verblijfsgebied te kunnen garanderen. Dat betekent dat een groot deel van de auto's zich anders gaat verplaatsen door de stad en meer gebruik maakt van de noord-zuidroutes tussen de N244 en de A7. De gelijkvloerse spoorwegovergang t.h.v. treinstation Overwhere vormt een barrière in de doorstroming en is aangemerkt als onveilig verkeerspunt. Met het oog op de toenemende frequentie van de treinen zal dit nog meer toenemen; een ongelijkvloerse overgang is dus noodzakelijk voor de doorstroming en de veiligheid. Dit biedt tevens de mogelijkheid om de nieuwe fietsverbinding tussen de Koog en het centrum ook over de Churchilllaan dan wel Den Uyllaan te leggen, waardoor een directe (kruispuntvrije) fietsroute mogelijk is.

6. Fietsbrug over de Where
De huidige bruggen over de Where zijn krap voor de fietsers en de voetgangers en daarmee onveilig. Het aantal fietsers zal in de toekomst verder toenemen. Om het station en de binnenstad met de fiets goed te bereiken zal een separate brug voor langzaam verkeer moeten worden toegevoegd. De brug komt ter hoogte van de Kooimanbrug of de Hoornse Brug.

7. Herinrichten Purmersteenweg-Waterlandlaan
Beide straten liggen in elkaars verlengde en verbinden het oosten van Purmerend met het station, de binnenstad en de A7. In de huidige situatie zijn beide straten ingericht met asfalt en voor het autoverkeer. Met de toename van het aantal woningen en de wens voor een aantrekkelijker verblijfsgebied zullen beide straten heringericht worden tot stadsstraat met meer ruimte voor groen, fiets en voetganger.

8. Uitvoering van het Parkenplan
De parken in het Sleutelgebied zijn belangrijk voor de inwoners om te ontspannen en te sporten. Met de toename van het aantal inwoners zal het gebruik van de parken toenemen. Daarnaast hebben de parken een belangrijke functie in de klimaatopgave en de biodiversiteit. De bestaande parken zullen hiervoor heringericht moeten worden evenals de verbindingen tussen de parken. In het gebied gaat het om een drietal parken.

9. Realiseren keerspoor
De huidige frequentie van de trein is twee keer per uur. Dit is te weinig om een goed alternatief te zijn voor de auto. Om de frequentie van de airportsprinter te verhogen is een keerspoor noodzakelijk ten noorden van Purmerend. De frequentieverhoging draagt bij aan aantrekkelijk (en daarmee aan meer gebruik van) openbaar vervoer.

10. Aanleg parkeergarage stadhuis
Voor het stadhuis wordt een ondergrondse parkeergarage met levendig stadsplein gerealiseerd. De parkeergarage ligt tussen het station en de binnenstad in en vormt een belangrijk stapsteen tussen beide. Het wordt gebruikt voor bezoekers aan de binnenstad, stadhuis, voorzieningen, station en bewoners aldaar.

11. Algehele verbetering fietsstructuur
Purmerend is een compacte stad waarbij alles op fietsafstand is. Echter zitten er nog een aantal hiaten in de fietsinfrastructuur, zoals onveilige oversteekplaatsen en niet rechtstreekse verbindingen. De fietsinfrastructuur moet op orde zijn, met name naar de OV-knooppunten, bedrijvigheid, voorzieningen en openbare ruimte zoals parken. Er zijn nog een aantal knelpunten en ontbrekende schakels die moeten worden opgelost. Tegelijkertijd worden ook de recreatieve en ecologische kansen meegenomen.

6. FASERING

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
OV knoop Waterlandlaan		Verlengen perrons naar Waterlandlaan								
		Bushaltering Waterlandlaan								
		HOV baan 1e fase (tot Waterlandlaan)								
		Keerspoor nabij N244								
Waterlandkwartier	307				493					1000
		Purmersteenweg-Waterlandlaan								
		Fietsstructuur (o.a.Purmerenderweg, Kooimanweg)								
			Parkenplan: Leeghwaterpark							
Binnenstad e.o.	467				134					100
		Parkeergarage stadhuis								
		Fietsbrug over de Where								
		Centrum met minder auto's								
Kop West	848									
Wagenweggebied	370				639					300
		Parkenplan: Kooimanpark								
Wheermolen Oost	64				759					353
		Tunnel Churchillaan								
			Parkenplan: Dwarsgouwpark							
Wheermolen Oost	200				200					Optie 3100
		Fietsroute de Koog-Centrum								
						HOV baan 2e fase				
										OV knoop N244
Kwadijkerpark	340									
Klein Where	127									

Inschatting planning inclusief nadere verkenningen

7. ORGANISATIE EN STURING

8.1 Organisatie

Dit sleutelgebied is een samenwerking tussen de MRA, Provincie Noord-Holland, NS, ProRail, Vervoerregio Amsterdam (VRA), de omliggende gemeenten en de gemeente Purmerend. Binnen de gemeentegrenzen wordt bovendien de samenwerking opgezocht met ondernemers, bewoners en belangenverenigingen.

Voor het Sleutelgebied is een separaat gebiedsteam ingericht, bestaande uit vakinhoudelijke adviseurs, strategisch adviseurs en de programmamanager van het overkoepelende Purmerend 2040. Het ambtelijk opdrachtgeverschap is belegd bij de directeur van het Ruimtelijk Domein, maar gezien de veelzijdigheid van het project wordt vanzelfsprekend het Maatschappelijk Domein betrokken. Naast het genoemde kernteam wordt eventueel gebruikgemaakt van expertise uit de flexibele schil die via de MRA beschikbaar is.

Zodra het gebiedsplan wordt vastgesteld wordt een passende aansturing georganiseerd met benodigde mandaten, sturing etc.

8.2 Draagvlak, communicatie en samenwerking

Bestuurlijk draagvlak

Voor de ontwikkeling is veel draagvlak bij raad en college. Zo is juni 2021 het Masterplan Waterlandkwartier unaniem vastgesteld. Het Sleutelgebied zorgt voor de onderlinge verbinding van de reeds bestaande, inliggende projectgebieden. Het gebiedsplan is een voortzetting van de lijn zoals gedefinieerd in programma Purmerend 2040 alsook de daaruit volgende visies en programma's op themaniveau, zoals de Mobiliteitsvisie, de Hoogbouwvisie en de visie Leefbare Stad.

Maatschappelijk draagvlak

Het participatieve proces van de gemeente Purmerend, met als credo 'van buiten naar binnen', wordt bewust toegepast in het projectgebied. Bij de ontwikkeling van het Waterlandkwartier is momenteel al een participatieproces met inwoners, ondernemers en verenigingen gaande. Voor de andere projectgebieden dan wel voor het Sleutelgebied als geheel zal een soortgelijk, passend proces georganiseerd worden.

Samenwerking met lokale partners en marktpartijen

De dynamiek in het Sleutelgebied krijgt mede gestalte door de kleurrijke burgerinitiatieven en bedrijvigheid in het gebied, zowel de bestaande als de gevisioneerde. De gemeente onderhoudt nauw contact met de genoemde partijen over hun wensen en behoeften, hun functie voor de stad, en vanzelfsprekend de wijze waarop de gemeente hierin kan faciliteren.

8.3 Risicomanagement

De risico's voor Purmerend schuilen in de volgordelijkheid van de inbegrepen projecten alsook in de investeringsbereidheid van de partners. Verschillende Sleutelgebied-projecten komen tevens voor in andere programma's, waarvan de CAH het meest prominent is. Derhalve zal (de voortgang van) besluitvorming elders invloed hebben op het Sleutelgebied-project. Door de verregaande interactie en afhankelijkheden van de genoemde factoren in het gebied (bestaande alsook nog te realiseren), kunnen financieringstekorten alsook een vertraagde bouw leiden de geambieerde dynamiek en functie voor de gehele stad en regio tenietgedaan worden. Ergo, de gemeente beoogt op zo kort mogelijk termijn tezamen met haar partners een concreet gezamenlijk plan voor financiering, fasering en taakverdeling te hebben gevormd.

NB na de start van het gebiedsteam zal een adequate risicoanalyse gevormd worden.

COLOFON
Gemeente Purmerend

met bijdrage van:
Inbo
Metafoor

PURMEREND

GEBIEDSPLAN ZAANSTAD

Bereikbare Steden
concept – 21 oktober 2021

ZNSTD

GEBIEDSPLAN ZAANSTAD

INHOUD

0. INLEIDING 4
1. NU EN STRAKS 8
2. ONTWIKKELSTRATEGIE 14
3. FASERING 18
4. PROJECTENKAART 22
5. PROJECTENBESCHRIJVING 24
6. ORGANISATIE 32
7. DRAAGVLAK, COMMUNICATIE EN SAMENWERKING 33
8. RISICOMANAGEMENT 33

INLEIDING

Zaanstad werkt samen met acht steden rond Amsterdam aan de versterking van hun stadsharten. In de regio wordt volop gewerkt aan de ontwikkeling van de steden en dorpen. Ondanks de complexiteit van opgaven, de schaarse ruimte en de druk op bereikbaarheid is er veel mogelijk. Om de vele opgaven goed uit te voeren en af te stemmen trekken de 9 gemeenten in de regio samen op. Het doel is samen met de Metropoolregio Amsterdam (MRA), de provincies Noord-Holland en Flevoland en het Rijk te werken aan (versnelde) integrale gebiedsontwikkeling.

Samenwerking negen gemeenten
Negen steden rondom Amsterdam werken met de aanpak Bereikbare Steden gezamenlijk aan (versnelde) integrale gebiedsontwikkeling in hun stadsharten.

Het gaat om zeven stadsharten in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en twee die weliswaar net buiten de bestuurlijke grenzen van de MRA vallen, maar feitelijk steeds meer onderdeel zijn van het woon- en werkgebied van de MRA: Alkmaar, Almere, Haarlem, Hilversum, Hoorn, Hoofddorp, Lelystad, Purmerend en Zaanstad. Deze negen steden streven gezamenlijk naar een betere verdeling en bereikbaarheid van wonen en werken en een betere ontsluiting van hun stadsharten.

Doelen
De samenwerking vindt sinds 2020 plaats in het traject 'Bereikbare Steden', een gezamenlijke aanpak van het Rijks- en regioprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBAB) en het MRA-programma Bouwen & Wonen. Met Bereikbare Steden werken de negen stadsharten aan de volgende doelen:

1. Versneld aanpakken van het woningtekort;
2. Optimaliseren van de ov-, fiets- en ketenmobiliteit;
3. Stimuleren van de werkgelegenheid;
4. Verduurzamen en klimaatveranderingsbestendig maken;
5. Blijvend investeren in de leefbaarheid, de ontmoetingsfunctie en inclusiviteit.

Ontwikkeling rond knopen
De negen gemeenten kunnen in hun stadsharten een substantiële bijdrage leveren van lokaal, regionaal en nationaal belang, waaronder gezamenlijk ruim 65.000 woningen en ruim 21.000 banen. Het aandeel van Zaanstad is daarvan circa 9.700 woningen en 1.300 arbeidsplaatsen. Die ontwikkelingen vinden plaats op en rondom het station Zaandam en Kogerveld (cirkel 1.200 meter).

De ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid van de stad blijven daarbij centraal staan. De woningen worden goed betaalbaar, gevarieerd, klimaatbestendig en duurzaam. Hiermee wordt een belangrijke kwaliteitsimpuls gegeven aan het stadshart en door het toevoegen van woningen ontstaat er meer draagvlak voor voorzieningen.

Inntel Hotel

Centrumgebied

1. NU EN STRAKS

Zaandam staat aan de start van een aantal belangrijke ontwikkelingen langs de ZaanIJcorridor. De ontwikkelingen vinden plaats rond de OV-knoop Kogerveld en in het centrum bij het gebied Peperstraat (Centrum Oost) en Zuiderhout Noord (Centrum Zuid). Door te verdichten en te investeren in bereikbaarheid ontstaan er goed functionerende stadsharten die de basis leggen voor toekomstige verstedelijking in aansluitende delen van de stad zoals de wijk Poelenburg.

Een goede bereikbaarheid is essentieel voor verstedelijking van de stadsharten: HOV ZaanIJ heeft een hoofdrol.

1.1 Kogerveldwijk nu en straks

Station Zaandam Kogerveld transformeert de komende jaren van een halteplaats naar een multimodaal knooppunt. Station Zaandam Kogerveld is een sobere, kleinschalige maar ook functionele halteplaats die voornamelijk wordt gebruikt door bewoners uit de wijk Kogerveldwijk of door werknemers en bezoekers van het Zaans Medisch Centrum. Ondanks dat het station het middelpunt in de wijk is, voelt de plek niet zo aan. Er zijn nauwelijks verbindingen tussen het station en de omliggende buurten en het station zelf is geen plek die uitnodigt tot verblijf.

De ontwikkelingen in de Kogerveldwijk betekenen een ingrijpende kwaliteitsslag in bestaand stedelijk gebied. Er wordt een nieuwe hoogstedelijke wijk gerealiseerd rondom Station Kogerveld, met meer en beter openbaar vervoer, maatschappelijke en commerciële voorzieningen, een prachtig sportpark en een divers woonmilieu. Bestaande, deels verouderde en leegstaande bedrijvigheid transformeert naar een nieuwe levendig woon-werkgebied.

Voor het stationsgebied van Kogerveld is in 2020/2021 een gebiedsvisie opgesteld. Deze visie concentreert zich op het realiseren van een forse kwaliteitsimpuls voor het stationsgebied en de omliggende wijken, wat als onderlegger dient van het voorliggende gebiedsplan. Deze visie wordt in december 2021 ter vaststelling aangeboden aan de gemeenteraad.

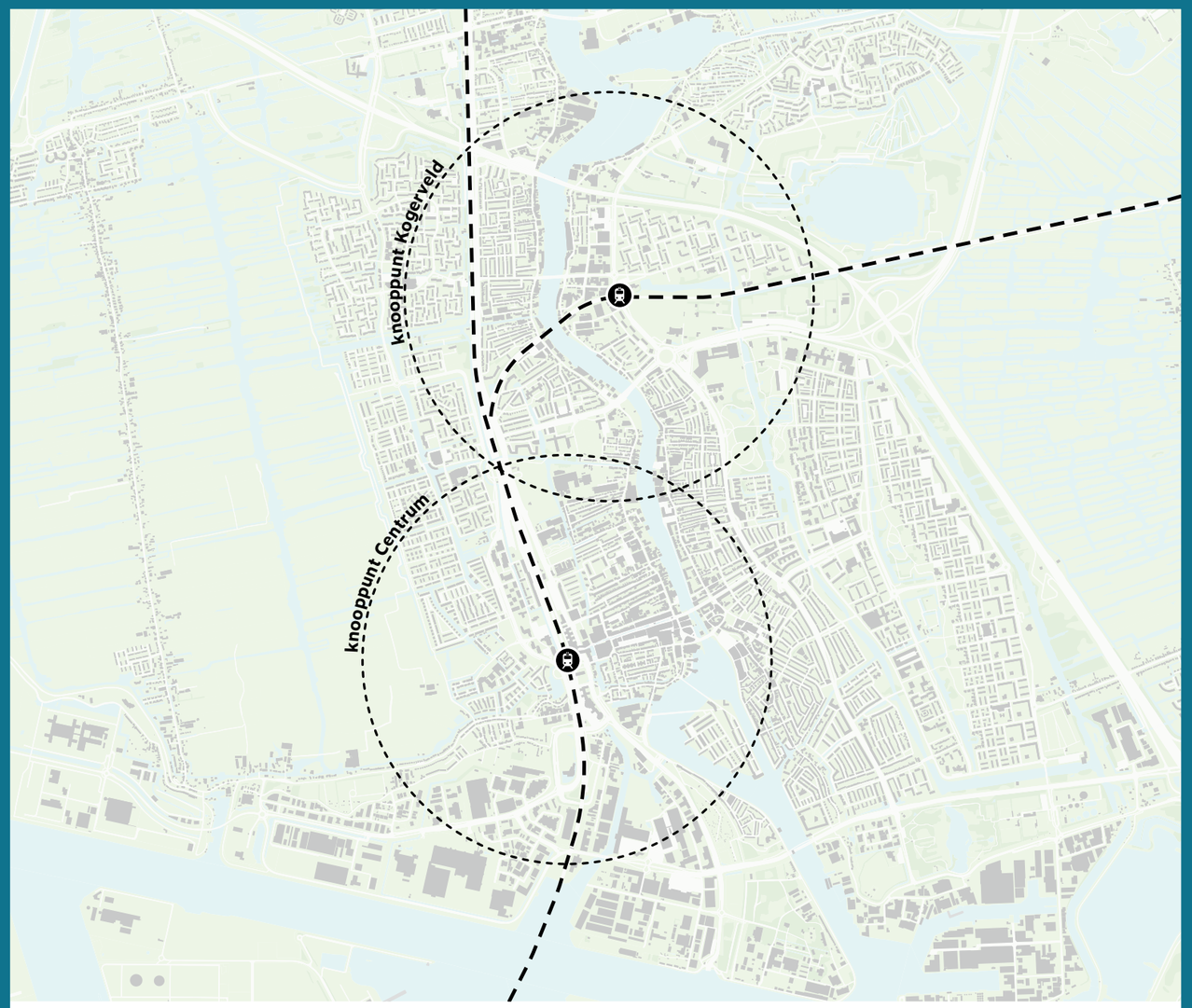
1.2 Zaandam Centrum nu en straks

Naast de ontwikkeling van Kogerveld gaat ook de ontwikkeling van het stadshart Zaandam Centrum, Centrum oost, een nieuwe fase in. Het stationsgebied Zaandam centrum is modern, herkenbaar en heeft veel winkels. De openbare ruimte is van hoge kwaliteit maar contrasteert sterk met aangrenzende gebieden. Waar je rond het station vooral een modern centrum ziet, zie je de geschiedenis van het gebied vooral terug in de lintbebouwing langs de Zaan.

De komende jaren werkt Zaanstad aan de verdichting en intensivering van Zaandam Centrum, op een wijze die de aantrekkingskracht en de leefbaarheid van het gehele centrumgebied verhoogt. Duizenden woningen en arbeidsplaatsen erbij, op een steenworp afstand van het OV-Knooppunt station Zaandam. Dat biedt perfecte verbindingen met Schiphol, station Sloterdijk, het centrum van Amsterdam en andere hotspots in de Metropoolregio Amsterdam. Naar het noorden toe vertrekken de treinen naar Purmerend-Hoorn en naar Alkmaar-Den Helder. Er wordt gebruik gemaakt van het momentum dat in Zaandam Centrum is ontstaan om hier nieuwe woonmilieus (met een fors aandeel betaalbare woningen), nieuwe bedrijvigheid en (onderwijs)voorzieningen te realiseren in een leefbare stedelijke omgeving met meer groen en een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte.

1.3 Essentiele ontwikkeling voor de stad en de regio

Voor Bereikbare Steden ligt de focus in Zaanstad op het realiseren van een hoogwaardige Openbaar Vervoer verbinding die Amsterdam (vanaf de Noord-Zuid lijn) via de Achtersluispolder verbindt met Centrum Oost (Peperstraat) en het stadshart



Figuur 1. Knooppunten Zaanstad

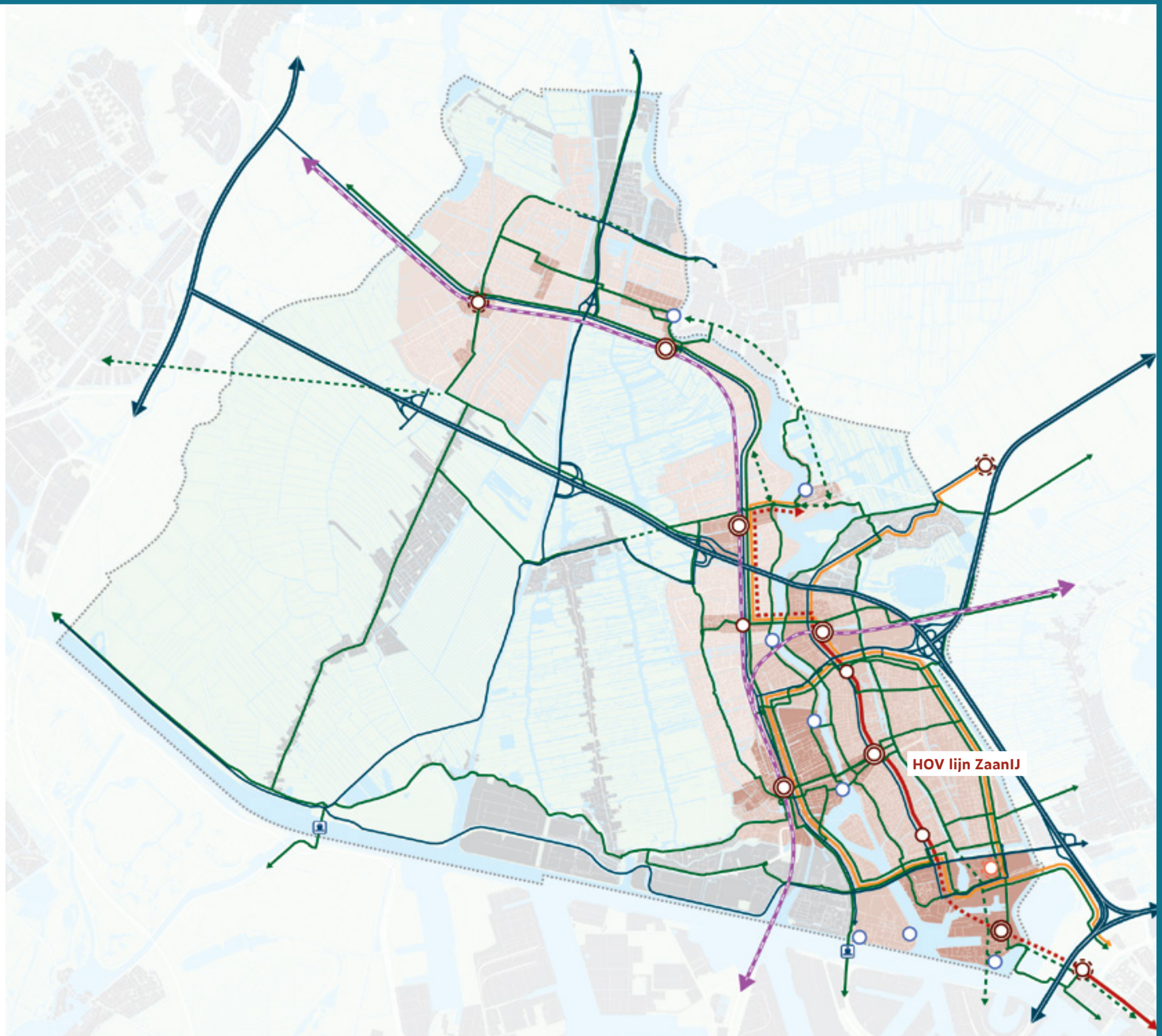
Kogerveld (met station Kogerveld, langs de Hoornse Lijn richting Purmerend en Hoorn). De HOV ZaanIJ wordt de drager van diverse ontwikkelingen aan de noordwestkant van de Amsterdamse agglomeratie (Amsterdam Noord, HavenStad, Zaandam oost). De verbinding is noodzakelijk om de verdichtingsopgave in o.a. Zaandam Centrum en Kogerveld, de transformatie van HavenStad-Noord en Achtersluispolder en stedelijke vernieuwingsopgave in Zaandam Oost en Amsterdam Noord succesvol en in onderlinge samenhang vorm te geven. De HOV ZaanIJ lijn heeft niet alleen betekenis voor de bereikbaarheid van de twee stadsharten van en naar de regio maar is dus voornamelijk ook voor het oostelijk deel van de stad van grote betekenis.

Goede verbindingen - tussen buurten in Zaandam-Oost, naar de rest van de stad, het buitengebied en de regio Amsterdam – zijn essentieel om voorzieningen te kunnen bereiken, te recreëren maar ook voor werkgelegenheid. 93% van de praktisch-opgeleiden woont op een locatie met een slechte fiets/OV-bereikbaarheid naar werk. Zaanstad maakt zich hard voor een aansluiting op het OV-metronetwerk van Amsterdam, vanuit A'dam-Noord via de Achtersluispolder, via Wibautstraat in Zaandam-Oost naar station Kogerveld

(en mogelijk verder door naar de Zaanse Schans). Hiermee worden Zaanstad en Amsterdam op een vanzelfsprekende manier met elkaar verbonden. Dit wordt in de toekomst voor Zaandam een belangrijke ruggengraat, met meerdere haltes, o.a. nabij het stadscentrum en het Zaans Medisch Centrum, en met haltes en aftakkingen van en naar Zaandam-Oost, waaronder de Kleurenbuurt. Zo wordt dit gebied beter verbonden met de rest van de stad, maar ook met Amsterdam en met Schiphol aan de zuidkant en Purmerend en Hoorn naar het noorden. De verkenning naar deze verbinding is in 2021 afgerond, het project bevindt zich nu in de volgende fase, het uitwerken van de voorkeursvarianten.

Samengevat voorziet de ontwikkeling van de ZaanIJ corridor in de volgende maatschappelijke opbrengsten:

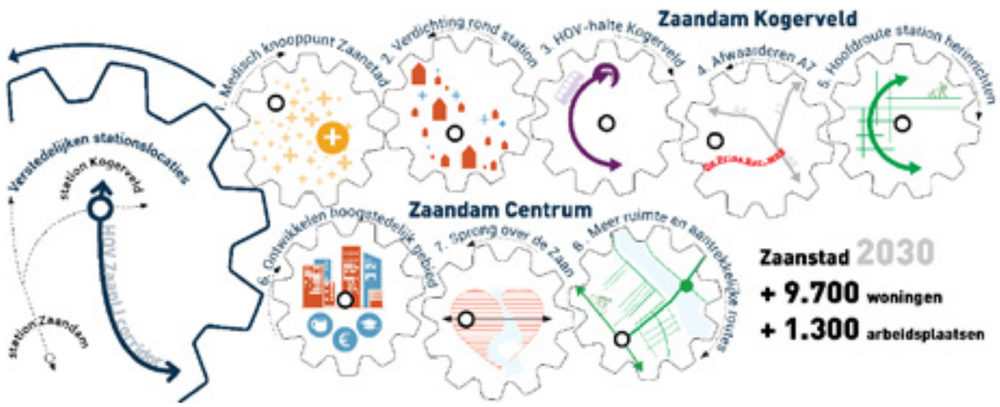
1. Verbeterde bereikbaarheid van en naar stadshart Zaandam centrum, Kogerveld en Zaandam Oost: verschuiving van auto naar voet en fiets (ambitie uit het Zaans Mobiliteitsplan).
2. Impuls voor de stedelijke vernieuwing in Zaandam Oost en het vergroten van de toegankelijkheid naar werk.
3. Goede verbindingen aan de noordwestkant van de agglomeratie Amsterdam.
4. Tegenspits organiseren door productieve wijken in nabijheid van station Zaandam, Kogerveld en de haltes van HOV ZaanIJ.
5. Versnelling bestaande ontwikkelingen door verplaatsing bedrijf/ bedrijven met grote milieucontouren.
6. Vergroten draagvlak voor voorzieningen en meer diversiteit in woningtypen en woonmilieus met meer betaalbare woningen in de directe omgeving van knooppunten.
7. Toevoegen onderwijsvoorzieningen rondom station Zaandam.
8. Toename van werkgelegenheidsgroei als gevolg toevoeging woningbouw, onderwijsvoorzieningen, knooppunt-ontwikkeling en wijkgerelateerde werkgelegenheid.



Figuur 2: Hoofdstructuur mobiliteit Zaanstad

81-ZJF-5

2. ONTWIKKELSTRATEGIE



Figuur 3. Ontwikkelstrategie

2.1 Strategische interventies

Met de ontwikkelingen langs de ZaanIJ-corridor realiseert Zaanstad tot 2030 circa 9.700 woningen en 1.300 arbeidsplaatsen. De volgende strategische interventies zijn randvoorwaardelijk om de ambities te realiseren:

Multimodale knoop Kogerveld

Door op en rond station Kogerveld een multimodale knoop te realiseren wordt de bereikbaarheid voor bewoners, bezoekers en werknemers (van m.n. het ZMC) vergroot. De openbare ruimte krijgt een kwaliteitsimpuls en een stedelijker karakter (5) waardoor er een prettig reis- en verblijfsklimaat ontstaat. Hierdoor weten meer medische en maatschappelijke organisaties Kogerveldwijk te vinden als vestigingslocatie (1).

ZaanIJ

Door de corridorverbinding ZaanIJ (HOV met doorontwikkeling tot een metro, hoogwaardige tram of hybrideverbinding) aan te sluiten op zowel (de nieuwe multimodale knoop) Kogerveld als Zaandam centrum (oost) wordt de bereikbaarheid van de oostelijke delen van Zaandam enorm vergroot(3). Hierdoor ontstaat een tweede ruggegraat (naast de spoorlijn) die Zaanstad verbindt met Amsterdam. Dit is van grote meerwaarde voor zowel Zaanstad zelf als de regio omdat het mogelijkheden biedt dit gebied verder te versterken met woningbouw en economische activiteiten (6).

Sprong over de Zaan

Door in Zaandam Centrum beide zijdes van de Zaan beter met elkaar te verbinden en het kwaliteitsniveau van de openbare ruimte door te trekken wordt het centrumgebied vergroot en krijgt een meer eenduidige uitstraling (7 & 8). In het centrumgebied aan de oostzijde van de Zaan wordt met knooppuntontwikkeling Peperstraat aangetakt op de corridor ZaanIJ.

2.2 Compleet en bereikbaar programma

De versterking van de stadsharten gaat verder dan alleen het toevoegen van woningen. Het gaat om de realisatie van een compleet en bereikbaar programma.

Toekomstig economisch beeld Kogerveldwijk

Er zijn op dit moment veel ontwikkelingen gaande in de Kogerveldwijk. Niet alleen op het gebied van woningbouw, maar ook op het gebied van economie. De gemeente Zaanstad werkt aan een de versterking van de wijkeconomie binnen Kogerveldwijk. Dit is nodig omdat de wijk groeit en voor nieuwe bewoners economische en maatschappelijke voorzieningen nodig zijn. Daarnaast is de bedrijvigheid in bijvoorbeeld de Boerejonkerbuurt verouderd en wordt vanuit de gemeente Zaanstad ingezet op een hoogwaardiger

Station Kogerveld

werkmilieu met toekomstbestendige en duurzame bedrijvigheid. Op dit moment is de Kogerveldwijk een wijk waar de meeste bewoners praktisch opgeleid zijn. Met de komst van nieuwe bewoners kan die samenstelling veranderen. Doel is om een woon/werk klimaat te realiseren waarbij het aanbod van werkgelegenheid aansluit op de arbeidsvraag binnen de wijk. Op dit moment zijn er zo'n 4000 banen en dit aantal is opmerkelijk stabiel.

In december van 2021 wordt de Visie Stationsgebied Kogerveld ter besluitvorming aangeboden. Ook hierbij wordt ingespeeld op de realisatie van kantoren en werkgelegenheid in de te ontwikkelen bebouwing langs het spoor. Door de goede treinverbinding met het nabije Amsterdam is dit een aantrekkelijke locatie voor kantoren. Daarbij zet Zaanstad in op de acquisitie van bedrijven, kantoren e.d. die een link hebben met de zorgsector. Reden hiervoor is dat, mede door het nabije Zaans Medisch Centrum (ZMC) nabij de Kogerveldwijk, de zorgsector sterk verankerd is binnen de wijk. Zowel direct als indirect zijn er hierdoor veel banen binnen deze sector. Dit is een economische kans om in te spelen op het realiseren van een Life, Science & Health (LSH) cluster. Hiervoor leggen we contact met gemeente Amsterdam, en op dit moment wordt onderzocht waar voor gemeente Zaanstad de kansen liggen binnen deze mogelijke ontwikkeling.

Toekomstig economisch beeld Centrum

De lopende ontwikkelingen in stadshart Zaandam voorzien in het toevoegen van c.a. 4.000 woningen en verschillende voorzieningen waaronder een aantal onderwijsvoorzieningen. Techlands (Zaancampus) is bijvoorbeeld onderdeel van de ontwikkelingen rondom de Aris van Broekweg. In de aanvraag voor Bereikbare Steden worden bereikbaarheidsmaatregelen aan de oostkant van het centrum toegevoegd waaronder de centrumhub Peperstraat en aan de zuidkant van station Zaandam de transformatie van Zuiderhout Noord naar een woon-werk gebied.

De volgende stap in dit gebied is een verkenning van de mogelijkheden van verdichting aan de west- en oostzijde van het station langs de provinciale weg en de Houtveldweg en de verdere uitrol van de kantorenstrategie in dit gebied. Ook de ontwikkeling van het stadshart Zaandam in zuidelijke richting hoort daar bij. Het gebied Zuiderhout vormt hierin de schakel tussen het centrum van de stad en de gebiedsontwikkelingen Achtersluispolder en Hembrugterrein aan de zuidkant. Transformatie van dit bedrijventerrein naar een gemengd gebied met wonen, werken en voorzieningen vraagt net als de lopende ontwikkelingen stevige investeringen voor onder andere verplaatsing van een aantal bedrijven, bodemsanering, verduurzaming en aanpassingen in de bestaande infrastructuur. Het is een gebied met de potentie om een duurzame productieve (wonen en werken) wijk met c.a. 2.000+ woningen en 3.000 arbeidsplaatsen te realiseren, dichtbij station Zaandam als onderdeel van het stadshart Zaandam.

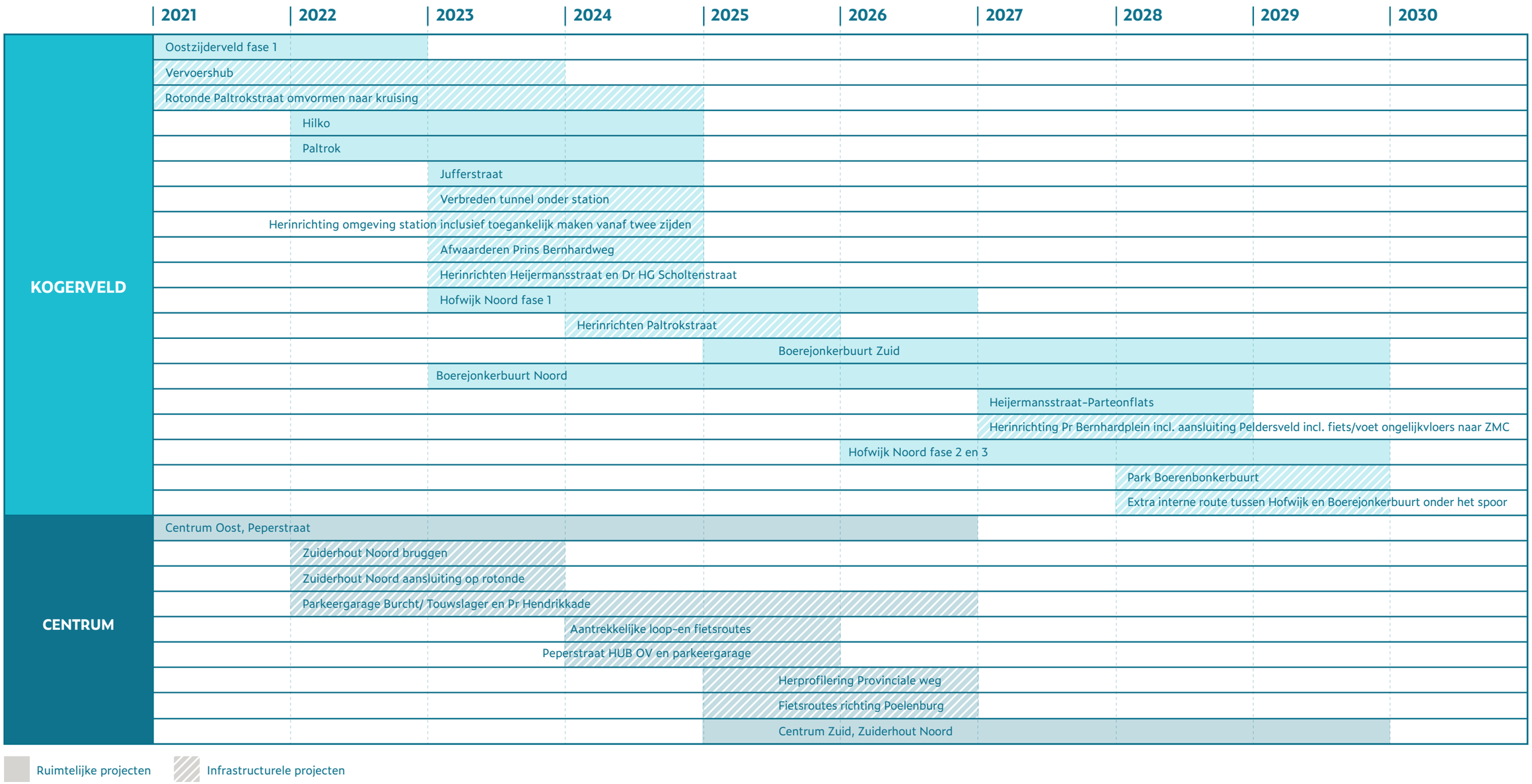
Het economische programma heeft hier twee gezichten. In de eerste plaats gaat het over de verplaatsing, en tegelijkertijd behoud voor Zaanstad van een cluster aan onder andere metaal- electro bedrijven. De bedrijven hebben aangegeven mee te willen in een verplaatsing. Met de verplaatsing komt er een omvangrijk gebied in de directe invloedsfeer van het station Zaandam beschikbaar voor woningbouw, economische- en maatschappelijke functies. Hierdoor ontstaat een werkgelegenheidsgroei in stadshart Zaandam van circa 3.000 arbeidsplaatsen (zowel door autonome groei als realisatie van de kantorenstrategie -minimaal 40.000 m2-)

2.3 Gevraagde Rijksinzet

Om tot 2030 de 9.700 woningen en 1.300 arbeidsplaatsen te realiseren heeft Zaanstad een totaal tekort van 149 miljoen euro. De benodigde publieke investeringen bedragen in totaal 298 miljoen euro. Voor de publieke investeringen is reeds een dekking van 58 miljoen euro beschikbaar, onder andere vanuit de WBI (woningbouwimpuls). In hoofdstuk vijf staat gespecificeerd voor welke investeringen (deels) dekking voorzien is. De totale grondopbrengsten bedragen 91 miljoen euro. Per woningequivalent (woningen + arbeidsplaatsen) betekent dit een tekort van circa 14.000 euro. Zoals de bovenstaande toelichting samenvat zijn de investeringen noodzakelijk want bereikbaarheid is essentieel voor verstedelijking van de stadsharten.
Het tekort van 149 miljoen euro vormt een beperking voor de uitvoering van deze ontwikkeling. Via het programma Bereikbare Steden vraagt Zaanstad daarom om aanvullende Rijksinzet om bij te dragen aan de verstedelijking van de stadsharten.

Station Zaandam

3. FASERING


2021
2022
2023
2024
2025
2026
2027
2028
2029
2030
KOGERVELD
Oostzijderveld fase 1
Vervoershub
Rotonde Paltrokstraat omvormen naar kruising
Hilko
Paltrok
Jufferstraat
Verbreden tunnel onder station
Herinrichting omgeving station inclusief toegankelijk maken vanaf twee zijden
Afwaarderen Prins Bernhardweg
Herinrichten Heijermansstraat en Dr HG Scholtenstraat
Hofwijk Noord fase 1
Herinrichten Paltrokstraat
Boerejonkerbuurt Zuid
Boerejonkerbuurt Noord
Heijermansstraat-Parteonflats
Herinrichting Pr Bernhardplein incl. aansluiting Peldersveld incl. fiets/voet ongelijkvloers naar ZMC
Hofwijk Noord fase 2 en 3
Park Boerenbonkerbuurt
Extra interne route tussen Hofwijk en Boerejonkerbuurt onder het spoor
CENTRUM
Centrum Oost, Peperstraat
Zuiderhout Noord bruggen
Zuiderhout Noord aansluiting op rotonde
Parkeergarage Burcht/ Touwslager en Pr Hendrikkade
Aantrekkelijke loop-en fietsroutes
Peperstraat HUB OV en parkeergarage
Herprofilering Provinciale weg
Fietsroutes richting Poelenburg
Centrum Zuid, Zuiderhout Noord
Ruimtelijke projecten
Infrastructurele projecten

Centrumgebied

4. PROJECTENKAART

Ruimtelijke projecten

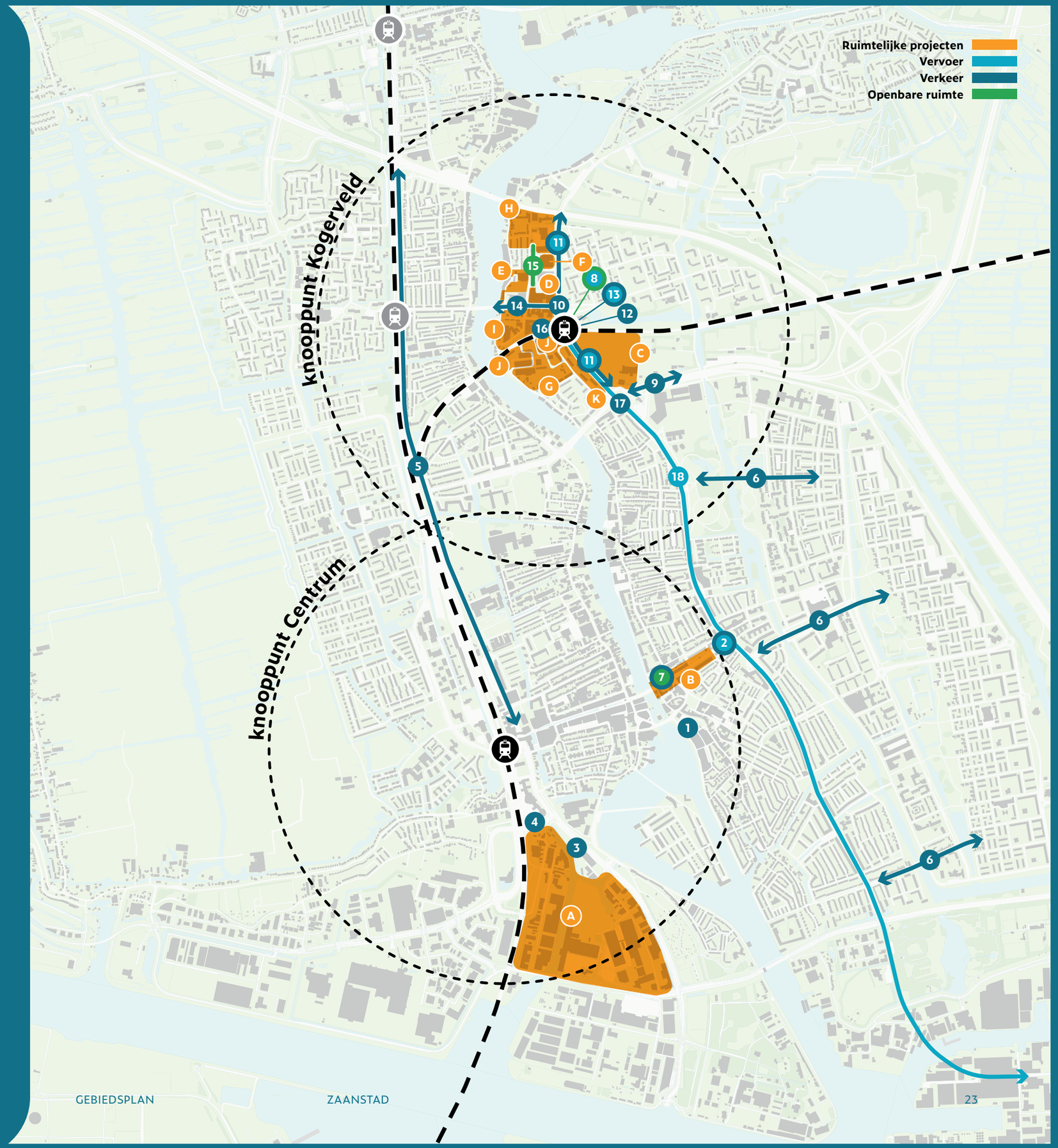
Centrum
A. Centrum Zuid, Zuiderhout Noord
B. Centrum Oost, Peperstraat

Kogerverld
C. Oostzijderveld fase 1
D. Paltrok
E. Hilko
F. Jufferstraat
G. Hofwijk Noord fase 1
H. Boerejonkerbuurt Noord
I. Boerejonkerbuurt Zuid
J. Hofwijk Noord fase 2 en 3
K. Heijermansstraat-Parteonflats

Infrastructurele projecten

Centrum
1. Parkeergarage Burcht/Touwslager en Pr Hendrikkade
2. Peperstraat HUB OV en parkeergarage
3. Zuiderhout Noord bruggen
4. Zuiderhout Noord aansluiting op rotonde
5. Herprofilering provinciale weg
6. Fietsroutes richting Poelenburg
7. Aantrekkelijke loop-en fietsroutes

Kogerveld
8. Herinrichting omgeving station incl. toegankelijk maken vanaf 2 zijden
9. Afwaarderen Prins Bernhardweg
10. Rotonde Paltrokstraat omvormen naar kruising
11. Herinrichten Heijermanstraat en Dr HG Scholtenstraat
12. Verbreden tunnel onder station
13. Vervoershub
14. Herinrichten Paltrokstraat
15. Park
16. Extra interne route tussen Hofwijk en Boerejonkerbuurt onder het spoor
17. Herinrichting Pr Bernhardplein inclusief aansluiting Peldersveld incl. fiets/voet ongelijkvloers naar ZMC
18. HOV lijn ZaanIJ



5. PROJECTENBESCHRIJVING

De projectkaart toont de ruimtelijke projecten en infrastructurele projecten die de komende 10 jaar in de stadsharten in Zaandam plaatsvinden. In dit hoofdstuk worden de ruimtelijke ontwikkelingen kort toegelicht. De ruimtelijke ontwikkelingen kunnen niet succesvol gerealiseerd worden zonder een aantal belangrijke investeringen. Dit zijn infrastructurele maatregelen of ingrepen in de openbare ruimte die randvoorwaardelijk zijn om ontwikkelruimte te creëren, voor de leefbaarheid en voor de toekomstbestendigheid van de stadsharten. Tot slot dragen de ruimtelijke ontwikkelingen en investeringen ook bij aan gebiedsoverstijgende projecten, de impact van maatregelen strekt namelijk verder dan de 1200 meter grens van het stadshart. In de laatste paragraaf wordt dit toegelicht.

5.1 Ruimtelijke ontwikkelingen

Kogerveldwijk
Oostzijderveld fase 1 (2021-2022)

Doelgroepen
Sociale huur 147; middenhuur 174; vrije sector 210

Realisatie van Oostzijderpark fase 1, is het eerste grote deelproject binnen Kogerveldwijk, met 530 woningen en een Grand Café bij het station. Het is een groene maar stedelijke woonwijk, met zoveel mogelijk inpandig parkeren. Het plangebied is volledig in eigendom bij de gemeente en kent daardoor een bijbehorende eigen grondexploitatie. De uitgeefbare grond is inmiddels verkocht aan projectcombinatie Timpaan/De Ontwikkeladviseur die zich hebben verenigd in "Oostzijderpark BV". Het bestemmingsplan is vorig jaar vastgesteld. De bouw van de eerste 171 woningen is in januari 2021 gestart. Alle woningen worden aangesloten op het warmtenet van de gemeente Zaanstad en in het plan is ruimte opgenomen voor deelauto's.

Programma
Duurzame gebiedsontwikkeling op voormalige sportvelden, tussen station en medisch centrum. Zeer sterk stedelijk B. Voorzieningsen naast station.

Paltrok
(2022-2024)

Doelgroepen
Sociale huur 70; Betaalbare Koopwoning Zaanstad 23, vrije sector 143

Ook bij ontwikkeling van dit gebied betreft het de transformatie van een huidige bedrijvenlocatie naar woningen. Ter plaatse van de ontwikkeling zijn momenteel de bedrijven Holleman en Schoen gevestigd. Holleman is een machinefabriek die in 2018, na eigendomsoverdracht, de productie ter plaatse heeft gestaakt. Schoen betreft een nog functionerend bedrijf in poedercoating van verschillende metaalsoorten. In 2019 heeft een projectontwikkelaar met beide bedrijven overeenstemming bereikt over de aankoop van de locaties ten behoeve van herontwikkeling. De locatie is beeldbepalend voor de ontwikkelopgave rond het NS Station Zaandam Kogerveld. De gemeente heeft zelf geen eigendomspositie en heeft aldus een faciliterende rol. Gezien de beeldbepalende plek hecht de gemeente een groot belang aan deze herontwikkeling.

In september 2021 is de Anterieure Overeenkomst met de ontwikkelaar gesloten. Het bestemmingsplan is in voorbereiding.

Programma
Van verouderde bedrijfslocatie naar woon-werkgebied. De locatie is beeldbepalend voor de ontwikkelopgave rond het NS Station Zaandam Kogerveld. Sluit aan bij transformatie Boerejonkerbuurt. Enkele minuten lopen naar station Zaandam Kogerveld, aan kruising Paltrokstraat/ Scholtenstraat.

Hilko
(2022-2023)

Doelgroepen
Sociale huur 64; vrije sector 74

Deelproject Hilko betreft het realiseren van twee appartementengebouwen langs de Zaan op een locatie waar nu nog bedrijfshallen staan. Daarnaast wordt een deel van een voormalig aanwezige zeepfabriek Hilko behouden en ingezet als commerciële ruimte binnen de ontwikkeling. Met het behoud van een deel van de bestaande bebouwing wordt de cultuurhistorische waarde binnen het gebied geborgd. Aan de overkant van de straat (Oostzijde) worden grondgebonden woningen gerealiseerd en een derde appartementengebouw. Deze locatie zorgt voor de overgang van de hoogbouw naar de ten noorden van het plangebied aanwezige grondgebonden huurwoningen. Het aanwezige en voormalige kantoorgebouw van Rochdale wordt bovendien als onderdeel van deze deelfase gerenoveerd naar vier appartementen. Het is een ontwikkeling van AM en Rochdale.

Programma
Realisatie van drie appartementengebouwen langs de Zaan op een locatie waar nu nog bedrijfshallen staan. Gedeeltelijk behoud van bebouwing (e.g. zeepfabriek Hilko) met cultuurhistorische waarde. Naast Paltrok. Ontwikkeling van Rochdale en AM.

Jufferstraat
(2023)

Doelgroepen
Sociale huur 90; vrije sector 12

Aan de Jufferstraat staat een verouderde opstal waarin op dit moment onder meer een opleidingsinstituut is gevestigd. Lokale woningcorporatie ZVH heeft het pand reeds verworven ten behoeve van een nieuwbouwontwikkeling met een zeer groot aandeel sociale huurwoningen. De eerste schetsen daartoe zijn reeds opgesteld. Met ZVH is in juli dit jaar een anterieure overeenkomst gesloten. Daarin is vastgelegd dat in de plint van het nieuwe gebouw voorzieningen worden gerealiseerd en dat een deel van de sociale huurwoningen bestemd wordt voor ouderen met een zorgvraag. De businesscase rust 100% risicodragend bij ZVH. De gemeente pleegt hier 100% kostenverhaal waardoor voor deze deelontwikkeling in het dashboard een budgetneutraal resultaat geldt.

Programma
Woningcorporatie ZVH herontwikkelt

verouderde opstal. Publieke voorzieningen in de plint. Deel woningen voor specifieke doelgroepen. Aan de Dr. H.G. Scholtenstraat, net boven Paltrok.

Hofwijk Noord fase 1
(2023-2026)

Doelgroepen
Sociale huur 300; middenhuur 265; vrije sector 185

Deelproject Hofwijk Noord fase 1 kent een lange geschiedenis. Het deelproject is onderdeel geweest van de studie "Stedelijke kavelruil" en dient als voorbeeld voor de andere projecten. Het plangebied kent momenteel een invulling met een voormalige fabriek die heipalen impregneerde (Kan Houtverduurzaming), een nog functionerende verffabriek die verplaatst wordt (Touwen), een pallethandel en drie flats van woningcorporatie Rochdale. De gemeente speelt een faciliterende rol, maar is op grond van een reeds in 2000 gesloten overeenkomst tussen het Rijk en Kan Houtverduurzaming verantwoordelijk voor het saneren van de eigendommen van Kan Houtverduurzaming.

Programma
Stedelijke kavelruil van verffabriek en pallethandel om woon-werkgebied te creëren. Onder spoorbaan, naast Oostzijderveld.

Boerejonkerbuurt Noord
(2023-2029)

Doelgroepen
Sociale huur 282; middenhuur 175; vrije sector 343

Herontwikkeling van dit gebied betekent de integratie van een tweetal supermarkten in de nieuwe bebouwing alsook het (mogelijk) verwijderen van een aandeel verouderde woningen van woningcorporatie Rochdale. In de nieuwe situatie wordt een substantieel aantal nieuwe woningen en commerciële voorzieningen toegevoegd.

Boerejonkerbuurt Zuid
(2025-2029)

Doelgroepen
Sociale huur 83; middenhuur 55; vrije sector 137

Herstructurering van de Boerejonkerbuurt Zuid waarbij het gebied wordt omgevormd van een verouderd bedrijventerrein naar een nieuwe hoogwaardige werk-/woongebied met de nadruk op werken dat past binnen de binnenkort vast te stellen Visie Stationsgebied Kogerveld.

Hofwijk Noord fase 2 en 3
(2025-2029)

Doelgroepen
250 woningen
Vervolg ontwikkeling fase 1.

Parteonflats
(2027-2028)

Doelgroepen
Sociale huur 140; middenhuur 75; vrije sector 135
De herinrichting van het gebied langs de Heijermanstraat past in de Visie Stationsgebied Kogerveld om dit gebied meer allure te geven en echt de verbindingsroute te laten zijn vanaf station Zaandam Kogerveld naar het ziekenhuis. Als onderdeel van deze herontwikkeling worden de huidige verouderde appartementen vervangen door nieuwbouw in verdichte vorm met toevoeging van voorzieningen/ werkfuncties gericht op Life Science & Health in de plint.

Centrum
Centrum Oost - Peperstraat
(2021-2027)

Met de ontwikkeling van Centrum Oost geeft Zaanstad vorm aan de 'Sprong over de Zaan' en legt met de ontwikkeling van een OV-hub bij de Peperstraat langs de HOV-ZaanIJ de verbinding met de stedelijke vernieuwing in het oostelijk deel van Zaandam. Het bestuurlijk vastgestelde perspectief Centrum Oost en Zaans mobiliteitsplan vormt het kader voor deze ontwikkeling. Maatregelen: ontwikkeling centrumhub Peperstraat, aantrekkelijke loop- en fietsroutes en deelmobiliteits- en logistieke parkeergarage.

Zuiderhout
(2025-2029)

Naast de ontwikkelingen in oostelijke richting en in de directe omgeving van het station ontwikkelt het stadshart zich ook in zuidwestelijke richting. Zuiderhout dat de schakel vormt met de ontwikkelingen op het Hembrugterrein en Achtersluispolder waarvan het noordelijk deel een gebied met potentie vormt voor herontwikkeling ten behoeve van wonen en werken. Maatregelen: doortrekken herprofilering provinciale weg tot aan Hembrug, Bruggen voor verbeterde fiets en autobereikbaarheid Zuiderhout, nieuwe auto/fietsontsluiting Zuiderhout op provinciale weg en verplaatsing bedrijven ten behoeve van woningbouwontwikkeling en deelmobiliteits- en logistieke microhubs.

5.2 Infrastructurele investeringen i.r.t. ruimtelijke ontwikkelingen

Bij het programma Bereikbare Steden zijn de onderstaande infrastructurele maatregelen ingebracht, die (aanvullend) randvoorwaardelijk zijn voor de bovengenoemde ontwikkeling van het stadshart. Per investering staat tevens aangegeven of er reeds (deels)dekking voorzien is of niet.

Investering Kogerveld	Toelichting	Raakvlak met woningbouwproject	Voorwaardelijkheid	Dekking
8. Herinrichting omgeving station inclusief toegankelijk maken vanaf twee zijden.	Integrale vernieuwing van station en doorgang tot een volwaardig viaductstation waarbij de perrons vanaf beide zijden van de Heijermansstraat toegankelijk zijn. Het stationsplein wordt een voetgangersgebied met hoge kwaliteit. Het plein vormt het visitekaartje van de wijk. Bouw: 2023-2024	Alle woningbouwprojecten in Kogerveldwijk.	De herinrichting van het stationsgebied is essentieel voor de kwaliteitsslag in Kogerveld. Door de verdichting in Kogerveld zijn de investering noodzakelijk om de bereikbaarheid te waarborgen. Daarnaast is het herinrichting van groot belang om de sociale controle, veiligheid en aantrekkelijkheid van het stationsgebied te vergroten.	Deels via WBI, aanvullende vraag via Bereikbare Steden.
9. Afwaarderen Prins Bernhardweg	Deze investering vermindert de barrièrewerking van de Bernhardweg en verhoogt daarmee de verblijfskwaliteit en aansluiting van verschillende wijken. Deze investering vormt daarmee tevens een belangrijke bouwsteen om woningbouwplannen van Zaanstad mogelijk te maken. De weg wordt afgewaardeerd naar stedelijke laan van max 50 of 70 km, incl. sterke reductie aantal rijbanen. Bouw: 2023-2024	Oostzijderveld - fase 1 en 2	Gebrek aan verblijfskwaliteit voor woningbouw, (te) veel geluidsoverlast.	Ja, via WBI en Indradeal
10. Rotonde Paltrokstraat omvormen naar kruising	Infrastructuur/bereikbaarheid auto. Kruising aansluiten op aangepaste profielen Dr. H.G. Scholtenstraat en Paltrokstraat Bouw:2021-2022	Jufferstraat, Paltrok	Bestaande infrastructuur geschikt maken voor aangrenzende woonfuncties. En wegens de toenemende belasting van de rotonde zijn aanpassingen noodzakelijk. De inrichting houdt rekening met de toekomstige inpassing van de HOV verbinding.	Ja, via WBI
11. Herinrichten Heijermansstraat en Dr HG Scholtenstraat	Deze twee straten vormen samen de scheiding tussen de twee stadsbeelden die aan de basis liggen van de verstedelijkingsopgave: aan de westkant, tussen de twee straten en de Zaan, ligt een aaneenschakeling van dicht bebouwde woonbuurtjes, bedrijfskavels, industriecomplexen en historische bebouwing. Ten oosten van de Heijermansstraat – Dr. H.G. Scholtenstraat wordt de stad gekenmerkt door een veel planmatiger opzet met grote groene ruimtes, waterpartijen en ruim opgezette wegen. De herinrichting maakt daarnaast ruimte voor een HOV busverbinding over een vrije busbaan. Bouw: 2023-2024	Oostzijderveld, Hofwijk, Boerejonkerbuurt.	Langs de Heijermansstraat worden bouwblokken herontwikkeld. De afwaardering van de Heijermansstraat is noodzakelijk voor deze ontwikkelingen om ruimte te creëren, allereerst voor bouwverkeer en vervolgens voor de nieuwe ontwikkelingen. De inrichting houdt rekening met de toekomstige inpassing van de HOV verbinding.	Ja, via WBI

Investering Kogerveld	Toelichting	Raakvlak met woningbouwproject	Voorwaardelijkheid	Dekking
12. Verbreden tunnel onder station	Door de doorgang onder het spoor te verbreden ontstaat de ruimte voor comfortabele wandelen fietspaden aan weerszijden van de weg en kan er ook ruimte worden gevonden voor een stedelijk OV-systeem. Bouw: 2023-2024	Alle woningbouwprojecten in Kogerveld	Ruimte voor nieuwe fiets- en wandelpaden is noodzakelijk voor de verdichting van de stationsomgeving en bewoners te verleiden de auto te laten staan en gebruik te maken van fiets, voet en OV.	Deels via WBI, aanvullende vraag via Bereikbare Steden
13. Vervoershub	Bij het station Kogerveld wordt een vervoershub gerealiseerd. Bouw:2021-2023	Oostzijderveld fase 1	Voor het herinrichten van het stationsplein zullen de (80) parkeerplaatsen daar verdwijnen. Als er geen vervoershub komt, kan het stationsplein ook niet worden heringericht.	Ja, via WBI
14. Herinrichten Paltrokstraat	De Paltrokstraat is op dit moment ingericht op de industrie en bedrijven die aan weerszijden zijn gelegen en heeft geen ruimtelijke kwaliteit. De herinrichting geeft de straat kwaliteit voor een woonstraat. Daarnaast wordt er met de herinrichting rekening gehouden met de aanleg van een HOV lijn. Dit kan zowel een bus, tram als (light) railverbinding zijn. Bouw:2024-2025	Paltrok	Nieuwe woningen aan Partrokstraat, onderdeel van Boerejonkerbuurt-Zuid, vereisen meer stedelijk profiel van deze straat, verwant aan de in het verlengde gelegen Leliestraat.	Ja, via WBI
15. Park Boerenbonker-buurt	Aanleg van park in Boerenjonkerbuurt. Groene en klimaatadaptieve ruimte creëren tussen meerdere projecten Bouw:2028-2029	Paltrok, Hilko, Jufferstraat, Boerenjonker Noord	Gebrek een ruimtelijke kwaliteit, kans op hittestress als het park niet gerealiseerd wordt. Minder mogelijkheden voor ontmoetingen tussen bewoners.	Deels via WBI, aanvullende vraag via bereikbare steden (Boerejonkerbuurt Noord)
16. Extra interne route tussen Hofwijk en Boerejonkerbuurt onder het spoor	Infrastructuur fiets- en voetgangers. Dit betreft een langzaamverkeersroute die aansluit op de nieuwe hoofdroute in Hofwijk Noord. Bouw:2028-2029	Hofwijk Noord, Boerejonkerbuurt	Deze route is onderdeel van het Perspectief Kogerveldwijk. Het is een belangrijke verbinding die nodig is wegens de verdichting.	Geen dekking, vraag via Bereikbare Steden
17. Herinrichting Pr Bernhardplein inclusief aansluiting Peldersveld incl fiets/voet ongelijkvloers naar ZMC	Infrastructuur fiets- en voetgangers. Prins Bernhardrotonde geschikt maken/herinrichten voor HOV-verbinding (bus/tram), met een halte bij het ZMC. Bouw:2027-2029	Oostzijderpark	De herinrichting is noodzakelijk om de bereikbaarheid te verbeteren met Kogerveldwijk en de zuidelijk gelegen wijken.	Geen dekking, vraag via Bereikbare Steden

Investering Centrum	Toelichting	Raakvlak met woningbouwproject	Voorwaardelijkheid	Dekking
1. Parkeergarage Burcht/ Touwslager en Pr Hendrikkade Bouw:2022-2026	Infrastructuur/bereikbaarheid auto. Opgave wordt nader uitgewerkt n.a.v. de ruimtelijke verkenning.	Centrum Oost	Opgave volgt uit de beleidsdoelen conform het ZMP en is in lijn met de afspraken omtrent parkeren i.r.t. de herinrichting en de ontwikkelingen rondom de Prins Hendrikkade	Geen dekking, vraag via Bereikbare Steden
2. Peperstraat HUB OV en parkeergarage Bouw:2024-2025	OV-Hub/OV-vervoer. Ontwikkeling van een nieuwe centrumhub. Opgave wordt nader uitgewerkt n.a.v. de ruimtelijke verkenning.	Centrum Oost	Opgave volgt uit afspraken omtrent parkeren voor te bouwen woningen	Geen dekking, vraag via Bereikbare Steden
3. Zuiderhout Noord bruggen Bouw:2022-2023	Tunnels en overkluizingen. Opgave wordt nader uitgewerkt n.a.v. de ruimtelijke verkenning.	Centrum Zuid	Uit de ruimtelijke verkenning zal blijken welke maatregelen noodzakelijk zijn.	Geen dekking, vraag via Bereikbare Steden
4. Zuiderhout Noord aansluiting op rotonde Bouw: 2022-2023	Infrastructuur/bereikbaarheid auto. Opgave wordt nader uitgewerkt n.a.v. de ruimtelijke verkenning.	Centrum Zuid	Uit de ruimtelijke verkenning zal blijken welke maatregelen noodzakelijk zijn.	Geen dekking, vraag via Bereikbare Steden
5. Herprofilering provinciale weg Bouw:2025-2026	Infrastructuur/bereikbaarheid auto. Herprofilering voor een leefbare inpassing en verbetering oversteekbaarheid.	Centrum Zuid	Uit de ruimtelijke verkenning zal blijken welke maatregelen noodzakelijk zijn.	Geen dekking, vraag via Bereikbare Steden
6. Fietsroutes richting Poelenburg Bouw: 2025-2026	Infrastructuur fiets- en voetgangers Verbetering oost-west route fietsverbinding	Centrum Oost	Opgave volgt uit de beleidsdoelen conform het ZMP	Geen dekking, vraag via Bereikbare Steden
7. Aantrekkelijke loop-en fietsroutes Bouw:2024	Infrastructuur fiets- en voetgangers	Centrum Oost	Opgave volgt uit de Ambitie autoluwe stad en uit de beleidsdoelen conform het ZMP	Geen dekking, vraag via Bereikbare Steden

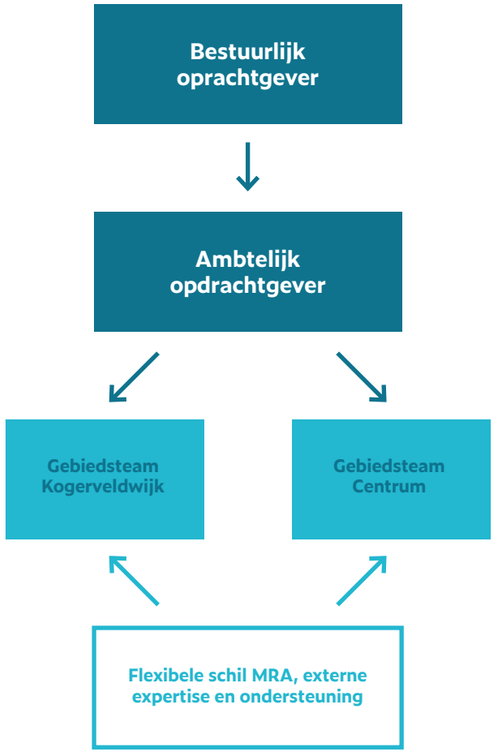
Rotonde Paltrokstraat

6. ORGANISATIE

6.1 Organogram

Bestuurlijk opdrachtgever van Bereikbare Steden overall is Hans Krieger, het sectorhoofd Stedelijke ontwikkeling is de ambtelijke opdrachtgever. Voor de daadwerkelijke gebiedsontwikkelingen die voortkomen uit Bereikbare Steden is het sectorhoofd Gebiedsontwikkeling ambtelijk opdrachtgever. Per onderdeel van BS Zaanstad is of wordt een gebiedsteam gevormd met visie- en vakspecialisten uit eigen organisatie en indien nodig aangevuld met externe expertise/ ondersteuning (gedeeltelijk vanuit de flexibele schil MRA).

Voor Kogerveldwijk is er een projectteam samengesteld. Het project valt onder verantwoordelijkheid van MAAK Zaandstad. Bestuurlijk opdrachtgever is Hans Krieger (Wethouder MAAK.Zaanstad) Ambtelijk opdrachtgever is hoofd Gebiedsontwikkeling. Gedelegeerd Ambtelijk Opdrachtgever is de Programmamanager MAAK.Midden. Het projectteam bestaat uit gemeentelijke specialisten (projectmanager/secretaris, planeconomie, planner, stedenbouw, verkeer/ parkeren, landschapsontwerp, openbare ruimte, communicatie). Tussenproducten zullen met regelmaat ter besluitvorming worden aangeboden, conform het Plaberum.



6.2 Aanspraak flexibele schil 2022

In 2022 zal er met name een beroep worden gedaan op de flexibel schil van de MRA ten behoeve van de volgende expertise:

1. Projectmanagement
2. Planeconomie
3. Stedenbouw/landschapsontwerp
4. Verkeer
5. Planning
6. Erfgoed
7. Duurzaamheid/stikstof
8. Opstellen actief grondbeleid

7. DRAAGVLAK, COMMUNICATIE EN SAMENWERKING

De projecten in Zaanstad zijn volgens het APS systeem (Analyse – Perspectief – Strategie) diverse nota's opgesteld die uitgebreid met alle stakeholders zijn besproken. Daarmee is ook een goed netwerk in de buurt opgebouwd. De Adviesgroep Kogerveldwijk (met wethouders, raadsleden en bewoners) adviseert daarbij over communicatie en participatie.

Bij het opstellen van de visie voor het stationsgebied heeft een vijftal digitale themabijeenkomsten plaatsgevonden met bewoners, bedrijven en ontwikkelaars, NS/ Pro-rail en de Provincie. Deze visie vormt de basis voor de hier ingediende projecten.

Daarnaast is het afgelopen jaar het Platform Gebiedsontwikkeling Kogerveldwijk opgericht, waaraan de belangrijkste ontwikkelaars en Rochdale deelnemen. Het platform werkt vooral aan projectoverstijgende thema's zoals voorzieningen, duurzaamheid en gezondheid, bereikbaarheid en parkeren, de wensportefeuille voor de wijk en economische functies.

8. RISICOMANAGEMENT

Zaanstad heeft grote ambities en staat daarmee voor een grote opgave zoals het gebiedsplan laat zien. Om de risico's inzichtelijk te maken binnen het programma en tijdig te sturen op de juiste beheersmaatregelen is er in oktober 2021 gestart met een reeks risicosessies. Bij een actualisatie van het gebiedsplan zullen de resultaten gedeeld worden.

COLOFON
Gemeente Zaanstad

met bijdrage van:
Inbo
Metafoor

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

M. Stoop

BEL/RO

Telefoonnummer +31235145088
maaike.stoop@noord-holland.nl

Verzenddatum

16 FEB. 2022

Kenmerk

1742098/1742104

Uw kenmerk

Betreft: Gebiedsplannen Bereikbare Steden

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Gebiedsplannen Bereikbare Steden.

Bereikbare Steden, een gezamenlijke aanpak van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en de Rijksoverheid, heeft een nieuwe mijlpaal bereikt: de negen betrokken gemeenten hebben een gebiedsplan vastgesteld, waarmee ze de woningbouwproductie in hun stadsharten kunnen versnellen. Zeven van deze gemeenten liggen in de provincie Noord-Holland. Nu de gebiedsplannen zijn vastgesteld, kunnen er stappen worden gezet om de plannen te gaan uitvoeren.

Toelichting

Aanpak Bereikbare Steden
De druk op de woningmarkt is in Noord-Holland zeer hoog. Daarom worden er in korte tijd veel nieuwe woningen gebouwd. Een groot deel daarvan moet de komende tien jaar al in gebruik worden genomen en wordt gebouwd in de zogenoemde stadsharten. Dit zijn (hoog)stedelijke gebieden rondom centraal gelegen openbaar vervoersknooppunten, zoals een trein- of busstation. Het gaat in de provincie Noord-Holland om de stadsharten in Alkmaar, Haarlem, Hilversum, Hoorn, Hoofddorp, Purmerend en Zaanstad. In de provincie Flevoland gaat het om Almere en Lelystad. Via Bereikbare Steden, een gezamenlijke aanpak van het Rijks- en regioprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBAB) en het MRA-programma Bouwen & Wonen, werken we aan het versneld realiseren van de plannen in deze stadsharten.

Met Bereikbare Steden willen we de volgende doelen bereiken binnen de negen stadsharten:

- Versneld aanpakken van het woningtekort;
- Optimaliseren van de bereikbaarheid;

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

- Stimuleren van de werkgelegenheid;
- Verduurzamen en blijven aanpassen aan klimaatverandering;
- Investeren in de leefbaarheid en inclusiviteit.

Het versterken van de negen stadsharten is goed voor ruim 65.000 extra woningen bovenop de reguliere plannen. Ook zorgen we voor een evenwichtige groei in de regio, aanvullend op de groei van Amsterdam.

Gebiedsplannen
Voor het versneld realiseren van de plannen in deze stadsharten is onder de vlag van 'Bereikbare Steden' in 2021 door iedere gemeente gewerkt aan een gebiedsplan *(zie bijlagen 1 t/m 7)*. Het gebiedsplan betreft een integrale aanpak, waarin wonen, werken, openbare ruimte, klimaat en bereikbaarheid samenkomen. Naast de woningbouwlocaties zijn er projecten benoemd op het gebied van mobiliteit, openbare ruimte, voorzieningen, werkgelegenheid en klimaat. Deze projecten en investeringen zijn nodig om versnelde (binnenstedelijke) gebiedsontwikkeling in de binnensteden mogelijk te maken. Projecten gaan bijvoorbeeld over de aanleg van een nieuwe busbaan, fietsparkeerplekken of het autovrij maken van een weg voor het verhogen van de leefbaarheid.

Van gebiedsplan naar uitvoering
Het komt nu aan op het uitvoeren van deze projecten en het zorgen voor onderlinge samenhang. We richten ons hierbij als eerste op de projecten die voorzien zijn vóór 2025 en die de meeste prioriteit hebben.
De uitvoering van het gebiedsplan wordt door iedere gemeente zelf voorbereid, onder begeleiding van het projectteam Bereikbare Steden. Belangrijke partners, zoals de Rijksoverheid en de Vervoerregio Amsterdam (VRA), worden nauw betrokken bij de uitvoeringsstrategie. Ook wordt samen met de bouwambassadeur bekeken in hoeverre de flexibele schil nog verder kan worden ingezet in deze stadsharten voor het versterken van de gemeentelijke capaciteit in de negen steden.

Tot slot

De opgave in de stadsharten is te groot voor de gemeenten en provincies alleen. Met het nieuwe regeerakkoord in handen kunnen we nu een inschatting maken van de beschikbare rijksmiddelen. Daarom voeren we de komende periode intensieve gesprekken met de

ministeries van IenW en voor VRO om bestuurlijke afspraken over de uitvoering van de gebiedsplannen te maken.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

A.Th.H. van Dij

7 bijlagen

1. Gebiedsplan Alkmaar
2. Gebiedsplan Haarlem
3. Gebiedsplan Hilversum
4. Gebiedsplan Hoofddorp
5. Gebiedsplan Hoorn
6. Gebiedsplan Purmerend
7. Gebiedsplan Zaanstad

Noot. De gebiedsplannen van Almere en Lelystad worden niet meegestuurd als bijlage omdat deze twee gemeenten in een andere provincie liggen.

Provincie Noord-Holland

Mobiliteit & Bereikbaarheid

Dossiernummer	9182
Extern Zaak ID	1782402
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	21 maart 2022
Agendapunt	9.f
Titel	Mobiliteit/Verstedelijking/Europa: Reisvoornemen gedeputeerde J.Olthof naar Parijs (C-agenda M&B -leidend- en EFB 21-3-2022 en C-agenda RWK 14-3-2022)
Organisatieonderdeel	BU/BSP

Bijlagen
Brief aan PS over reisvoornemen gedeputeerde Olthof naar Parijs.pdf

Geagendeerd	Vergaderdatum
Overdracht vanuit GS	21 februari 2022
Ingekomen stukken ter kennisname	28 februari 2022
Ruimte Wonen en Klimaat	14 maart 2022
Economie Financiën en Bestuur	21 maart 2022
Mobiliteit & Bereikbaarheid	**21 maart 2022**

Toelichting

Van 16 tot en met 18 maart brengt Gedeputeerde Olthof een bezoek aan Parijs in het kader van de politieke werkgroep van POLIS en de Autonomy beurs. POLIS is een vooraanstaand netwerk van Europese steden en regio's om het Europese mobiliteitsbeleid te beïnvloeden. De provincie Noord-Holland is lid van het POLIS netwerk. Tijdens het werkbezoek zal kennis worden uitgewisseld over de nieuwste ontwikkelingen op het gebied van slimme en duurzame mobiliteit. Dit past in de aanpak van de provincie om mobiliteit slim, schoon en veilig te maken, zoals vastgelegd in het Perspectief Mobiliteit en de Focus Smart Mobility.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
J.C. de Veer
BU/BSP

Telefoonnummer +31235143066
veerj@noord-holland.nl

Verzenddatum

16 FEB. 2022

Kenmerk
1782402/1782415

Uw kenmerk

Betreft: Reisvoornemen gedeputeerde Olthof naar Parijs

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp: Reisvoornemen gedeputeerde Olthof naar Parijs.

Inleiding
Gedeputeerde Olthof zal van 16 maart tot en met 18 maart 2022 een buitenlands werkbezoek afleggen aan Parijs in het kader van POLIS Political meeting en de Autonomy beurs.

De gedeputeerde zal deelnemen aan de politieke werkgroep van POLIS op vrijdag 18 maart. Hier zal hij kennis uitwisselen met steden en regio's in Europa over de wijze waarop mobiliteit slimmer, schoner en veiliger kan worden georganiseerd. De dag ervoor staan bezoeken aan een logistieke hub, de regio Île-de-France en de Autonomy beurs op de agenda. Hierbij wordt gekeken naar mogelijkheden om kennis en ervaringen uit te wisselen en te vertalen naar oplossingen voor de Noord-Hollandse uitdagingen op het gebied van mobiliteit, verstedelijking en verduurzaming.

POLIS is een vooraanstaand netwerk van Europese steden en regio's, die samen innovatieve technologie en beleid ontwikkelen voor transport- en mobiliteitsvraagstukken en het Europese mobiliteitsbeleid beïnvloeden. Hiermee wil POLIS duurzame mobiliteit bevorderen. De provincie Noord-Holland is lid van dit netwerk en op ambtelijk niveau actief in verschillende werkgroepen.

Het POLIS netwerk is verbonden aan Autonomy Paris, dit is een toonaangevende mobiliteitsbeurs. Een platform voor publiek-private netwerken waar de laatste trends en innovaties op het gebied van duurzame mobiliteit worden gepresenteerd aan steden en regio's.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Autonomy richt zich op 8 thema's die aansluiten bij de Focus Smart Mobility.

Op donderdag 17 maart zal er een delegatie met bestuurders en directieleden van de volgende organisaties deelnemen aan het bezoek:

Metropoolregio Amsterdam, Vervoersregio Amsterdam, gemeente Haarlemmermeer, Amsterdam Smart City, MRA Elektrisch, CTO gemeente Amsterdam, AMS institute, Amsterdam Economic Board, NS, Transdev en Cleantron.

De reis- en verblijfskosten van deze vertegenwoordigers zijn voor eigen rekening.

Tot slot

Na deze reis zullen wij u spoedig informeren middels een reisverslag.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Provincie Noord-Holland

Mobiliteit & Bereikbaarheid

Dossiernummer	9157
Extern Zaak ID	1777560
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	21 maart 2022
Agendapunt	9.g
Titel	Bereikbaarheid/Economie/Leefbaarheid/Wonen: Werkgeversaanpak woon-werkverkeer Noord-Holland Noord (C-agenda M&B -leidend- en EFB 21-3-2022 en C-agenda NLG en RWK 14-3-2022)
Organisatieonderdeel	BEL/MOB

Bijlagen
Rapportage Werkgeversaanpak NHN.pdf
Brief aan PS over werkgeversaanpak NHN.pdf

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
Overdracht vanuit GS	21 februari 2022
Ingekomen stukken ter kennisname	28 februari 2022
Natuur Landbouw & Gezondheid	14 maart 2022
Ruimte Wonen en Klimaat	14 maart 2022
Economie Financiën en Bestuur	21 maart 2022
Mobiliteit & Bereikbaarheid	**21 maart 2022**

Toelichting

Om Noord-Holland bereikbaar én leefbaar te houden investeert de provincie onder andere in slim, schoon en veilig reizen. Daarom heeft de provincie een onderzoek laten uitvoeren naar de mogelijkheden en potentie van een werkgeversaanpak om het woon-werkverkeer in de regio Noord-Holland Noord duurzamer te maken en terug te dringen. Uit dit onderzoek blijkt dat een werkgeversaanpak in deze regio kansrijk is. De provincie start met een gerichte werkgeversaanpak voor de komende twee jaar.

Werkgeversaanpak Noord-Holland Noord

Eindrapport

µ CONSULT

Juliët van Drumpt en Rebecca Rommerts

15-12-2021

Inhoud

Samenvatting 3
1. Inleiding 5
2. Werkgeversaanpak 6
Lessen uit andere regio's 6
3. De regio Noord-Holland Noord 8
Mobiliteitskenmerken van de regio 8
Type bedrijvigheid 9
4. Inschatting impact 10
Totaal 11
Fietspotentie 11
Thuiswerkpotentie 11
5. Relevante thema's in Noord-Holland Noord 12
Mobiliteit 12
Milieu 12
Maatschappij 13
Belangrijkste thema's voor werkgevers 13
6. Regionale aanpak 14
Stappenplan regionale werkgeversaanpak 14
Kosten 16
Opbrengsten 17
Uitvoering en governance 17
7. Conclusie en aanbevelingen 18
Bijlage 1 - Werksessie West-Friesland 19
Bijlage 2 – Werksessie De Kop 23
Bijlage 3 – Werksessie Regio Alkmaar 27
Bijlage 4 – Werksessie Koepels 32

Samenvatting

In opdracht van de provincie Noord-Holland hebben we onderzoek gedaan naar de potentie van een werkgeversaanpak in de regio Noord-Holland Noord. Een werkgeversaanpak ondersteunt en stimuleert werkgevers om hun mobiliteitsbeleid duurzamer en slimmer te maken. Voor werkgevers kan een werkgeversaanpak kosten besparend zijn, bijdragen aan aantrekkelijk werkgeverschap en aan maatschappelijk verantwoord ondernemen. De maatschappelijke doelen die daarmee bereikt worden, liggen op het vlak van bereikbaarheid, leefbaarheid, duurzaamheid, gezondheid en veiligheid.

Waar in de Randstad voornamelijk files op snelwegen een uitdaging zijn, is dit veel minder het geval in de regio Noord-Holland Noord. Hier liggen de knelpunten in de infrastructuur met name bij de rotondes en kruispunten. In de spits loopt het vast op toegangswegen richting bedrijventerreinen.

Het grootste aandeel banen in de regio zit in de handelssector. Dit gevolgd door de zorg en daarna in de zakelijke dienstverlening, industrie en bouwnijverheid, en openbaar bestuur/ overheidsdiensten. Relatief veel banen in Noord-Holland Noord behoren tot de sectoren waar thuiswerken in mindere mate mogelijk is. Toch is er nog wel potentieel voor thuiswerken.

Op basis van een kwantitatieve analyse is gebleken dat een werkgeversaanpak per 1.000 werknemers gemiddeld 60 automijdingen per dag kan opleveren. Van het totaal aantal potentiële automijdingen komt 70% door een overstap naar fiets of e-bike en 30% door het vasthouden en stimuleren van thuiswerken.

Op basis van werksessies met overheden en koepelorganisaties wordt een gebiedsgerichte aanpak voorgesteld voor in eerste instantie drie gebieden. Daarvoor wordt een mobiliteitsmakelaar aangesteld, die vervolgens een toolbox samenstelt met een focus op fietsstimulering en thuiswerken, werkgevers aanhaakt en de werkgevers ondersteunt in het verduurzamen en slimmer maken van hun mobiliteitsbeleid. Het uiteindelijke doel is het teweeg brengen van een beleids- en gedragsverandering om bij te dragen aan maatschappelijke doelen.

Op basis van dit onderzoek concluderen we dat er in Noord-Holland Noord potentie is voor een werkgeversaanpak. Deze kan bijdragen aan het verbeteren van de mobiliteit, het milieu en de maatschappij. Daarnaast wordt voldoende meerwaarde gezien voor de werkgevers in de regio.

Het advies is om klein te beginnen met een 2-jarige aanpak die gericht is op (een combinatie van):

- Gebieden: Ring Alkmaar, Agriport, Marine Den Helder
- Categorieën: Werkgevers met 100+ personeelsomvang
- Maatregelen: Fietsstimulering, thuiswerken

Met deze focus gaan we ervan uit dat het lukt om een 30-tal partijen, gemeenten, werkgevers en koepels te activeren om de mobiliteit en bereikbaarheid in hun omgeving/werkgebied duurzamer en slimmer te maken. Deze invulling zal ongeveer 100.000 euro per jaar kosten.

Ten behoeve van de uitvoering zal een mobiliteitsmakelaar worden aangetrokken. Hierbij is het belangrijk om synergievoordelen te halen en synchronisatie met de aanpak in de MRA te waarborgen. De uitvoering van de Werkgeversaanpak in NHN zal worden gevolgd, begeleid en gestuurd door een stuurgroep met vertegenwoordigers van Provincie, regiogemeenten en het bedrijfsleven (verenigingen en/of betrokken werkgevers).

1. Inleiding

Om de bereikbaarheid van werkgebieden te verbeteren is uitbreiding van infrastructuur en vervoerdiensten niet eindeloos mogelijk of wenselijk. Daarom wordt tegenwoordig vaak eerst gekeken naar het efficiënt en slim benutten van de bestaande infrastructuur. Hierin kunnen werkgevers en hun werknemers een belangrijke rol spelen, omdat woon-werkverkeer zich vaak afspeelt in de spitsdrukte.

De Provincie Noord-Holland heeft ervaring met een werkgeversaanpak in de Metropool Regio Amsterdam (MRA). Hier ziet zij de effecten die bereikt kunnen worden met een werkgeversaanpak. Omdat de thematiek en uitdagingen in Noord-Holland Noord van andere aard zijn, hebben we onderzocht of en hoe de werkgeversaanpak ook hier succesvol ingezet kan worden.

In dit rapport gaan we eerst in op de algemene kenmerken van een werkgeversaanpak en welke factoren bepalen of deze in een bepaald gebied succesvol kan zijn. Daarna passen we dit toe op de regio Noord-Holland Noord. Eerst berekenen we het theoretische potentieel op basis van de werkgelegenheid per sector en de woon-werkafstanden. Daarna gaan we in op de resultaten uit verschillende werksessies met vertegenwoordigers van gemeenten en koepelorganisaties. In deze sessies hebben we gebrainstormd over welke thema's in deze regio belangrijk zijn waar je met een werkgeversaanpak een bijdrage aan kunt leveren. Daarnaast hebben we besproken hoe een werkgeversaanpak vorm kan krijgen qua rolverdeling en te nemen stappen. Op basis van alle verzamelde input trekken we conclusies en doen we aanbevelingen voor de opzet van een werkgeversaanpak in de regio Noord-Holland Noord.

2. Werkgeversaanpak

Een werkgeversaanpak richt zich op het realiseren van maatschappelijke doelen door aan te sluiten op de motieven van individuele werkgevers en werknemers. Daartoe ondersteunt en stimuleert ze werkgevers om hun mobiliteitsbeleid duurzamer en slimmer te maken. Voor een werkgever spelen onder andere de volgende motieven om deel te nemen aan een werkgeversaanpak:

- kostenbesparing
- aantrekkelijk werkgeverschap; en
- maatschappelijk verantwoord ondernemen.

Wanneer de werkgevers aan de slag gaan om hun mobiliteitsbeleid slimmer te maken en te verduurzamen kan dit bijdragen aan het realiseren van maatschappelijke doelen op het vlak van:

- bereikbaarheid;
- leefbaarheid;
- duurzaamheid;
- gezondheid; en
- veiligheid.

Voor het geven van adviezen aan de werkgevers wordt vaak een mobiliteitsmakelaar ingezet. Tot de taken van een mobiliteitsmakelaar behoren onder andere het werven van werkgevers en het adviseren van werkgevers over de mogelijkheden van slimme en duurzame mobiliteit.

Lessen uit andere regio's

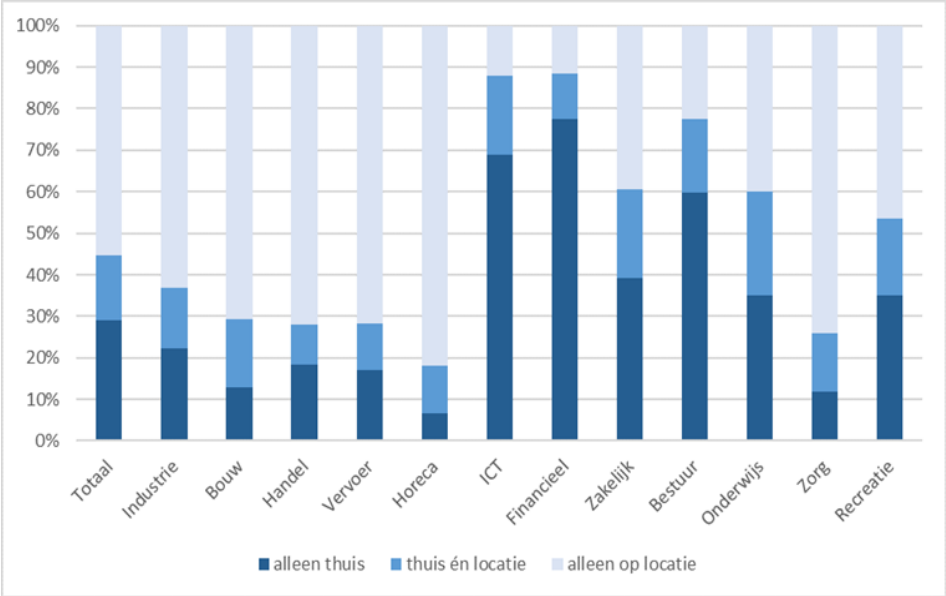
In diverse regio's is bewezen dat een werkgeversaanpak effect kan behalen. Ook regio's met een lage stedelijkheidsgraad en relatief veel maakindustrie zoals in de regio Noord-Holland Noord. Denk aan regio's als Limburg, Voorne-Putten, IJmond en Foodvalley. Lessen uit verschillende regio's zijn samengebracht in de Toolbox Slimme Mobiliteit: https://rwsduurzamemobiliteit.nl/slag/toolbox-slimme-mobiliteit/multimodaal/factsheet-werkgeversaanpak/

Dit was nog wel voor de 'game changer' corona, die heeft laten zien dat thuiswerken voor meer soorten werk mogelijk is dan eerder werd gedacht (zie grafiek op volgende bladzijde).

Daarnaast kan worden aangesloten bij het landelijke samenwerkingsplatform voor werkgeversaanpakken: www.zowerkthet.nl

Voor een inschatting van de kansen van een werkgeversaanpak blijken de volgende kenmerken van belang:

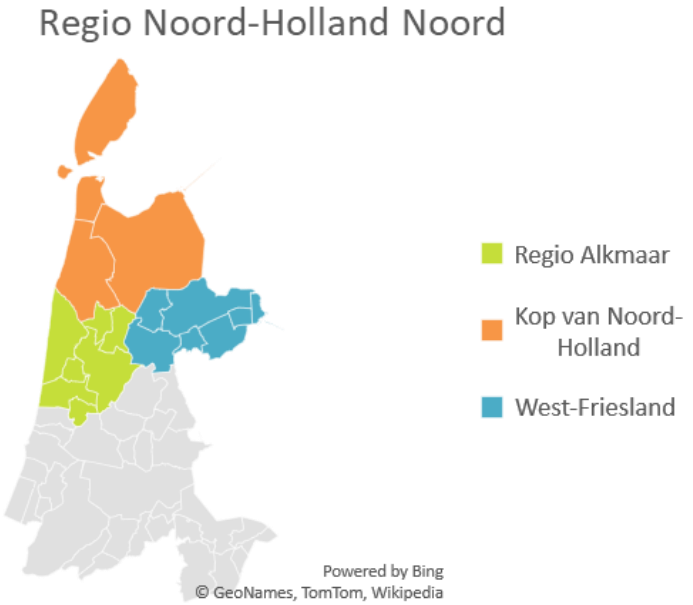
- Type bedrijvigheid: kantoorbanen lenen zich beter voor thuiswerken en met grotere bedrijven kun je makkelijker meer bereiken vanwege hun omvang maar ook omdat zij vaak voorop lopen in modern werkgeverschap en maatschappelijk verantwoord ondernemen.
- Hoe hoger de kwaliteit en kwantiteit van alternatieven (openbaar vervoer verbindingen, fietsroutes) hoe beter.
- Bestaande lokale netwerken (ondernemersverenigingen, parkmanagement) die actief zijn en willen bijdragen aan het succesvol maken van een werkgeversaanpak.
- Urgentiegevoel: wegwerkzaamheden, parkeerproblemen, maar ook duurzaamheid of gezondheid van werknemers kunnen drijfveren zijn.



Thuiswerken juni/juli 2020 per sector (TNO NEA-COVID-19 onderzoek)

3. De regio Noord-Holland Noord

De regio Noord-Holland Noord kan onderverdeeld worden in 3 gebieden:



In totaal telt de regio Noord-Holland Noord 680.000 inwoners. Binnen de regio Alkmaar heeft de stad Alkmaar het grootste aantal inwoners (110.000). De Kop van Noord-Holland heeft als grootste plaats Den Helder (56.000). In het gebied West-Friesland heeft Hoorn de meeste inwoners (74.000). Als we vervolgens kijken naar het aantal banen binnen de regio Noord-Holland Noord, zijn ook de meeste banen te vinden in de voorgenoemde plaatsen, Alkmaar (59.000), Den Helder (26.400) en Hoorn (33.300). Daarnaast is een grote pendel naar de regio Amsterdam.

Mobiliteitskenmerken van de regio

Waar in de Randstad voornamelijk files op snelwegen een uitdaging zijn, is dit veel minder het geval in de regio Noord-Holland Noord. Hier liggen de knelpunten in de infrastructuur met name bij de rotondes en kruispunten. In de spits loopt het vast op toegangswegen richting bedrijventerreinen. Bekende voorbeelden van verkeersproblematiek in Noord-Holland Noord:

- Bereikbaarheid bedrijventerrein Agriport aan de A7 en N239
- De Ring Alkmaar
- Bereikbaarheid Marine Den Helder

Het gemiddelde autobezit in de regio Noord-Holland Noord is 1,1 auto per huishouden. Ter vergelijking: dit ligt in Amsterdam op gemiddeld 0,5 auto per huishouden (CBS, 2019).

De auto heeft in deze regio een aandeel van 54% in het woon-werkverkeer (CBS, 2018-2020).

Bijna de helft van de autoritten naar het werk zijn korter dan 15 kilometer enkele reis. Hierin zit potentieel voor een overstap naar fiets of e-bike.

De verhouding van de reistijd met het openbaar vervoer en de auto is in de regio Noord-Holland Noord vaak groter dan 1,5, dat wil zeggen dat je meer dan anderhalf keer zo lang onderweg bent met het openbaar vervoer dan met de auto. Dat leidt er toe dat het openbaar vervoer alleen gekozen wordt door mensen die geen auto voor handen hebben.

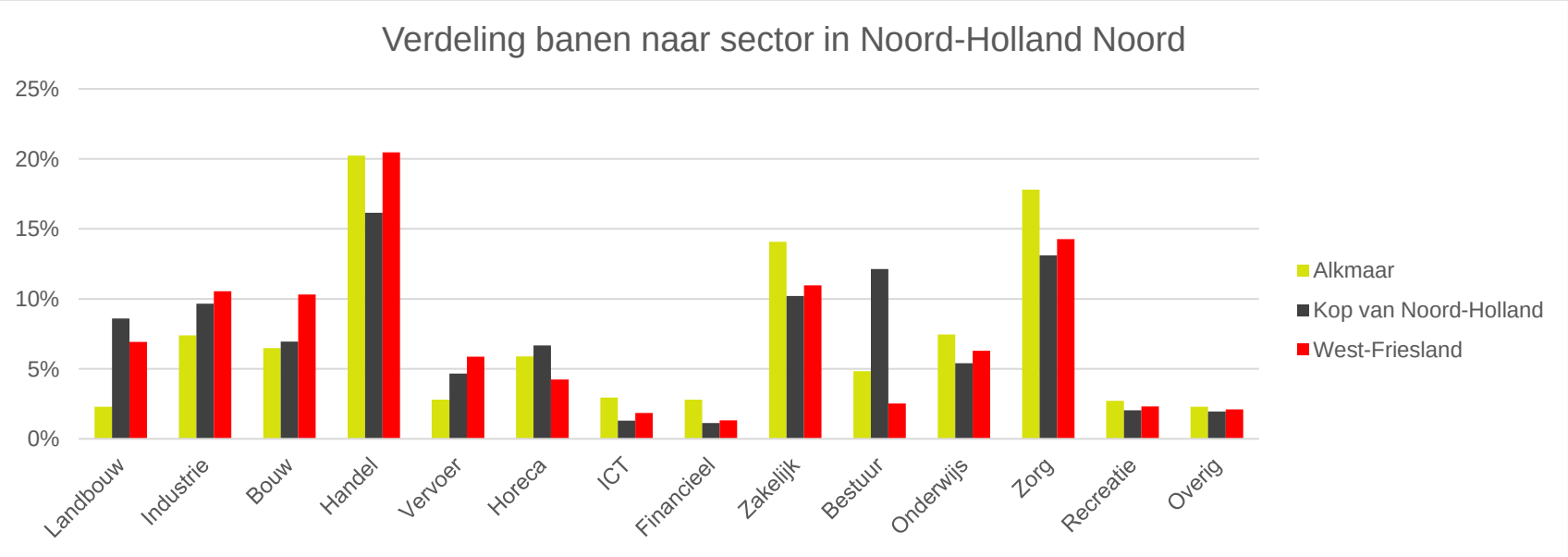
Type bedrijvigheid

In totaal zijn er in de regio Noord-Holland Noord 329 werkgevers met een personeelsomvang van 100 werknemers of meer. Het gaat bij deze grote werkgevers om in totaal 81.059 banen (Bron: LISA, 2020).

In de grafiek hieronder is de verdeling naar sector te zien in de drie regio's binnen Noord-Holland Noord. Het grootste aandeel banen binnen alle drie de regio's zit in de handel. Dit gevolgd door de zorg.

In West-Friesland zitten de meeste banen daarna in de zakelijke dienstverlening, industrie en bouwnijverheid, voor De Kop in het openbaar bestuur/ overheidsdiensten en zakelijke dienstverlening en in de regio Alkmaar in de zakelijke dienstverlening.

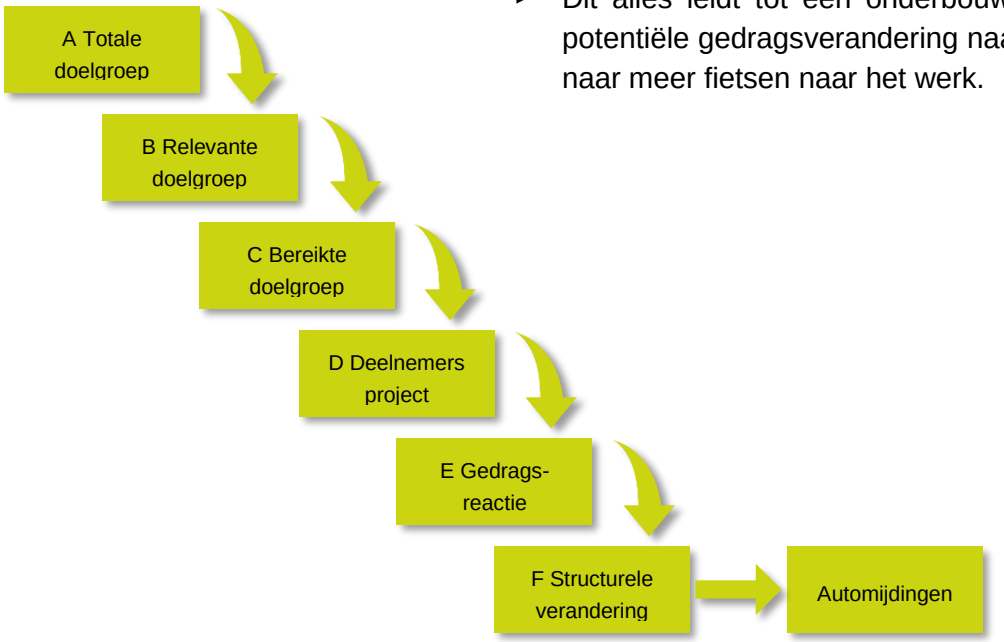
Vergelijking met de grafiek over thuiswerken laat zien dat relatief veel banen in Noord-Holland Noord behoren tot de sectoren waar thuiswerken in mindere mate mogelijk is (landbouw t/m horeca plus zorg). De banen binnen deze branches zijn ook vaak de lager betaalde banen. Toch zijn er ook binnen deze sectoren kantoorwerkzaamheden die thuis uitgevoerd kunnen worden. Daarnaast behoren ruim 20% van de banen tot de voor thuiswerken wel kansrijke sectoren (ICT t/m openbaar bestuur/ overheidsdiensten).



4. Inschatting impact

Om een inschatting te maken van de mogelijke effecten van een werkgeversaanpak in de regio Noord-Holland Noord is gebruik gemaakt van de watervalmethode, zie figuur rechts.

De totale doelgroep in dit geval zijn alle werknemers die werkzaam zijn in de regio Noord-Holland Noord. Aangezien er in de regio veel fysiek werk is, zoals op het land, wordt vervolgens gekeken naar de relevante doelgroep. Bijvoorbeeld voor thuiswerken wordt alleen gekeken naar de werknemers die dit in potentie zouden kunnen. Vervolgens wordt een aantal werkgevers aangehaakt bij een werkgeversaanpak. De werknemers bij deze werkgevers zijn de bereikte doelgroep. Hiervan gaan een aantal werknemers (de 'deelnemers') hun reisgedrag aanpassen. In sommige gevallen alleen tijdens een campagne of probeeractie, maar voor anderen zal het leiden tot een structurele gedragsverandering wat resulteert in automijdingen.



Bij het invullen van de watervalmethode hebben we gebruik gemaakt van:

- Aantal banen per branche per gemeente in Noord-Holland Noord (bron: LISA 2020)
- Aandeel auto in woon-werkverkeer gemiddeld 54% in Noord-Holland Noord (bron: OViN 2018/ ODiN 2019, 2020)
- Verdeling woon-werkafstanden per branche (bron: Landelijk Reizigers Onderzoek 2020)
- Corona ervaring thuiswerken per branche (bron: Landelijk Reizigers Onderzoek 2020)
- Autoritten < 15km kunnen ook op fiets of e-bike worden afgelegd
- Aanname 10% conversie van kunnen naar doen (ervaringscijfer uit andere regio's)
- Dit alles leidt tot een onderbouwde inschatting van de potentiële gedragsverandering naar meer thuiswerken en naar meer fietsen naar het werk.

Totaal

Het inzetten op zowel fietsstimulering als thuiswerken kan per 1.000 werknemers gemiddeld over alle sectoren 60 automijdingen per dag opleveren. Door te focussen op de meest kansrijke gebieden, sectoren en werkgevers zal de conversie naar automijdingen hoger liggen.

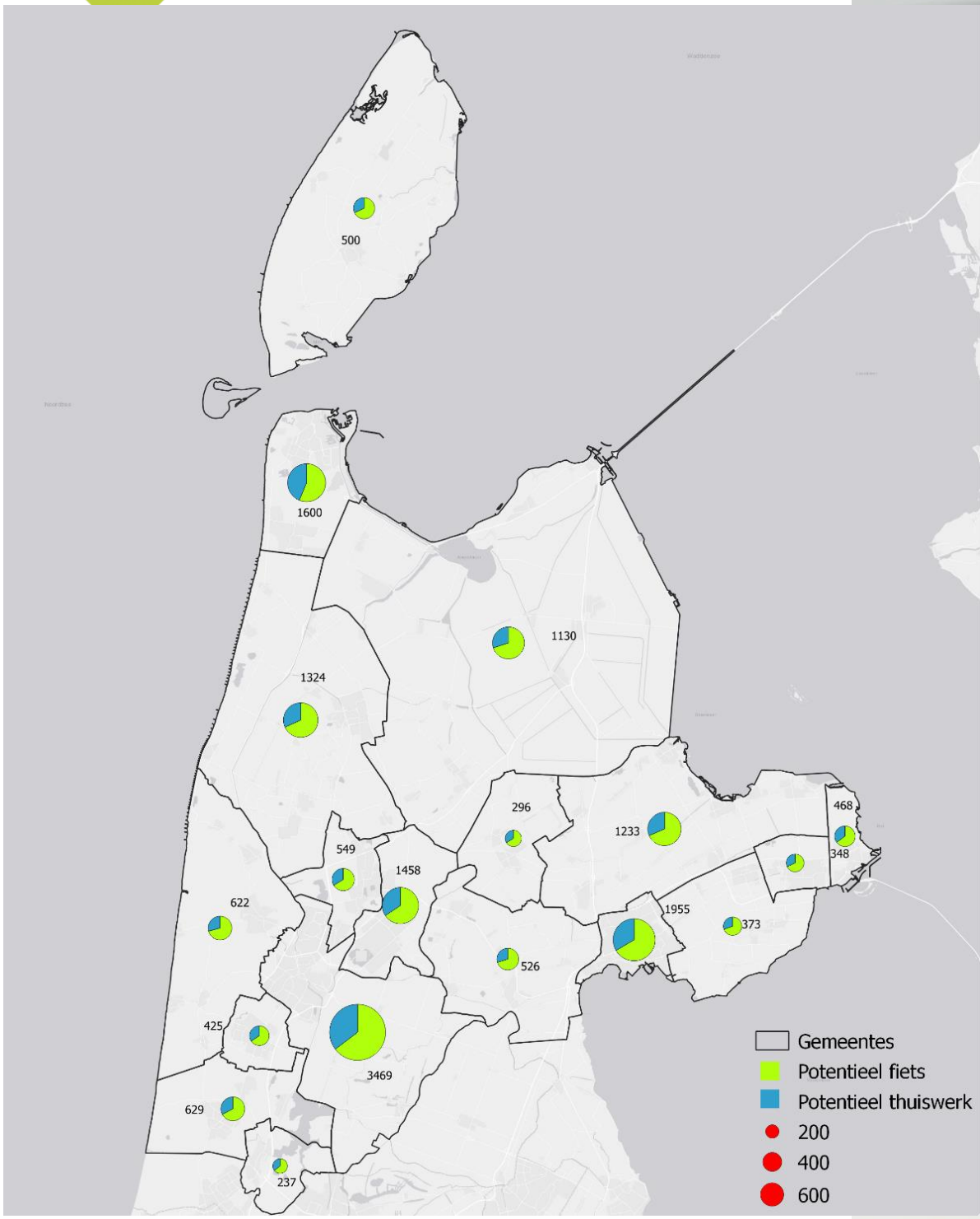
Fietspotentie

Veel werknemers wonen binnen 15 kilometer van hun werk en reizen vaak met de auto. Deze woon-werk autoritten (bijna de helft van het totaal) kunnen deels op de fiets of e-bike worden afgelegd. Van het totaal aantal potentiële automijdingen komt 70% door een overstap naar fiets of e-bike.

Thuiswerkpotentie

Vanuit de verdeling van het aantal banen naar sector kwam naar voren dat de thuiswerkpotentie binnen de regio minder groot is. Toch zijn er ook in Noord-Holland Noord mogelijkheden voor het vasthouden en stimuleren van thuiswerken. Gemiddeld gaat dit om 30% van het totaal aantal potentiële automijdingen.

Hiernaast zie je de fietspotentie en thuiswerkpotentie per gemeente.



µ CONSULT

5. Relevante thema's in Noord-Holland Noord

Vanuit de drie werksessies met de regio's is gebleken dat geen van de regio's al een aanpak heeft die lijkt op de werkgeversaanpakken beschreven in hoofdstuk 2. Wel zijn er initiatieven die mede gericht zijn op werkgevers, zoals de Mobipunten in regio De Kop. Bij de gemeenten in alle drie de regio's staat het thema mobiliteit bij gesprekken met werkgevers wel op de agenda, maar meer informerend dan adviserend.

Op drie hoofdthema's - mobiliteit, milieu en maatschappij - beschrijven we hierna de relevante onderwerpen die vanuit de werksessies naar voren zijn gekomen.

Mobiliteit

Het hoofdthema van de werkgeversaanpak is mobiliteit. De Kop en West-Friesland hebben minder overlast van verkeersdrukte, in Alkmaar is dit wel een relevant thema. Met name opstoppingen bij bedrijventerreinen zorgen voor overlast.

- Modal shift – Dit kwam bij alle drie de regio's naar voren als grote potentie voor de werkgeversaanpak. De nadruk werd gelegd op werknemers uit de auto krijgen en op de fiets/e-bike.
- Spitsdrukte – Voornamelijk in Alkmaar is er sprake van spitsdrukte. Hier lopen de A9 en N242 vast door verkeer richting het MRA gebied. Echt files zijn er verder nauwelijks, maar in de spits zijn er wel knelpunten, zoals rotondes en kruispunten waar het verkeer ophoopt.

Milieu

Het thema milieu komt in alle beleidsvraagstukken terug, dus ook bij de mobiliteit. Bij werkgevers speelt duurzaamheid ook steeds vaker een rol. Vanuit eerdere gesprekken tussen de gemeenten en werkgevers is duidelijk geworden dat werkgevers vaak niet weten hoe zij daarmee aan de slag kunnen.

- Verbeteren kwaliteit openbare ruimte – Het hoge autobezit in Noord-Holland Noord zorgt voor overlast in de openbare ruimte. Werkgevers kunnen de parkeerdruk op bedrijventerreinen verlagen en de kwaliteit van de openbare ruimte daarmee verbeteren. Daarnaast kan een werkgeversaanpak inspelen op de toekomstige zero-emissies zones, zoals in Alkmaar.
- Behouden van de luchtkwaliteit – De regio staat bekend om de goede luchtkwaliteit en wil dit graag zo houden. Het verduurzamen van mobiliteit kan hieraan bijdragen.

Maatschappij

Binnen de regio is een groot te kort aan arbeidskrachten en een aantrekkelijk mobiliteitsbeleid van werkgevers kan bijdragen aan het koppelen van arbeidskrachten aan banen.

- Verkeersveiligheid – Het hoge aandeel auto's zorgt voor onveiligheid bij fietsers. Zo is op bedrijventerreinen vaak geen goede fietsinfrastructuur, slechte verlichting en veel zwaar logistiek vervoer. Hetzelfde geldt voor de voetpaden op de bedrijventerreinen, deze zijn vaak niet aanwezig. Een rondje lopen in de pauze is hiermee een uitdaging.
- Vitaliteit – In De Kop is een relatief hoog aandeel inwoners met overgewicht. Werknemers stimuleren om te fietsen kan bijdragen aan gezondere burgers. Via Nederland Onderneemt wordt op dit moment het maatschappelijk vitaal werken gestimuleerd, daarop kan aangehaakt worden.
- Vervoersarmoede – Dit speelt in de regio vanwege het relatief beperkte openbaar vervoer aanbod en de laag betaalde banen in de maakindustrie. Werknemers hebben vaak niet het geld om bijvoorbeeld zelf een e-bike aan te schaffen.

Belangrijkste thema's voor werkgevers

Uit de sessie met de koepels bleken de volgende redenen het belangrijks om aan de slag te gaan met mobiliteit:

1. Kostenbesparing
2. Maatschappelijk verantwoord ondernemen
3. Werken aan goede bereikbaarheid/ Tegengaan klimaatverandering/ Aanbestedingsvoordeel (denk aan de CO2 prestatieladder)

Aantrekkelijk werkgeverschap en bevorderen van gezondheid werknemers (bijvoorbeeld door fietsstimulering) werden ook gekozen. Regelgeving (o.a. normerende regeling werkgebonden personenmobiliteit), verkeersveiligheid en leefbaarheid van de directe omgeving (bijvoorbeeld minder fijnstof, stikstof, geluidsoverlast) werden in dit kader niet gekozen.

Samenvattend kan worden gesteld dat een werkgeversaanpak in Noord-Holland Noord kan bijdragen aan het verbeteren van de mobiliteit, het milieu en de maatschappij. Daarnaast wordt voldoende meerwaarde gezien voor de werkgevers in de regio.

6. Regionale aanpak

Tijdens de verschillende werksessies is ingegaan op de aanpak specifiek voor de regio Noord-Holland Noord. Met name de te nemen eerste stappen om een werkgeversaanpak te introduceren. Bij zowel de ambtelijke werksessies als de koepels kwamen vergelijkbare eerste stappen naar voren.

Hierna wordt per stap ingegaan op wat het inhoudt, wie hierin een rol heeft, en indien van toepassing hoe het gefinancierd wordt. Vervolgens zijn de kosten en opbrengsten ingeschat voor deze regionale aanpak en wordt ingegaan op de governance.

Stappenplan regionale werkgeversaanpak

Stap 1: aanstellen mobiliteitsmakelaar

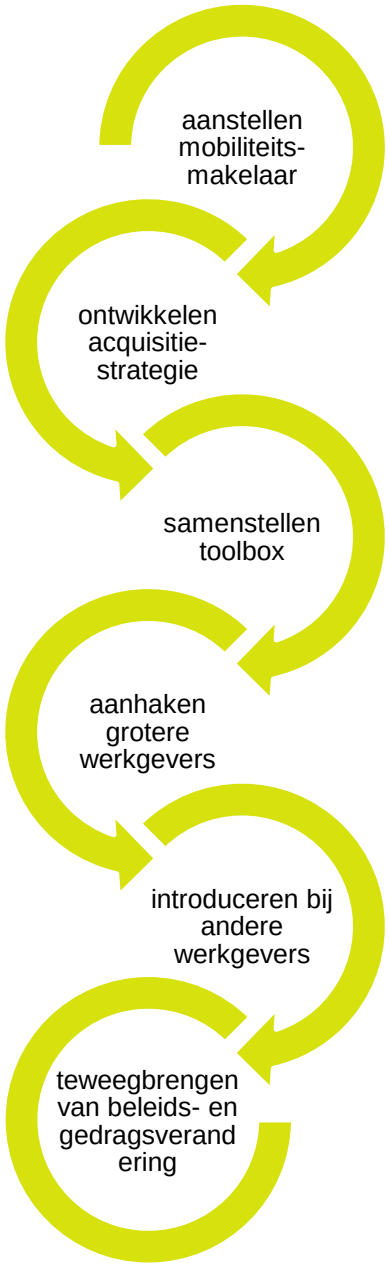
De eerste stap voor een werkgeversaanpak in Noord-Holland Noord is het aanstellen van een mobiliteitsmakelaar. Een mobiliteitsmakelaar adviseert en ondersteunt organisaties in het slimmer maken en verduurzamen van hun mobiliteitsbeleid.

Stap 2: ontwikkelen acquisitiestrategie

Deze rapportage kan gebruikt worden als input voor het ontwikkelen van een acquisitiestrategie door de mobiliteitsmakelaar in samenspraak met overheden en koepelorganisaties.

Leggen van contacten:

- De gemeente kan ondersteunen met contacten. Via Economische Zaken (EZ) medewerkers kunnen de



Figuur 1 Stappenplan werkgeversaanpak Noord-Holland Noord

huidige contacten met werkgevers gebruikt worden om de werkgeversaanpak onder de aandacht te brengen.

- Ook de provincie kan als aandeelhouder van het ontwikkelingsbedrijf het takenpakket bepalen.
- Ook kan een koppeling worden gezocht met bestaande duurzaamheidsinitiatieven (energietransitie, Klimaatakkoord Mobiliteit, RMP).
- Vanuit de huidige koepelorganisaties kan een werkgeversaanpak standaard op de agenda komen.

Keuze van werkgevers:

- Start met de gebieden met de grootste verkeersproblematiek zoals de Ring Alkmaar, Agriport en Marine Den Helder.
- Begin met de grotere werkgevers met een personeelsomvang van 100 werknemers of meer. Hiermee realiseer je snel een groot bereik en grotere werkgevers hebben gespecialiseerde mensen in dienst als gesprekspartner op het gebied van HR, Facility Management, wagenpark etc. Daarnaast zal er urgentiegevoel zijn bij deze werkgevers vanwege de Normerende Regeling Werkgebonden Personenmobiliteit die waarschijnlijk vanaf 2023 voor hen gaat gelden.
- Kies voor de meest kansrijke werkgevers die al actief bezig zijn met verduurzaming. Voor deze werkgevers kan mobiliteitsbeleid een extra manier zijn om hun duurzaamheidsdoelen te bereiken.

Stap 3: samenstellen toolbox

Een derde stap voor de werkgeversaanpak is het samenstellen van een toolbox met maatregelen door de mobiliteitsmakelaar. Omdat er overal in het land al ervaring is opgedaan en formats zijn ontwikkeld, hoeft hiervoor niet opnieuw het wiel uitgevonden te worden. De toolbox kan door de tijd heen uitgebreid worden naar de veranderende behoefte bij de werkgevers. Het is aan de mobiliteitsmakelaar om de toolbox up to date te houden.

Fietsmaatregelen

Aangezien de grootste potentie binnen de regio ligt bij de fiets, en dit ook naar voren is gekomen als grootste kans voor de werkgeversaanpak binnen de werksessies, kan een deel van de maatregelen hierop gericht worden. Denk aan (advies over):

- Campagnes ter stimulering van fietsen
- E-bike probeeracties
- Betaalregeling e-bike
- Kilometervergoeding voor de fiets
- Campagnes over veilig fietsen
- Reduceren parkeergelegenheid

Thuiswerken

Op het gebied van thuiswerken zit zeker ook potentie binnen de regio Noord-Holland Noord. In meerdere regio's (o.a. Zuid-Limburg, Groningen en Utrecht) is gebleken dat werkgevers advies kunnen gebruiken bij het inregelen en vasthouden van thuiswerken en hybride werken na de coronamaatregelen vanuit de overheid. Hierbij gaat het om het vasthouden van de goede kanten van thuiswerken, zoals het verminderen van reistijd en de flexibiliteit om te kiezen voor de werkplek die het beste past bij de werk- en privé agenda. Ook van belang is het

spreiden van thuiswerken door werknemers over de week om de druk op de infrastructuur op de maandag, dinsdag en donderdag zo laag mogelijk te houden.

Stap 4: aanhaken grotere werkgevers

De vierde stap is het aanhaken van grotere werkgevers, waaronder als eerste de gemeenten als werkgever zelf. Op deze manier kan het mobiliteitsbeleid van de gemeenten dienen als voorbeeld voor andere grote en kansrijke werkgevers.

De mobiliteitsmakelaar geeft maatwerk advies over het mobiliteitsbeleid van een werkgever dat aansluit bij de specifieke doelen van deze werkgever. Uiteindelijk is het aan de werkgever om de geadviseerde maatregelen te financieren en implementeren. Vaak gaat dit om een eenmalige investering, waarna op een bepaalde termijn, afhankelijk van de maatregel, kosten bespaard worden.

Stap 5: introduceren bij andere werkgevers

Na een succesvolle start bij de grootste werkgevers wordt de werkgeversaanpak geïntroduceerd bij andere werkgevers. De eerder aangehaakte werkgevers kunnen hun ervaringen delen over de werkgeversaanpak. Best practices kunnen bijvoorbeeld breder verspreid worden via webinars, factsheets en nieuwsbrieven.

Stap 6: teweegbrengen van beleids- en gedragsverandering

De laatste stap is het teweegbrengen van beleids- en gedragsverandering. Deze zijn beide niet van de een op de andere dag gerealiseerd en er zal dus een lange adem nodig zijn. Door middel van het monitoren en evalueren van de genomen maatregelen binnen de werkgeversaanpak kan de impact worden bepaald.

Doordat de werkgeversaanpak enige tijd nodig heeft voor het daadwerkelijk impact heeft is de voorkeur uitgesproken om te starten met een 2-jarig programma. Binnen dit programma wordt na 1 jaar een tussentijdse evaluatie gepland om een onderbouwd besluit te kunnen nemen over voortzetting, koerswijziging of stopzetting.

Kosten

Het kostenplaatje van een werkgeversaanpak is afhankelijk van de invulling:

- Hoe hoog is je ambitie (intensiteit aanpak)
- Hoe groot is je aanbod (advies, scans, meehelpen)
- Wat doe je zelf (aansturen, uitvoeren, contacten leggen)
- Hoeveel doe je aan monitoring en evaluatie

Voor het inschatten van de kosten gaan we uit van de volgende invulling voor een 2-jarig programma:

- Gebiedsgericht: focus op Alkmaar, Agriport, Marine Den Helder
- Doelgroepgericht: werkgevers met 100+ personeelsomvang
- Maatregelgericht: focus op fietsstimulering (opschaling in 2023 van de campagne die in 2022 gaat lopen in de Corridor Amsterdam – Hoorn – bij gebleken succes)

Met deze focus gaan we ervan uit dat het lukt om:

- een 30-tal partijen (gemeenten, werkgevers en koepels) te activeren om de mobiliteit en bereikbaarheid in hun omgeving/werkgebied duurzamer en slimmer te maken.

- In jaar 1 goed zicht te krijgen op de mogelijkheden, onmogelijkheden en kansen voor de verdere uitbouw van de werkgeversaanpak in NHN. In de loop van jaar 1 zullen voortgang en resultaten worden geëvalueerd door de uitvoerende organisatie in samenwerking met de stuurgroep (zie onderstaand), op basis waarvan een advies zal worden uitgebracht over voortzetting danwel afschaling in jaar 2.
- Na 2 jaar kan vooruitgekeken worden naar uitbreiding naar andere gebieden of andere werkgevers.

Deze invulling zal ongeveer 100.000 euro per jaar kosten. Dit is voor de bemensing van de uitvoering (o.a. mobiliteits-makelaar) en het samenstellen van een regiospecifieke toolbox op basis van in andere regio's en landelijk ontwikkelde tools (https://zowerkthet.nl/handige-tools/). Niet inbegrepen zijn de kosten voor de te nemen maatregelen. Deze kosten liggen bij de werkgevers zelf en zijn sterk afhankelijk van de maatregel.

Voor fietsstimulering kan mogelijk worden aangesloten bij de campagne die opgezet wordt voor de Corridoraanpak Amsterdam Hoorn. Deze campagne is schaalbaar, dus dat zou zorgen voor een efficiënt gebruik van middelen en een vliegende start op dit thema in 2023.

Opbrengsten

Werkgevers kunnen de kosten van maatregelen vaak meer dan terugverdienen. Een postcodescan kan de potentiële kostenbesparing voor een werkgever in kaart brengen. Denk daarbij aan reductie van reiskosten, reistijd en CO2-uitstoot en aan kostenbesparing op het gebied van faciliteiten zoals parkeerplaatsen, werkplekken en leaseauto's. Daarnaast zullen werkgevers groter dan 100 medewerkers vanaf 2023 moeten rapporteren over hun werkgebonden personen-mobiliteit. Vanuit deze werkgevers zal dus een behoefte ontstaan aan meer inzicht in de mobiliteit van hun werknemers. Een werkgeversaanpak kan in deze behoefte voorzien.

De maatschappelijke doelen die bereikt kunnen worden met een werkgeversaanpak in Noord-Holland Noord zullen vooral liggen op het vlak van bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid en vanwege het fietspotentieel ook op het vlak van gezondheid.

Uitvoering en governance

Ten behoeve van de uitvoering zal een mobiliteitsmakelaar worden aangetrokken. Hierbij is het belangrijk om synergievoordelen te halen en synchronisatie met de aanpak in de MRA te waarborgen (onder meer het aggregeren van data). De uitvoering van de Werkgeversaanpak in NHN zal worden gevolgd, begeleid en gestuurd door een stuurgroep met vertegenwoordigers van Provincie, regiogemeenten en het bedrijfsleven (verenigingen en/of betrokken werkgevers). De wisselwerking tussen uitvoerende organisatie en stuurgroep zal worden vastgelegd in een reglement. Daarin wordt onder andere opgenomen wat de criteria zijn om na jaar 1 door te gaan.

7. Conclusie en aanbevelingen

In Noord-Holland Noord is potentie voor een werkgeversaanpak. Deze kan bijdragen aan het verbeteren van de mobiliteit, het milieu en de maatschappij. Daarnaast wordt voldoende meerwaarde gezien voor de werkgevers in de regio.

Het advies is om klein te beginnen met een 2-jarige aanpak die gericht is op:

- Focusgebieden Alkmaar, Agriport, Marine Den Helder
- Werkgevers met 100+ personeelsomvang
- Fietsstimulering, thuiswerken

De te zetten stappen voor de introductie van een werkgeversaanpak zijn:

1. Aanstellen mobiliteitsmakelaar
2. Ontwikkelen acquisitiestrategie
3. Samenstellen toolbox met maatregelen
4. Aanhaken grote en kansrijke werkgevers in focusgebieden
5. Best practices delen met andere werkgevers
6. Teweegbrengen van beleids- en gedragsverandering

Met deze focus en aanpak gaan we ervan uit dat het lukt om een 30-tal partijen (gemeenten, werkgevers, koepels) te activeren om hun mobiliteitsbeleid duurzamer en slimmer te maken. Deze invulling zal ongeveer 100.000 euro per jaar kosten. In de loop van jaar 1 ontstaat inzicht in het potentieel van de aanpak. Na evaluatie zal deze (in al dan niet aangepaste vorm) worden voortgezet, uitgebreid of afgeschaald.

Bijlage 1 - Werksessie West-Friesland

26 oktober 2021. Onder de aanwezigen, de Provincie Noord-Holland, Breikers, MuConsult, Gemeente Hoorn, Gemeente Opmeer, Gemeente Medemblik en Gemeente Koggenland

Huidige initiatieven

Binnen de regio West-Friesland zijn op dit moment geen vergelijkbare initiatieven als die van een werkgeversaanpak. In sommige gemeenten staat het wel op de agenda ter attentie, maar er zijn geen concrete maatregelen.

De gemeente Hoorn wil een zero-emissiezone instellen. Eerst voor bestelbusjes, later ook voor vrachtwagens. Voor personenauto's of brommers zijn nog geen plannen in die richting.

Het verkeer van en naar bedrijventerreinen is in de gehele regio West-Friesland een knelpunt. Dit zorgt voor druk op de toegangswegen en de rotondes en kruispunten die daarop aansluiten. Deze bedrijventerreinen zijn nauwelijks te bereiken met het openbaar vervoer en de fietsbaarheid is vaak matig. Daarnaast zijn op de bedrijventerreinen en in de omgeving soms parkeerproblemen.

Ondanks dat de werknemers vaak op korte afstand (<15 km) wonen, komen zij toch regelmatig met de auto. Vanwege de weersomstandigheden, open stukken en onprettige fietsroutes komen zij niet op de fiets. Een e-bike zou in sommige gevallen een oplossing bieden, maar door het hoge aandeel laagbetaalde banen is dit financieel vaak niet haalbaar voor de werknemers. Hierin zou het mobiliteitsbeleid van de werkgever een stimulerende rol kunnen spelen.

Thema's werkgeversaanpak

Alle drie de thema's worden binnen de regio West-Friesland belangrijk bevonden.

Mobiliteit

Binnen de regio is er weinig overlast door grote files. Het gaat meer om de opstoppingen rondom de bedrijventerreinen in de spits.

- Modal shift – De modal shift wordt gezien als het laaghangende fruit binnen de regio. Met name de modal shift van auto naar de e-bike heeft potentie door de omvang van de groep die binnen 15 km van het werk woont.

Milieu

Milieu komt in alle beleidsthema's terug, dus niet alleen in mobiliteit. Het is zeker van belang vanwege het klimaatakkoord. Duurzaamheid speelt ook steeds meer bij de werkgevers.

Maatschappij

- Verkeersveiligheid – Om iedereen die vanuit de auto op de fiets gaat dit veilig te laten doen liggen er kansen voor de verkeersveiligheid. Een campagne over fietsverlichting of het dragen van een helm kan hieraan bijdragen. Naast de verantwoordelijkheid bij de fietsers kan er ook wat gebeuren met de fietsveiligheid op bedrijventerreinen. Denk hierbij aan aparte fietspaden, de juiste verlichting en snelheden van ander verkeer.

Belangrijke thema's voor werkgeversbenadering

Mobiliteit

- Veranderen (modal shift auto -> anders)
- Spreiden (vermijden spits/ drukte)
- Verminderen (minder/ kortere verplaatsingen)

Milieu

- Tegengaan klimaat-verandering (minder CO2)
- Behouden biodiversiteit (minder stikstof)
- Betere luchtkwaliteit (minder fijnstof)
- Gezondere leefomgeving (minder geluidshinder)
- Verbeteren kwaliteit openbare ruimte (autoluw)

Maatschappij

- Minder uitval werknemers door gezondheid en fitheid
- Goed bereikbare banen
- Minder verkeers-incidenten
- Minder vervoers-armoede

Rolverdeling bij de werkgeversaanpak

Uitvoeren

Dit ligt met name bij de werkgevers zelf. Denk hierbij ook aan ondernemersverenigingen. Een ondersteunende partij (mobiliteitsmakelaar) kan werkgevers ondersteunen in het uitvoeren het plan. Ook aanbieders van vervoerdiensten zoals van collectief bedrijfsvervoer of deelmobiliteit, kunnen bijdragen in de uitvoering.

Financieren

De financiering wordt verwacht vanuit de provincie en de bedrijven zelf. De gemeente is hier niet genoemd omdat zij begrotingstekorten hebben. De gemeente zit meer in het financieren van de faciliteiten, zoals het verbeteren van een fietspad. Een gemeente kan indirecte financiering, in de vorm van mankracht bieden. Een EZ medewerker bijvoorbeeld die gesprekken voert met de werkgevers.

Ondersteunen met contacten

De gemeente kan ondersteunen in contacten. Via de EZ medewerkers die contacten hebben met de werkgevers. Een aandachtspunt hier is dat de contactmomenten worden gestroomlijnd zodat er niet iedere dag een ander persoon op de stoep staat bij een werkgever.

Faciliteren

De gemeente moet welwillig zijn in het faciliteren van de werkgeversaanpak. Het kan bijvoorbeeld zijn dat een fietspad verbeterd moet worden en dit is een taak voor de gemeente. Door verbinding te zoeken met wegwerkzaamheden die op de planning staan, werk-met-werk maken door bijvoorbeeld meteen ook de verkeersveiligheid of aantrekkelijkheid voor fietsers te verbeteren.

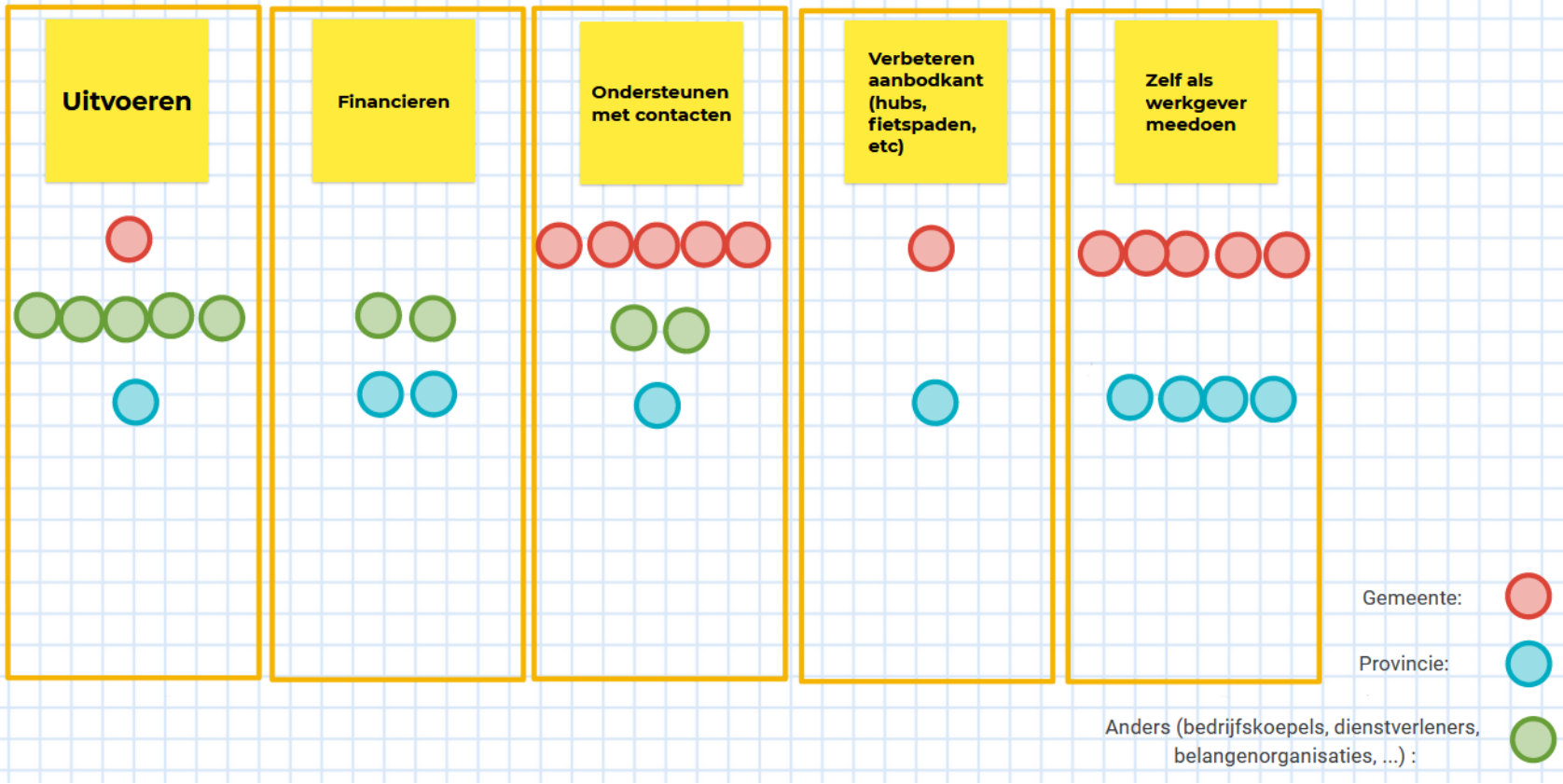
Zelf als werkgever meedoen

Een belangrijke conclusie is dat de gemeenten als werkgevers het juiste voorbeeld zouden moeten geven. Op deze manier wordt de geloofwaardigheid groter en kunnen de mogelijkheden van een werkgeversaanpak gezien worden.

Wat is er nodig om een werkgeversaanpak op te zetten?

1. De eerste stap voor de regio West-Friesland zou zijn het introduceren van deze benadering bij de werkgevers. Zorg dat het niet blijft bij proefballonnetjes, maar dat concrete stappen gezet gaan worden.
2. De gemeenten als werkgever zijn een van de eerste werkgevers in de regio die hiermee aan de slag moeten. Hiermee wordt inzichtelijk voor andere werkgevers wat er mogelijk is.
3. Koppeling aan andere duurzaamheidsinitiatieven (energietransitie).
4. Lange adem want beleids- en gedragsverandering is niet makkelijk.

Rolverdeling



Bijlage 2 – Werksessie De Kop

10 november 2021. Onder de aanwezigen, de Provincie Noord-Holland, Breikers, MuConsult, Gemeente Hollandse Kroon, Gemeente Texel, Gemeente Den Helder en Gemeente Schagen, Mobipunt, Movares, De Kop Werkt!

Huidige initiatieven

Het regionaal stimuleringsprogramma De Kop Werkt richt zich op het gebied van bereikbaarheid vooral op het verbeteren van de infrastructuur. Binnen de regio zijn op dit moment geen vergelijkbare initiatieven als die van een werkgeversaanpak, waarin de nadruk meer ligt op het beter benutten van bestaande infrastructuur door het spreiden en mijden van woon-werk en zakelijk verkeer. Mobiliteit wordt op het moment alleen zijdelings meegenomen in gesprekken met werkgevers vanuit de gemeenten.

Kansrijkheid alternatieven

- Het openbaar vervoer netwerk in de regio is beperkt. De hoofdplaatsen worden verbonden door de treinverbinding naar Den Helder, maar naar veel werkgebieden is geen goed aansluitend busvervoer. Verbetering van busverbindingen is op dit moment te kostbaar.
- Deelvervoer om de 'last mile' te overbruggen is beperkt aanwezig in de regio. In juli 2020 zijn wel de eerste mobipunten gelanceerd in de gemeenten Hollands Kroon, Den Helder en Schagen.
- De parkeergelegenheid is ruim voldoende en daarmee geen reden om anders te reizen dan met de auto.
- Op een gewone fiets door de weilanden fietsen is voor veel mensen onaantrekkelijk; de afstanden zijn vaak te groot. De afstanden tot ongeveer 15 kilometer bieden wel kansen voor de e-bike of speedpedelec.
- Een groot deel van de werkgelegenheid zit in de maakindustrie. Het stimuleren van thuiswerken en daarmee mijden van autoritten heeft daardoor een kleinere potentie dan in andere regio's.
- De arbeidsmigranten die werken in de regio worden op het moment vervoert met dieselbusjes, wat vaak geregeld is door het uitzendbureau.

Belangrijke thema's voor werkgeversaanpak

Mobiliteit

- Modal shift – Het is lastig om een modal shift te realiseren in de regio, maar van de auto naar de e-bike daar ligt een kans.

Milieu

Buiten de regionale energieagenda wordt dit belegd.

Maatschappij

Interesse in legere straten, meer groen en meer ruimte. Dit is misschien niet direct haalbaar vanuit de werkgevers aangezien zij hier niet direct "last" van hebben.

- Gezonde burgers – De vitaliteit in de regio is een onderwerp waar met de werkgeversaanpak aan bijgedragen kan worden. De GGD cijfers wijzen uit dat in de regio bovengemiddeld overgewicht is. Door het stimuleren van een actieve vorm van verplaatsen kan bijgedragen worden aan een gezondere levensstijl.

Belangrijke thema's voor werkgeversbenadering

Mobiliteit

- Veranderen (modal shift auto -> anders)
- Spreiden (vermijden spits/ drukte)
- Verminderen (minder/ kortere verplaatsingen)

Milieu

- Tegengaan klimaat-verandering (minder CO2)
- Behouden biodiversiteit (minder stikstof)
- Betere luchtkwaliteit (minder fijnstof)
- Gezondere leefomgeving (minder geluidshinder)
- Verbeteren kwaliteit openbare ruimte (autoluw)

Maatschappij

- Minder uitval werknemers door gezondheid en fitheid
- Goed bereikbare banen
- Minder verkeers-incidenten
- Minder vervoers-armoede

Rolverdeling bij de werkgeversaanpak

Uitvoeren

Het uitvoeren wordt vooral bij andere organisaties neergelegd. Toch kan ook juist de gemeente met bijvoorbeeld het opzetten van mobipunten bijdrage aan de werkgeversbenadering. De groene stickers staan vooral voor bijvoorbeeld De Kop Werkt, Mobipunt, lokale werkgevers en mobiliteitsoplossers.

Financieren

Het financieren zal vanuit verschillende potjes moeten komen. Het geld moet beschikbaar komen van verschillende overheden. Het kan zo zijn dat bij verschillende initiatieven de financiering via andere partijen loopt.

Ondersteunen met contacten

De bedrijfsfunctionarissen kunnen ondersteunen in de contacten. Bijvoorbeeld het ontwikkelingsbedrijf kan hierin een rol spelen. Zij hebben ondernemerscontacten aan de werkgeverkant. Bij de gemeenten kunnen de mobiliteitsmedewerkers de werkgeversaanpak meenemen in hun mandje of overdragen aan een aparte organisatie. Let wel op dat er niet een extra orgaan wordt aangesteld. Als overheid ervoor zorgen dat deze contacten gestroomlijnd worden.

Verbeteren aanbodkant

Hier ligt de verantwoordelijkheid bij zowel gemeenten als de provincie.

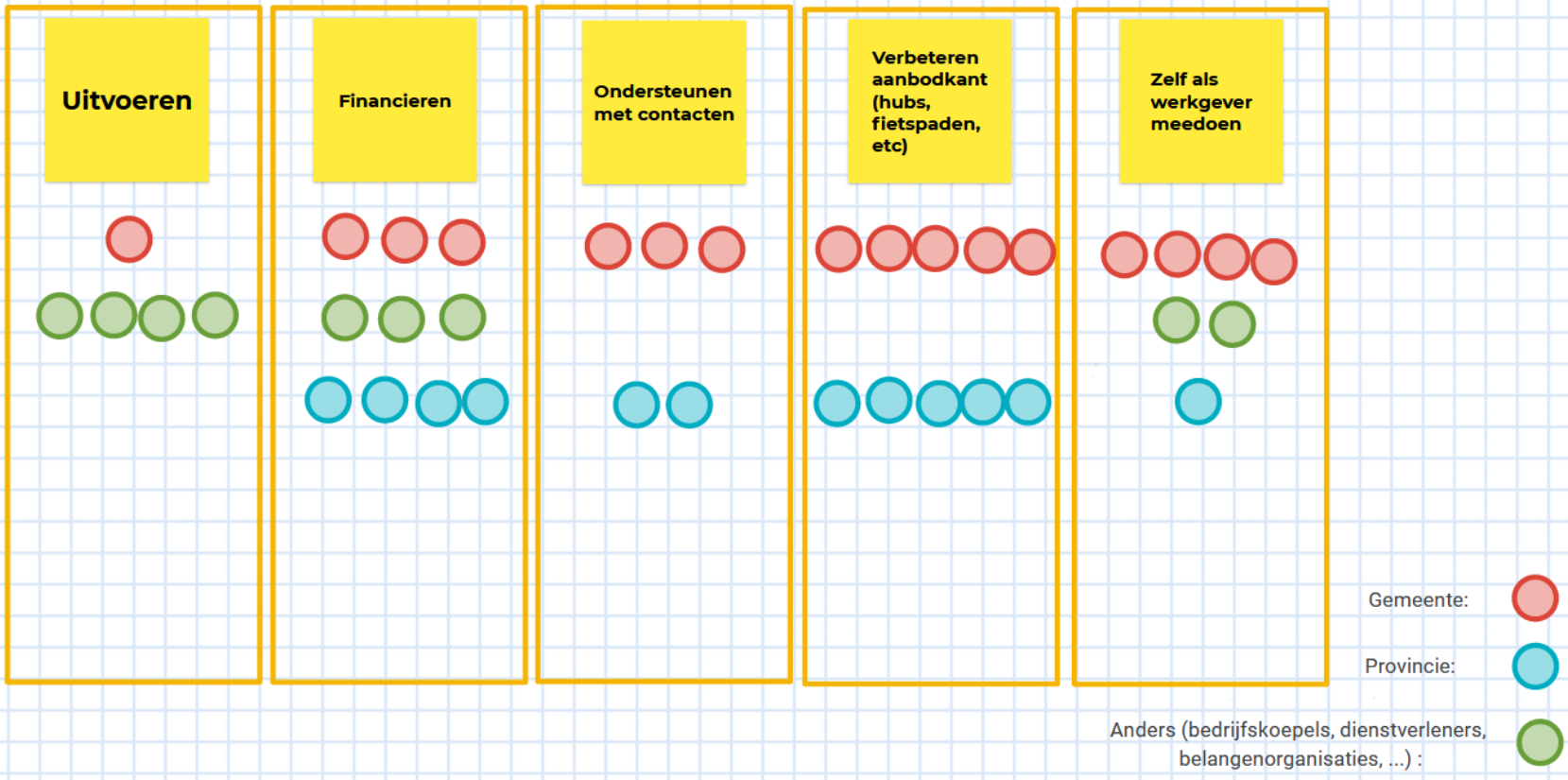
Zelf als werkgever meedoen

Om andere bedrijven mee te krijgen is het belangrijk om zeker ook als gemeenten zelf mee te doen als werkgever. Bij de gemeenten valt ook zeker wat te halen. In Schagen is een duurzaamheidsprogramma. Vanuit dat programma is de fietsenstalling uitgebreid en het aantal parkeerplaatsen verminderd. Het probleem is nu verschoven naar de wijken waar bewoners niet meer kunnen parkeren door de werknemers die daar staan. Om mensen op de fiets te krijgen zou een reiskostenregeling voor de fiets een oplossing kunnen zijn. In sommige gevallen worden OV-kosten bij bepaalde gemeenten ook niet vergoed.

Wat is er nodig om een werkgeversaanpak op te zetten?

De focus zal in eerste instantie zijn op de wat grotere werkgebieden en clusters van bedrijven en daar afspraken mee maken. Probeer de achterliggende redenen van een werkgever te achterhalen. Door eerst te focussen op waar precies de potentie ligt en dat het eerst proberen aan te pakken. Ga met de grotere werkgevers als eerste in gesprek. Verlies de toekomstige ontwikkelingen niet uit het oog!

Rolverdeling



Bijlage 3 – Werksessie Regio Alkmaar

11 november 2021. Onder de aanwezigen, de Provincie Noord-Holland, Breikers, MuConsult, Gemeente Dijk en Waard, Regio Alkmaar, Werkorganisatie BUCH

Huidige initiatieven

Binnen de Regio Alkmaar is er op dit moment geen initiatief als de werkgeversaanpak.

Het openbaar vervoer in de Regio Alkmaar is relatief summier. Richting de toekomst bestaat de kans dat het busvervoer verder afgeschaald wordt. Daarnaast is het autobezit relatief hoog, met daarbij de hoge parkeernormen is er weinig incentive om mensen uit de auto te krijgen. Deze hoge parkeernorm is binnen de regio een punt van discussie, ook vanuit het oogpunt om te verduurzamen.

In de regio zijn weinig grote files, maar zorgen pieken in de verkeersdrukte voor bereikbaarheidsproblemen. Bijvoorbeeld de spitsdrukte op de A9 en N242. Uit een onderzoek naar doorfietsroutes bij de N242 is gebleken dat veel verkeer regionaal is en mogelijkheden biedt om over te stappen op de fiets. De bedrijventerreinen zijn vaak onbereikbaar met het openbaar vervoer, de fietsvoorzieningen matig en de parkeerdruk hoog. Voor fietsers en voetgangers zijn de bedrijventerreinen hierdoor onveilig. De gemeenten zelf zijn grote werkgevers in het gebied, waarbij op dit moment de regelingen niet optimaal zijn.

Thema's in de werkgeversaanpak

Mobiliteit

De vier gemeenten zijn gebaat bij bereikbaarheid. Een grote groep inwoners werkt in de MRA en daardoor gaan er volle treinen richting Amsterdam. Deze lange treinen moeten ook terug en dat is onrendabel voor de NS. Iedereen op de piek laten reizen is enorm inefficiënt.

- *Spitsdrukte* – Werkgevers willen graag dat hun werknemers in de spits niet met de auto komen omdat het goederenvervoer daar last van heeft, want dan nemen ze de plek in van het logistieke vervoer. Hiervoor is spreiding nodig, de spits is op dit moment heel erg druk, en de piek moet afgevlakt worden. In de spits zit een bottleneck bij de bedrijventerreinen waar ook agrarisch vervoer, door de tijden van de veiling, in de ochtendspits rijden
- *Modal shift* **–** Een modal shift van auto naar OV is lastig te realiseren omdat hier niet op gerekend kan worden. Meer kansen liggen in het overstappen naar de fiets, met name de e-bike. Toch liggen de meeste kansen in het spreiden. Dus men wel laten overstappen naar de trein, maar dan op een ander moment dan de ochtendspits. Voor goederenvervoer wordt gekeken naar het vervoer over water. Hierin worden bedrijven gebulkt waardoor de N242 beter bereikbaar wordt.

Milieu

Ondernemers zijn steeds meer bezig met het milieu en het terugdringen van hun CO2 uitstoot. Toch blijkt dat veel ondernemers moeite hebben met de dingen zij kunnen doen om dit terug te dringen. Het is wel een belangrijk onderwerp en kan ondernemers ondersteunen.

- *Verbeteren kwaliteit openbare ruimte* – De kernen worden steeds vaker autoluw, maar dit heeft meer betrekking op de bezoekers. Door de kosten van ruimte verminderen werkgevers vaak hun parkeerplekken, waardoor werknemers parkeren in de openbare ruimte. Ditzelfde gebeurd ook op de bedrijventerreinen. Uiteindelijk resulteert dit in vervuiling van de openbare ruimte.
- *Verbeteren luchtkwaliteit* – Het vrachtverkeer in de regio zorgt voor veel luchtvervuiling. Hierover is recentelijk een akkoord gesloten om de vrachtwagens schoner te maken. Dit is misschien niet direct een werkgeversbenadering, maar wel een stap in de goede richting. Een feature van de regio is de schone lucht en dit willen we graag behouden.

Maatschappij

De werkgevers hebben een enorm te kort aan arbeidskrachten en dit kan gefaciliteerd worden door een aantrekkelijk mobiliteitsbeleid.

- *Goed bereikbare banen* – Een werkgever kan met het juiste mobiliteitsbeleid aantrekkelijker worden dan de buurman. Op deze manier kunnen bedrijven concurreren met de beter bereikbare bedrijven, bijvoorbeeld die naast een treinstation.

Belangrijke thema's voor werkgeversbenadering

Mobiliteit

- Veranderen (modal shift auto -> anders)
- Spreiden (vermijden spits/ drukte)
- Verminderen (minder/ kortere verplaatsingen)

Milieu

- Tegengaan klimaat-verandering (minder CO2)
- Behouden biodiversiteit (minder stikstof)
- Betere luchtkwaliteit (minder fijnstof)
- Gezondere leefomgeving (minder geluidshinder)
- Verbeteren kwaliteit openbare ruimte (autoluw)

Maatschappij

- Minder uitval werknemers door gezondheid en fitheid
- Goed bereikbare banen
- Minder verkeers-incidenten
- Minder vervoers-armoede

Rolverdeling bij de werkgeversaanpak

Uitvoeren

De gemeente speelt een grote rol in het uitvoeren van de werkgeversbenadering. Zij kunnen een aanjagende rol hebben bij de werkgevers. Hiervoor is een integrale aanpak nodig.

De andere partijen die betrokken zijn bij het uitvoeren van de werkgeversbenadering zijn bijvoorbeeld de branche organisaties, of werknemersbelangenorganisaties. Het is cruciaal dat de werkgevers/bedrijven zelf zich mede eigenaar voelen van de werkgeversaanpak.

Financieren

De financiering ligt voor een deel bij de gemeente, dan met name in de technische uitvoering. Bijvoorbeeld de aanleg van een regionale doorfietsroute, dit valt onder de gemeente, maar ook onder de provincie. Daarnaast stelt de gemeente capaciteit beschikbaar, bijvoorbeeld in de vorm van een EZ medewerker die contact heeft met de werkgevers. Hier moet wel aandacht zijn voor het feit dat de EZ medewerker een grote rugtas heeft en prioriteiten moet stellen.

Ondersteunen met contacten

De provincie kan ondersteuning bieden met de contacten, bijvoorbeeld als aandeelhouder van het ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord. De provincie is hierbinnen in de lead voor het ontwikkelen van een takenpakket.

Verbeteren aanbodkant

De gemeente kan de aanbodkant verbeteren door het inzetten op hubs en deelmobiliteit als nieuwe ontwikkelingen in de regio. Op deze manier kunnen bedrijventerreinen beter ontsloten worden en verbindingen gemaakt worden met de stations.

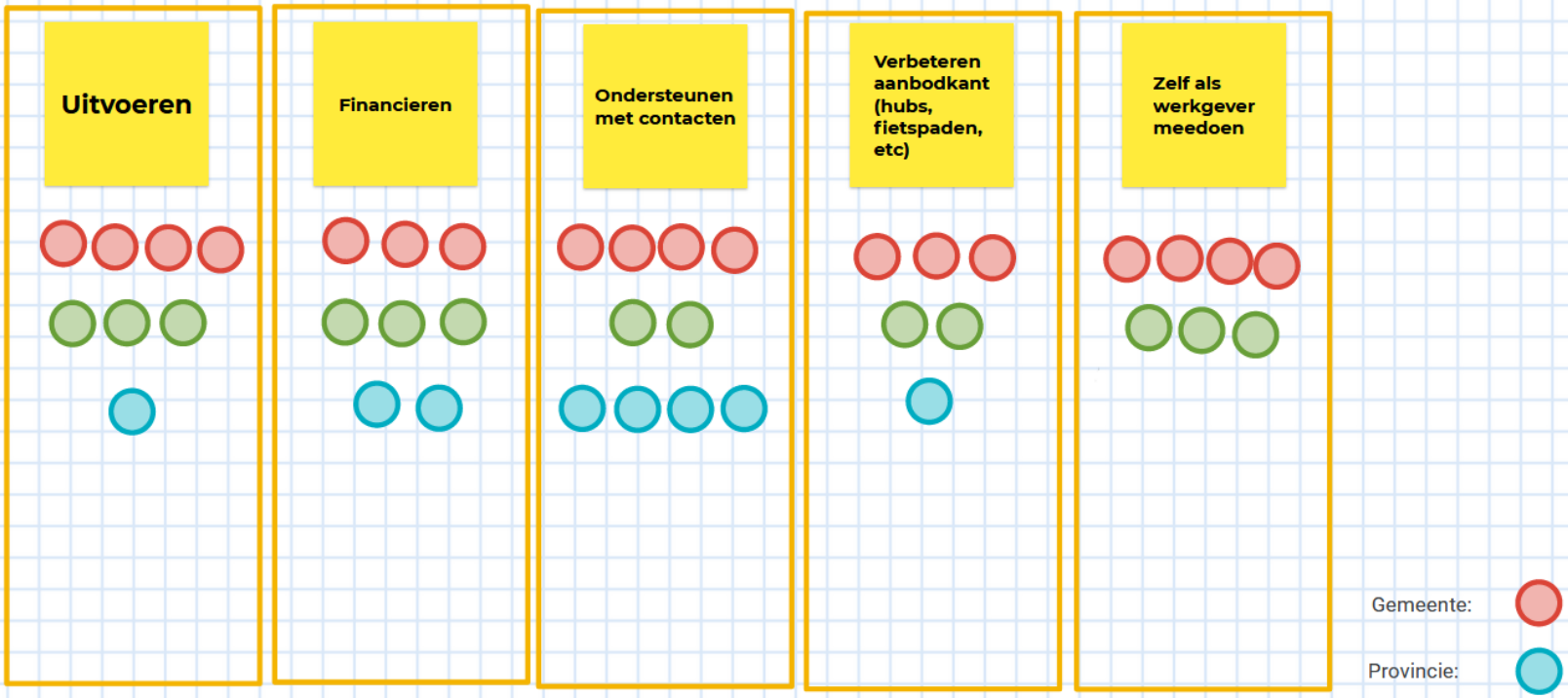
Zelf als werkgever meedoen

De gemeente moet als werkgever zelf meedoen om een voorbeeldfunctie uit te stralen.

Wat is er nodig om een werkgeversaanpak op te zetten?

Start met werkgevers die enthousiast zijn. Werkgevers kunnen elkaar overtuigen en dat is de beste reclame. Het economisch forum kan misschien iets betekenen in het aanjagen van de werkgevers. De economische specialisten van de gemeenten hebben een aanjagende rol in het verspreiden van de kennis rondom de werkgeversaanpak. Hierbij moet gelet worden op het feit dat het allemaal past binnen de bestaande overlegstructuren.

Rolverdeling



Bijlage 4 – Werksessie Koepels

23 november 2021. Onder de aanwezigen, de Provincie Noord-Holland, Breikers, MuConsult, WFO Zwaagdijk, OFM Medemblik, Economisch Forum, LTO Noord, Ondernemersverenigingen Texel, Den Helder, Schagen en Hollandse Kroon, VMO NCW, Bert Ooms Verhuizingen BV, SeedValley, West-Friese bedrijvengroep, Glastuinbouw Nederland, Greenport Noord-Holland Noord

Initiatieven en kansen

Vanwege de andere bedrijvigheid in Noord-Holland Noord, in vergelijking met de MRA, kan hier niet dezelfde aanpak toegepast worden. In Noord-Holland Noord is meer maak, bouw en logistiek. Een groot aandeel van de inwoners in Noord-Holland Noord werkt hier niet, maar in het MRA gebied. Hier kan dus vanuit de werkgeversaanpak in de MRA ook op gericht worden.

Door de andere soort bedrijvigheid en vaak wat kleinere bedrijven ligt er meer een kans om de aanpak in Noord-Holland Noord wat kleinschaliger in te steken. Misschien kan een werkgeversaanpak regionaal, of subregionaal ingezet worden. Bijvoorbeeld het defensieterrein in Den Helder, waar elke maandagochtend een file staat.

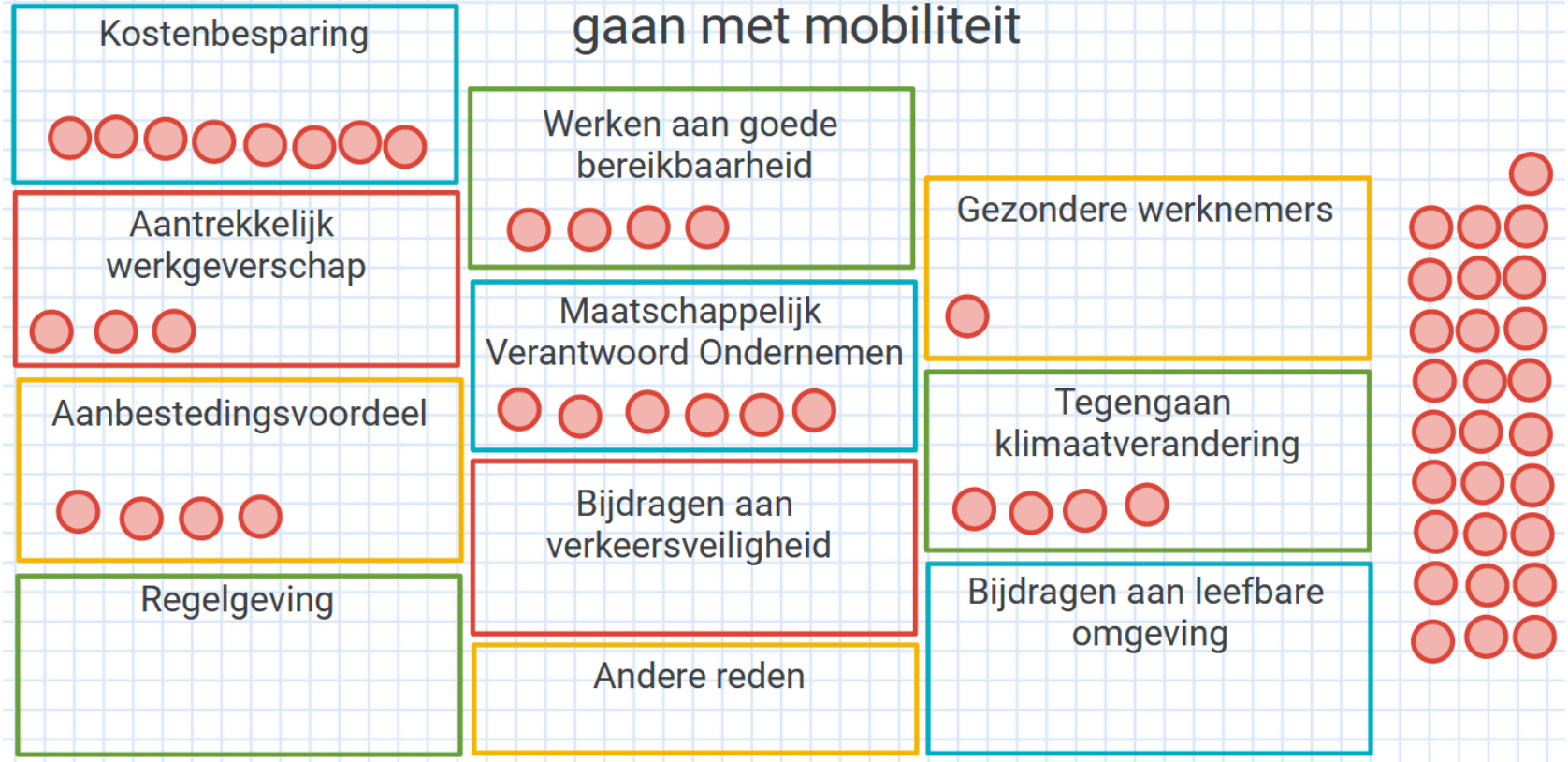
Voor het werk in Noord-Holland Noord is een grote stroom aan seizoensmedewerkers nodig. Daar valt misschien, via de uitzendbureaus die deze medewerkers aan leveren, nog iets te halen. Op het gebied van huisvesten kan het een en ander verbetert worden. Nu wonen de medewerkers relatief ver van het werk en moeten zij zich dus verplaatsen. Als de medewerkers dichterbij wonen hoeven zij nauwelijks nog te reizen.

Een groot deel van de inwoners in Noord-Holland Noord werkt daar niet en moeten naar Amsterdam of zelfs daar voorbij. Aangezien er geen alternatieve aantrekkelijke route is, gaan deze ritten allemaal over de ring van Amsterdam. De verbinding naar het Oosten van het land kan ook verbetert worden.

Rotondes zorgen voor overlast. Hier zijn vaak opstoppingen. Met name de grote transport bedrijven, en toegang tot de logistiek centra, moeten vaak over een te kleine rotonde.

Afspraken maken met verschillende bedrijven over aankomst/vertrektijden van zowel de werknemers als de transport. Dit kan files voorkomen.

Redenen voor werkgevers om aan de slag te gaan met mobiliteit



Thema's werkgeversaanpak

Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen

Er zijn analyses nodig voor de werkgevers om inzichtelijk te krijgen wat te doen

Regelgeving

De zero-emissie zones, zoals in Alkmaar en Zaandam kunnen ervoor zorgen dat meer vervoer zero-emissie is, voor de bedrijven die de stad in moeten. De afschrijving van voertuigen met emissie zijn daardoor steeds minder waard. Dit biedt ook kansen voor het stimuleren van fiets. Vanaf volgend jaar zullen werkgevers groter dan 100 medewerkers moeten rapporteren over hun werkgebonden personenmobiliteit. Daarin kan een werkgeversaanpak ondersteunen.

Kostenbesparing

Kosten kunnen gezien worden als een randvoorwaarde voor werkgevers om mee te doen aan een werkgeversaanpak. Waar valt te besparen op het gebied van de mobiliteit van de werknemers, welke maatregelen kunnen worden genomen. Bijvoorbeeld voor transportbedrijven, het kost geld om in de file te staan, dus zij willen deze nu ook al vermijden. Een incentive voor werknemers om binnen een straal van xx km met de fiets te komen, kan ook een financiële beloning zijn.

Aanbestedingsvoordeel

Nu is het zo dat personeel vanuit deze regio naar de buren gaan voor werk, en visa versa. Eigenlijk zouden we mobiliteit en dus reistijd, kosten etc. mee moeten wegen in de aanbesteding van een project. Op deze manier kunnen we vele kilometers en ritten besparen wat het netwerk ontlast.

Gezonde werknemers

Dit zal niet de grootste drijfveer zijn voor de werkgevers, maar het is zeker een kans. Via Nederland Onderneemt wordt maatschappelijk vitaal werken gestimuleerd.

Bijdrage verkeersveiligheid

Er blijkt een verschil te zitten in perceptie van verkeersveiligheid onder verschillende culturen. Zo zijn er veel buitenlandse arbeiders aan het werk in de regio en zij lopen mee met het verkeer, terwijl wij in Nederland tegen het verkeer in lopen. Doordat op de bedrijventerreinen vaak geen voetpad is lopen zij dus op de weg. Dit is gevaarlijk.

Sowieso hebben de bedrijventerreinen een upgrade nodig. Zo is de fietsinfrastructuur, als deze al aanwezig is, niet in goede staat. De rotondes zijn gevaarlijk met de velen vrachtwagens. Een rondje lopen tijdens de pauze is bijna niet te doen door het ontbreken van voetpaden. Als fietsen gestimuleerd gaat worden moet hier iets mee gebeuren.

Werken aan goede bereikbaarheid

Binnen de regio is nauwelijks overlast van files, maar er zitten wel een aantal knelpunten in de infrastructuur. Deze knelpunten kunnen in kaart worden gebracht en er kan geanalyseerd worden waar deze vervoersstromen vandaan komen. Vervolgens kan met die werkgevers het gesprek aangegaan worden. Zonder infrastructurele aanpassingen kan waarschijnlijk toch al het een en ander behaald worden.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
D. Kamberovic
BEL/MOB

Telefoonnummer +31235144790
kamberovicd@noord-holland.nl

Verzenddatum

18 FEB. 2022

Kenmerk
1777560/1777575

Uw kenmerk

Betreft: Werkgeversaanpak NHN

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Werkgeversaanpak Noord-Holland Noord

Inleiding

Er komen tot 2040 minimaal 230.000 woningen en 200.000 banen bij in Noord-Holland. Dat betekent 40% meer verkeer van mensen en goederen. Als we niets veranderen staan we in 2040 allemaal stil, om nog maar te zwijgen over de toename van uitlaatgassen. Om Noord-Holland bereikbaar én leefbaar te houden investeert de provincie onder andere in slim, schoon en veilig reizen. Daarom heeft provincie Noord-Holland een onderzoek laten uitvoeren naar de mogelijkheden en potentie van een werkgeversaanpak om het woon-werkverkeer in de regio Noord-Holland Noord duurzamer te maken en terug te dringen. Hiervoor zijn er gesprekken gevoerd met gemeenten uit de regio en ondernemersverenigingen. Uit dit onderzoek blijkt dat een werkgeversaanpak in deze regio kansrijk is, waarbij we willen beginnen met een gerichte aanpak voor de komende twee jaar. Bijgevoegd kunt u het rapport vinden.

Werkgeversaanpak Noord-Holland Noord
Wij stellen voor om een werkgeversaanpak voor een (proef)periode van twee jaar op te zetten. Daarbij richten we ons in eerste instantie op:

- Werkgevers met meer dan 100 werknemers
- Ring van Alkmaar, Agriport, Marine Den Helder
- Stimulering van fiets en thuiswerken

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Binnen de Metropoolregio Amsterdam zijn we nauw betrokken bij de uitvoering van zowel de werkgeversaanpak als de onderwijsaanpak onder de Uitvoeringsagenda Samen Bouwen aan Bereikbaarheid. Hiermee kunnen wij tevens de verbinding leggen tussen beide aanpakken vanwege de pendel tussen de MRA en de regio Noord-Holland Noord.

Werkgevers met meer dan 100 werknemers
Grotere werkgevers bieden meer potentie om resultaat te boeken en zijn vaak ook verbonden aan een ondernemersplatform in de regio. Hiermee willen wij beginnen met meer kansrijke organisaties, en willen wij de olievlek langzaam uitbreiden naar kleinere bedrijven. Uiteraard zijn kleinere bedrijven ook al in de beginfase welkom voor advies.

Ring van Alkmaar, Agriport, Marine Den Helder
In eerste instantie richten we ons op de bedrijven in deze gebieden. Op de Ring van Alkmaar is regelmatig sprake van congestie. Daarom willen graag de pendel tussen Alkmaar en Heerhugowaard beperken. Wij gaan ook de bedrijven in het gebied rondom Agriport benaderen in verband met de verkeersproblematiek, evenals de Marine in Den Helder.

Stimulering fiets en thuiswerken
Uit het onderzoek blijkt dat in de regio Noord-Holland Noord het kansrijke alternatief voor het autogebruik voornamelijk bestaat uit fiets/e-bike en het thuiswerken. Het openbaar vervoer heeft momenteel onvoldoende aanbod in deze regio om als goed alternatief te kunnen worden ingezet.

Mogelijk effect
Op basis van onze analyse komt naar voren dat een werkgeversaanpak per 1000 werknemers gemiddeld 60 automijdingen per dag kan opleveren. Van het totaal aantal potentiële automijdingen komt 70% door een overstap naar fiets of e-bike en 30% door het stimuleren van thuiswerken.

<u>Rol van de provincie en gemeenten</u>
De provincie heeft voornamelijk een rol richting de gemeenten. De gemeenten hebben het directe contact met de werkgevers aldaar in hun gemeenten. Daarbij kunnen gemeenten het concept 'werkgeversaanpak' verspreiden en zouden de bestuurders een ambassadeursrol op zich kunnen nemen om het concept uit te dragen. Niet alleen naar buiten toe, maar ook binnen hun organisatie. Een van de meest kansrijke organisaties in de regio zijn namelijk de gemeentelijke organisaties zelf. In onze gesprekken met de gemeenten gaven zij aan een werkgeversaanpak te steunen. Ook het faciliteren van (verbeterde) fietspaden is een taak, die de gemeenten kunnen oppakken.

Het vervolg

Als tijdens deze proefperiode blijkt dat onze inzet werkt, gaan wij ook onderzoeken op welke wijze de inzet na twee jaar uitgebreid/doorgezet dient te worden en met welke financiële middelen. Hierbij willen wij ook kijken naar het opzetten van een stuurgroep, met mogelijke deelname van regiogemeenten, het bedrijfsleven en de provincie.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

1 bijlage(n)

Rapport werkgeversaanpak Noord-Holland Noord dd. 15 december 2021

Provincie Noord-Holland

Mobiliteit & Bereikbaarheid

Dossiernummer	9218
Extern Zaak ID	1778307
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	21 maart 2022
Agendapunt	9.h
Titel	Bereikbaarheid: Voortgang Vervangen Bruggen Krommenie (C-agenda M&B 21-03-2022)
Organisatieonderdeel	BU/INFRA

Bijlagen
Brief aan PS over stand van zaken doorstart project bruggen Krommenie.pdf

Geagendeerd	Vergaderdatum
Overdracht vanuit GS	7 maart 2022
Mobiliteit & Bereikbaarheid	**21 maart 2022**
Ingekomen stukken ter kennisname	31 maart 2022

Toelichting

De bruggen Krommenie bestaan uit twee bruggen die Wormerveer met Krommenie verbinden. Om beide bruggen toegankelijke en veilig te houden, voor zowel het weg- als het vaarverkeer, is een grootschalige renovatie van de bruggen noodzakelijk. De wijze waarop de bruggen kunnen worden ingepast is nu mede in overleg met de gemeente Zaanstad uitgewerkt. De noodzakelijke voorbereidingen en de verkeersfasering tijdens de uitvoering worden het komende jaar opgepakt. De verwachting is dat de bestaande bruggen uiterlijk medio 2026 vervangen zijn

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
R. Visser en I. Verhoeff
BU/Infra/BSP

Telefoonnummer +31235145281
visserr@noord-holland.nl
verhoeffc@noord-holland.nl

Verzenddatum
– 2 MAART 2022

Kenmerk
1778307/1778310

Uw kenmerk

Betreft: stand van zaken doorstart project bruggen Krommenie

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Stand van zaken doorstart project Vervangen bruggen Krommenie.

De bruggen Krommenie staan al langere tijd op de nominatie om vervangen te worden. Een eerder plan hiervoor, waarbij beide bruggen zouden worden samengevoegd, werd niet vergund. In augustus 2020 bent u geïnformeerd over het onderzoek naar een mogelijke doorstart van het project Vervangen bruggen Krommenie. Inmiddels is het vooronderzoek zo ver gevorderd dat een nieuwe stap kan worden gezet. De vervanging van de bruggen Krommenie betreft een project met grote impact op de bereikbaarheid en doorstroming in de regio en vergt een aanvullende investering. In deze brief lichten we toe waarvoor deze aanvullende investering nodig is.

Huidige situatie

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Huidige stand van zaken

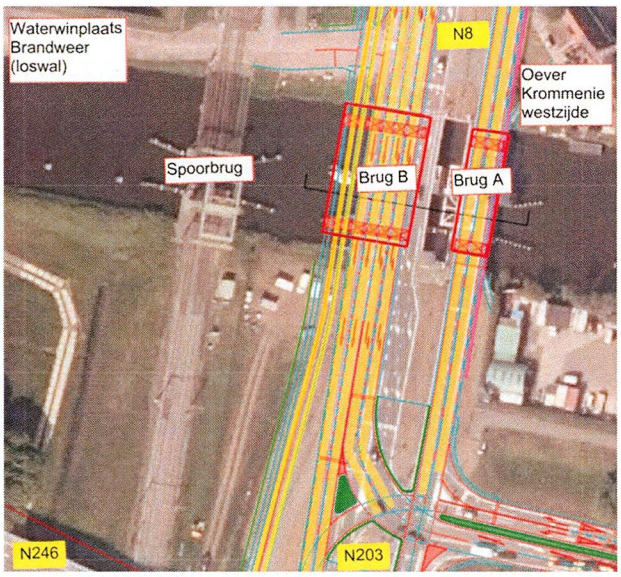
Brug A, de valbrug functioneert nog steeds voor zowel de weg als de vaarweg. De theoretische technische levensduur van de brug is overschreden waardoor het risico op falen van het beweegbare deel toeneemt. Wanneer het bewegingsmechanisme van deze brug faalt, dan moet de brug worden vastgezet en is daardoor het vaarverkeer gestremd. Dat is uiteraard zeer ongewenst. De brug wordt uiteraard gemonitord om de veiligheid te waarborgen. Daarnaast is er een tonnagebeperking voor vrachtverkeer van 50 ton ingesteld voor beide bruggen. Dit risico bepaalt de urgentie voor de doorstart van dit project.

Nader onderzoek naar de kwaliteit en verwachte levensduur van de fundering van brug B, heeft aan het licht gebracht dat deze niet voldoet aan het huidige technische kader. De fundering van deze brug moet worden gesloopt en opnieuw worden opgebouwd wat het feit verklaart dat een aanvullend krediet benodigd is.

Omdat de fundering opnieuw opgebouwd moet worden ontstaat de mogelijkheid de reeds gefabriceerde brug (B) met 2x2 rijstroken en een fietspad zo te plaatsen dat de doorvaartopening precies in één lijn ligt met die van de naastgelegen spoorbrug. In de huidige situatie liggen de doorvaartopeningen niet in lijn waardoor het voor grote schepen moeilijk is om zonder schade te passeren.

De N203 die over de beide bruggen loopt is een belangrijke ontsluitingsweg voor Krommenie en Assendelft, ook als wordt besloten tot het realiseren van een nieuwe A8-A9 verbinding. De op- en afritten van de nabij de bruggen gelegen N246, zijn een belangrijke schakel in het netwerk.

Door ook de tweede brug (A) te vervangen ontstaat er bij werkzaamheden of een calamiteit geen volledige stremming.
Na vervanging van deze tweede brug (A) kan bovendien een extra linksaf beweging op brug B worden gerealiseerd. Beide bruggen zullen worden aangesloten op de centrale bediening in Heerhugowaard.



Toekomstige situatie

Nadere uitwerking

Door het gebruiken van de reeds gefabriceerde brug op een iets verschoven locatie dan eerder was voorzien, kan voor alle betrokkenen een aanvaardbare situatie worden gerealiseerd.

De extra investering voor dit project wordt nu nader door ons onderzocht. De consequenties zullen in het iMPI worden opgenomen en komend jaar aan u ter besluitvorming worden voorgelegd met de bijpassende kredietaanvraag. De verwachting is dat beide bruggen op zijn vroegst medio 2026 gereed zijn, waarbij het streven is om brug B medio 2025 in gebruik te nemen.

De komende maanden wordt naast de voorbereiding, ook gewerkt aan de verkeersfasering tijdens het werk. Op dit moment wordt nog uitgezocht welke tijdelijke maatregelen nodig zijn om de bruggen in deze complexe omgeving te kunnen vervangen. Het uitwerken van de tijdelijke maatregelen gebeurt in samenspraak met gemeente Zaanstad en de betrokken (spoor- en vaar-) wegbeheerders.

Tot slot

De vervanging van de bruggen Krommenie is een onontkoombare investering. De wijze waarop de bruggen kunnen worden ingepast is nu mede in overleg met de gemeente Zaanstad uitgewerkt. De projectaanpak en kredietaanvraag wordt nu nader uitgewerkt en komend jaar ter besluitvorming aan u voorgelegd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

randstedelijke rekenkamer
flevoland | noord-holland | utrecht | zuid-holland

Provinciale Staten van de provincie Noord-Holland

Datum	*Bijlage(n)*	*Uw kenmerk*	*Ons kenmerk*
9 maart 2021	1		2022/AH/047

Onderwerp
Onderzoeksopzet *Fietsbeleid*

Geachte leden van Provinciale Staten,

De Randstedelijke Rekenkamer heeft eind 2021 een oriëntatie uitgevoerd naar het Fietsbeleid van de provincie. Op basis van deze oriëntatie heeft de Rekenkamer besloten om onderzoek te doen naar dit onderwerp. In de bijgevoegde onderzoeksopzet staat beschreven welke vragen de Rekenkamer wil beantwoorden en hoe de Rekenkamer daartoe onderzoek zal doen.

Mocht u na het lezen van de onderzoeksopzet vragen en/of opmerkingen hebben, dan kunt u deze voor 30 maart 2022 aan de Rekenkamer kenbaar maken. Daarnaast is het mogelijk dat de Rekenkamer een toelichting geeft op de onderzoeksopzet in een commissievergadering. Indien daarvoor belangstelling is verzoek ik u dit in de eerstvolgende commissievergadering aan te geven. In de tussentijd begint de Rekenkamer met het onderzoek.

Met vriendelijke groet,

dr.ir. Ans Hoenderdos-Metselaar MBA

bestuurder/directeur
Randstedelijke Rekenkamer

cc De heer E. Krijgsman

Teleportboulevard 110 | 1043 EJ AMSTERDAM | 020 - 5818 585
info@randstedelijke-rekenkamer.nl | www.randstedelijke–rekenkamer.nl

randstedelijke rekenkamer
flevoland | noord-holland | utrecht | zuid-holland

ONDERZOEKSOPZET

Fietsbeleid

Flevoland
Noord-Holland
Utrecht
Zuid-Holland

| maart 2022

Inhoudsopgave

1. AANLEIDING EN ACHTERGROND 3
2. PROBLEEMSTELLING EN ONDERZOEKSVRAGEN 7
3. AFBAKENING 7
4. WERKWIJZE 8
5. BEOORDELINGSKADER 10
6. ORGANISATIE, RAPPORTAGE, PLANNING EN PROCEDURE 10
BIJLAGE A – VOORTGANG REALISATIE SNELFIETSROUTES 12

1. Aanleiding en achtergrond

Nederland fietsland

Naar schatting zijn er 22,3 miljoen fietsen in Nederland, dit komt neer op ongeveer 1,3 fiets per inwoner. Nederland zou hiermee het enige land ter wereld zijn dat meer fietsen heeft dan inwoners.[1] Fietsen is een vast onderdeel van het dagelijks leven. De fiets wordt gebruikt als transportmiddel om naar het werk te gaan en om boodschappen te doen. Tevens wordt er veel recreatief gefietst en wordt fietsen als sport beoefend. Ook kinderen groeien ermee op. Ze zitten vaak al op jonge leeftijd in kinderzitjes en gaan op de fiets naar school als ze iets ouder zijn. In Nederland heeft zich een innovatieve fietseconomie kunnen ontwikkelen en kennis over de fiets en fietsinfrastructuur wordt met het buitenland gedeeld. In heel veel andere landen is 'even de fiets pakken' veel minder normaal. Zie ter illustratie Kader 1.

Kader 1 – De Nederlandse fietscultuur

Het Holland Expat Center South in Eindhoven 'waarschuwt' nieuwe expats over fietsen in Nederland: *"Fietsen is het nationale tijdverdrijf van de Nederlanders en dankzij de meedogenloze vlakheid van het land vinden de locals dit de perfecte manier om zich voort te bewegen. Fietsers in Nederland hebben meestal hun eigen, goed onderhouden paden. Ze hebben de neiging om veel vrijheden te nemen en rijden vaak drie rijen dik als er geen fietspaden zijn. Ook als er wél fietspaden zijn. Je zult achter hen moeten wachten tot het veilig is om te passeren, omdat ze niet opzij gaan. Fietsers zijn niet verplicht om verkeersregels van ander verkeer te volgen en je zult merken dat ze bij eenrichtingsverkeer ook in de tegenovergestelde richting fietsen, en verwachten dat je ze doorlaat. Op kruispunten hebben fietsers hun eigen verkeerslichten om aan te gehoorzamen, maar ze testen deze regels graag uit. Wees voorzichtig bij het oversteken van oversteekplaatsen voor voetgangers. Auto's en ander verkeer stoppen voor u, maar fietsers niet."*[2]

De afgelopen jaren is de belangstelling voor de fiets toegenomen. Dit heeft vooral te maken met de opkomst van de elektrische fiets. Overheden en andere partijen zien kansen om meer mensen (vaker) aan het fietsen te krijgen. Als er gefietst wordt en de auto vaker wordt ingewisseld voor de fiets heeft dit positieve effecten op onder andere het milieu (minder CO2-uitstoot), mobiliteit (minder files) en de gezondheid (meer bewegen). In 2020 zijn er in vergelijking met 2019 30% meer elektrische fietsen verkocht. In 2020 zijn bijna 1,1 miljoen nieuwe fietsen verkocht, de helft hiervan betrof fietsen met elektrische ondersteuning.[3] Tot 2040 wordt een grote groei van het fietsgebruik verwacht, met name in stedelijke gebieden waar het fietsgebruik al hoog is. Ook op de middellange afstanden (10-25 km) is sprake van een toename van het aandeel fietsgebruik.[4] Mede door de groei van het gebruik van de elektrische fiets is de afstand die te overbruggen is met de fiets steeds groter geworden.

De ontwikkelingen op het gebied van fiets hebben ook een keerzijde. Door een groeiend fietsgebruik wordt het drukker op de fietspaden en door de opkomst van de elektrische fiets is er sprake van toenemende snelheidsverschillen op het fietspad. Deze combinatie komt de verkeersveiligheid niet ten goede en zorgt voor een toename van het aantal verkeersslachtoffers onder fietsers. Een derde van het aantal verkeersslachtoffers is een fietser. Volgens het CBS waren er in 2020 van de 610 verkeersdoden 299 fietsers, dit is het hoogste aantal omgekomen fietsers in 25 jaar. Onder de verkeersslachtoffers bij de spoedeisende hulp is het aandeel fietsers twee derde.[5]

[1] Kenniscentrum Immaterieel Erfgoed Nederland (2021), www.immaterieelerfgoed.nl
[2] Fietsersbond (2021), www.fietsersbond.nl
[3] Fietsplatform (2021), www.fietsplatform.nl
[4] Tour de Force (2021), Nationaal Toekomstbeeld Fiets op hoofdlijnen, p.10
[5] CBS (2021), www.cbs.nl & Tour de Force (2021), Nationaal Toekomstbeeld Fiets op hoofdlijnen, p. 10

Provinciale rol en ambities

Tot enkele jaren terug lag de focus van de provincies vooral op de aanleg en het onderhoud van fietspaden die het in eigen beheer heeft. De afgelopen jaren zijn de ambities van de provincies als het gaat om de fiets toegenomen. Belangrijk onderdeel van het provinciale beleid is het realiseren van snelfietsroutes. Andere onderdelen die geregeld terugkomen zijn het realiseren van fietsvoorzieningen, zoals stallingen bij het station, en het verzamelen van data over fietsgebruik.

Door de toegenomen ambities is de rol van de provincie veranderd. Snelfietsroutes doorkruizen vaak verschillende gemeenten en een route kent over het algemeen meerdere beheerders. Ook het realiseren van fietsvoorzieningen en het verzamelen van data gebeurt op plekken waar andere partijen (weg)beheerder zijn. De provincie heeft daardoor naast de rol van wegbeheerder ook een regie- en aanjaagrol gekregen. Om de provinciale ambities te realiseren is overleg met andere partijen van groot belang. Voor de vier provincies verschilt het stadium waarin de ontwikkeling van het fietsbeleid zich bevindt en de grootte van hun inzet op fietsbeleid. Zie Bijlage A voor een kaart met gerealiseerde en geplande hoogwaardige regionale snelfietsroutes.

Op landelijk niveau werken de provincies samen met de gemeenten, het Rijk en belangenorganisaties in het initiatief Tour de Force.[6] De afgelopen jaren zijn in dit verband veel ambities op papier gezet. In de *Agenda Fiets* uit 2017 is een groei van het aantal fietskilometers met 20% (periode 2017- 2027) als ambitie opgenomen. In 2019 is het ambitiedocument *2e etappe Schaalsprong Fiets* verschenen. Aangegeven is dat alle partners een sterke verbondenheid met 'de fiets' voelen en daarvoor hun eigen ambitie hebben geformuleerd. Het IPO en de Vervoerregio's geven aan zich in te zetten voor een kwaliteitssprong van het bestaande routenetwerk. De ambitie is om 1000 kilometer snelfietsroute te realiseren in 2030.[7] De samenwerking en ambities binnen Tour de Force zijn vrijwillig en niet bindend, maar volgens Tour de Force niet vrijblijvend.[8]

Vanuit het samenwerkingsverband Tour de Force is in maart 2021 het *Nationaal Toekomstbeeld Fiets* verschenen. Hierin brengen het Rijk en decentrale overheden in beeld welke investeringen in fietsinfrastructuur en fietsstimuleringsmaatregelen op de korte en lange termijn nodig zijn. Het Nationaal Toekomstbeeld Fiets is per provincie en vervoerregio vertaald naar een *Regionaal Toekomstbeeld Fiets.* Hierin wordt de opgave van de *Schaalsprong Fiets* op regionaal en lokaal niveau in beeld gebracht. Het Rijk en de regio's hebben de ambitie uitgesproken om de potentie van de fiets meer structureel onderdeel te maken van bestuurlijke en financiële afspraken zowel binnen de eigen bestuurslaag als ook tussen de verschillende bestuurslagen. Net als bij andere modaliteiten is fietsgebruik geen doel op zich, maar wordt het gezien als een oplossing voor verschillende maatschappelijke opgaven.[9] Zie ook Kader 2.

Kader 2 - Ambitie Nationaal Toekomstbeeld Fiets

'De ambitie is de fiets als volwaardige modaliteit en effectieve oplossing in te zetten voor de nationale opgaven op gebied van woningbouw en verstedelijking, bereikbaarheid, gezondheid, veiligheid, klimaat, duurzaamheid en leefbaarheid. Beoogd wordt een landelijk dekkend netwerk van fietsinfrastructuur te realiseren dat een effectief en vanzelfsprekend alternatief vormt naast de netwerken voor wegen en spoor.'[10]

[6] Tour de Force is in 2015 ontstaan toen Utrecht (stad) bezig was met de voorbereidingen van de start van de Tour de France. De naam 'Tour de Force' is hiervan afgeleid. Op zowel bestuurlijk als ambtelijk niveau vinden overleggen plaats. Tour de Force heeft daarnaast een eigen programmamanagement. Bron: Fietsberaad (2021), www.fietsberaad.nl

[7] Tour de Force (2019), 2e etappe Schaalsprong Fiets, p. 23

[8] Tour de Force (2019), 2e etappe Schaalsprong Fiets, p. 27

[9] Rijk (2021), Brief: Nationaal Toekomstbeeld Fiets op hoofdlijnen & Tour de Force (2021), Nationaal Toekomstbeeld Fiets op hoofdlijnen, pp. 6 en 8

[10] Tour de Force (2021), Nationaal Toekomstbeeld Fiets op hoofdlijnen, p. 6

Het Rijk geeft aan dat ondanks dat het fietsbeleid vooral iets is van provincies, vervoerregio's en gemeenten ook de eigen betrokkenheid van groot belang is. Het Rijk voert de regie op de uitvoering van de gemaakte afspraken en investeert in de maatregelen. Het Rijk heeft vanuit het regeerakkoord (2017) € 100 miljoen beschikbaar gesteld voor de stimulering van fietsgebruik. Hiervan is € 74 miljoen bestemd voor de aanleg en aanpassingen van fietsenstallingen, en € 26 miljoen voor de aanleg en aanpassingen van snelfietsroutes in de 12 provincies en twee vervoerregio's.[11]

Snelfietsroutes

Snelfietsroutes zijn een belangrijk onderdeel van het provinciale fietsbeleid. Vanwege het bovenlokale karakter van de routes zijn ze bij uitstek een provinciale aangelegenheid. Snelfietsroutes zijn regionale fietsroutes waarop comfortabel en zonder oponthoud gefietst kan worden. Snel fietsen kan, maar hoeft niet. Ook langzamer verkeer is welkom. Het uitgangspunt is dat fietsers zonder veel barrières kunnen doorfietsen. De routes worden daarom ook wel aangeduid als doorfietsroutes. Zie Kader 3 voor een overzicht van gehanteerde definities. Aan snelfietsroutes worden andere eisen gesteld dan aan gewone fietsroutes. Zo is een snelfietsroute bijvoorbeeld breder en heeft het geen scherpe bochten. Begin 2021 is de bewegwijzering voor snelfietsroutes[12] vastgesteld. In alle vier de provincies zijn delen van snelfietsroutes aangelegd en/of worden plannen ontwikkeld voor nieuwe routes. In veel gevallen betreft het aanleggen van snelfietsroutes het opwaarderen van bestaande routes. Bij het realiseren van een snelfietsroute kunnen zich meerdere obstakels voordoen. Bijvoorbeeld wanneer een partij die beheerder is van een stuk van de route niet mee wil doen of er vanuit omwonenden protesten komen.

Programmaraad

In de gesprekken die de Rekenkamer in 2019 voerde met verschillende fracties is het onderwerp fiets naar voren gebracht. Zo is gevraagd naar het verloop van de aanleg van snelfietsroutes en de kosten die hiermee gepaard gaan. Ook zijn er vragen gesteld over de onderbouwing van het fietsbeleid en of het fietsbeleid daadwerkelijk het mobiliteitsgedrag beïnvloedt. De Rekenkamer heeft het fietsbeleid van de provincies vervolgens verder verkend. Eind 2019 is door de Programmaraad gesproken over deze verkenning en is de Rekenkamer geadviseerd om onderzoek uit te voeren naar het provinciale fietsbeleid. In 2020 en de eerste helft van 2021 gingen andere onderzoeken voor vanwege het actuele belang van de betreffende onderwerpen. Het onderwerp fietsbeleid is minder tijdsgebonden en komt daarom nu aan de orde.

[11] Rijk (2017), Aanbiedingsbrief Agenda Fiets Tour de Force & Rijk (2021), www.rijksoverheid.nl

[12] De Nationale Bewegwijzeringsdienst (NBd) hanteert de term 'hoogwaardige regionale fietsroutes'

Kader 3 – Definitiekader

Er is geen uniforme definitie van een snelfietsroute en er zijn geen wettelijke richtlijnen waar snelfietsroutes aan moeten voldoen. Wel zijn er breed gedragen, algemene hoofdeisen aan snelfietsroutes. Deze zijn uitgewerkt in het *Inspiratieboek snelle fietsroutes* uit 2014 van het CROW-Fietsberaad. De vijf hoofdeisen zijn als volgt.[13]

- Samenhang: snelfietsroutes vormen de ruggengraat van het regionale fietsnetwerk, en zijn ingebed in het totale utilitaire en recreatieve net en vormen daarbinnen het hoogste niveau.
- Directheid: snelfietsroutes verzorgen directe verbinden tussen de voornaamste herkomsten en bestemming op regionale schaal.
- Aantrekkelijkheid: snelfietsroutes zijn aantrekkelijk ingepast in de omgeving.
- Veiligheid: conflicten met andere verkeersdeelnemers worden geminimaliseerd, de verdere inrichting dient zo veel mogelijk enkelvoudige ongevallen te voorkomen.
- Comfort: de snelfietsroute is herkenbaar, voldoende breed, en voldoet aan de hoogste kwaliteitseisen wat betreft verharding en doorstroming op wegvlakken en kruispunten.

Er zijn wisselende benamingen voor een snelfietsroute, zoals snelle fietsroute, fietssnelweg, doorfietsroute, slimme route, regionale hoofdfietsroute en hoogwaardige fietsroute. De provincies maken in meer of mindere mate onderscheid tussen snelle fietsroutes die aan de hoogste criteria voldoen, en routes die ook hoogwaardig zijn maar aan net iets minder hoge eisen voldoen. De benamingen voor deze twee categorieën hoogwaardige fietsroutes verschillen per provincie, zie Tabel 1.

Tabel 1 - Overzicht van benamingen voor hoogwaardige fietsroutes per provincie

	Flevoland	Noord-Holland	Utrecht	Zuid-Holland
Hoogwaardige route met de hoogste eisen	Snelfietsroute	Doorfietsroute A	Snelfietsroute	Snelfietsroute
Hoogwaardige route met hoge eisen	Doorfietsroute	Doorfietsroute B	Hoofdfietsroute	Hoofdfietsroute

In deze opzet gebruikt de Rekenkamer, in navolging van drie van de vier provincies, de term ‘snelfietsroute’ om te verwijzen naar een hoogwaardige snelle fietsroute die voldoet aan de hoogste kwaliteitseisen.

[13] Provincie Zuid-Holland (2018), Toekomstagenda snelfietsroutes, p. B2-1

2. Probleemstelling en onderzoeksvragen

Doelstelling
Met dit onderzoek willen we Provinciale Staten van Flevoland, Noord-Holland, Utrecht en Zuid-Holland ondersteunen in hun kaderstellende en controlerende rol. Het doel van het onderzoek is inzichtelijk maken op welke wijze het provinciale fietsbeleid is vormgegeven en in hoeverre voor het onderdeel snelfietsroutes de uitvoering aansluit op het behalen van de doelen. Een vergelijking van de werkwijze van de vier provincies biedt de mogelijkheid om van elkaar te leren.

Centrale onderzoeksvraag
Op welke wijze hebben de provincies Flevoland, Noord-Holland, Utrecht en Zuid-Holland hun fietsbeleid vormgegeven en in hoeverre sluit de uitvoering van de snelfietsroutes aan op het behalen van de doelen?

De centrale onderzoeksvraag is uitgewerkt in zes onderzoeksvragen, waarvan de eerste vraag is uitgesplitst in acht deelvragen:

1. Hoe heeft de provincie het fietsbeleid vormgegeven?
   a. Wat verstaat de provincie onder fietsbeleid?
   b. Hoe is de rol van de provincie op fietsbeleid de afgelopen 5 tot 10 jaar[14] ontwikkeld? Hoe verhoudt de rol van de provincie zich tot de rol van het rijk en de gemeenten?
   c. Wat zijn de doelen, prestaties en instrumenten binnen het fietsbeleid?
   d. Welke middelen zijn beschikbaar voor realisatie van het fietsbeleid?
   e. Hoe is het fietsbeleid onderbouwd? Welke literatuur en/of data ligt ten grondslag aan het fietsbeleid?
   f. Hoe verhoudt de inzet op fiets zich tot de inzet op de andere mobiliteitsonderdelen openbaar vervoer en auto?
   g. Hoe verhouden de provinciale doelen en ambities in het fietsbeleid zich tot de landelijke ambities en doelstellingen?
   h. Op welke wijze zijn PS betrokken bij de totstandkoming van het beleid?
2. In hoeverre zijn de doelen en prestaties voor wat betreft de snelfietsroutes gerealiseerd?
3. In hoeverre past de provinciale rolinvulling in de uitvoering van de snelfietsroutes bij de doelen?
4. In hoeverre zijn de beschikbare middelen besteed, dan wel gereserveerd?
5. Wat zijn de voornaamste obstakels bij het realiseren van snelfietsroutes? Hoe worden deze overkomen en wat kan daarin geleerd worden van andere provincies?
6. Hoe zijn PS geïnformeerd over de voortgang van de aanleg van snelfietsroutes?

3. Afbakening

Het onderzoek richt zicht op:
- De totstandkoming en onderbouwing van het fietsbeleid in het algemeen.
- De specifieke uitvoering van snelfietsroutes en de bovenlokale rol van de provincie hierin.
- Het in beeld brengen van obstakels om daarmee inzicht te krijgen in de doeltreffendheid van de uitvoering van snelfietsroutes.
- De afstemming met het Rijk, gemeenten en andere wegbeheerders in het aanwenden van middelen en aanleggen van bovenlokale fietsroutes.

[14] In het onderzoek zal de periode per provincie nader worden bepaald.

- Het inzichtelijk maken van de werkwijze van de vier provincies om de *best practices* te kunnen vergelijken en het mogelijk te maken van elkaar te leren.
- Onderzoeken en evaluaties van fietsbeleid en fietsroutes voor zover die aanwezig zijn.

Het onderzoek richt zich niet op:
- Het uitvoeren van tellingen en metingen om de effectiviteit en het gebruik van fietsroutes in kaart te brengen.
- Specifiek stedelijke vraagstukken op fietsgebied zoals ketenmobiliteit en stallingsproblematiek.
- Het reguliere beheer en onderhoud van fietspaden op provinciaal areaal.
- Obstakels bij de aanleg van recreatieve fietspaden.
- Gedragsbeïnvloeding om het gebruik van de fiets te stimuleren.

Het onderzoek richt zich voor wat betreft de uitvoering in principe op snelfietsroutes. Dit zijn de hoogwaardige routes met de hoogste eisen. Bij provincies die minder snelfietsroutes realiseren worden mogelijk ook andere hoogwaardige routes meegenomen.

4. Werkwijze

Deze paragraaf bevat een uitwerking van de centrale onderzoeksvraag en beschrijft op welke wijze de beantwoording van de vragen zal plaatsvinden.

Vraag 1. Hoe heeft de provincie het fietsbeleid vormgegeven?

Bij de beantwoording van deze vraag kijkt de Rekenkamer naar de manier waarop de provincies hun fietsbeleid hebben vormgegeven. Hierbij komen aan bod:
- De provinciale rol binnen het thema fiets, hoe deze de afgelopen jaren is ontwikkeld en de wijze waarop de rol van de provincie zich verhoudt tot de rol van het Rijk en de gemeenten.
- De doelen, prestaties en instrumenten binnen het provinciale fietsbeleid en de beschikbare middelen voor de realisatie van het fietsbeleid.
- De onderbouwing van het fietsbeleid. Hierbij is ook aandacht voor de literatuur en/of data die ten grondslag ligt aan het fietsbeleid.
- De inzet van de provincie op fiets in verhouding tot de provinciale inzet op andere mobiliteitsonderdelen zoals openbaar vervoer en auto. Hierbij gaat het om een grove schets. De bedoeling is om inzichtelijk te maken welke plek het fietsbeleid in het gehele mobiliteitsbeleid heeft.
- De verhouding van het provinciale fietsbeleid met de landelijke ambities en doelstellingen die in het Tour de Force samenwerkingsverband zijn afgesproken.
- De betrokkenheid van PS bij de totstandkoming van het beleid.

Voor de beantwoording van deze vraag zal de Rekenkamer in de eerste plaats gebruik maken van beleidsdocumenten, zoals provinciale mobiliteitsvisies en programma’s, actie- en uitvoeringsprogramma’s gericht op fiets en begrotingen en jaarstukken. Aanvullend zullen interviews gehouden worden met medewerkers van de provincie en betrokken partijen.

Vraag 2. In hoeverre zijn de doelen en prestaties voor wat betreft de snelfietsroutes gerealiseerd?

Voor de beantwoording van deze vraag zal de Rekenkamer gebruik maken van beschikbare gegevens uit onder andere jaarstukken, evaluaties en voortgangsrapportages. Het beantwoorden van deze vraag maakt inzichtelijk in hoeverre de doelen en prestaties voor wat betreft de realisatie van snelfietsroutes reeds gerealiseerd zijn.

Zoals eerder aangegeven zijn niet alle vier de provincies even ver met het ontwikkelen en uitvoeren van het beleid. In het onderzoek houdt de Rekenkamer hier rekening mee. Als het gaat om het behalen van de doelen en prestaties is er mogelijk nog weinig te melden. De vragen zullen in dat geval beknopt beantwoord worden. Dit geldt ook voor de vragen 3, 4 en 6.

Vraag 3. In hoeverre past de provinciale rolinvulling in de uitvoering van de snelfietsroutes bij de doelen?

Deze vraag gaat over de rol die de provincie inneemt bij de uitvoering van de snelfietsroutes. Aan de hand van voortgangsrapportages over de uitvoering en interviews wordt inzichtelijk gemaakt hoe de rol van de provincie bij uitvoering van de snelfietsroutes wordt ingevuld en in hoeverre deze invulling past bij de doelen.

Vraag 4. In hoeverre zijn de beschikbare middelen besteed, dan wel gereserveerd?

De beantwoording van deze vraag resulteert in een overzicht van de beschikbare middelen die daadwerkelijk zijn besteed aan de realisatie van snelfietsroutes. Ook de middelen die nog niet zijn besteed, maar al wel voor specifieke snelfietsroutes zijn gereserveerd worden inzichtelijk gemaakt. Om de vraag te beantwoorden zal de Rekenkamer onder andere gebruik maken van beschikbare (management)rapportages.

Vraag 5. Wat zijn de voornaamste obstakels bij het realiseren van snelfietsroutes? Hoe worden deze overkomen en wat kan daarin geleerd worden van andere provincies?

Deze vraag gaat in op de uitvoering van snelfietsroutes. Aan de hand van een of meerdere casussen per provincie worden obstakels bij het realiseren van snelfietsroutes in beeld gebracht. Obstakels kunnen zich op verschillende vlakken voordoen, bijvoorbeeld financieel (onvoldoende middelen), organisatorisch (onvoldoende samenwerking) en maatschappelijk (onvoldoende draagvlak). Ook wordt duidelijk gemaakt hoe obstakels zijn overkomen en wat de provincies daarin van elkaar kunnen leren.

In de uitwerking van de casussen is in ieder geval aandacht voor de aspecten:

- Verkeersveiligheid,
- Ruimtegebruik op zowel het fietspad zelf als in de bebouwde omgeving,
- Uniformiteit van snelfietsroutes, en
- Afspraken over beheer en onderhoud snelfietsroutes.

Inzichtelijk wordt gemaakt op welke wijze de provincie aandacht heeft voor deze aspecten en hoe de provincie hier in de uitvoering mee omgaat. De aspecten uniformiteit en beheer en onderhoud betreffen onder meer de betrokkenheid van en afstemming met meerdere partijen die een (deel van) de snelfietsroute in beheer hebben.

Om een beeld te krijgen van de uitvoering zal de Rekenkamer een analyse maken van beschikbare voortgangsrapportages en evaluaties. Ook zullen er interviews gehouden worden met medewerkers van de provincie, gemeenten en andere betrokken partijen, zoals mogelijk de Fietsersbond en de ANWB.

Vraag 6. Hoe zijn PS geïnformeerd over de voortgang van de aanleg van snelfietsroutes?

Voor de beantwoording van deze vraag zal de Rekenkamer gebruik maken van begrotingen, jaarstukken en documenten in het stateninformatiesysteem. Indien nodig zullen voor dit onderdeel aanvullende interviews gehouden worden met medewerkers van de provincie.

5. Beoordelingskader

Om tot bevindingen te kunnen komen wordt een beoordelingskader gehanteerd. In Tabel 2 is het voorlopige beoordelingskader opgenomen. De Rekenkamer zal dit voorlopige beoordelingskader bespreken met ambtelijk betrokkenen. Mede op basis van inzichten uit deze bespreking, wordt het beoordelingskader definitief gemaakt.

Tabel 2 - Voorlopig beoordelingskader

Onderzoeksvragen	Criteria
1. Hoe heeft de provincie het fietsbeleid vormgegeven? ▪ Provinciale rol ▪ Doelen, prestaties en instrumenten ▪ Middelen ▪ Beleidsonderbouwing ▪ Verhouding tot andere mobiliteitsopgaven ▪ Verhouding tot landelijke ambities en doelen ▪ Betrokkenheid PS	▪ De provincie heeft de invulling van haar rol op het gebied van fiets in haar beleid opgenomen. ▪ De provincie heeft haar doelen, te behalen prestaties en de inzet van instrumenten op het gebied van fiets in haar beleid opgenomen. ▪ De provincie heeft de onderbouwing van het fietsbeleid is in de beleidstukken opgenomen. ▪ Het provinciale fietsbeleid sluit aan op landelijke ambities en doelen waar de provincie zich aan heeft verbonden. ▪ De overige deelvragen zijn beschrijvend van karakter en zijn daarom niet gekoppeld aan een criterium.
2. In hoeverre zijn de doelen en prestaties voor wat betreft de snelfietsroutes gerealiseerd?	Het behalen van de doelen en prestaties met betrekking tot de snelfietsroutes ligt op schema.
3. In hoeverre past de provinciale rolinvulling in de uitvoering van de snelfietsroutes bij de doelen?	De rol van de provincie bij de uitvoering van de snelfietsroutes past bij de doelen.
4. In hoeverre zijn de beschikbare middelen besteed, dan wel gereserveerd?	De inzet van beschikbare middelen ligt op schema.
5. Wat zijn de voornaamste obstakels bij het realiseren van snelfietsroutes? Hoe worden deze overkomen en wat kan daarin geleerd worden van andere provincies?	De obstakels in de realisatie van snelfietsroutes zijn duidelijk in beeld en de provincie onderneemt actie om deze te overkomen.
6. Hoe zijn PS geïnformeerd over de voortgang van de aanleg van snelfietsroutes?	De informatievoorziening aan PS is tijdig, begrijpelijk en volgens afspraak.

6. Organisatie, rapportage, planning en procedure

Organisatie

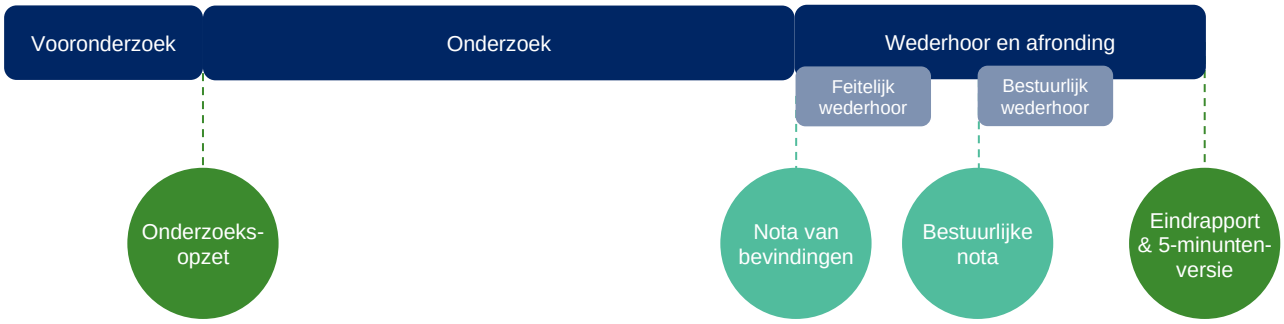
In opdracht van de Rekenkamer voeren Decisio en Studio Bereikbaar gezamenlijk het onderzoek uit. Het onderzoeksteam bestaat uit:

- Martijn Lelieveld (Decisio, projectleider/onderzoeker)
- Mick Koopman (Decisio, onderzoeker)

- Isabel Liedtke (Studio Bereikbaar, onderzoeker)
- Jaap Broer (Decisio, onderzoeker)
- Wieger Savenije (Studio Bereikbaar, onderzoeker)

Rapportage, planning en procedure

Het streven is om het rapport in het derde kwartaal van 2022 te publiceren. In figuur 1 zijn de fasen van het onderzoek en de verschillende producten weergegeven.



Figuur 1 Onderdelen en producten onderzoek

Nadat de onderzoeksopzet is verschenen stelt de Rekenkamer een rapport op waarin de bevindingen staan uitgeschreven. Deze (concept) Nota van bevindingen zal bij de provinciesecretaris worden voorgelegd voor feitelijk wederhoor. Na ontvangst van de feitelijke reactie wordt de Bestuurlijke nota opgesteld. In deze nota zijn naast de bevindingen ook de conclusies en aanbevelingen van het onderzoek opgenomen. De Bestuurlijke nota zal bij GS worden voorgelegd voor bestuurlijk wederhoor. Voorafgaand aan het bestuurlijk wederhoor vindt over de resultaten van het onderzoek eventueel een gesprek plaats met de verantwoordelijk gedeputeerde. De Bestuurlijke nota, de reactie van GS en het nawoord van de Rekenkamer vormen samen het eindrapport.

Slotopmerkingen

- Deze onderzoeksopzet is opgesteld op basis van een globale verkenning van het onderwerp. Op basis van het verzamelde onderzoeksmateriaal kan de aanpak gedurende het onderzoek worden bijgesteld. Indien dit naar het oordeel van de Randstedelijke Rekenkamer tot majeure aanpassingen van de opzet leidt, wordt dit schriftelijk kenbaar gemaakt.
- De Rekenkamer deelt aan PS en GS alle opmerkingen en bedenkingen mee die zij naar aanleiding van haar bevindingen van belang acht. Ook als dit niet expliciet onderdeel is van de onderzoeksopzet.
- Voor de uitvoering van het onderzoek is het van belang dat de Rekenkamer inzage heeft in alle relevante stukken waarover de provincie beschikt.

Bijlage A – Voortgang realisatie snelfietsroutes[15]

De hierboven weergegeven routes betreffen de hoogwaardige, snelle fietsroutes die aan de hoogste eisen voldoen, zoals gedefinieerd in Tabel 1.

[15] Fietsersbond (2021), www.fietsersbond.nl

Colofon

Randstedelijke Rekenkamer
Teleportboulevard 110
1043 EJ Amsterdam
020 – 58 18 585
info@randstedelijke-rekenkamer.nl
www.randstedelijke-rekenkamer.nl
Volg ons op twitter via: @rekenrandstad

metropool
regioamsterdam

Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht (editie 57 – 15 februari 2022)

Geachte Raadsleden en Statenleden in de Metropoolregio Amsterdam,

Met deze maandelijkse brief informeren wij u graag in het kort over actuele ontwikkelingen van de samenwerking in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Het maandelijkse Bericht wordt ook gearchiveerd op de MRA-website.

Nieuws uit de Metropoolregio Amsterdam

- Werkgelegenheid blijft groeien in Flevoland
- MRA doet aanbod in brief aan nieuwe kabinet
- Woononderzoek WiMRA: weer minder kans op betaalbare woning in regio Amsterdam
- Artikel in Trouw over uitkomsten WiMRA: Tot in de wijde omtrek van Amsterdam zijn de betaalbare huizen op
- Investeringskosten klimaatadaptatie in beeld voor negen binnensteden rond Amsterdam
- Snelbussysteem beste oplossing voor verwachte vervoersdruke Haarlem-Schiphol-Amsterdam
- Op naar een mooi 2022 in de Metropoolregio Amsterdam!

MRA Raadtafel brengt eerste advies uit

De MRA Raadtafel is op 9 februari 2022 voor het eerst bijeengekomen. Op de MRA-website treft u een kort verslag van deze vergadering. De Raadtafel formuleerde tijdens deze bijeenkomst ook het eerste advies van de MRA Raadtafel aan de MRA Algemene Vergadering van 18 februari a.s. Dit gaat over het proces en opzet van de meerjarenbegroting. U vindt alles op de speciale MRA Raadtafel-pagina.
De MRA Algemene Vergadering komt op vrijdag 18 februari bijeen. Op de wesbite treft u ook de agenda en stukken voor deze bijeenkomst aan. Dat geldt ook voor de stukken van het MRA Bestuur.

Trailer Metropoolregio Actueel (ook) voor kandidaat-raadsleden

Om nog eens terug te kijlken naar de uitzendingen van Metropoolregio Actueel of om een eerste indruk van deze uitzendingen te bieden aan kandidaat-raadsleden is een trailer van de Metropoolregio Actueel-uitzendingen gemaakt.

Kalender op website MRA

Op de website van de MRA staat de kalender met alle activiteiten op MRA-schaal. De kalender wordt continu bijgehouden en geeft een actueel beeld en een eenvoudig pdf-overzicht van de jaarplanning 2022 met alle nu bekende MRA-

Strawinskylaan 1779 (WTC, I-toren)
1077 XX Amsterdam
info@metropoolregioamsterdam.nl
www.metropoolregioamsterdam.nl

overleggen, waaronder alle bijeenkomsten van het Bestuur, de Algemene Vergadering, de Raadtafel en de bestuurlijke platforms.

De MRA Agenda

De MRA Agenda vormt de inhoudelijke basis van de samenwerking in de Metropoolregio Amsterdam en heeft een looptijd tot 2024. U kunt de MRA Agenda lezen in een pdf-formaat en in de vorm van een e-magazine. Op de pagina op de MRA-website over de MRA Agenda vindt u alle informatie over de agenda en de voortgangsmonitor.

Het eerstvolgende bericht aan raden en Staten wordt volgende maand na de gemeenteraadsverkiezingen van 16 maart a.s. verzonden.

Middels deze brief hopen wij u voor dit moment voldoende te hebben geïnformeerd. Voor vragen of opmerkingen ben ik altijd bereikbaar.

Met vriendelijke groet,

Emiel Reiding
Directeur Metropoolregio Amsterdam
e.reiding@metropoolregioamsterdam.nl
06 - 39 36 20 77

*) De 34 deelnemers van de MRA zijn de gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Diemen, Haarlemmermeer, Ouder-Amstel, Uithoorn, Amsterdam, Almere, Lelystad, Blaricum, Gooise Meren, Hilversum, Huizen, Laren, Weesp, Wijdemeren, Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest, Velsen, Edam-Volendam, Landsmeer, Oostzaan, Purmerend, Waterland, Wormerland, Zaanstad, Bloemendaal, Haarlem, Heemstede, Zandvoort, de provincies Noord-Holland en Flevoland, en de Vervoerregio Amsterdam.
**) De 7 deelregio's zijn: Almere-Lelystad, Amstelland-Meerlanden, Amsterdam, Gooi en Vechtstreek, IJmond, Zaanstreek-Waterland en Zuid-Kennemerland.

Dit digitale 'MRA Raads- en Statenleden Bericht' verschijnt maandelijks, met uitzondering van de zomermaanden.

Interprovinciaal Overleg
van en voor provincies

Op naar een versterkte samenwerking!

- PS-dag samenwerkende provincies 29 maart 2
- Terugblik 2021 door Pieter Hilhorst
- Verslag AV-vergadering 5 oktober
- Verslag P&C Klankbordgroep 25 januari
- Online workshop Statenlidnu
- Technische briefing AV
- Nieuws van BIJ12
- Terugblik IPO-bestuur 11 november, 16 decem en 20 januari
- Belangrijke data voorjaar 2022
- Samen staan we sterk

PS-dag samenwerkende provincies 29 maart 2022

Zeg het voort...!

Op 29 maart wordt er een PS-dag georganiseerd voor alle Statenleden en de gri
Na enkel digitale bijeenkomsten in de afgelopen twee jaar is het tijd om elkaar w
eens fysiek te ontmoeten. En marge van deze PS-dag zal de AV-vergadering
plaatsvinden. De save-the-date volgt volgende week en zal meer informatie beva
over de locatie en het tijdstip, maar wij hopen dat u deze datum al genoteerd hee
erbij kunt zijn!

Terugblik 2021 door Pieter Hilhorst

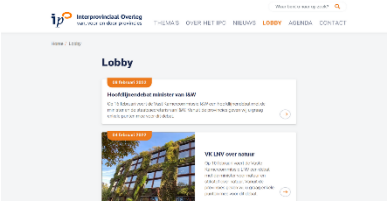
Het was een interessant jaar voor Nederland, de
provincies en voor mij persoonlijk als nieuwe alge
directeur van de vereniging van de 12 samenwer
provincies (IPO). Het was fijn om met alle AV led
(meestal) ook fysiek even kennis te maken. Met e
bezoek aan de provincie Drenthe en Limburg heb
inmiddels alle twaalf provincies bezocht. Ik zal die
rondes blijven maken. Het waren gesprekken me
uiteraard veel wisselende perspectieven, maar op
aspect waren de gesprekken hetzelfde: de grote
betrokkenheid bij de provincie en de samenwerki
tussen de 12 provincies. De AV speelt een cruci
om het gesprek tussen het college van GS en PS in de eigen provincie over
toegevoegde waarde van de samenwerking tussen de 12 provincies te bevorder
Daar zijn in 2021 weer belangrijke stappen in gezet en er is nog een wereld te w

Zodat de samenwerking weer verder is geborgd bij de provincies. Ik kijk terug op mooi gesprek van de AV met voorzitter van het bestuur Jaap Smit over o.a. de rc de provincies hebben in de grote veranderingen die in onze leefruimte gaan plaatsvinden als gevolg van de aanpak van o.a stikstof/natuur, klimaat/energie e wonen/bereikbaarheid…onze ‘rol in de ruimte’. Met het verschijnen van het regeerakkoord hebben we meer indruk gekregen over hoe groot die opgave is er wordt een spannende en intensieve start van 2022 om onze rol in die transities g te werken met het nieuwe kabinet en de andere overheden.

Verslag AV-vergadering 2 november

Via deze link kunt u het conceptverslag van de AV-vergadering van 2 november Dit verslag zal ter goedkeuring voorliggen tijdens de AV van 28 maart.

Position Papers



Ben jij benieuwd naar de Position Papers die de gezamenlijke provincies naar de Tweede Kamer voorafgaand aan een debat? Deze zijn nu te vinc www.ipo.nl/lobby!

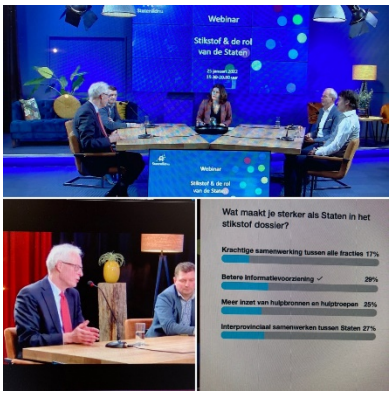
Verslag P&C Klankbordgroep 25 januari

Op 25 januari vond de eerste bijeenkomst van de P&C klankbordgroep in de vernieuwde samenstelling plaats. De AV-leden mevrouw Jellema (Noord-Hollanc mevrouw De Widt (Utrecht) hebben zich aangesloten bij de P&C klankbordgroep waardoor deze nu samen met de heer Heng (Flevoland), de heer Van 't Westein (Zeeland) en mevrouw Kuipers (Fryslân) op volle kracht is. De bijeenkomst van 2 januari stond in het teken van de kennismaking met de nieuwe penningmeester, mevrouw Nelleke Vedelaar. Het verslag van de bijeenkomst vind je via deze link.

Nieuws van BIJ12

Via deze nieuwsbrief houdt BIJ12 u op de hoogte het werk voor de provincies in de afgelopen maa Je kunt de nieuwsbrief lezen via deze link.

Webinar Stikstof & de rol van de Staten



Op 25 januari heeft StatenlidNu een webinar ove stikstof en de rol van de Staten georganiseerd. S Wely, Programmadirecteur Stikstof en Natuur wa hierbij aanwezig namens de gezamenlijke provin is gesproken over waar je als Statenlid op moet l bij de behandeling van dit thema en hoe je ervoo zorgen dat kaders duidelijk worden gesteld.

Technische briefing AV - stikstof

Op 7 december is er een technische briefing georganiseerd over het stikstofdoss verzoek van de leden van de Algemene Vergadering. De bijeenkomst was goedb en er is veel gebruik gemaakt van de mogelijkheid om vragen te stellen. Al met a geslaagde bijeenkomst!

Via de links hieronder kunt u het verslag en de presentatie teruglezen:
- Verslag technische briefing stikstofdossier 7 december 2021
- Presentatie technische briefing stikstofdossier

Online workshop Statenlidnu: meerwaarde vo digitale participatie

Via deze link kun je je aanmelden voor de online workshop georganiseerd door StatenlidNu, VNG ministerie van BZK over de meerwaarde van digi participatie. De workshop vindt plaatas op 15 feb van 20.00 uur tot 21.15 uur.

Terugblik IPO-bestuur 11 november, 16 december en 20 januari

Het IPO-bestuur heeft in verschillende vergaderingen gesproken over de provinc boodschap als het gaat over de grote transities in de fysieke leefomgeving onder noemer ‘rol in de ruimte’. Daarbij is aandacht gevraagd voor concretisering van c boodschap. Die concretiseringsslag is gemaakt door in de verschillende Bestuur Adviescommissies te spreken over wat de boodschap ten aanzien van ‘rol in de

betekent voor de eigen BAC. Zo heeft u de inzet vanuit de BC Stikstof hier kunne lezen. De inzet vanuit de BAC Financiën kwam op 11 november terug in het IPO bestuur, en werd breed omarmd. Daarmee ook gelijk een succesvolle, laatste bestuursvergadering van portefeuillehouder financiën en penningmeester, Cees helaas is gestopt als gedeputeerde. Hij is inmiddels opgevolgd door gedeputeerc Nelleke Vedelaar.

In de afgelopen bestuursvergaderingen is ook gesproken over de formatie. De la bestuursvergadering van 2021 was precies na het verschijnen van het langverwa coalitieakkoord. Dat bood de gelegenheid om gelijk inhoudelijk met elkaar door t spreken over hoe het werd ontvangen, en welke aandachtspunten er werden gesignaleerd voor het vervolg[1]. Het akkoord van de coalitiepartijen bevat aanknopingspunten voor het aanpakken van de grote maatschappelijke opgaver woorden klimaat, energie, wonen en stikstof vallen veelvuldig in het akkoord en e komen grote bedragen voor beschikbaar. Tegelijk is er nog veel ruimte voor nad uitwerking. De verwachting is dat de fase tot aan de voorjaarsnota daarbij zeer v belang is. In het IPO-bestuur zijn afspraken gemaakt over hoe de inzet van de gezamenlijke provincies in deze komende periode onder de aandacht te brenger nieuwe bewindslieden.

Net voor de eerste bestuursvergadering van 2022 waren ook de nieuwe bewinds beëdigd. Er zit weer een kabinet! Het IPO-bestuur sprak over welke contacten er geweest met de nieuwe bewindslieden. Er werd gesignaleerd dat er bij de bewindslieden grote bereidheid is om snel met provincies aan tafel te gaan en gezamenlijk afspraken te maken. Er werd ook opgemerkt dat het Rijk steeds me heeft voor de provinciale boodschap vanuit 'rol in de ruimte'! Het IPO-bestuur he elkaar afgesproken om 17 februari wat langer met stil te staan bij de verdere uitw van de ambities ten aanzien van rol in de ruimte, en de noodzakelijke randvoorwaarden.
Verder heeft het IPO-bestuur in haar vergaderingen gesproken over de voortgan het gebied van werkgeverszaken, de omgevingswet en het stikstofdossier. Voor omgevingswet is eind januari zelfs een extra vergadering belegd, om te spreken de inwerkingtredingsdatum. In een bestuurlijk overleg omgevingswet (met minist Jonge) signaleerden de partners dat de datum van 1 juli 2022 risicovol is en uitst wenselijk. Dit omdat voor inwerkingtreding eerder randvoorwaarden zijn afgespro daar omheen op dit moment nog veel zorgen bestaan. Het IPO-bestuur stemde i uitstel naar uiterlijk 1 januari 2023.

Verder stemde het IPO-bestuur in met diverse hamerstukken, waaronder het ove van de gerealiseerde schade in de cultuursector vanwege corona, voor alweer d ronde compensatie vanuit het Rijk, een nieuwe versie van het position paper grondwater, de verdeling van additionele middelen voor Agrarisch Natuur- en Landschapsbeheer die beschikbaar komen in het Nationaal Strategisch Plan voo Gemeenschappelijk Landbouwbeleid en het indienen van een aanvraag voor cofinanciering vanuit de Europese Commissie in het kader van het Digital Europe Programma voor de Dutch Societal Innovation Hub (DSIH).

---

[1] U kunt onze reactie ook hier lezen

Belangrijke data voorjaar 2022

Hieronder vind je een overzicht van de belangrijke data voor de komende maanc

Datum	Tijd	Vergadering	Locatie
29 maart	Tijd volgt	PS-dag	Utrecht
29 maart	Tijd volgt	Algemene Vergadering	Utrecht
28 juni	18:00 - 20:00	Algemene Vergadering	Utrecht

Via de volgende link kun je het volledige vergaderschema voor 2022 bekijken.

Samen staan we sterk

Onze vereniging maakt steeds meer gebruik van Twitter, met filmpjes, tweets, standpunten. De boodschap namens alle provincies neemt aan kracht toe als de door de volksvertegenwoordigers in de provincies gedeeld wordt. Houd daarom kanalen (Twitter, LinkedIn, Instagram) in de gaten!

Instagram

Twitter

LinkedIn

Deze e-mail is verstuurd aan zwartm@noord-holland.nl.
Als u geen nieuwsbrief meer wilt ontvangen, kunt u zich hier afmelden.
U kunt ook uw gegevens inzien en wijzigen.
Voor een goede ontvangst voegt u communicatie@ipo.nl toe aan uw adresboek.

Provincie Noord-Holland

Mobiliteit & Bereikbaarheid

Dossiernummer	8911
Extern Zaak ID	1517256
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	21 maart 2022
Agendapunt	10.c
Titel	Europa: Brief GS aan PS inz. Randstad Vooruitblik Europa 2022 (C-agenda's EFB en M&B 21-3-2022, NLG en RWK 14-3-2022)
Organisatieonderdeel	BEL/B&S

Bijlagen
Randstad Vooruitblik Europa 2022.pdf
Brief aan PS over Randstad Vooruitblik Europa 2022.pdf

Geagendeerd	Vergaderdatum
Overdracht vanuit GS	21 februari 2022
Ingekomen stukken ter kennisname	28 februari 2022
Ruimte Wonen en Klimaat	14 maart 2022
Natuur Landbouw & Gezondheid	14 maart 2022
Mobiliteit & Bereikbaarheid	**21 maart 2022**
Economie Financiën en Bestuur	21 maart 2022

Toelichting

In de jaarlijkse Randstad Vooruitblik Europa van de vier provincies Noord-Holland, Zuid-Holland, Utrecht en Flevoland staat beschreven wat er het komende jaar aankomt aan nieuwe beleidsinitiatieven vanuit Europa en op welke thema's de provincies zelf inzetten richting Europa.

Regio Randstad

Vooruitblik Europa 2022

Provincie Noord-Holland

provincie ZUID HOLLAND

PROVINCIE UTRECHT

PROVINCIE FLEVOLAND

Voorwoord

Voor u ligt de jaarlijkse Vooruitblik Europa van de vier provincies Noord-Holland, Zuid-Holland, Utrecht en Flevoland. Hierin kunt u lezen wat ons het komende jaar te wachten staat aan nieuwe beleidsinitiatieven vanuit Europa en waar wij zelf op inzetten richting Europa. Ook treft u een terugblik aan op de belangrijkste Europese ontwikkelingen van het afgelopen jaar.

2021 was een cruciaal jaar voor het klimaat. Wereldwijd worden de gevolgen van klimaatverandering steeds tastbaarder. Ook in Nederland zien we extreme regenval en overstromingen, maar ook neerslagtekorten, terwijl andere delen van Europa kampen met extreme hitte en bosbranden.

De huidige Europese Commissie heeft bij haar aantreden in 2019 de urgentie om ons gedrag aan te passen centraal gesteld. In haar politieke programma staat op plaats één de Europese Green Deal, de ambitie om de uitstoot van broeikasgassen tegen 2030 met ten minste 55 procent te verminderen en om in 2050 het eerste volledig klimaat neutrale continent ter wereld te zijn. Om deze doelstellingen te bereiken, presenteerde de Europese Commissie (EC) in 2021 voorstellen op het gebied van klimaat, energie, grondgebruik, vervoer en belastingen. Met dit ambitieuze *"Fit for 55"*-pakket lanceert de Europese Commissie instrumenten die nodig zijn om de Europese Unie om te vormen tot een duurzame en welvarende samenleving met een moderne, hulpbronnenefficiënte en concurrerende economie.

Klimaatverandering heeft invloed op de provincies. Kerntaken als regionale ontwikkeling, land- en tuinbouw, biodiversiteit, natuur, mobiliteit en ruimtelijke ordening worden direct geraakt door de opgave waarvoor klimaatverandering en aantasting van het milieu ons stelt. De provincies hebben dan ook een sleutelrol voor een effectieve uitvoering van dit Europees beleid. Het Fit-for-55-pakket kent een brede mix van doelstellingen, regelgeving en financiële steunmaatregelen met vele dwarsverbanden tussen de verschillende dossiers die steeds nauwer met elkaar verweven raken. De provincies zijn in dit complexe krachtenveld aan zet om vanuit hun eigen rol en kracht te zorgen voor een goede regie van deze opgave. 2022 belooft dan ook een zeer interessant Europees jaar te worden, waarin wij ons opnieuw met volle energie zullen inzetten.

Michiel Rijsberman
Gedeputeerde Provincie Flevoland
Voorzitter Bestuurlijk Overleg Europa Randstadprovincies

Bestuurlijk Overleg Europa Randstadprovincies

De samenwerking op Europese zaken tussen de Randstadprovincies valt bestuurlijk onder de verantwoordelijkheid van de Europagedeputeerden van de vier provincies. Zij komen tenminste tweemaal per jaar bijeen om actuele EU-zaken te bespreken en informatie te delen. Zij zijn actief in het Comité van de Regio's, waarbinnen zij elk in een andere commissie zitting hebben. Onderling hebben zij relevante EU-dossiers verdeeld, rekening houdend met de commissieverdeling binnen het Comité van de Regio's.

Michiel Rijsberman – voorzitter
Gedeputeerde Flevoland

Comité van de Regio's: Commissie Territoriale Samenhang en EU-begroting (COTER)

EU-dossiers: Regionale ontwikkeling, transport en mobiliteit, EU-begroting

Ilse Zaal
Gedeputeerde Noord-Holland

Comité van de Regio's: Commissie Natuurlijke Hulpbronnen (NAT)

EU-dossiers: Land- en tuinbouw, Platteland en Natuur, Voedsel

Robert Strijk
Gedeputeerde Utrecht

Comité van de Regio's: Commissie Sociaal Beleid, Onderwijs, Werkgelegenheid, Onderzoek en Cultuur (SEDEC)

EU-dossiers: Duurzame en Gezonde Leefomgeving

Jeannette Baljeu
Gedeputeerde Zuid-Holland

Comité van de Regio's: Commissie Economisch Beleid (ECON)

EU-dossiers: Industrie en Midden en Klein Bedrijf (MKB), Energie

Inleiding

Samenwerking in Brussel
De samenwerking van de Randstadprovincies in Brussel is gericht op het signaleren van relevante nieuwe beleidsontwikkelingen. Het team in Brussel volgt nieuwe ontwikkelingen op de Europese agenda continu en analyseert voorstellen of consultaties en initiatieven om te bepalen of er inzet nodig is vanuit de provincies. De belangrijke dossiers zijn daarbij verdeeld over de vier provincies. Door deze onderlinge dossierverdeling kunnen we doelmatiger en doeltreffer optreden. Het geeft de Brusselse vertegenwoordigers de mogelijkheid om specifieke kennis en ervaring op te bouwen en tegelijkertijd een stevig netwerk te creëren en onderhouden in Europa.

Naast de samenwerking in Randstadverband, werken wij in Brussel samen met de acht andere provincies in het Huis van de Nederlandse Provincies (HNP). We trekken samen op bij dossiers die voor alle twaalf provincies van belang zijn en waarvoor een gemeenschappelijk standpunt geldt. Dit gemeenschappelijke standpunt wordt doorgaans in Interprovinciaal verband (IPO) vastgesteld.

Belangrijke Europese thema's in 2022
Op 19 oktober 2021 presenteerde de Europese Commissie haar werkprogramma voor 2022 (ECWP22). Met dit werkprogramma gaat de Europese Commissie verder op de ingeslagen weg om van Europa tegen 2050 het eerste klimaatneutrale continent ter wereld te maken en om digitale transformatie van de EU tegen 2030 te realiseren. Daarnaast is het werkprogramma gericht op de volgende stappen om economisch sterker uit de COVID-19-crisis te komen.

Op basis van het werkprogramma 2022 van de Europese Commissie en de Europastrategieën of Europese actieplannen van de vier provincies, hebben we thema's geïdentificeerd die het komende jaar centraal staan in de Randstadsamenwerking. Het gaat om onderwerpen die voor alle vier de provincies belangrijk zijn en waarop wij nieuwe Europese ontwikkelingen verwachten die van invloed (kunnen) zijn op de provincies. Het gaat om de twee doorsnijdende thema's Klimaat en Digitalisering en zes inhoudelijke thema's.

De groene transitie en de digitale transitie zijn de twee grote prioriteiten die centraal staan in het politieke programma van de Commissie Von der Leyen. Om deze "*twin transition*" te kunnen realiseren heeft de Europese Commissie in 2020 en 2021 al veel nieuwe initiatieven en herzieningen van eerdere wetgeving voorgesteld die concrete uitwerking geven aan de centrale doelstellingen op het gebied van klimaat en digitalisering. Het gaat om maatregelen op een groot aantal onderwerpen en die raken aan vrijwel alle sectoren van de economie. In het ECWP22 zijn nog eens 42 nieuwe beleidsinitiatieven en 26 herzieningen aangekondigd voor 2022, die voortborduren op de ingeslagen weg. De provincies Noord-Holland, Zuid-Holland, Utrecht en Flevoland hebben gezamenlijk een analyse gemaakt van het ECWP22 en die voorstellen eruit gefilterd die van invloed (kunnen) zijn op de provincies. In 2022 verwachten we vooral ontwikkelingen op de volgende zes inhoudelijke thema's:

1. Duurzame en gezonde leefomgeving (milieubeleid);
2. Voedsel, land- en tuinbouw, platteland, natuur en biodiversiteit;
3. Duurzame energie;
4. Industriebeleid en MKB;
5. Regionale ontwikkeling en de Europese Begroting;
6. Transport en mobiliteit.

Deze zes thema's vormen de kern van de Randstadsamenwerking in Europa. Het zijn Europese thema's die voor alle vier de provincies relevant zijn en die direct raken aan de kerntaken en

maatschappelijke doelstellingen van de provincies. De Europese ontwikkelingen op deze zes onderwerpen worden nauwlettend gevolgd en eventuele consequenties voor de provincies worden gesignaleerd en kennis hierover wordt tussen de vier provincies gedeeld. Onderstaand treft u per thema een nadere toelichting aan, waarin naast een vooruitblik naar 2022 ook een korte terugblik op 2021 is opgenomen.

Ten slotte willen we benadrukken dat de Vooruitblik 2022 relevante onderwerpen beschrijft die passen in de vastgestelde kaders van het Europabeleid in de Randstadprovincies. Toch is het slechts een selectie uit de Europese voorstellen voor de komende jaren. Zodra een nieuw voorstel is aangekondigd, starten de medewerkers van de Randstadprovincies in Brussel met het volgen van dit voorstel en het signaleren van relevante onderdelen voor provincies en het delen van kennis hierover.

Doorsnijdend thema Klimaat

Terugblik
Op 11 december 2019 werd de Europese Green Deal gepresenteerd en op 28 juni 2021 werd de Europese Klimaatwet aangenomen door de Europese Raad. De Klimaatwet is de juridische basis voor de Green Deal en met dit akkoord zijn de klimaatdoelstellingen voor de komende 30 jaar in Europese wetgeving verankerd. Om de CO_2-reductiedoelstelling voor 2030 te ondersteunen en de weg te effenen om in 2050 het eerste klimaatneutrale continent te zijn, is op 14 juli 2021 een reeks aan maatregelen gepresenteerd onder de noemer "*Fit for 55*". Dit Fit for 55-pakket, met grote impact voor de provincies, is een zeer omvangrijk voorstel en heeft betrekking op maatregelen op het gebied van klimaat, energie, grondgebruik, vervoer en belastingen.

Vooruitblik 2022
De Europese Klimaatagenda staat in 2022 vooral in het teken van de doorlopende onderhandelingen over het Fit for 55-pakket. Daarnaast onderneemt de Europese Commissie in 2022 ook een aantal nieuwe initiatieven, zoals de herziening van de EU-regels inzake gefluoreerde broeikasgassen.

Het Actieplan voor de circulaire economie geldt als één van de belangrijke bouwstenen van de Green Deal. Als onderdeel hiervan wordt in 2022 het "Plastic pakket" verwacht. Dit pakket zal een beleidskader bevatten ten aanzien van biobased, biologisch afbreekbaar en composteerbaar plastic, restricties op opzettelijk toegevoegde microplastics en maatregelen om de emissie van microplastics in het milieu te reduceren. In het derde kwartaal van 2022 wordt een wetgevend initiatief verwacht inzake het recht van consumenten op reparatie van elektronische apparaten.

Relevantie provincies
In eerste instantie zijn het de lidstaten die te maken krijgen met de bindende maatregelen uit de Klimaatwet, waarbij de provincies op hun beurt weer te maken krijgen met de uitvoering van de maatregelen. De klimaatambities raken aan diverse maatschappelijke opgaven van de provincies, zoals het milieu- en industriebeleid. Het HNP-bestuur heeft besloten om het thema Klimaat in HNP-verband op te pakken. Dit betekent dat de twaalf provincies en het IPO samen op trekken bij de belangenbehartiging, signalering, informatie en advisering op dit thema. Daar waar relevant, wordt het thema Klimaat ook door de Randstadvertegenwoordigers opgepakt binnen de zes inhoudelijke dossiers.

Doorsnijdend thema Digitalisering

Terugblik
In februari 2020 presenteerde de Commissie een overkoepelende aanpak om vorm te geven aan de digitale toekomst van Europa. Het doel van de digitale omwenteling is enerzijds mensen en bedrijven

optimaal laten profiteren van digitale technologie en anderzijds technologie zoveel mogelijk laten bijdragen aan het bereiken van een klimaatneutraal Europa tegen 2050.

Als onderdeel van de brede Europese digitaliseringsstrategie, lanceerde de Europese Commissie in maart 2020 de Data en Artificial Intelligence strategie. Het eerste onderdeel van die datastrategie is de Data Governance Act van november 2020. De centrale doelstelling hiervan is het makkelijker en betrouwbaarder maken van datadelen tussen landen en sectoren binnen de EU.

Op 9 maart 2021 stelde de Europese Commissie de "*European way for the digital decade*" vast met de concrete digitale doelstellingen van de EU tegen 2030. Een van de belangrijkste doelstellingen van dit 'digitale kompas' is de digitale infrastructuur aanpassen aan de hoogste eisen van veiligheid, snelheid en duurzaamheid.

Vooruitblik 2022
Om de digitale doelen voor 2030 te realiseren, zal de Commissie in 2022 met een aantal nieuwe wetgevende voorstellen komen. Begin 2022 wordt de Datawet verwacht. Dit is het tweede voorstel uit de EU Datastrategie van maart 2020. Deze Datawet heeft als doel om het delen van data tussen bedrijven onderling en tussen bedrijven en overheden te bevorderen. In het derde kwartaal komt de Commissie met een voorstel voor een 'Cyberweerbaarheidswet' en een voorstel voor het verbeteren van digitale vaardigheden via het onderwijs. Dit zijn belangrijke voorstellen die effect hebben op de regionale economie.

Relevantie provincies
De digitale transformatie raakt aan de dienstverlening en diverse maatschappelijke opgaven van de provincies, zoals mobiliteit en het faciliteren van digitale innovatie in de regionale economie. Het HNP-bestuur heeft besloten om het thema digitalisering in HNP-verband op te pakken. Daar waar relevant, wordt het thema digitalisering ook binnen de Randstadsamenwerking opgepakt binnen de zes inhoudelijke dossiers.

Inhoudelijk thema 1: Duurzame en gezonde leefomgeving (milieubeleid)
Het dossier Duurzame en gezonde leefomgeving gaat over vervuiling van water, lucht en grond en geluidsoverlast en de schade die hieruit voortvloeit voor het milieu en onze gezondheid. Het beschermen van onze ecosystemen en van de gezondheid en het welzijn van de Europese burgers vormen de belangrijkste uitgangspunten van het Europese beleid.

Terugblik
Op 14 oktober 2020 publiceerde de Europese Commissie het 8e milieuactieprogramma (8e MAP). Dit actieprogramma dient als leidraad voor het Europese milieubeleid tot 2030. Het 8^{e} MAP bouwt voort op de klimaat- en milieudoestellingen van de Green Deal.

Op 12 mei 2021 verleende de Europese Commissie goedkeuring aan het EU-actieplan: Verontreiniging van lucht, water en bodem naar nul, ofwel de Nulvervuilingsambitie. Hierin wordt een geïntegreerde visie voor 2050 vastgelegd: een wereld waarin verontreiniging wordt teruggedrongen tot een niveau dat niet langer schadelijk is voor de menselijke gezondheid en natuurlijke ecosystemen, en de stappen om dat te bereiken.

Vooruitblik 2022
Als onderdeel van de Nulvervuilingsambitie, zal de Europese Commissie in 2022 de wetgeving herzien voor de luchtkwaliteitsnormen. Deze normen worden daarmee beter in lijn gebracht met de advieswaarden van de Wereld Gezondheidsorganisatie. De herziening is daarnaast bedoeld om het EU-beleidskader voor schone lucht te verbeteren, voortbouwend op de lessen die in 2019 zijn getrokken uit de geschiktheidscontrole van de EU-wetgeving inzake luchtkwaliteit.

Daarnaast, eveneens als onderdeel van de Nulvervuilingsambitie, zal de Europese Commissie in 2022 de lijsten herzien van stoffen die het oppervlakte- en grondwater verontreinigingen. In het bijzonder zal gekeken worden naar chemische stoffen. Wanneer een stof wordt toegevoegd aan de lijst van verontreinigende stoffen, zijn de lidstaten verplicht de emissies van die stoffen in het water te verminderen of uit te faseren.

In 2022 en 2023 is opvolging gepland van de evaluatie van de Richtlijn Omgevingslawaai uit 2002. Het doel van deze richtlijn is een gemeenschappelijke aanpak te bepalen om de schadelijke gevolgen van blootstelling aan omgevingslawaai te vermijden, te voorkomen of te verminderen.

Relevantie provincies
De aanpak van milieuproblematiek wordt steeds complexer, veel dossiers raken steeds nauwer met elkaar verweven. Het vergt dan ook een integrale benadering om de doelstellingen van het Europees milieubeleid te verwezenlijken; concreet gaat het dan om het leggen van verbinding tussen de circulaire economie, grondstoffentransitie, duurzame voedselproductie, duurzame mobiliteit en het vinden van een goede balans tussen het beschermen en benutten van de leefomgeving. Om te verduidelijken hoe deze transities gepaard kunnen gaan met ambitieuze Europese milieudoelstellingen is in de Bestuurlijke Adviescommissie Milieu Toezicht en Handhaving (BAC MTH) van het IPO een groeidocument vastgesteld door de provincies. Dit groeidocument vormt de leidraad voor de lobbyinzet op milieubeleid in Brussel voor de twaalf provincies. We hanteren daarbij drie uitgangspunten: beleidsintegratie, versterking van uitvoeringskracht en ruimte voor maatwerk.

Het belang van Europa in 2022 voor de provincie Utrecht
We leven in een bijzondere tijd vol grote uitdagingen. We zijn nog altijd herstellende van de gevolgen van de coronapandemie en tegelijkertijd liggen er grote maatschappelijke opgaven voor ons. Sommige van deze opgaven, zoals de klimaatcrisis en de transitie naar een circulaire economie, kunnen we alleen op Europese schaal oppakken. Ook voor het herstel van de coronacrisis, die helaas nog steeds grote consequenties heeft voor het reizen, werken en zakendoen in Europa, is die Europese samenwerking van belang. Vanzelfsprekend trekken we daarin graag op met de Randstadprovincies die voor dezelfde uitdagingen staan.

Europees Herstelfonds
Hoewel de Utrechtse economie sneller herstelt dan verwacht, en voor een groot deel zelfs alweer terug is op het niveau van vóór de crisis, zijn er nog altijd sectoren die het zwaar hebben. Ondernemers hebben minder vertrouwen in de toekomst dan voorheen en ruim 10 procent van de ondernemers heeft extra financiering nodig. Het Europese Herstelfonds is daarbij zeer waardevol en kan daadwerkelijk helpen om de provinciale economie te versterken. Zeker nu nieuwe varianten van het coronavirus zorgen baren voor de toekomst.

Fit For 55
De klimaatverandering dwingt ons ertoe om toekomstgericht aan de slag te gaan. We herinneren ons allemaal de beelden van de verwoestende overstromingen - afgelopen zomer - in het zuiden van het land, net als de valwind in het Utrechtse Leersum. We moeten het tij keren. Vanzelfsprekend maken wij ons als provincie, samen met partners, organisaties en medeoverheden, hard om klimaatrampen te voorkomen. Maar veel zal op Europees niveau moeten gebeuren. Wij voelen ons hierin gesteund door de Fit For 55-aanpak die de Europese commissie voorstelt. Dit pakket met voorstellen en maatregelen kan er daadwerkelijk voor zorgen dat we de CO2-reductiedoelstelling voor 2030 en in 2050 het eerste klimaatneutrale continent ter wereld zijn.

Circulaire samenleving
De provincie Utrecht wil in 2050 een circulaire topregio zijn. Een regio waar efficiënt wordt omgaan met grondstoffen en producten, een regio zonder afval. Onze focus ligt hierbij op het versnellen en uitbouwen van goede initiatieven, het ombouwen van bestaande processen en het beheerst afbouwen van activiteiten die strijdig zijn met de leidende principes. Maar ook hierbij hebben we elkaar hard nodig. We hopen dan ook dat Europa op de lange termijn onze inzet op circulaire economie zal versterken.

Om maximaal Europese hulp te krijgen bij het bereiken van onze doelen, is het belangrijk om een duidelijke stem in Brussel te hebben. Het afgelopen jaar hebben we, om maximaal resultaat te behalen, die stem versterkt met de hulp van partners en andere Randstadprovincies. Dat hopen we volgend jaar ook te doen.

Robert Strijk
Gedeputeerde provincie Utrecht
Financiën, Organisatie, Economie en Europa

Inhoudelijk thema 2: Voedsel, land- en tuinbouw, platteland, natuur en biodiversiteit
Het Gemeenschappelijk landbouwbeleid (GLB), de "*Farm-to-Fork*" strategie (F2F), de Europese Biodiversiteitstrategie en de langetermijnvisie voor plattelandsgebieden spelen een belangrijke rol bij de grote duurzaamheidsuitdagingen op het gebied van klimaat, water-, bodem- en luchtkwaliteit, stikstof en biodiversiteit. Tegelijkertijd benadrukt de Europese Commissie het belang om oog te houden voor voldoende en kwalitatief goed voedsel, als ook voor de leefbaarheid van landelijke gebieden. En uiteraard moet dit alles de natuur niet schaden; er is steeds meer aandacht voor herstel en bescherming van natuurgebieden.

Terugblik
De Europese Commissie heeft in 2021 de Bossenstrategie en de Bodemstrategie gepubliceerd. Beide documenten zijn onderdeel van de Europese Green Deal en de biodiversiteitsstrategie voor 2030. Ze bevatten voorstellen om de Europese doelstelling van een reductie van 55% broeikasgas te realiseren t.o.v. het jaar 1990. In de Bossenstrategie gaat het vooral om het belang van bos bij het verminderen van broeikasgassen. De strategie beschrijft maatregelen voor het herstel, behoud en duurzaam beheer van bossen in de Europese Unie. De Bodemstrategie gaat over het realiseren van een gezonde bodem. Ook hier gaat het over maatregelen voor bescherming, herstel en duurzaam gebruik.

In oktober 2021 is de Farm-to-Fork strategie aangenomen in zowel de Europese Raad als het Europees Parlement; dit geeft de EC het mandaat om de al eerder aangekondigde wetgevingsvoorstellen te publiceren. Deze wetgevingsvoorstellen gaan over duurzame voedselsystemen en het stimuleren van lokale voedselproductie, over meer biologische landbouw en bevatten doelstellingen voor het verminderen van gebruik van pesticiden.

In het Comité van de Regio's is gedeputeerde Zaal lid van de commissie Natuurlijke Hulpbronnen (NAT). Deze commissie adviseert de Europese Commissie, de Europese Raad en het Europees Parlement over de bovenstaande dossiers en voorstellen van de Europese Commissie. Gedeputeerde Zaal heeft steeds benadrukt, recent nog in een reactie op het adviesrapport over Biologische landbouw, dat circulaire productie het ultieme duurzame systeem is. Met andere woorden, naast de biologische landbouw zijn er ook andere milieuvriendelijke en emissiearme productiesystemen, vooral in bijvoorbeeld de hoogtechnologische tuinbouwsector. In die sector vindt optimaal verwaarding van biomassa en reststromen plaats tot circulaire biobased producten.

In december 2021 is een akkoord bereikt over het Gemeenschappelijk Landbouwbeleid voor 2023 – 2027. Het akkoord zorgt ervoor dat de komende jaren de Europese landbouw eerlijker en groener wordt. Een kwart van de directe betalingen aan boeren is voor duurzame en klimaatbestendige landbouwpraktijken. In de Nationaal Strategische Plannen (NSP) kan elke lidstaat aangeven waar voor hen de behoeftes liggen en hoe de lidstaat invulling geeft (ook financieel) aan dit akkoord. Eind december 2021 dient Nederland het Nationaal Strategisch Plan in bij de Europese Commissie. Na beoordeling van alle nationale plannen door de Commissie, start de uitvoering van het nieuwe GLB in 2023.

Op 15 december 2021 kwam het EC-voorstel rondom koolstoflandbouw uit. Een relevant onderwerp voor provincies, aangezien het opslaan van koolstof in de landbouwbodem een belangrijk onderdeel is van het GLB en bijdraagt aan de realisatie van de Europese klimaatopgaven. Het voorstel legt de nadruk op acties om koolstoflandbouw als een nieuw en groen verdienmodel naar voren te schuiven voor boeren en tuinders.

Vooruitblik 2022
In het eerste kwartaal van 2022 wordt een herziening verwacht van de EU-regels met betrekking tot duurzaam gebruik van chemische bestrijdingsmiddelen. Het verminderen van het gebruik van

pesticiden werd reeds aangekondigd in de F2F strategie. Het doel van deze herziening is om in 2030 50% minder gebruik te maken van deze bestrijdingsmiddelen. Dit draagt bij aan verduurzaming van de land- en tuinbouw.

In 2022 wordt een pakket maatregelen verwacht rondom natuur, eerder aangekondigd in de Biodiversiteitsstrategie. Dit voorstel, genaamd "*protecting biodiversity: nature restoration targets*", werd eerder aangekondigd voor eind 2021, maar is doorgeschoven naar 2022.

Relevantie provincies
Provincies hebben een grote rol in het Nationaal Strategisch Plan, o.a. als cofinancier. Provincies schrijven, met het Rijk en de waterschappen mee aan het NSP vanuit de eigen rol en verantwoordelijkheid. Op die manier dragen provincies bij aan de realisatie van de provinciale plattelandsdoelen. Net als dat de provincies verantwoordelijk zijn voor het natuurbeleid en daarmee samenhangend voor de biodiversiteit in de eigen regio.

Inhoudelijk thema 3: Duurzame energie
Energieproductie en -gebruik zijn verantwoordelijk voor 75% van alle CO_2-emissies in de EU[1]. Het versnellen van de overgang naar een groener energiesysteem is volgens de Europese Commissie dan ook van cruciaal belang voor het realiseren van de Green Deal doelstellingen. Energie is duurzaam wanneer het opgewekt wordt door energiebronnen die weinig milieuschade met zich meebrengen en herbruikbaar zijn.

Terugblik 2021
In 2021 publiceerde de Europese Commissie, als onderdeel van het Fit for 55-pakket, een aantal voorstellen voor herzieningen van richtlijnen op het gebied van duurzame energie om deze in overeenstemming te brengen met de doelstelling om de CO_2-uitstoot tegen 2030 met ten minste 55% te verminderen. Het betrof onder andere de Richtlijn hernieuwbare energie (RED-richtlijn) en de Energie-Efficiëntie Richtlijn (EED-richtlijn).

Het voorstel voor de herziene RED-Richtlijn heeft als algemene doelstelling dat in 2030 40% van de energie uit hernieuwbare bronnen moet komen. Er worden specifieke streefcijfers voorgesteld voor het gebruik van hernieuwbare energie in vervoer, verwarming en koeling, gebouwen en industrie. Het algemene doel van de EED-richtlijn is het verminderen van het energieverbruik in de EU. De herziene EED-Richtlijn bevat onder andere nieuwe doelstellingen voor het efficiënt gebruik van energie voor 2030.

Vooruitblik 2022
In het werkprogramma van de Europese Commissie zijn geen nieuwe voorstellen aangekondigd op het gebied van duurzame energie. Er is wel sprake van het voortzetten van de implementatie van de Richtlijn hernieuwbare energie en de Energie-Efficiëntie Richtlijn. Bepalingen uit deze richtlijnen zullen moeten worden verwerkt in regionale of provinciale energieprogramma's.

Relevantie provincies
De EED-richtlijn is om meerdere redenen van belang voor provincies; hij raakt onder andere aan thema's als de gebouwde omgeving, aanbesteden en Europese fondsen. Ook kan energie-efficiëntie een rol spelen bij vergunningsprocedures.

Inhoudelijk thema 4: Industriebeleid en MKB
Het Europese industriebeleid ondersteunt de transformatie naar een meer duurzame, digitale, veerkrachtige en wereldwijd competitieve economie.

[1] Factsheets on the European Green Deal, Europese Commissie, 11 december 2019.

Terugblik 2021
In mei 2021 presenteerde de Europese Commissie een update van de Europese industriestrategie van maart 2020. Vanwege de COVID-19 pandemie kon de oorspronkelijke industriestrategie snel een update gebruiken. De nieuwe Europese industriestrategie bevestigt de prioriteiten uit de oorspronkelijke strategie en vult deze aan met de lessen die getrokken zijn uit de coronacrisis. Ook wordt in de nieuwe strategie meer nadruk gelegd op het belang om de groene en digitale transitie te versnellen. De industriestrategie omvat ook een specifieke strategie om middelgrote en kleine ondernemingen (MKB) te ondersteunen.

In 2021 lanceerde de Europese Commissie een eerste jaarlijks Interne Markt rapport met een analyse van de 14 industriële ecosystemen[2], waarin in kaart is gebracht hoe elk van die sectoren eruit ziet in Europa, wat de huidige uitdagingen zijn en welke tools er al voorhanden zijn of in de toekomst nodig zullen zijn.

Gedeputeerde Baljeu was als drievoudig rapporteur verantwoordelijk voor het advies van het Comité van de Regio's over het Europese industriebeleid. Het advies benadrukt en dringt aan op een plaatsgebonden aanpak van Europees industriebeleid. Regio's hebben de triple helix ecosystemen (de samenwerkingsverbanden tussen overheden, ondernemingen en kennisinstellingen) om de klimaatdoelen, de energietransitie en de circulaire economie mogelijk te maken. Deze samenwerkingsverbanden kunnen zij aanwenden om de transitie van de industrie te ondersteunen en te versnellen. Daarbij zijn er randvoorwaarden, zoals digitalisering, nieuwe vaardigheden voor de beroepsbevolking en de concentratie op onderzoek en innovatie, die van belang zijn voor een succesvol industriebeleid. Vervolgens is door de COVID-19 pandemie en de daaropvolgende economische crisis nog duidelijker geworden dat onze regionale en nationale economieën sterk met elkaar verweven zijn. Daarom heeft Gedeputeerde Baljeu opgeroepen in haar opinie om een herziening van het Commissievoorstel en aangegeven dat er steun moet komen voor de industrie om uit de crisis te komen.

Vooruitblik 2022
In het eerste kwartaal van 2022 wordt de lancering verwacht van de European Chips Act. Het betreft een wetgevend initiatief dat onder meer is bedoeld om de economie van de Europese Unie veerkrachtiger te maken.

In het derde kwartaal van 2022 komt de Europese Commissie met een wetgevend initiatief om de toegang tot kapitaal te vergroten voor middelgrote en kleine ondernemingen. Dit initiatief kan helpen om de regionale economie een impuls te geven.

Relevantie provincies
Provincies hebben een belangrijke, stimulerende rol in het realiseren en versnellen van de transitie naar een concurrerende en duurzame industrie in de regio.

Thema 5: Regionale ontwikkeling en de Europese begroting
De Europese lange termijn begroting wordt elke zeven jaar vastgesteld via het meerjarig financieel kader (MFK). Het huidige MFK loopt van 2021 tot en met 2027. In deze periode is 1.074 miljard euro beschikbaar. Daarnaast is 750 miljard euro extra beschikbaar om landen te helpen bij het herstel na de coronacrisis via het Europese Herstelfonds.

[2] Een industrieel ecosysteem bevat alle spelers die actief zijn in een waardeketen. De 14 industriële ecosystemen zijn: bouw, digitale sector, gezondheid, agrovoedingssector, hernieuwbare energie, energie-intensieve industrieën, vervoer en automobielindustrie, elektronica, textiel, ruimtevaart en defensie, culturele en creatieve sector, toerisme, buurt- en sociale economie, detailhandel.

Ruim een derde van de Europese begroting (392 miljard euro) is gereserveerd voor de investeringsprogramma's van het Europese Cohesiebeleid. Doel hiervan is het stimuleren van regionale ontwikkeling. De investeringsprogramma's zijn onder andere gericht op banencreatie, innovatie en de groene en digitale transitie. De programmaperiode van de huidige investeringsprogramma's loopt gelijk met het MFK en duurt van 2021 tot 2027.

Terugblik
Het jaar 2021 stond in het teken van de start van de nieuwe programmaperiode 2021-2027. In Nederland werd begonnen met de implementatie van verschillende cohesie- en herstelfondsen. Daarnaast kwam er in 2021 goedkeuring voor de Brexit Adjustment Reserve (BAR) om lidstaten en de zwaarst getroffen sectoren in staat te stellen de onvoorziene en negatieve gevolgen van de Brexit op te vangen. Hiervoor is 5 miljard euro beschikbaar. In HNP/IPO verband is actieve lobby gevoerd op deze fondsen in Brussel en in Den Haag. Zo heeft gedeputeerde Michiel Rijsberman meerdere lobbyacties geïnitieerd met als doel om provincies meer te betrekken bij de uitvoering van de Brexit Adjustment Reserve (BAR) en de Recovery en Resilience Facility (RFF).

Vooruitblik
In 2022 worden weinig EU-initiatieven verwacht op regionaal beleid. We signaleren de uitkomst van het debat over het 8e Cohesieverslag op relevantie voor de lobby voor de volgende programmaperiode vanaf 2027. We volgen nauwgezet de implementatie in Nederland van de Europese Structuur en Investeringsfondsen (ESIF), de Recovery and Resilience Facility (RRF), de Brexit Adjustment Reserve (BAR) en de Recovery Assistance for Cohesion and the Territories of Europe (ReactEU). Eventuele vertragingen of administratieve obstakels en ook goede ervaringen kunnen we benutten voor de beïnvloeding van de volgende generatie investeringsfondsen.

Relevantie provincies
De EU investeringsprogramma's bieden een belangrijke financiële impuls voor de provincies en hebben een positieve impact op de regionale economie.

Thema 6: Transport en mobiliteit
Het Europese transportdossier gaat over personen- en goederenvervoer door de lucht, over de weg, het spoor, de binnenvaartwegen en maritieme vaarwegen. Toegankelijke, veilige, slimme en groene mobiliteit mogelijk maken voor iedereen in de EU is daarbij het belangrijkste uitgangspunt van het Europees beleid.

Terugblik
Op 14 december 2020 publiceerde de Europese Commissie de Europese Strategie voor Duurzame en Slimme Mobiliteit. Deze strategie vormt de doorvertaling van de Green Deal naar de transportsector. De strategie is gebaseerd op drie pijlers: duurzame, slimme en veerkrachtige mobiliteit. De voornaamste doelstelling is het reduceren van de CO2-uitstoot in de transportsector met 90% in 2050. Daarnaast zijn er diverse concrete doelstellingen vastgesteld voor 2030, 2035 en 2050.

Op 14 juli 2021 publiceerde de Europese Commissie als onderdeel van het "fit for 55"-pakket een verordening met bindende doelstellingen voor het aanbod van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen. Het gaat onder andere om doelstellingen voor de beschikbaarheid van laad- en tankstations voor elektrische en waterstofvoertuigen. Daarnaast heeft de Europese Commissie twee voorstellen gedaan die lidstaten verplichten om een steeds groter aandeel van duurzame brandstof op te nemen in de energiemix voor schepen en vliegtuigen.

Op 14 december 2021 publiceerde de Europese Commissie vier voorstellen op het gebied van mobiliteit. Ten eerste gaat het om de langverwachte herziening van het Trans-Europees netwerk voor Transport (TEN-T). Het TEN-T kader brengt de belangrijkste transportcorridors van Europa in

kaart en stelt ontwikkel- en inspanningsverplichtingen aan lidstaten voor 2030, 2040 en 2050. Ten tweede gaat het om een actieplan om het Europese spoorwegnet geschikter te maken voor grensoverschrijdend personenvervoer. Ten derde gaat het om een herziening van het pakket voor stedelijke mobiliteit. Dit is relevant omdat dit gepaard gaat met de verplichting tot het hebben van een duurzaam stedelijk mobiliteitsplan. Ten vierde gaat het om een herziening van de richtlijn over Intelligente Transportsystemen (ITS).

Vooruitblik 2022
Eind 2022 wordt het voorstel verwacht dat inzet op multimodale digitale mobiliteit. De herziening van de ITS-richtlijn en het voorstel over multimodale digitale mobiliteit zijn relevant voor provincies vanwege mogelijke consequenties voor slim verkeersbeheer, Mobility as a Service-concepten (Maas) of geconnecteerde, coöperatieve en geautomatiseerde mobiliteit.

Relevantie provincies
Het bereikbaar houden van de provincies door middel van een goed verbonden en veilig netwerk van infrastructuur is één van de kerntaken van de provincie. Met de vele stedelijke knooppunten, havens, treinstations en luchthavens in de Randstadprovincies hebben we binnen Nederland en Europa een belangrijke verantwoordelijkheid om een goede doorstroming voor passagier- en goederenvervoer mogelijk te maken.

Afsluitende opmerkingen
Sinds het aantreden van de Commissie Von der Leyen, draait het in Europa om de groene en digitale transitie. Toen de wereld getroffen werd door het coronavirus, heeft de Commissie zich eerst ingespannen om een gecoördineerd, gezamenlijk Europees antwoord op de noodsituatie te vinden, maar tegelijkertijd werd de koers niet veranderd. De tweeledige groene en digitale transitie staat nu zelfs nog centraler en er zijn nieuwe middelen gekomen om de transformatie te versnellen.

De ambitieuze doelstellingen voor de toekomst van Europa hebben grote raakvlakken met de kerntaken en het beleid van de provincies. Er staat veel te gebeuren en daarom is het van belang dat wij onze informatiepositie en onze signaleringsfunctie volledig inzetten. Vanuit de Randstadsamenwerking gaan we hier in 2022 vol energie mee aan de slag. Daarnaast zorgen we voor de samenwerking in Europese netwerken en binnen het Comité van de Regio’s, zodat we tijdig ons geluid laten horen en waar nodig opkomen voor onze belangen.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
H.S.E.D. van Velzen-Donker
BEL/BS

Telefoonnummer +31235145660
donkerh@noord-holland.nl

Verzenddatum
18 FEB. 2022

Kenmerk
1517256/1775219

Uw kenmerk

Betreft: Randstad Vooruitblik Europa 2022

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
de jaarlijkse Vooruitblik Europa 2022 van de Randstadsamenwerking in Brussel.

Inleiding

De vier Randstadprovincies werken in Brussel samen op Europese dossiers. Zij signaleren Europese beleidsontwikkelingen en analyseren voorstellen. Jaarlijks stellen de vier provincies Noord-Holland, Zuid-Holland, Utrecht en Flevoland een Vooruitblik Europa op, waarin beschreven staat wat er het komende jaar aankomt aan nieuwe beleidsinitiatieven vanuit Europa en op welke thema's de provincies zelf inzetten richting Europa.

Bij het lezen van de Vooruitblik willen wij het volgende aangeven.

Zoals u weet werken wij in Brussel ook samen met de andere twaalf provincies. Dat staat kort beschreven in de Vooruitblik. Voor de duidelijkheid is het goed te weten dat de Randstadsamenwerking en de HNP-samenwerking al jaren naast elkaar bestaan. Omdat de belangen van de sterk verstedelijkte provincies zoals de Randstadprovincies van oudsher net anders zijn dan die van de plattelandsprovincies. Tussen de beide samenwerkingsverbanden vindt veelvuldig informatie-uitwisseling plaats, waar beide samenwerkingen van profiteren.

Het onderwerp Circulaire economie blijft in de Randstad Vooruitblik algemeen. Dat is omdat Circulaire economie in HNP/IPO-verband actief wordt behandeld en daarom niet specifiek in Randstadverband. Bij de Randstad valt Circulaire economie onder het doorsnijdende thema Klimaat en wordt alleen dan opgepakt als er een heel duidelijk relevant

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Randstadbelang is. De twaalf provincies en het IPO trekken samen op bij de belangenbehartiging, signalering, informatie en advisering op het thema Circulaire economie.

In de Vooruitblik is een column van Utrecht uitgelicht. Een volgende keer kan dat een andere Randstadprovincie zijn.

Tot slot

De Vooruitblik van de Randstadsamenwerking 2022 sturen wij u hierbij toe.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris voorzitter

R.M. Berghamp A.Th.H. van Dijk

1 bijlage(n)

Randstad Vooruitblik Europa 2022