

Westfriesland Bereikbaar

Een handelingsperspectief met keuzes voor de toekomst

Definitief rapport

Maart 2026



Inhoud

Colofon

Titel: Westfriesland Bereikbaar: een handelingsperspectief met keuzes voor de toekomst

Kenmerk: 020701.20260306.R2.04

Status: Definitief Rapport

Datum: 6 maart 2026

Projectteam: Johannes Beuckens, Tom Hartog, Bregtje van Uffelen, Rik Lengers, George Kooistra

Kernteam: Anna Molenaar (gemeente Hoorn), Ricardo Slier (SED gemeenten), Sander Uijtdehaage (provincie Noord-Holland)

Werkgroep: Martin Blom (gemeente Opmeer), Jimmy Kunst (gemeente Koggenland), Sebastiaan van Rossum (gemeente Medemblik), Thérèse Klaver en Betty Haubrich (gemeente Hoorn), Klaas Jan Bolhuis, Thijs Dekker en Rick Tromp (provincie Noord-Holland), Mark Sloothaak, Moniek Leeftink (NS), Sandra Belde (ProRail) en René Walhout (Rijkswaterstaat)

Inhoudsopgave

1. Een handelingsperspectief voor groei in Westfriesland	5
2. Opgaven in Westfriesland	16
3. Bijdrage maatregelen aan brede welvaart	22
4. Handelingsperspectief toekomstbestendige bereikbaarheid Westfriesland	36

Bijlage

1. Quick Scan Prognosetool	44
2. Maatregelpakketten	46
3. Analyse per indicator	64

Deze publicatie is opgesteld door Goudappel. Niets uit deze rapportage mag worden overgenomen zonder bronvermelding. Eventuele rechthebbenden op gebruikt beeldmateriaal kunnen contact opnemen met Goudappel.



Hoofdstukken-menu

Inhoud

Colofon
Titel: Westfriesland Bereikbaar: een handelingsperspectief met keuzes voor de toekomst
Kenmerk: 020701.20260116.R2.01
Status: Concept Rapport
Datum: 16 Januari 2026

Projectteam: Johannes Beuckens, Tom Hartog, Bregtje van Uffelen, Rik Lengers, George Kooistra
Kernteam: Anna Molenaar (gemeente Hoom), Ricardo Slier (SED gemeenten), Sander Ligtdehaage (provincie Noord-Holland)
Werkgroep: Martin Blom (Opmeer), Jimmy Kunst (Koggenland), Sebastiaan van Rossum (Medemblik), Boy Boukens, Thiëse Klaver en Betty Haubrich (gemeente Hoom), Klaas Jan Bolhuis en Rick Tromp (provincie Noord-Holland), Mark Sloothaak, Moniek Leefink (NS) en René Walhout (RWS)

Inhoudopgave

1. Een handelingsperspectief voor groei in Westfriesland	4
2. Opgaven in Westfriesland	12
3. Bijdrage maatregelen aan brede welvaart	20
4. Handelingsperspectief toekomstbestendige bereikbaarheid Westfriesland	32

Bijlage

1. Quick Scan Prognosetool	39
2. Maatregelpakketten	41
3. Analyse per indicator	58

Deur publicatie is vrijgesteld door Godeloget. Niet uit deze rapportage mag worden overgenomen zonder bronvermelding. Eventuele rechtenbehouders op gebruik bestemmelingen kunnen contact opnemen met Godeloget.



Een handelingsperspectief voor groei in Westfriesland

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de aanleiding, achtergrond en de aanpak van het handelingsperspectief bereikbaarheid. Het beschrijft de doorlopen stappen, de betrokken stakeholders en de opbouw van het onderzoek.



Opgaven in Westfriesland

Dit hoofdstuk beschrijft wat er gebeurt als Westfriesland goeit zonder aanvullende mobiliteitsmaatregelen. Door de groei in mobiliteit van de regio komt de brede welvaart en kwaliteit van leven van de inwoners van Westfriesland onder druk te staan.



Bijdrage maatregelen aan brede welvaart

Dit hoofdstuk beschrijft de totstandkoming van het basis- en het ambitiepakket de verwachte effecten van de maatregelpakketten.



Handelingsperspectief toekomstbestendige bereikbaarheid Westfriesland

In het vorige hoofdstuk zijn de effecten van de maatregelpakketten beschreven. Dit hoofdstuk beschrijft met welke maatregelen de opgaven in Westfriesland verbeterd worden en vormt een handelingsperspectief voor een toekomstbestendige bereikbaarheid.

Bijlagen



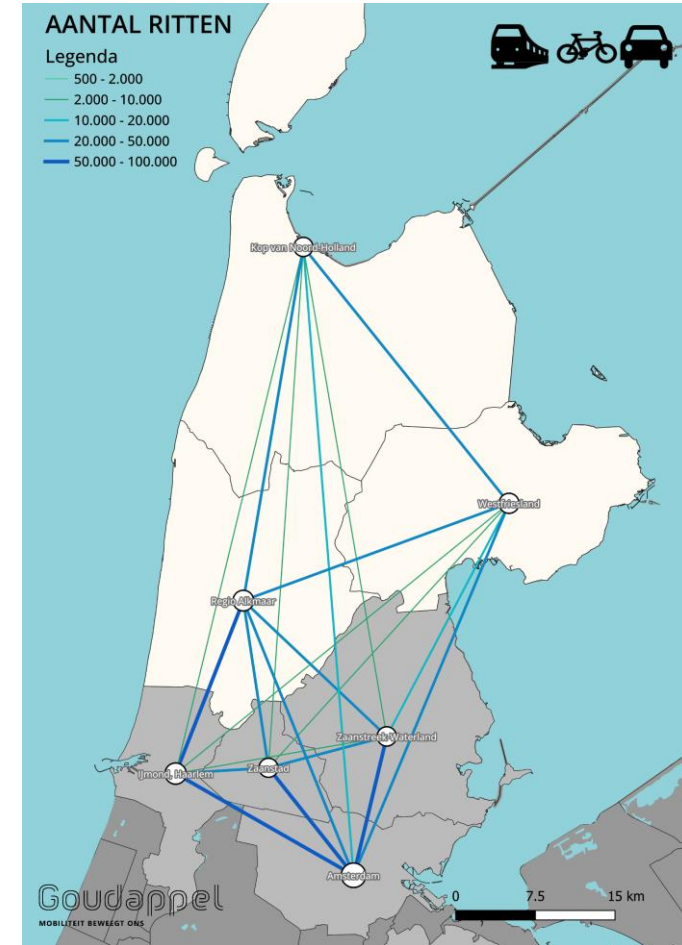
Een handelingsperspectief voor groei in Westfriesland

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de aanleiding, achtergrond en de aanpak van het handelingsperspectief bereikbaarheid. Het beschrijft de doorlopen stappen, de betrokken stakeholders en de opbouw van het onderzoek.

Positionering van Westfriesland in Noord-Holland Noord

Westfriesland is onderdeel van Noord-Holland Noord en in de directe omgeving van de Metropoolregio Amsterdam. De gemeenten in Westfriesland zijn onderling sterk verbonden en ook met de andere regio's in Noord-Holland Noord; de Kop van Noord-Holland en de regio Alkmaar. Zo is Opmeer georiënteerd op zowel Hoorn als op Dijk en Waard en Schagen. De afgelopen decennia is de invloed van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) toegenomen en neemt het aantal verplaatsingen van Westfriesland naar de MRA toe. Binnen Westfriesland heeft Hoorn de sterkste binding met de Metropoolregio Amsterdam, waar in 2022 30% van de beroepsbevolking werkt. Ook in Koggenland is de binding sterk met 24%. In de overige gemeenten is dit tussen de 11 en 16%.

Hoorn heeft een gunstige positie als stedelijk hart van de regio en goede verbindingen met Amsterdam. Het vormt, net als Alkmaar een scharnierpunt tussen Noord-Holland Noord en de Metropoolregio Amsterdam. Dit staat echter onder druk door de toenemende reistijd op de A7 en de A8. Uit de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) 2021 blijkt dat de corridor Amsterdam–Hoorn (A7/A8) in 2040 het wegtraject met de hoogste verlieskosten van Nederland zal zijn (op basis van WLO-Hoog in 2040). Dit is opvallend, aangezien hier al rekening is gehouden met capaciteitsuitbreidingen op dit traject zoals afgesproken in de bestuurlijke overeenkomst Corridor Amsterdam Hoorn. Deze uitbreiding staat momenteel "on hold" waardoor de kans dat deze uitbreiding is voltooid in 2040 steeds kleiner wordt en het knelpunt vermoedelijk groter.



Huidig mobiliteitssysteem Westfriesland

Wegverkeer

De A7 vormt de ruggengraat van het wegverkeer in de regio. Vanuit de A7 sluiten belangrijke regionale wegen aan, zoals de Westfriisiaweg en de N194, N241 en N239 in oost-westrichting. Deze wegen vormen de hoofdroutes voor autoverkeer en logistiek en ontsluiten de kernen. Daarnaast wordt de bereikbaarheid in het buitengebied gekenmerkt door een fijnmazig stelsel van lintwegen in het polderlandschap.

Openbaar vervoer

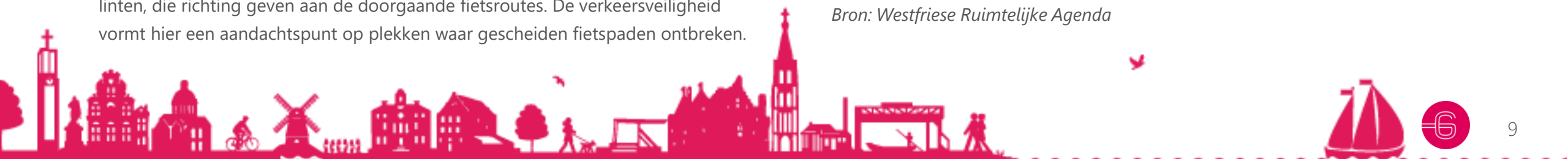
De belangrijkste OV-verbindingen vormen in de regio een soort kruisstructuur met Hoorn als knooppunt. Naar het zuiden loopt de Hoornse lijn en in oost-westrichting de Westfriese lijn. Daarnaast is er naar het noorden een sterke buscorridor langs de A7, met verbindingen richting Medemblik en de Kop van Noord-Holland. Binnen deze hoofdassen rijden meerdere lokale buslijnen die de kernen onderling verbinden.

Fiets

Het fietsnetwerk in Westfriesland bestaat uit een fijnmazig netwerk in de kernen. Tussen de kernen wordt de structuur sterk bepaald door dijken en historische linten, die richting geven aan de doorgaande fietsroutes. De verkeersveiligheid vormt hier een aandachtspunt op plekken waar gescheiden fietspaden ontbreken.



Bron: Westfriese Ruimtelijke Agenda

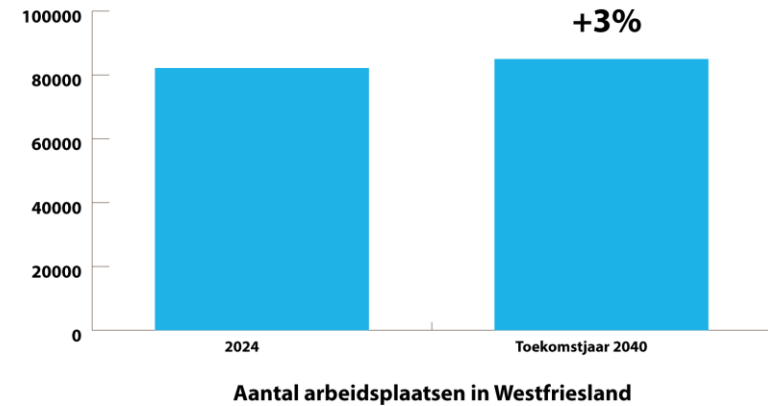
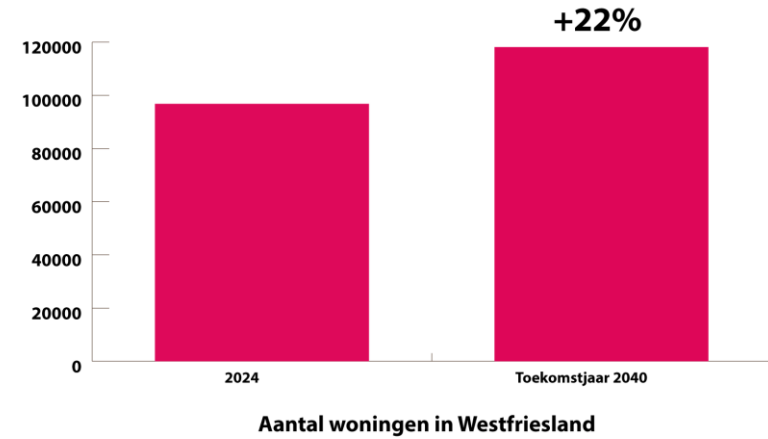


Een sterke groei in Westfriesland

De regio zet in op een sterke groei, om te voldoen aan de grote vraag naar woningen. Het zwaartepunt van de woningbouwontwikkelingen ligt langs de Westfriese spoorlijn. De gemeenten verwachten maximaal ca. 21.000 extra woningen te bouwen tot 2040 (hoge scenario). In 2024 heeft Westfriesland ongeveer 220.000 inwoners verspreid over bijna 100.000 woningen. Ca. 21.000 woningen erbij bouwen betekent dus een groei van ruim 20%. Hoeveel woningen daadwerkelijk de ambitie wordt, zal in de Ruimtelijke Agenda Westfriesland afgesproken worden in 2026.

Scheefgroei inwoners en arbeidsplaatsen versterkt de uitgaande pendel

Ook de hoeveelheid arbeidsplaatsen in Westfriesland groeit. Op basis van de Strategie Werklocaties (2022) is er uitgegaan van een groei van ongeveer 2.800 arbeidsplaatsen in Westfriesland, tot 2040 een groei van 3% (huidig vastgesteld beleid). Verwacht kan worden dat de werkelijke groei aan arbeidsplaatsen hoger is, maar ook dat ze achterblijft bij de groei van inwoners. De ambitie is om hier sterker op in te zetten om te zorgen dat groei van de regio en economische ontwikkeling meer gelijk opgaan en mensen voor hun werk minder de regio uitmoeten. Dit is voor mobiliteit gunstig, omdat de capaciteit op de corridor Amsterdam-Hoorn vooral in de spits beperkt is.



Handelingsperspectief voor toekomstbestendige bereikbaarheid

Westfriesland groeit sterk. Om deze groei in goede banen te leiden is inzicht nodig in de gevolgen van verdere verstedelijking voor de toekomstige brede welvaart van inwoners. Deze studie schetst een samenhangend beeld van de belangrijkste opgaven rond brede welvaart op de lange termijn en onderbouwt met cijfers waar en welke regionale opgaven zich (gaan) voordoen.

Naast inzicht in de opgaven is er behoefte aan een concreet handelingsperspectief: een helder overzicht van de maatregelen die nodig zijn om Westfriesland ook in de toekomst bereikbaar te houden, met brede welvaart als leidend uitgangspunt. Dit handelingsperspectief geeft ook inzicht in de kosten van de benodigde maatregelen. Hiervoor zijn twee scenario's uitgewerkt.

Naast de gemeenten in Westfriesland is ook samengewerkt met de provincie Noord-Holland, Rijkswaterstaat, ProRail, NS en de Westfriese Bedrijvengroep om tot dit Handelingsperspectief te komen.

In de Regionale Agenda Mobiliteit staan de regionale ambities en bijbehorende acties voor de korte termijn. Deze verkenning beschrijft de opgaven voor de lange termijn en hoe deze kunnen worden verbeterd. De studie vormt daarnaast een inhoudelijke verdieping van de Bereikbaarheidsvisie en agenda Noord-Holland Noord.



Stappen in het onderzoek

Om de verkenning op te stellen is een werkwijze bestaande uit zeven stappen uitgevoerd zoals weergegeven op de volgende pagina.

- 1. Uitgangspunten:** In deze eerste stap gaat het om de verwachte groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen, evenals met vastgestelde ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit. Dit vormt input voor de Quickscan prognosetool (zie kader).
- 2. Opstellen van een afweegkader op basis van brede welvaart:** In samenspraak met de deelnemers zijn in werksessie I tien indicatoren opgesteld binnen de brede welvaartsdoelen toegespitst op de regio Westfriesland.
- 3. Opgaven in beeld: beoordeling van toekomstjaar 2040:** Om de opgaven scherp in beeld te krijgen, zijn zowel de huidige situatie (2024) als de verwachte situatie in 2040 doorgerekend met behulp van de Quickscan Prognosetool. Op deze manier is in beeld gebracht wat de effecten op de mobiliteit zijn op het moment dat de regio wel groeit, maar zonder aanvullende maatregelen aan het mobiliteitsnetwerk. Deze resultaten zijn gedeeld in werksessie II waarin de opgaven verder aangescherpt zijn en een eerste aanzet is gedaan voor gewenste maatregelen.
- 4. Resultaten in een tussenproduct:** De resultaten van de opgaven zijn gerapporteerd in het tussenproduct.

- 5. Maatregelen uitwerken samen met de regio:** Voor de verschillende opgaven zijn twee multimodale maatregelpakketten opgesteld: een basispakket en een ambitiepakket. In het basispakket ligt de nadruk op haalbaarheid en uitvoerbaarheid; het bevat vooral meer traditionele maatregelen die op korte tot middellange termijn realistisch te realiseren zijn. Het ambitiepakket omvat juist meer vergaande en vernieuwende maatregelen, gericht op het substantieel verbeteren van de opgaven waar de regio de komende jaren voor staat.
- 6. Beoordelen maatregelen op basis van Brede Welvaart:** Op vergelijkbare wijze als bij stap 3 zijn de effecten van de pakketten op brede welvaart in beeld gebracht. Deze resultaten zijn gedeeld in werksessie III waarbij het gesprek is gevoerd over gewenste maatregelen.
- 7. Rapport:** De resultaten van deze stappen zijn gebundeld in dit rapport.

Quickscan Prognosetool Westfriesland: verkeersmodel-light

Om een kwantitatieve onderbouwing te geven van waar welke opgaven spelen is een Quickscan Prognosetool ontwikkeld. Deze tool brengt op hoofdlijnen verkeersprognoses in beeld en kan gezien worden als verkeersmodel-light. De Prognosetool is gebruikt om een basisjaar (2024) en toekomstjaar 2040 door te rekenen. De uitgangspunten voor de Quickscan Prognosetool staat beschreven in bijlage 1.





Brede welvaartsdoelen in een afweegkader

Streven naar brede welvaart in de Regio Westfriesland

In de regio staat een vitale, leefbare, gezonde én aantrekkelijke regio voor iedereen centraal. Er moet een goede ruimtelijke afweging plaatsvinden om tot een 'regio in balans' te komen: een regio waar de belangen goed zijn afwogen. Deze afweging gebeurt op basis van brede welvaart. Brede Welvaart is het uitgangspunt in het beleid van de regio, bijvoorbeeld in de Westfriese Ruimtelijke Agenda.

Het Rijk gaat anders kijken naar mobiliteit en bereikbaarheid zoals te lezen valt in het [kabinetsstandpunt over bereikbaarheid](#) uit maart 2025. De blik verschuift van het oplossen van capaciteitsknelpunten en het streven naar de grootste totale bereikbaarheidswinst voor iedereen naar bereikbaarheid van voorzieningen op peil voor iedereen. Bereikbaarheid van voorzieningen op peil voor iedereen is ook als uitgangspunt meegenomen.

Gezamenlijk opstellen van een afweegkader

Met de zeven gemeenten, RWS, NS en provincie Noord-Holland is gezamenlijk het afweegkader opgesteld (zie volgende pagina). Sommige indicatoren worden beoordeeld op basis van een minimum waarde waaraan voldaan moet worden. Andere indicatoren zijn relatief en worden beoordeeld ten opzichte van de huidige situatie.



Afweegkader

Uitwerking van het afweegkader

Elke doelstelling kan drie kleuren aannemen:



Geen opgave



Mogelijke opgave



Opgave

De scoringscriteria van de doelen zijn weergegeven in tabel. De indicatoren voor 2040 zijn gescoord ten opzichte van de huidige situatie (2024 basisjaar). De indicatoren voor de maatregelpakket zijn gescoord ten opzichte van het toekomstjaar 2040.

		Doelstellingen voor 2040		
Doel	Indicator	Positief/Geen opgave	Neutraal/ mogelijke opgave	Opgave/ verslechtering
Duurzaamheid	Modal shift (verschuiving van auto naar fiets en OV)	Verschuiving van de vervoerwijze keuze van auto naar fiets en ov van 5% of meer	Verschuiving van de vervoerwijze keuze van auto naar fiets en ov tussen 0-5%	Een toename van autogebruik ten opzichte van fiets of ov
	CO ₂ uitstoot	Maatregelen overtreffen het doel van 55% CO₂ reductie tov 1990 (in 2030)	Maatregelen behalen het doel van 55% CO₂ reductie tov 1990 (in 2030)	Maatregelen behalen niet het doel van 55% CO₂ reductie tov 1990 (in 2030)
Gezondheid	Voertuigkilometers binnen de bebouwde kom	Een afname van minimaal 5% van het aantal voertuigkilometers binnen de bebouwde kom .	Het aantal voertuigkilometers binnen de bebouwde kom blijft ongeveer gelijk (-5% tot 5%) .	Een toename van minimaal 5% van het aantal voertuigkilometers binnen de bebouwde kom.
Bereikbaarheid en economie	Bereikbaarheid banen	Verbeterde bereikbaarheid banen met minimaal 5% voor alle modaliteiten samen	Verbeterde bereikbaarheid banen met 0 tot 5% voor alle modaliteiten samen	Een (significant) bereikbaarheidsverlies voor alle modaliteiten samen
	Capaciteitsknelpunten wegennet	Afname aantal voertuigverliesuren met meer dan 5%	Aantal voertuigverliesuren blijft ongeveer gelijk (-5% tot 5%)	Toename aantal voertuigverliesuren met meer dan 5%
	Capaciteitsknelpunten trein	Zitplaatsen beschikbaar in Sprinters en IC tussen Enkhuizen en Amsterdam	Staanplaatsen beschikbaar in Sprinters en IC tussen Enkhuizen en Amsterdam	Geen staanplaatsen of zitplaatsen beschikbaar in sprinters of IC tussen Enkhuizen en Amsterdam
Leefomgeving	Verkeersveiligheid	Een afname van minstens 5% aan voertuigkilometers op onveilige wegtypen	Het aantal voertuigkilometers op onveilige wegtypen blijft ongeveer gelijk (-5% tot 5%)	Het aantal voertuigkilometers op onveilige wegen neemt toe met minstens 5%
Sociale inclusie	Bereikbaarheid voorzieningen op peil voor inwoners met auto	Alle voorzieningen zijn te bereiken binnen acceptabele reistijd.	Maximaal twee voorzieningen zijn niet te bereiken binnen acceptabele reistijd.	Meer dan twee voorzieningen zijn niet te bereiken binnen acceptabele reistijd.
	Bereikbaarheid voorzieningen op peil voor inwoners zonder auto			
	Bereikbaarheid voorzieningen op peil voor risicogroepen			

Opgaven in Westfriesland



Dit hoofdstuk beschrijft wat er gebeurt als Westfriesland groeit zonder aanvullende mobiliteitsmaatregelen. Door de groei in mobiliteit van de regio komt de brede welvaart en kwaliteit van leven van de inwoners van Westfriesland onder druk te staan.

Probleemanalyse 2040

Uit de Quickscan prognosetool blijkt dat door de groei van de regio op de meeste indicatoren een opgave ligt. Als de groei van de woningen en banen doorgaat en geen aanvullende maatregelen genomen worden groeit de automobilititeit fors. Door de groei van automobilititeit neemt de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid af en raken de duurzaamheidsdoelstellingen uit het zicht. Daarbij is de bereikbaarheid van voorzieningen ook in de huidige situatie al een aandachtspunt.

In de rest van dit hoofdstuk staan de grootste opgaven die in 2040 zullen optreden zonder aanvullend beleid beschreven. In bijlage 3 staat per indicator een onderbouwing op de scores in de tabel.



Doel	Indicator	Referentie 2040
Duurzaamheid	Modal shift (verschuiving van auto naar fiets en OV)	●
	CO ₂ uitstoot	●
Gezondheid	Voertuigkilometers binnen de bebouwde kom	●
Bereikbaarheid en economie	Bereikbaarheid banen	●
	Capaciteitsknelpunten wegennet	●
	Capaciteitsknelpunten trein	●
Leefomgeving	Verkeersveiligheid	●
Sociale inclusie	Bereikbaarheid voorzieningen op peil voor inwoners met auto	●
	Bereikbaarheid voorzieningen op peil voor inwoners zonder auto	●
	Bereikbaarheid voorzieningen op peil voor risicogroepen	●

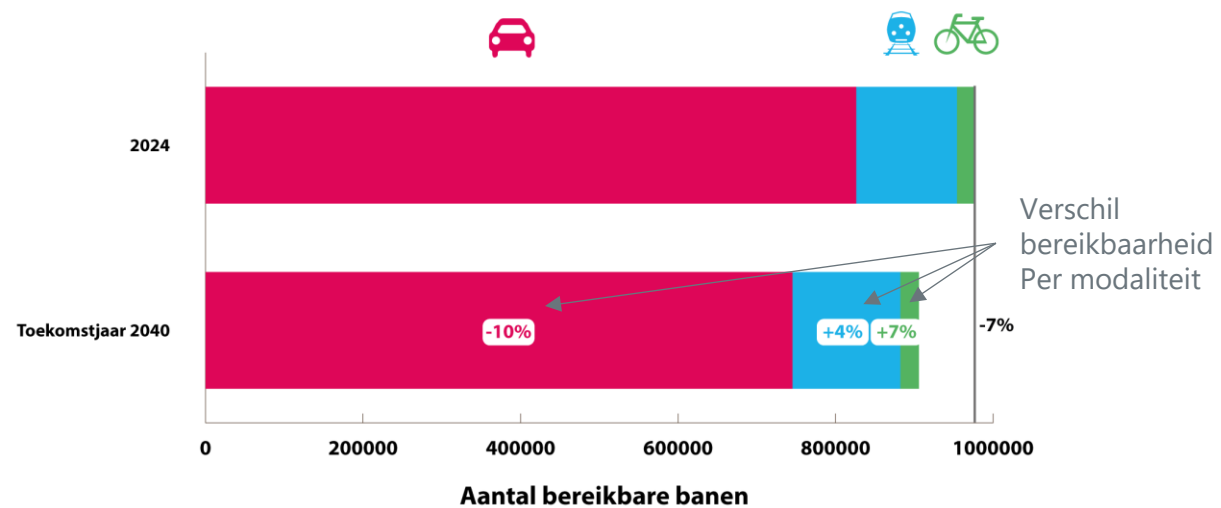
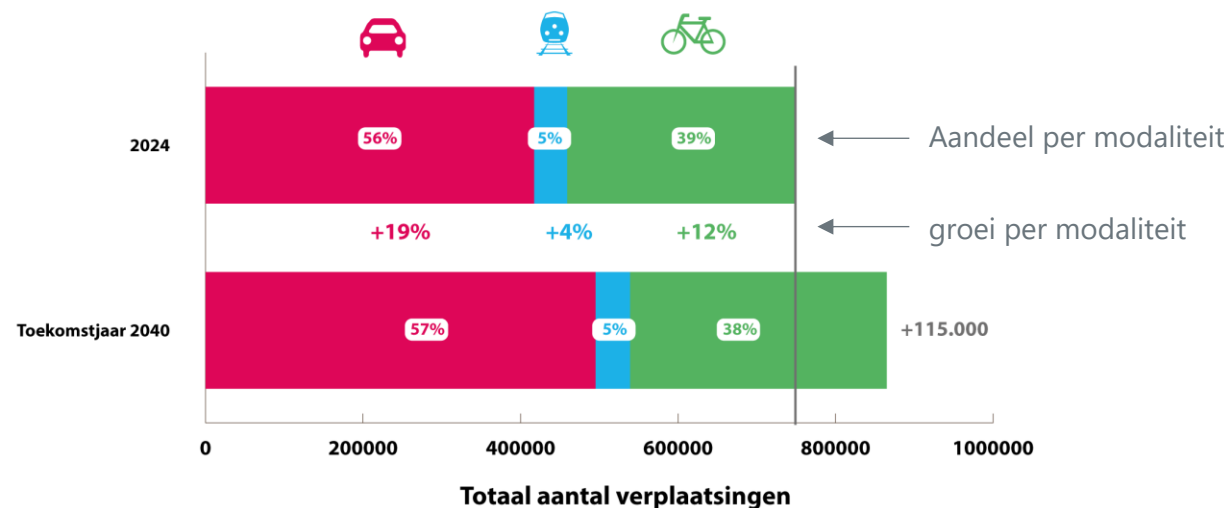


Om de kwaliteit van leven in Westfriesland te behouden dient ingezet te worden op het verminderen van de groei in het autogebruik

De auto vervult voor veel inwoners van Westfriesland een belangrijke rol in de bereikbaarheid. Tegelijkertijd is de woningbouwopgave groot. Om deze groei op te vangen én de kwaliteit en leefbaarheid van de regio te behouden, zijn oplossingen nodig die de mobiliteitsvraag in goede banen leiden. Dit betekent dat zowel nieuwe als bestaande inwoners worden gestimuleerd om het autogebruik te verminderen en vaker te kiezen voor duurzame mobiliteit. Daarvoor is een samenhangend pakket aan maatregelen nodig, waarin beleid, infrastructuur en ruimtelijke ordening integraal op elkaar zijn afgestemd.

De autobereikbaarheid van Westfriesland moet op orde blijven

Door toenemende congestie neemt de autobereikbaarheid af met 10%. De vertraging ontstaat zowel op het regionale wegennet als op de corridor A7–A8. Het aanpakken van deze opgaven is essentieel om de bereikbaarheid van voorzieningen en werkgelegenheid te borgen en om reistijden betrouwbaar te houden. Dit kan zowel door het uitbreiden van de capaciteit als door het terugdringen van de hoeveelheid autoverkeer. Daarbij blijft het, ook voor logistiek van belang te zorgen voor een goede autobereikbaarheid richting de Metropoolregio Amsterdam via de A7/A8.



Het versterken van het OV als alternatief voor de auto op de corridor Amsterdam-Hoorn-Enkhuizen

De Hoornse en Westfrieze lijn spelen een cruciale rol in het versterken van de regionale bereikbaarheid. De huidige frequentie maakt de spoorlijn echter onvoldoende aantrekkelijk als alternatief voor de auto. Een verhoging van de frequentie kan bijvoorbeeld het ziekenhuis en het hoger onderwijs beter bereikbaar maken. Ook voor de bereikbaarheid van banen in de Metropoolregio Amsterdam, waar toenemende congestie het autonetwerk steeds meer onder druk zet, kan de trein een aantrekkelijk alternatief vormen. Hierbij hoort ook de opgave om het aantal reizigers op het spoor te laten groeien, en met name in de tegenspits om de rendabiliteit van de frequentieverhoging te vergroten.

De verkeersveiligheid en aantrekkelijkheid van het fiets en voetgangersnetwerk dient vergroot te worden

Het stimuleren van fietsen en lopen draagt op meerdere manieren bij aan de brede welvaartsdoelen. Het leidt tot minder autogebruik, betere toegang tot voorzieningen, lagere uitstoot en gezondere inwoners. De toenemende verkeersdruk vergroot bovendien de noodzaak van een veilige infrastructuur voor fietsers en voetgangers.

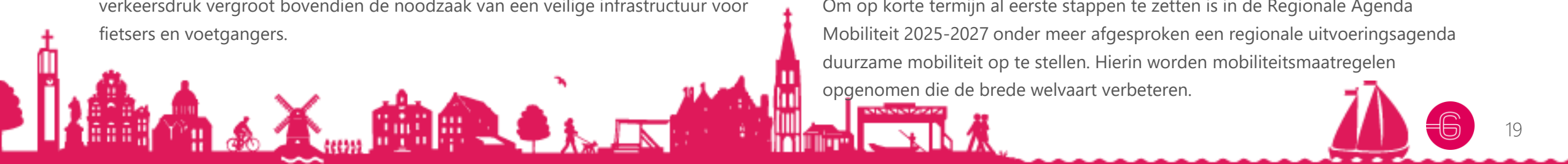
De verkeersveiligheid en leefbaarheid in de kernen en lintdorpen dient gewaarborgd te blijven

Door de groei in de hoeveelheid autoverkeer staat de verkeersveiligheid en leefbaarheid onder druk in een groot deel van de kernen en lintdorpen van Westfriesland. Naast het verminderen van de groei in autoverkeer is er een aanpak nodig om de leefbaarheid en verkeersveiligheid van wegen in de kernen en lintdorpen te vergroten. Hierbij kan gedacht worden aan het verlagen van de maximumsnelheid op bepaalde wegen naar 30km/h.

Het mobiliteitssysteem dient zo ingericht te worden dat deze bijdraagt aan de klimaatdoelen

Ondanks de elektrificatie van het wagenpark in de referentie worden de klimaatdoelen naar verwachting niet bereikt. Het is van belang dat de regio voorbereid is op de groei van elektrisch rijden met voldoende laadinfrastructuur en beleid maakt dat emissievrij vervoer stimuleert, zodat autobereikbaarheid hand in hand gaat met klimaatdoelen.

Om op korte termijn al eerste stappen te zetten is in de Regionale Agenda Mobiliteit 2025-2027 onder meer afgesproken een regionale uitvoeringsagenda duurzame mobiliteit op te stellen. Hierin worden mobiliteitsmaatregelen opgenomen die de brede welvaart verbeteren.



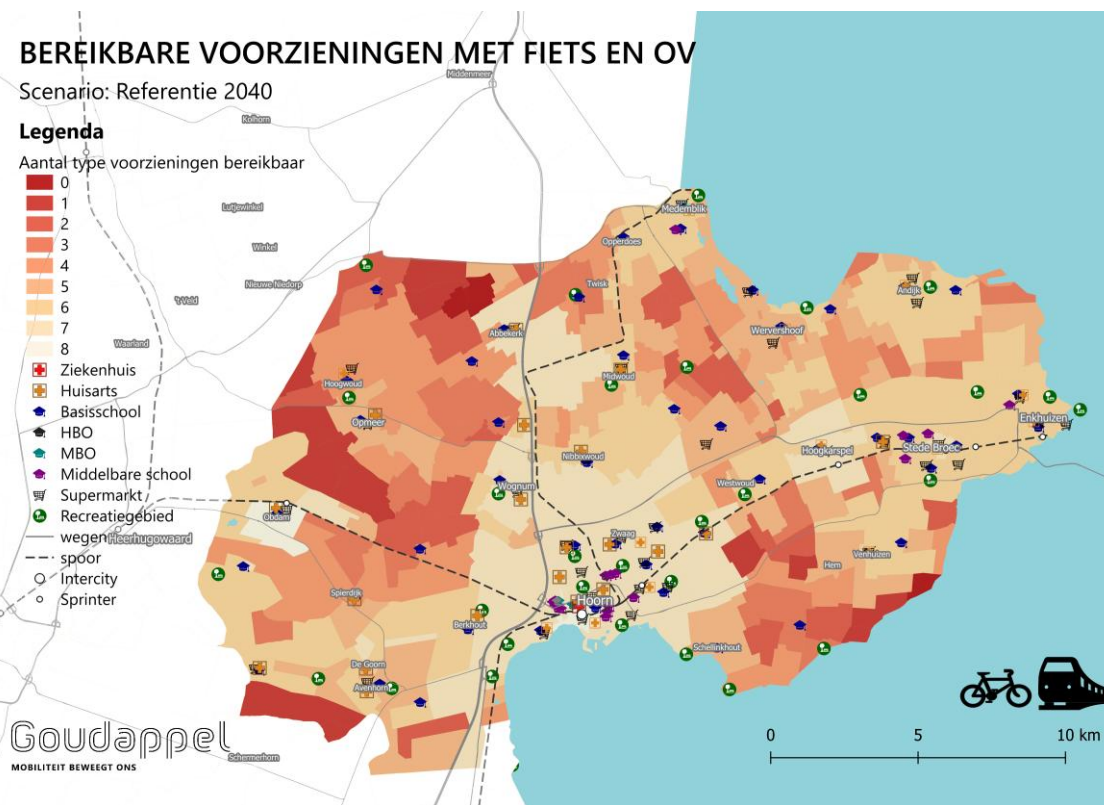
De bereikbaarheid van ziekenhuizen en kennisinstellingen moet worden gewaarborgd

In Westfriesland heeft niet iedereen toegang tot een auto om voorzieningen te bereiken. In de minder stedelijke gemeenten in Westfriesland heeft 1 op de 10 van de huishoudens geen auto, in Hoorn en Enkhuizen is dit 25% en in Stede Broec is dit 16%.

Het ziekenhuis in Hoorn is voor ongeveer van de helft van de inwoners zonder auto niet binnen acceptabele reistijd te bereiken en ook met de auto is de reistijd naar een ziekenhuis voor 5% enkele minuten langer dan wenselijk. In Enkhuizen is wel een polikliniek met enkele basiszorg aanwezig die nu niet in deze analyse is meegenomen.

Ook de reistijd naar hoger onderwijs is langer dan wenselijk (zonder auto).

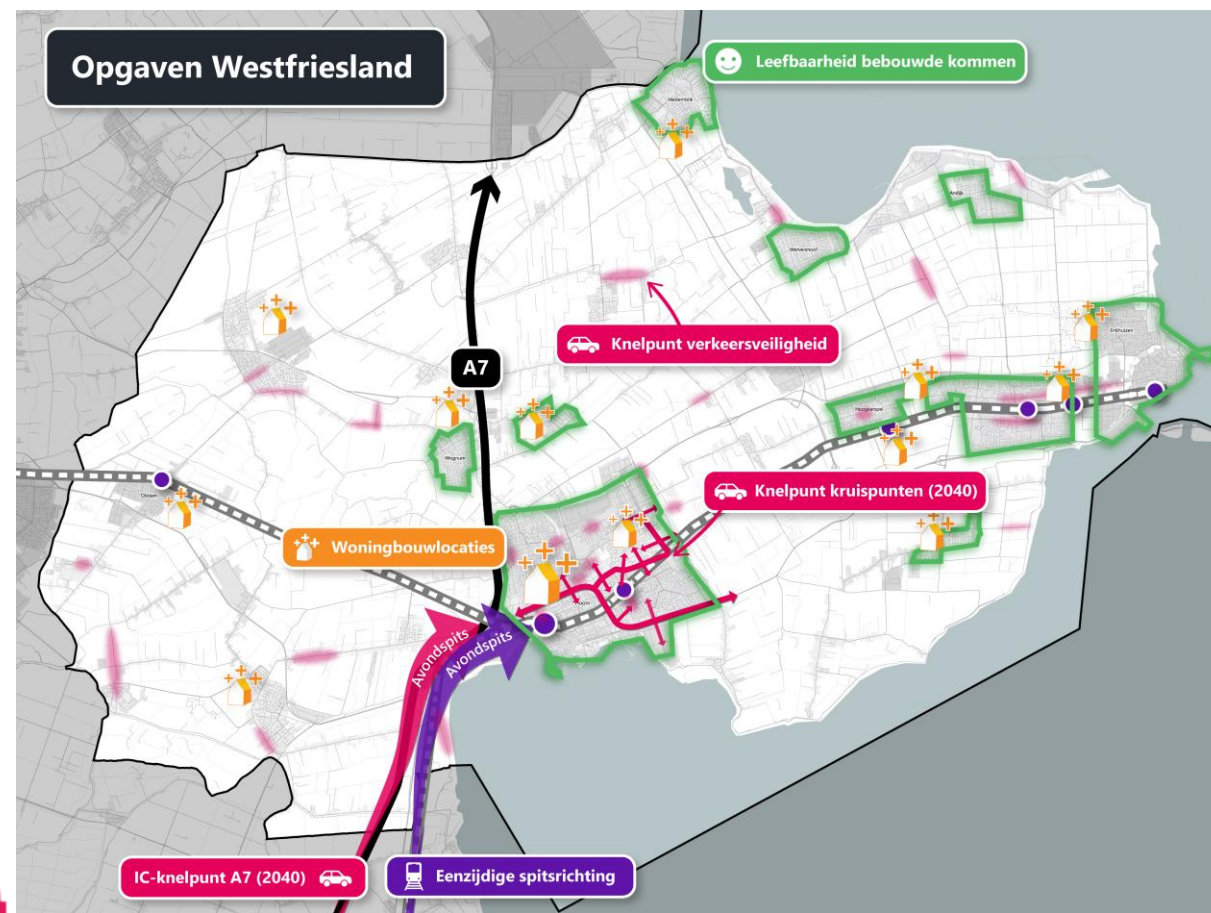
De kaart hiernaast geeft per locatie weer hoeveel type voorzieningen bereikt kunnen worden zonder een auto. Op pagina 31, en in de bijlage is de analyse verder toegelicht.



Opgavenkaart

Op basis van de opgaven uit het afweegkader ontstaan er een aantal specifieke gebiedsoverstijgende opgaven. Deze zijn hier samengevat

- Om de kwaliteit van leven in Westfriesland te behouden dient ingezet te worden op het verminderen van de groei in het autogebruik
- De autobereikbaarheid van Westfriesland moet op orde blijven
- Het versterken van het OV als alternatief voor de auto op de corridor Amsterdam-Hoorn-Enkhuizen.
- De verkeersveiligheid en aantrekkelijkheid van het fiets en voetgangersnetwerk dient vergroot te worden.
- De verkeersveiligheid en leefbaarheid in de kernen en lintdorpen dient gewaarborgd te blijven.
- Het mobiliteitssysteem dient zo ingericht te worden dat deze bijdraagt aan de klimaatdoelen.
- De bereikbaarheid van ziekenhuizen en kennisinstellingen moet worden gewaarborgd.





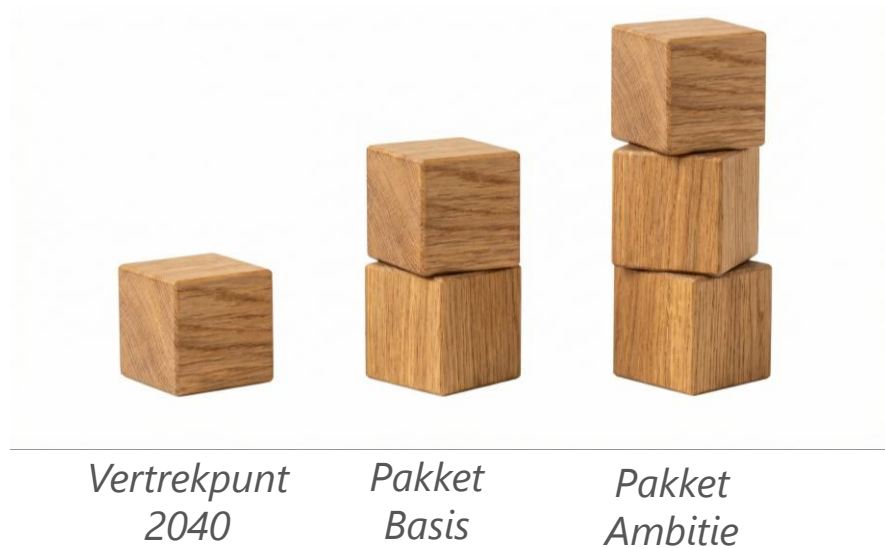
Bijdrage maatregelen aan brede welvaart

Dit hoofdstuk beschrijft de totstandkoming van het basis- en het ambitiepakket de verwachte effecten van de maatregelpakketten.

Twee maatregelpakketten

Maatregelen die bijdragen aan de opgave

Hoewel er diverse oplossingsrichtingen mogelijk zijn, is het vooral van belang dat deze zowel bijdragen aan de regionale opgaven als praktisch uitvoerbaar zijn. Om inzicht te verkrijgen in de cijfermatige effecten van de maatregelen op de regionale opgaven, zijn de maatregelen gebundeld in twee maatregelpakketten.



Onderscheid in de referentie voor 2040 en twee maatregelpakketten

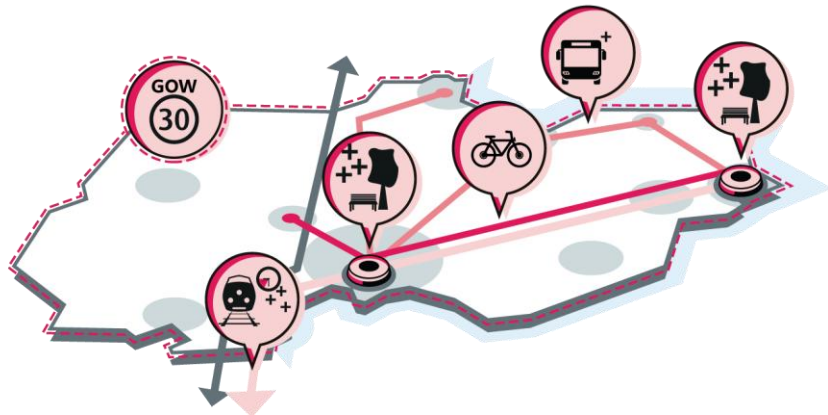
Een basis en ambitiepakket

In het basispakket ligt de focus op haalbaarheid. Het bestaat uit meer traditioneler, haalbare maatregelen. Het ambitiepakket bevat ambitieuze maatregelen om de opgaven die op de regio afkomen te verbeteren. Omdat de opgaven uitgaande van het ambitieuze ruimtelijke programma groot zijn, zijn er waarschijnlijk ook maatregelen nodig die nu politiek niet haalbaar worden geacht.

Proces naar basis- en ambitiepakket

De pakketten hebben we aangevuld op basis van het opgavenrapport, onze eigen expertise en in afstemming met de regionale partners. we hebben hiervoor gesprekken gevoerd met gemeente Hoorn, SED-gemeenten, gemeente Opmeer, gemeente Koggenland, gemeente Medemblik, de provincie Noord-Holland en NS.

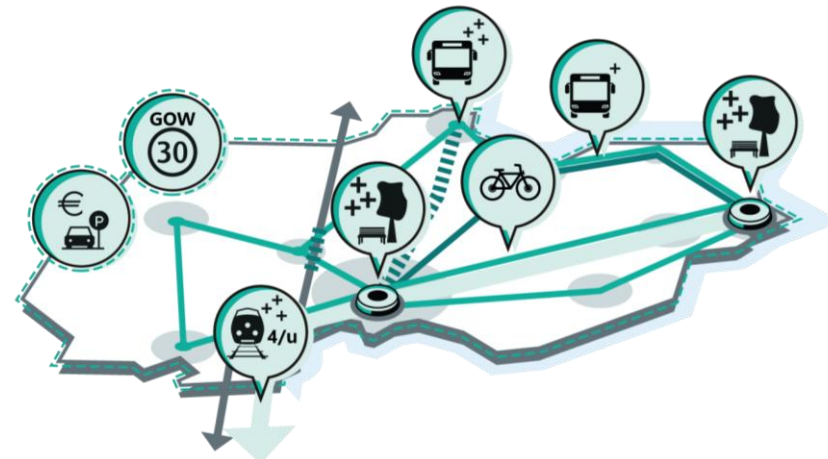




Basis pakket

De maatregelen in dit pakket zijn op hoofdlijnen (een volledig overzicht staat in bijlage 2):

- Realisatie **doorfietsroute Hoorn-Wognum, Hoorn-Medemblik en Hoorn-Enkhuizen** (noordelijk trace) en fietsroute **Bovenkarspel-Andijk**.
- **Extra treinen in de spits** tussen Enkhuizen en Amsterdam, verhoging kwaliteit stationsomgevingen en frequentieverhoging meerdere **buslijnen** (o.a. lijn 139 en 239).
- Parkeerregulering centra Hoorn, Enkhuizen en Medemblik en lage parkeernorm bij nieuwbouw.
- **GOW-30 op wegen met het hoogste verkeersveiligheid risico** of kruisend met nieuw gerealiseerde fietsroutes.
- Enkele lokale autoprojecten zoals; ontsluiting WFO terrein, optimaliseren kruispunten Provincialeweg, uitbreiden capaciteit rotonde N241-Wognum.



Ambitie pakket

De maatregelen in dit pakket zijn op hoofdlijnen (een volledig overzicht staat in bijlage 2):

- **Alle doorfiets- en regionale fietsroutes.**
- **Extra treinen in de spits en dal** tussen Enkhuizen en Amsterdam, verhoging kwaliteit stationsomgevingen en frequentieverhoging meerdere **buslijnen** (o.a. lijn 133 en 650).
- **Uitbreiden parkeerregulering** in centra en rond stations en daarnaast **lagere parkeernormen bij nieuwbouw**.
- Ook **GOW30** wordt verder aangevuld naar alle, huidige 50-wegen binnen de bebouwde kom waar fietsers de rijbaan delen met autoverkeer met dichte bebouwing.
- Meerdere **lokale autoprojecten**, waaronder afwaarderen en half-verdiept inrichten van Provincialeweg Hoorn, ringweg Obdam en randweg Hoogwoud, extra rotonde in Avenhorn.

Zie bijlage 2 voor de omschrijving van alle maatregelen per pakket. Bovenstaande overzicht is een globale samenvatting en omschrijft niet alle maatregelen.

Basis- en ambitiepakket lossen deel van de opgaven op

Scores maatregelpakketten op hoofdlijnen

Als de groei van de woningen en banen doorgaat en geen aanvullende maatregelen genomen worden groeit de automobilititeit in 2040 fors, met verschillende opgave als gevolg. Dit vergt actie. Het basispakket draagt bij aan verbetering op veel indicatoren. Het ambitiepakket zorgt voor de extra stap die nodig is om belangrijke doelen daadwerkelijk te halen, waaronder het wegnemen van capaciteitsknelpunten op weg en spoor en het op peil houden van de bereikbaarheid voor inwoners zonder auto. Tegelijkertijd lossen deze pakketten niet alle opgaven op: met name de CO₂-uitstoot vraagt om aanvullend beleid en extra maatregelen.

De volgende pagina's schetsen de effecten van beide pakketten op hoofdlijnen, bijlage 3 bevat een uitgebreide analyse en toelichting van de werkwijze en resultaten.



Doel	Indicator	Toekomst-jaar 2040	Basis-pakket	Ambitie-pakket
Duurzaamheid	Modal shift (verschuiving van auto naar fiets en OV)	●	●	●
	CO ₂ uitstoot	●	●	●
Gezondheid	Voertuigkilometers binnen de bebouwde kom	●	●	●
Bereikbaarheid en economie	Bereikbaarheid banen	●	●	●
	Capaciteitsknelpunten wegennet	●	●	●
	Capaciteitsknelpunten trein	●	●	●
Leefomgeving	Verkeersveiligheid	●	●	●
Sociale inclusie	Bereikbaarheid voorzieningen op peil voor inwoners met auto	●	●	●
	Bereikbaarheid voorzieningen op peil voor inwoners zonder auto	●	●	●
	Bereikbaarheid voorzieningen op peil voor risicogroepen	●	●	●



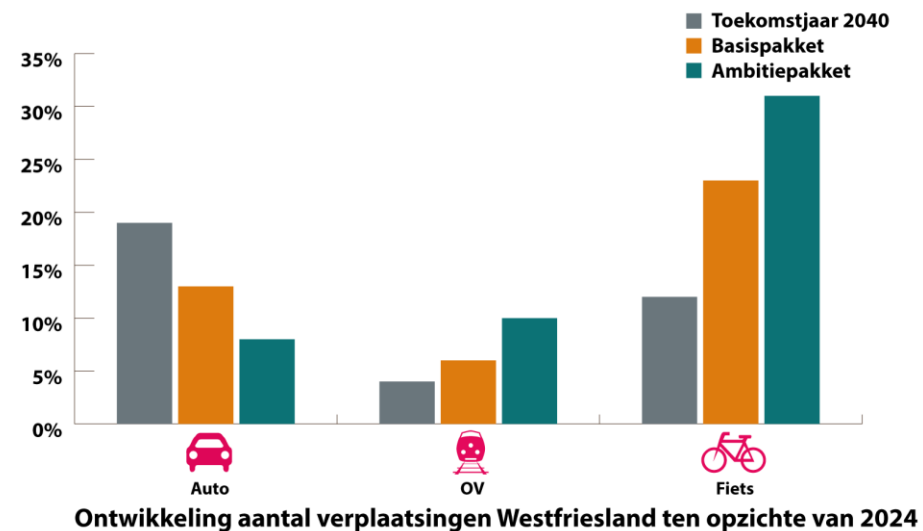
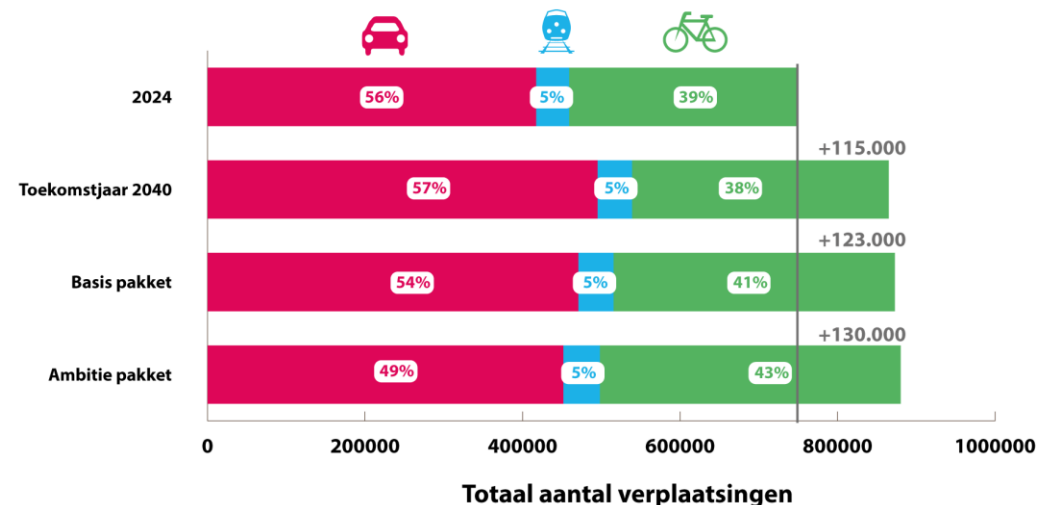


Modal shift: aandeel autogebruik neemt af in basis- en ambitiepakket

De maatregelpakketten remmen de groei van het autoverkeer af, maar in de pakketten is het aantal autoverplaatsingen nog hoger dan in 2024. Wel neemt het aandeel autoverplaatsingen van het totaal af. Dit effect is het sterkst in de gemeenten aan de Westfriese spoorlijn. Het aandeel autoverplaatsingen neemt in het ambitiepakket verder af dan in het basispakket (-8% en -3%). Dit is o.a. te verklaren door ambitieuzer parkeerbeleid en grotere verbeteringen in fiets- en openbaar vervoer.

Het verschil in het aantal verplaatsingen tussen 2040 en de pakketten komt door de modal shift van auto naar OV en fiets waarbij meerdere personen in één auto tellen als één verplaatsingen en als meerdere verplaatsingen wanneer deze de fiets of het OV gebruiken.

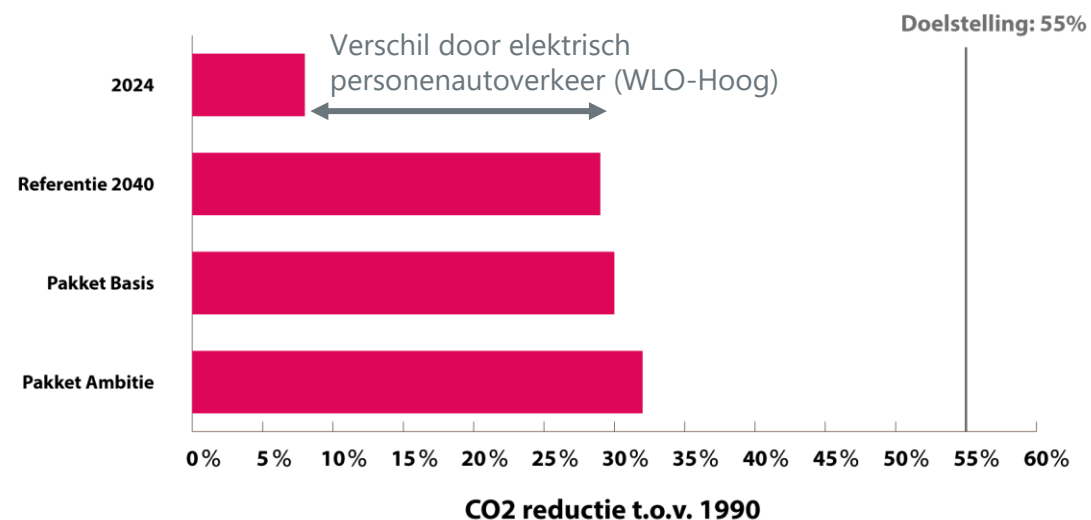
De onderste figuur geeft de ontwikkeling van het absolute aantal verplaatsingen per modaliteit en pakket weer ten opzichte van het basisjaar.





CO₂ uitstoot blijft een opgave

De maatregelen in de pakketten dragen naar verwachting bij aan het verminderen van CO₂ uitstoot, maar halen de doelstelling van een 55% reductie niet. CO₂ uitstoot blijft daarmee een opgave. Het ambitiepakket draagt iets sterker bij aan het verminderen van de CO₂ uitstoot dan het basispakket, door ambitieuzere beleidsmaatregelen en sterkere investeringen in fiets en OV. Om de doelstelling van 55% reductie te behalen is meer inzet vereist, dit is echter deels afhankelijk van Landelijk en Europees beleid.





Toename voertuigkilometers binnen de bebouwde kom gedempt

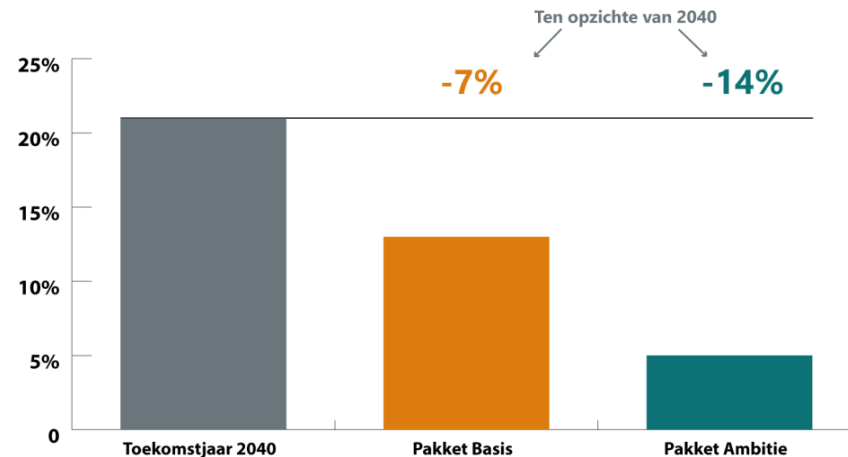
Tussen 2024 en 2040 nemen de gereden autokilometers binnen de bebouwde kom met meer dan 20% toe door ruimtelijke groei en hoger gemiddeld autogebruik. Het basis- en ambitiepakket dempen deze toename, maar in 2040 ligt het autoverkeer nog 13% (basispakket) en 5% (ambitiepakket) boven 2024. Dit effect is het sterkst in de meer stedelijke gebieden waar ingrijpendere maatregelen worden genomen.



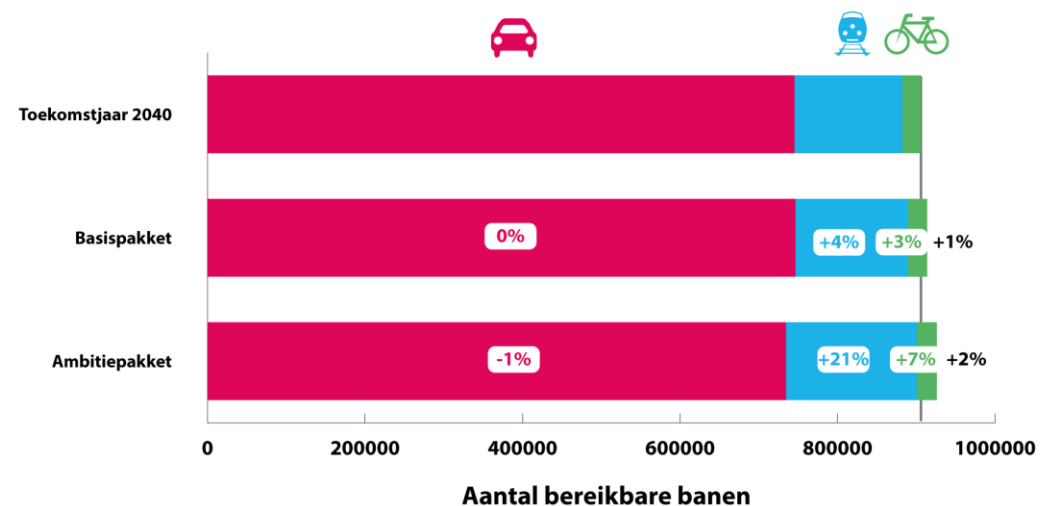
Beperkte verandering bereikbaarheid banen

In het toekomstjaar 2040 neemt het aantal te bereiken banen voor inwoners van Westfriesland per saldo af met 7%. In zowel het basispakket als het ambitiepakket verandert de banenbereikbaarheid beperkt (1%-2% toename t.o.v. toekomstjaar). Per vervoermiddel zijn er verschillen:

- OV en fiets: de bereikbaarheid neemt toe door verbeteringen. Dit effect is het grootst in het ambitiepakket, omdat de maatregelen daar verder gaan en meer kwaliteit en aantrekkelijkheid opleveren.
- Auto: de bereikbaarheid blijft ongeveer gelijk. Betere doorstroming levert tijdwinst en meer betrouwbaarheid op, maar lagere snelheden (onder andere door GOW30) drukken dit voordeel grotendeels weg.



Ontwikkeling voertuigkilometers binnen de bebouwde kom ten opzichte van 2024

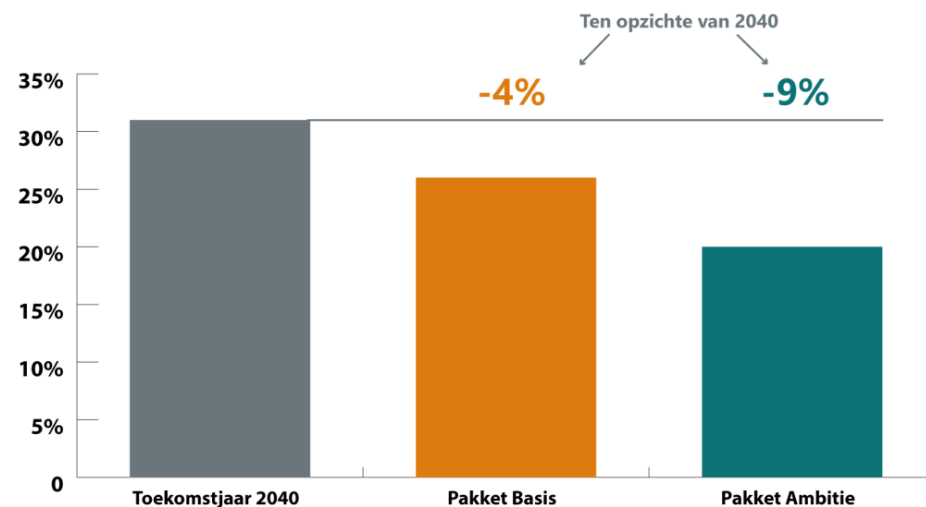


Aantal capaciteitsknelpunten wegennet worden (iets) verminderd door pakketten

Het totaal aantal voertuigverliesuren (VVU) van auto- en vrachtverkeer op het wegennet in Westfriesland neemt in 2040 met 31% toe ten opzichte van de huidige situatie. Dit is duidelijk meer dan de groei van de verkeersomvang (autoverkeer: +20%). Dit verschil is relevant omdat dit betekent dat de verliestijd per voertuig toeneemt.

Dit vormt een duidelijke opgave voor bereikbaarheid en logistiek. De maatregelpakketten laten wel een afname van VVU ten opzichte van de referentie (2040 zonder maatregelen) zien. Deze afname komt door de lokale infrastructurele maatregelen die zorgen voor een betere verkeersafwikkeling, en door maatregelen die de hoeveelheid autoverkeer verlagen.

Tegelijkertijd blijft het totale aantal voertuigverliesuren in alle pakketten hoger dan in de huidige situatie, wat aangeeft dat de maatregelen de groei van congestie dempen, maar deze niet volledig compenseren.



Ontwikkeling voertuigverliesuren binnen Westfriesland ten opzichte van 2024



Capaciteitsknelpunten trein: frequentieverhoging Enkhuizen-Amsterdam in dal en spits leidt tot beschikbaarheid zitplaatsen

Naar verwachting ontstaat in 2040 in drukke spitsuren een capaciteitsopgave op het traject Hoorn–Zaandam: niet voor alle reizigers zal dan een zitplaats beschikbaar zijn. Een frequentieverhoging op het spoor vergroot de beschikbare capaciteit en verhoogt daarmee de kans op een zitplaats, ook maakt dit de trein een aantrekkelijker alternatief voor de auto op de corridor.



Verkeersveiligheid

In het toekomstjaar 2040 neemt naar verwachting de hoeveelheid autoverkeer op de onveiligere wegtypen, waar fietsers de rijbaan met autoverkeer delen op snelheden boven de 30km/h toe. Dit zorgt voor een hoger risico op verkeersongevallen. De pakketten zorgen voor een afname van de hoeveelheid verkeer op onveilige wegen ten opzichte van de referentie en dit scoort positief, echter blijft de hoeveelheid verkeer op de meeste wegen hoger dan in 2024.





Uitleg: Bereikbaarheid op peil

Het KiM (2024) heeft onderzocht welke voorzieningen inwoners van Nederland belangrijk vinden om te kunnen bereiken en welke reistijden zij daarbij acceptabel achten. Daarbij blijkt onder meer dat langere reistijden doorgaans acceptabeler zijn met het OV dan met de fiets of auto, en dat de acceptabele reistijd per bestemming verschilt. Voor mbo, hbo en banen worden bijvoorbeeld langere reistijden geaccepteerd dan voor lokale voorzieningen. In dit onderzoek zijn de zeven voorzieningen met de hoogste prioriteit uit het KiM-onderzoek meegenomen; de bijbehorende acceptabele reistijden staan in de tabel hiernaast. Daarnaast zijn recreatiegebieden binnen 20 minuten meegenomen, conform de doelstelling voor Westfriesland. Voor deze acht voorzieningen is de reistijdgrens uit de tabel gebruikt als minimale norm waaraan moet worden voldaan.

Om de analyse behapbaar te houden zijn andere voorzieningen (bijvoorbeeld sport) buiten beschouwing gelaten. Voor vervolgonderzoek adviseren we ook te kijken naar het aantal gewenste bereikbare voorzieningen, de kosten om voorzieningen te bereiken en de extra reistijd voor inwoners die een voorziening niet binnen de acceptabele reistijd kunnen bereiken.

Inwoners zonder auto

Om de bereikbaarheid van voorzieningen te beoordelen is een onderscheid gemaakt tussen de situatie waar de reis gemaakt wordt met de auto en de situatie waarin de reis gemaakt wordt zonder een auto. Bij zonder auto geldt dat de voorziening ofwel met de fiets, of met het OV bereikt dient te kunnen worden.

	OV	Auto	Fiets
Supermarkt	15	12	12
Huisarts	18	12	13
Ziekenhuis	32	22	24
Basisschool	Nvt	11	12
Middelbare school	32	17	27
Mbo	41	24	26
Hbo/wo	46	36	25
Recreatie gebieden	20	20	20

Acceptabele reistijdgrenzen in minuten per vervoerswijze (KiM, 2024)





Bereikbaarheid voorzieningen op peil voor inwoners met auto

In 2040 is de reistijd naar het ziekenhuis voor circa 5% van de inwoners enkele minuten langer dan wenselijk. Andere relevante voorzieningen zijn binnen acceptabele reistijd te bereiken. De pakketten laten geen grote verschillen zien in de mate waarin voorzieningen per auto bereikt kunnen worden.

Bereikbaarheid voorzieningen op peil voor inwoners zonder auto

In 2040 vormt zonder maatregelen de reistijd naar hoger onderwijs en het ziekenhuis een opgave terwijl ook circa 10% van de inwoners een langer dan gewenste reistijd heeft naar mbo's en middelbare scholen. De pakketten dragen bij aan het beter bereikbaar maken van deze voorzieningen, vooral het ziekenhuis wordt in het ambitiepakket fors beter bereikbaar.

	Toekomstjaar 2040	Basispakket	Ambitiepakket
Middelbare school	88%	+1%	+2%
mbo	91%	+1%	+1%
hbo/wo	5%	0%	+1%
Ziekenhuis	48%	+1%	+7%

Aandeel inwoners dat zonder auto een voorziening kan bereiken binnen acceptabele reistijd

Bereikbaarheid voorzieningen op peil voor risicogroepen

In Westfriesland heeft ca. 9% van de inwoners geen auto én een laag inkomen. Voornamelijk in de gemeenten Enkhuizen (ca. 11%) en Hoorn (ca. 10%) ligt het aandeel inwoners zonder auto én een laag inkomen hoger dan in de andere gemeentes (ca. 7-8%).

In toekomstjaar 2040 en in de pakketten verschilt het resultaat niet veel van de bereikbaarheid van de gemiddelde inwoner zonder auto. In het ambitiepakket neemt met name het aantal inwoners dat het ziekenhuis kan bereiken toe door de frequentieverhoging van de trein tussen Enkhuizen en Amsterdam in dal en spits. Ook effecten van de frequentieverhoging van de bus zien we terug aan dat (iets) meer kwetsbare inwoners middelbare scholen kunnen bereiken binnen acceptabele reistijden.



Indicatieve kosten per maatregel

De volgende pagina schetst een overzicht van de (indicatieve) kosten per maatregel. De (indicatieve) kosten zijn in miljoenen.

Totstandkoming globale kostenindicaties

Voor projecten waar een nauwkeurige raming voorhanden was, is daar gebruik van gemaakt. Deze ramingen zijn niet allemaal opgesteld in hetzelfde prijspeil; in de legenda is per maatregel aangegeven uit welk jaar de aangeleverde raming afkomstig is.

De provincie Noord-Holland heeft voor de OV-maatregelen een indicatieve kosteninschatting gemaakt van de exploitatielasten. Deze kosten zijn jaarlijkse kosten; ook dit is in de legenda vermeld. Voor busmaatregelen geldt dat circa 40% van de kosten wordt gedekt uit reizigersopbrengsten en circa 60% uit provinciale subsidie.

Voor de overige kosten is een globale inschatting gemaakt obv eenheidsprijzen en kengetallen. Deze kostenindicaties zijn exclusief btw. Ook aanpassingen aan kabels en leidingen en mogelijke kosten voor grondaankoop zijn buiten beschouwing gelaten. De indicatieve kosten hebben een bandbreedte van +/- 40%.

Kansrijke maatregelen

Het globale inzicht in de kosten is gebruikt om een inschatting te maken van het doelbereik, de bijdrage van maatregelen aan de regionale doelen uit het afweegkader, en van de kostenefficiëntie. Hiermee ontstaat verder inzicht in de kansrijkheid van maatregelen.



Indicatieve kostenraming

Thema	#	Maatregel	Basis (mln.)	Ambitie (mln.)
Maatregelen lopen en fietsen	1	Doorfietsroute Hoorn – Wognum	€ 2,4***	€ 2,4 ***
	2	Doorfietsroute Hoorn – Medemblik	€ 9,7***	€ 9,7 ***
	3	Doorfietsroute Hoorn – Purmerend	nvt	€ 3,4
	4	Doorfietsroute Hoorn – Enkhuizen	€ 32**	€ 32 **
	5	Doorfietsroute Hoorn- Wervershoof	nvt	€ 4,3 ***
	6	Doorfietsroute Hoorn- Enkhuizen (zuidelijk tracé)	nvt	3,7
	7	Doorfietsroute Hoorn- Avenhorn (via Lijsbeth Tijsweg)	nvt	€ 1,4
	8	Regionaal fietsnetwerk (route Bovenkarspel-Andijk)	€ 0,4	€ 0,4
	9	Regionaal fietsnetwerk overige nummers (zie beschrijving)	nvt	€ 7,1
	10	Fietsbereikbaarheid bedrijventerrein Zevenhuis	€ 0,3	€ 0,3
	11	Extra fietsoversteek Provincialeweg bij Oostergouw	nvt	€ 0,8
Maatregelen OV en Hubs	12	Extra treinen in de spits tussen Enkhuizen en Amsterdam	-	nvt
	13	Frequentieverhoging Spoor Enkhuizen – Amsterdam van 2 naar 4 IC	nvt	-
	14	Verhogen kwaliteit stationsomgevingen	€ 1,5	€ 3
	15	OV-Hubs Abbekerk, Obdam en Wognum	€ <0,1	€ <0,1
	16	Nieuwe HOV-buslijn tussen Hoorn en Medemblik	nvt	€ 2 ^J
	17	Frequentieverhoging buslijn 128 in de spits	nvt	€ 0,5 ^J
	18	Buslijn 650 als volwaardige buslijn met een frequentie van 1 per uur	nvt	€ 0,7 ^J
	19	Frequentieverhoging buslijnen 139 en 239	€ 0,5 ^J	€ 0,5 ^J
	20	Frequentieverhoging buslijnen 131 en 132	€ 0,5 ^J	nvt
	21	Frequentie van 4 buslijn 133 tot en met Opmeer	nvt	€ 0,5 ^J
	22	Frequentieverhoging buslijn 438 in de spits	€ 0,4 ^J	€ 0,4 ^J
	23	Bushalte + deelmobiliteit bij Agriport	€ <0,1	€ <0,1
	24	Bushalte Noord-Hoorn	€ <0,1	€ <0,1

Legenda

nvt	Maatregel niet in pakket
^J	Kosten op jaarbasis
*	Raming uit 2022
**	Raming uit 2024
***	Raming uit 2025
-	Kosten onbekend



Thema	#	Maatregel	Basis (mln.)	Ambitie (mln.)
Maatregelen beleid	25	Invoeren of uitbreiden van parkeerregulering	-	-
	26	Lagere parkeernormen nieuwbouwwoningen	-	-
	27	Bewonersaanpak nieuwbouwwoningen	-	-
	28	Werkgeversaanpak: (o.a. stimuleren elektrische (deel)auto's en E-bikes)	-	-
	29	Tegenspitstarieven NS	-	-
	30	Opheffen snelheidsbeperking spoor (ambitie)	nvt	-
	31	Verlagen aantal parkeerplekken in stedelijke gebieden	nvt	€<0,1
Maatregelen auto	32	Invoeren GOW30	€ 30	€ 57,5
	33	Randweg Hoogwoud	nvt	€21,9 **
	34	Ringweg Obdam	nvt	€33 *
	35	Noord-Zuidverbinding N505 en N307	nvt	€92 **
	36	Verhogen capaciteit kruispunt Markerwaardweg N506	€0,3 **	€0,3 **
	37	Ontsluiting nieuwe ontwikkeling Venhuizen via de Torenweg naar de N506	nvt	€ 3
	38	Verkeersfilter Houterweg	€<0,1	€<0,1
	39	Provincialeweg Hoorn	€ 1,4	€ 55
	40	Uitbreiden capaciteit aansluitingen A7 Wognum	€ 0,3	nvt
	41	Aanpassing A7 Wognum	nvt	€ 5
	42	Verkeersafwikkeling N239, Agriport en A7	€ 0,6	€ 0,6
	43	Langetermijnmaatregelen ontsluiting WFO-terrein en aansluiting N307-N240-N505	€<0,1	€<0,1
	44	Realiseren rotonde N240-N239	€ 1	€ 1
	45	Uitbreiden capaciteit rotonde N241 - Wognum	€ 0,8	€ 0,8
	46	Uitbreiding van de N307	nvt	€ 15
	47	Randweg oost	nvt	€ 1
	48	Extra rotonde N194 in De Goorn	nvt	€ 0,8

Legenda

nvt	Maatregel niet in pakket
J	Kosten op jaarbasis
*	Raming uit 2022
**	Raming uit 2024
***	Raming uit 2025
-	Kosten onbekend





Handelingsperspectief toekomstbestendige bereikbaarheid Westfriesland

In het vorige hoofdstuk zijn de effecten van de maatregelpakketten beschreven. Dit hoofdstuk beschrijft met welke maatregelen de opgaven in Westfriesland verbeterd worden en vormt een handelingsperspectief voor een toekomstbestendige bereikbaarheid.

Het versterken van het fiets- en voetgangersnetwerk

Meer mensen die fietsen en lopen draagt sterk bij aan brede welvaart. Bij investeren in de fietsnetwerken gaat het om aantrekkelijke en snelle routes tussen de belangrijkste kernen en openbaar vervoer knooppunten, prioriteit bij verkeerslichten en fietsstimuleringsmaatregelen om mensen te verleiden vaker de fiets te pakken. Het gaat hierbij om het verder ontwikkelen van het doorfietsroute netwerk en ook de doorgaande regionale fietsroutes, zoals Wognum-Opmeer en Opmeer-Obdam. Ook de verbinding met andere regio's, zoals Regio Alkmaar is van belang. Bij het versterken van het fietsnetwerk kan gestart worden met de routes die de meeste potentie hebben. De bereikbaarheid en verkeersveiligheid van zowel nieuwe als bestaande bedrijventerreinen verdient daarbij specifiek aandacht.

Vanwege het regionale karakter van deze studie zijn geen lokale voetgangersmaatregelen uitgewerkt. Het stimuleren van lopen kan echter op meerdere manieren bijdragen aan brede welvaart. Aantrekkelijke, toegankelijke en sociaal veilige looproutes naar belangrijke bestemmingen, zoals stations en winkelgebieden, verminderen de autoafhankelijkheid en dragen bij aan een toekomstbestendig bereikbaar Westfriesland.

Het versterken van het OV als alternatief voor de auto op de corridor Amsterdam-Hoorn-Enkhuizen

De Hoornse- en Westfrieze lijn spelen een cruciale rol in de toekomstbestendige bereikbaarheid van de regio. De bereikbaarheid per auto richting Amsterdam zal afnemen, dit maakt het van extra groot belang dat de trein een aantrekkelijk alternatief vormt, ook om de reistijd naar hoger onderwijs te verkorten. Hieronder valt het stapsgewijs verhogen van de frequentie van intercity's en het opheffen van de snelheidsbeperking op het spoor.

Een hogere frequentie moet echter gepaard gaan met aanvullend beleid om daadwerkelijk een substantiële groei in het aantal reizigers te realiseren en daarmee de frequentieverhoging rendabel te maken. De bouw van nieuwe woningen rondom stations biedt hierbij kansen. Het hanteren van lagere parkeernormen, het verbeteren van de stationsomgevingen, het uitbreiden van fietsenstallingen en het versterken van fietsroutes naar de stations dragen bij aan een aantrekkelijker OV-gebruik. Daarnaast helpt de toevoeging van werkgelegenheid rond de stations bij het creëren van een tegenspits, wat de rendabiliteit van een frequentieverhoging verder vergroot. In de gebiedsstrategie Hoornse lijn wordt dit verder uitgewerkt.



Investeren in een lokaal werkend systeem van publieke mobiliteit

Publieke mobiliteit is onmisbaar om inwoners volwaardig te laten deelnemen aan de samenleving en voorzieningen bereikbaar te houden. Ook in Westfriesland beschikt een aanzienlijk deel van de inwoners niet over een auto. In beide pakketten dragen frequentieverhogingen op diverse buslijnen bij aan betere bereikbaarheid en het ontsluiten van essentiële voorzieningen. Ook de Westfriese spoorlijn tussen Hoorn en Heerhugowaard/Alkmaar is hierin van belang om vanuit het oosten van West-Friesland op de trein te kunnen stappen en oost-west reizen met de trein in Noord-Holland Noord mogelijk te maken. Van alle modaliteiten is de bereikbaarheidswinst van het openbaar vervoer in beide pakketten het grootst.

Tegelijkertijd staan de kosten van het trein- en busvervoer onder druk. Frequentieverhogingen zijn daarom alleen duurzaam wanneer zij gepaard gaan met reizigersgroei. Door binnen publieke mobiliteit vervoermiddelen slim en efficiënt in te zetten, wordt de bereikbaarheid vergroot zonder extra kosten.

Dit vraagt om regie en maatwerk vanuit de overheid, gericht op een samenhangend en goed verbonden netwerk van vervoersmogelijkheden. De hubs die de regio onderzoekt kunnen hierin een belangrijke schakel vormen. Deze hub-functie van locaties langs de A7 en station Obdam kan verbeterd worden door het realiseren van voldoende fietsenstallingen en aanbieden van deelmobiliteit.

Indien vertragingen voor het busvervoer op de A7 structureel worden, kan het toestaan van busvervoer over de vluchtstrook in overleg met Rijkswaterstaat worden verkend.



Inzetten op GOW30 binnen de bebouwde kom

Het invoeren van GOW30 binnen de bebouwde kom; het verlagen van de maximumsnelheid op geschikte gebiedsontsluitingswegen naar 30 km/h, gecombineerd met een inrichting die daarbij past, vergroot de verkeersveiligheid, verbetert de leefbaarheid en maakt kernen beter toegankelijk voor voetgangers en fietsers. Een lagere snelheid leidt doorgaans tot minder ernstige ongevallen, minder hinder door verkeer en een betere oversteekbaarheid op plekken waar veel bestemmingsverkeer en kwetsbare verkeersdeelnemers samenkomen. Daarmee draagt GOW30 bij aan de brede welvaart van inwoners en een aantrekkelijke leefomgeving.

Voor effectieve toepassing is het belangrijk zorgvuldig af te wegen welke wegen in aanmerking komen. GOW30 is met name passend op wegen die binnen de bebouwde kom een verblijfs- of mengfunctie hebben, waar veel oversteekbewegingen plaatsvinden, waar fietsers de rijbaan delen met autoverkeer. De afwezig kan complex zijn in de lintdorpen omdat het hier lastig is om een snelheid van 30km/h geloofwaardig in te voeren en op wegen met frequente buslijnen. In dit soort locaties is maatwerk nodig. Voor de uitwerking kan inspiratie opgedaan worden van onze [Gereedschapskist GOW30](#) en onze [publicatie het nieuwe 30 en OV](#).

Lokale inframaatregelen dragen effectief bij aan de leefbaarheid en/of bereikbaarheid

In de maatregelpakketten zijn diverse lokale infrastructuurmaatregelen opgenomen die naar verwachting effectief zijn, maar ook substantiële investeringen vergen. Zo kunnen de Randweg Hoogwoud, de Ringweg Obdam en de Noord-Zuidverbinding bij Bovenkarspel bijdragen aan een betere leefbaarheid in de bestaande kernen, doordat verkeer (deels) wordt omgeleid en de druk op gevoelige straten afneemt. De Randweg Hoogwoud is tevens randvoorwaardelijk voor de aangrenzende woningbouwontwikkeling. Omdat de maatregelen als pakket zijn doorgerekend, is het specifieke effect van deze projecten niet eenduidig vast te stellen. Voor alle drie deze nieuwe wegen daalt de verkeersintensiteit op de huidige routes met circa 20–60%, maar deze afname komt deels ook door andere maatregelen in het ambitiepakket.

Ook de voorgestelde aanpassingen aan de Provincialeweg in Hoorn verbeteren de verkeersafwikkeling op kruispunten en draagt zo bij aan een betere bereikbaarheid van de regio. Ook de verkeersveiligheid en leefbaarheid rondom de weg zal verbeteren.



Daarnaast zijn maatregelen voorgesteld om de capaciteit van kruispunten te vergroten en nieuwe woonwijken beter te ontsluiten. Deze ingrepen versterken vooral de bereikbaarheid en de robuustheid van het netwerk. Per infrastructurele maatregel is een nadere uitwerking nodig om vast te stellen of de maatschappelijke baten opwegen tegen de kosten, inclusief effecten op verkeersveiligheid, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit.

Uit de studie verkeerseffecten Avenhorn/De Goorn-West kwam naar voren dat woningbouw daar zorgt voor een toename van het verkeer in Rustenburg wat daar zorgt voor een verkeersveiligheidsopgave. In lijn met dit onderzoek dienen hiervoor oplossingsrichtingen onderzocht te worden.

Parkeerregulering

Parkeerbeleid vraagt om zorgvuldigheid en uitlegbaarheid. Het is geen doel op zich, maar een krachtig instrument om de openbare ruimte eerlijk te verdelen en de leefbaarheid te vergroten. Door de verwachte groei van het aantal inwoners en daarmee samenhangende mobiliteit neemt de druk op de beschikbare ruimte toe.

Westfriesland is een diverse regio; daarom is maatwerk nodig per kern en per gebied. Afhankelijk van de lokale situatie kan parkeerregulering op verschillende manieren worden ingezet om doelen te bereiken, bijvoorbeeld om hoge parkeerdruk te verminderen, zoekverkeer en foutparkeren terug te dringen of de leefbaarheid te verbeteren. Daarnaast draagt een passende parkeernorm bij nieuwbouw bij aan een lager autobezit van toekomstig bewoners.

In winkelgebieden zijn zowel een blauwe zone (om langparkeerders te weren en de rotatie te verhogen) als betaald parkeren effectief. Bij betaald parkeren kan worden gekozen voor een laagdrempelige start, bijvoorbeeld met het eerste uur gratis, zodat kort bezoek mogelijk blijft voor de lokale economie en de beschikbare parkeerplaatsen beter worden benut.



Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Bijlage 1

Quick Scan Prognosetool

Toepassing Quickscan prognosetool

De Quickscan prognosetool is qua detailniveau een regionaal verkeersmodel, echter zijn alleen controles op hoofdlijnen uitgevoerd. Hierdoor zijn de resultaten te gebruiken op regionaal niveau, maar als er op gedetailleerder niveau conclusies getrokken moeten worden, dan is de prognosetool in de huidige vorm nog niet geschikt en zijn er nog aanvullende controleslagen nodig

Uitgangspunten programma Quickscan prognosetool

Met vertegenwoordigers van de regio zijn de uitgangspunten voor woningen en arbeidsplaatsen in het toekomstjaar 2040 bepaald. Voor woningen is uitgegaan van ca. 21.300 extra woningen. De locaties zijn bepaald op basis van plancapaciteit.nl. De verwachte groei van het aantal arbeidsplaatsen (+ca. 2.800) is gebaseerd op de Strategie Werklocaties 2022; daarin zijn ook de beoogde locaties voor deze groei opgenomen. Per hectare is er uitgegaan van 40 arbeidsplaatsen.

Technische uitleg

Dit betekent controles op sociodata op gemeenteniveau, ritlengtes, aantallen ritten en modal split op regionaal niveau en kalibratie op tellingen. Maar geen controles op de locaties van zoneaantakkingen, routing, gedetailleerde zonevullingen en intensiteiten.

Uitgangspunten beleid en netwerk Quickscan prognosetool

In de toekomstscenario's van het rijk (WLO) wordt gerekend met een afname van de variabele autokosten tot 2040 als gevolg van toename elektrisch rijden. Er is in deze studie gekozen om de variabele autokosten niet te laten dalen, omdat de verwachting is dat hier fiscaal beleid voor komt en de effecten van de maatregelenpakketten dan beter te beoordelen zijn, doordat die niet beïnvloedt wordt door andere modelinstellingen. Verder gaat de studie uit van het WLO hoog scenario.

Uitgangspunt is dat voor het netwerk buiten het studiegebied uitgegaan is van het Nederlands Regionaal Model (NRM) (versie 2022 met basisjaar 2018) waar Rijkswaterstaat langetermijnprognoses mee opstelt. In het NRM is voor 2040 de bestuurlijke overeenkomst corridor Amsterdam-Hoorn met het uitbreiden van de capaciteit op de A7-A8 meegenomen, terwijl dit momenteel onzeker is.

Gemeentelijke netwerk uitgangspunten die in het toekomstjaar 2040 meegenomen zijn Poort van Hoorn (inclusief het verplaatsen van het busstation), GOW30 in Hoorn, ontvangen wegategorisering Drechterland, Enkhuizen, Stede Broek en Medemblik, verkeerscirculatieplan Opmeer.



Bijlage 2

Maatregelpakketten

Maatregelpakketten

Deze bijlage beschrijft de maatregelen zoals deze zijn doorgerekend met de Quicksan prognosetool. De maatregelen zijn gebundeld in een basispakket en een ambitiepakket. In het basispakket ligt de nadruk op haalbaarheid: het gaat om meer traditionele maatregelen die op korte termijn uitvoerbaar zijn. Het ambitiepakket omvat meer vergaande maatregelen die bijdragen aan het adresseren van de opgaven waar de regio voor staat. De indeling van maatregelen in het basis- of ambitiepakket is in afstemming met de regio tot stand gekomen.

De maatregelpakketten zijn gebruikt om inzicht te krijgen in het oplossend vermogen van maatregelen en vormen de basis voor de conclusies in dit handelingsperspectief. Het rapport laat zien wat nodig is om ook in de toekomst de brede welvaart en bereikbaarheid van de regio te behouden, in samenhang met de ruimtelijke ambities.

Dit handelingsperspectief behelst nadrukkelijk geen keuze tussen de twee pakketten. De regio kan aan de slag met maatregelen uit beide pakketten en kan er tevens voor kiezen om specifieke maatregelen uit beide pakketten (deels) niet te realiseren.

De bijlage schetst eerst een globaal overzicht van de maatregelen in de twee pakketten. Daarna worden de maatregelen per thema beschreven, hierbij worden de volgende thema's aangehouden:

- Lopen en fietsen
- OV en hubs
- Auto
- Beleid

Een deel van de maatregelen heeft een multimodaal karakter, deze zijn toch onder één van de thema's geplaatst. De thema's dienen voor de leesbaarheid van de bijlage.



Overzicht maatregelen basispakket

Lopen en fietsen

- Doorfietsroutes Hoorn-Wognum, Hoorn-Enkhuizen, Hoorn- Medemblik
- Regionale fietsroute Bovenkarspel – Andijk op basis van het regionaal fietsnetwerk Westfriesland
- Fietsbereikbaarheid bedrijventerrein Zevenhuis en WFO-terrein

OV en hubs

- Extra treinen in de spitsperiode tussen Enkhuizen en Amsterdam
- Verhogen kwaliteit stationsomgevingen
- OV-hubs Abbekerk, Obdam, Wognum
- Frequentieverhoging buslijnen (139, 239, 131, 132, 438)
- Bushalte Hoorn Noord
- Bushalte en deelmobiliteit bij Agriport

Beleid

- Parkeerregulering centrum Hoorn, Enkhuizen en Medemblik
- Lagere parkeernorm en bewonersaanpak bij nieuwbouw
- Werkgeversaankpak
- Tegenspitstarieven

Auto

- Invoeren GOW30
- Verhogen capaciteit kruispunt Markerwaardweg Venhuizen N506
- Verkeersfilter Houterweg Hoogkarspel
- Optimaliseren Kruispunten Provinciale weg
- Uitbreiden capaciteit aansluitingen A7 Wognum en N239
- Verkeersafwikkeling N239, Agriport en A7
- Ontsluiting WFO terrein
- Realiseren rotonde N240-N239
- Uitbreiden capaciteit rotonde N241-Wognum



Overzicht maatregelen ambitiepakket

Lopen en fietsen

- Doorfietsroutenetwerk op basis van toekomstbeeld provincie Noord-Holland
- Regionaal fietsnetwerk op basis van het regionaal fietsnetwerk Westfriesland
- Extra fietsoversteek Provincialeweg bij Oostergouw en fietsbereikbaarheid bedrijventerrein Zevenhuis en WFO-terrein

OV en hubs

- Frequentieverhoging Spoor Enkhuizen – Amsterdam van 2 naar 4 IC
- Verhogen kwaliteit stationsomgevingen
- OV-hubs Abbekerk, Obdam, Wognum
- Nieuwe HOV-buslijn tussen Hoorn en Medemblik
- Frequentieverhoging buslijnen 128, 650, 139, 239, 438
- Bushalte en deelmobiliteit bij Agriport
- Bushalte Hoorn Noord

Beleid

- Uitbreiden en invoeren parkeerregulering
- Lagere parkeernorm, bewonersaanpak bij nieuwbouw, werkgeversaanpak
- Opheffen snelheidsbeperking spoor em tegenspitstarieven NS
- Verlagen aantal parkeerplekken in stedelijke gebieden

Auto

- Invoeren GOW30 op meer wegen
- Aanpassing aansluitingen A7 Wognum
- Uitbreiding van de N307 naar 2x2 tussen de N506 en provinciegrens Houtribdijk.
- Randweg Hoogwoud
- Ringweg Obdam
- Noord-zuidverbinding N505 – N307
- Verhogen capaciteit kruispunt Markerwaardeweg Venhuizen N506
- Ontsluiting nieuwe ontwikkeling Venhuizen via de Torenweg naar de N506
- Verkeersfilter Houterweg Hoogkarspel
- Afwaarderen en half-verdiept inrichten van Provincialeweg Hoorn
- Verkeersafwikkeling N239, Agriport en A7
- Ontsluiting WFO terrein
- Realiseren rotonde N240-N239
- Uitbreiden capaciteit rotonde N241-Wognum
- Randweg oost
- Extra rotonde N194 in de Goorn



Maatregelenlijst fiets

Maatregelen fiets

We maken onderscheid in twee verschillende type kwaliteitsniveaus van fietsroutes. Doorfietsroutes en regionale fietsroutes. Doorfietsroutes voldoen aan de eisen die de provincie stelt en hebben een hoger kwaliteitsniveau dan regionale fietsroutes. Bij regionale fietsroutes gaat het om maatregelen zodat de route voldoet aan de reguliere CROW-richtlijnen voor fietsverkeer. In het verkeersmodel rekenen we voor een doorfietsroute een 20% snelheidsverhoging op de route en voor het regionaal netwerk een 10% snelheidstoename.

1. Doorfietsroute Hoorn – Wognum (basis+ambitie)

Het realiseren van een doorfietsroute tussen Hoorn en Wognum. (route 7)

2. Doorfietsroute Hoorn – Medemblik (basis+ambitie)

Het realiseren van een doorfietsroute tussen Hoorn en Medemblik. (route 1)

3. Doorfietsroute Hoorn – Purmerend (ambitie)

Het realiseren van een doorfietsroute tussen Hoorn en Purmerend. (route 11)

4. Doorfietsroute Hoorn – Enkhuizen noord (basis+ambitie)

Het realiseren van een doorfietsroute tussen Hoorn en Enkhuizen. Binnen de kernen van de SED als fietsstraat. (routes 3 en 4)

5. Doorfietsroute Hoorn – Wervershoof (ambitie)

Het realiseren van een doorfietsroute tussen Hoorn en Medemblik. (route 2)

6. Doorfietsroute Hoorn – Enkhuizen zuid (ambitie)

Het realiseren van een doorfietsroute tussen Hoorn en Enkhuizen. (routes 5 en 6)

7. Doorfietsroute Hoorn – Avenhorn (ambitie)

Het realiseren van een doorfietsroute tussen Hoorn en Avenhorn, zuidelijke route via de Lijsbeth Tijsweg (route 9)



Voortgangsrapportage Doorfietsroutes 2024 (provincie Noord-Holland, p.22)



8&9. Regionaal fietsnetwerk (basis en ambitie)

Regionale fietsroute Bovenkarspel-Andijk (17) valt onder het basispakket. De overige nummers zijn het ambitiepakket. Routes die al een doorfietsroute worden zijn hierin niet genoemd en staan dus niet bij het regionaal fietsnetwerk (maar bij doorfietsroutes).

10. Fietsbereikbaarheid bedrijventerrein Zevenhuis (basis+ambitie)

Om het bedrijventerrein Zevenhuis per fiets beter te verbinden met Hoorn wordt het fietspad vanaf de tunnel verbonden met Oostergouw en de wijk Bangert en Oosterpolder.

11. Extra fietsoversteek Provincialeweg bij Oostergouw (ambitie)

Met deze verbinding krijgen fietsers een alternatief voor de drukke verbinding met lange wachttijden bij de Liornestraat. Ook verbindt de schakel de wijk Hoorn-Noord directer met de noordoostzijde van Hoorn.



Regionaal fietsnetwerk Westfriesland (Haskoning, 2025)



Maatregelenlijst OV en hubs

Mogelijkheden verbeteren frequentie spoor

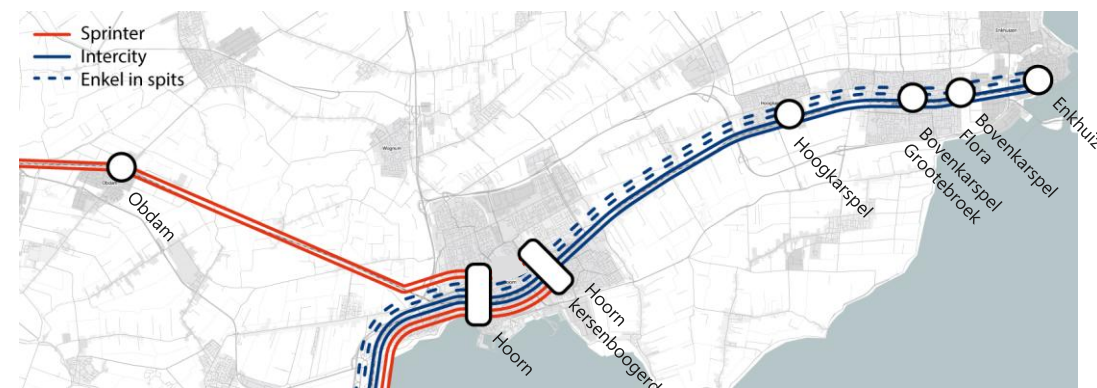
In de huidige situatie rijden er twee intercity's per uur tussen Enkhuizen en Amsterdam, twee sprinters tussen Hoorn en Alkmaar en twee sprinters tussen Hoorn Kersenboogerd en Schiphol. In de ochtendspits rijden er tussen 7:00 en 8:00 twee extra spitsintercity's van Enkhuizen naar Amsterdam. In de avondspits tijden er tussen 17:00 en 18:00 twee extra treinen van Amsterdam naar Enkhuizen.

12 Extra treinen in de spits tussen Enkhuizen en Amsterdam (basis)

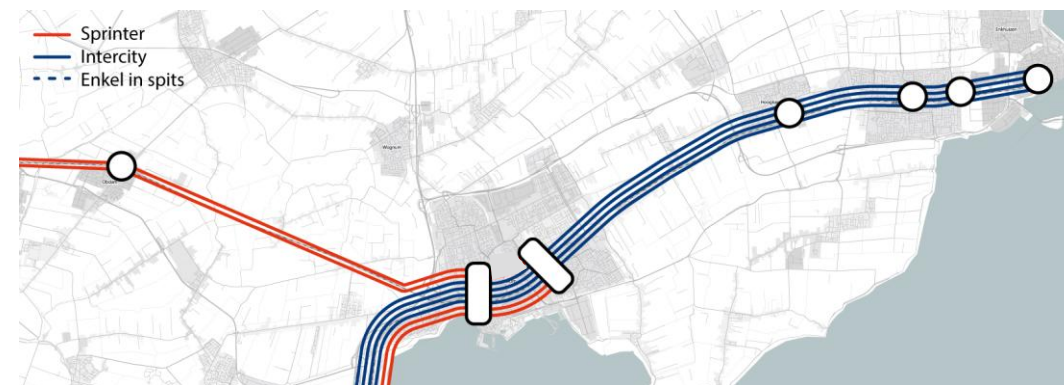
De maatregel betreft het uitbreiden van het aantal spitsintercity's. Deze maatregel betreft het instellen van een frequentie van 4 intercity's per uur in de volledige spits (2uur) in de spitsrichting. Dit betekent dat er in beide spitsen twee extra treinen rijden.

13. Frequentieverhoging Hoornse- en westfriese lijn (ambitie)

Het verhogen van de frequentie van de intercity's tussen Enkhuizen en Amsterdam van 2 naar 4 over de gehele dag.



Huidig en 12



Variant 13: Frequentieverhoging Hoornse lijn



Maatregelenlijst busnetwerk

Frequentieverhoging bestaande buslijnen: maatregelen 17,19, 20 en 22

Lijn	Huidig dal	Huidig spits	Basis dal	Basis spits	Ambitie dal	Ambitie spits
14	2	2				
128	2	2			2	4
131	1	2	2	2	1	2
132	1	1	1	2	1	1
133	2	4				
134	1	1				
135	1	1				
136	1	1				
138	0	2	0	4	0	4
139	1	3	2	4	2	4
239	1	3	1	4	1	4
141	1	1				
142	1	1				
143	1	1				
409	1	1				
412	1	2				
415	1	1				
417	1	1				
438	2	2				
612	0	2				
617	0	2				

Maximale frequenties op een lijn. Frequenties naar boven afgerond.



#	Maatregel	Pakket
17	Frequentieverhoging buslijn 128 in de spits	Ambitie
19	Frequentieverhoging buslijnen 139 en 239	Basis + ambitie
20	Frequentieverhoging buslijnen 131 en 132	Basis
22	Frequentieverhoging buslijn 438 in de spits	Basis + ambitie

Maatregelenlijst beleid

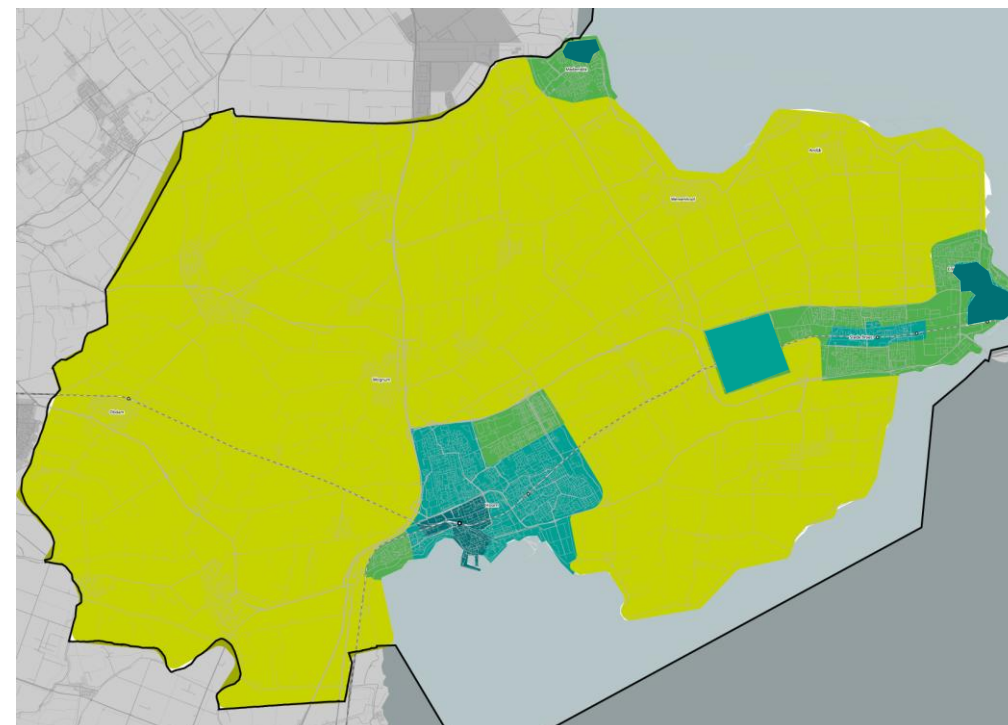
25. Invoeren of uitbreiden van parkeerregulering (basis + ambitie)

In het model is de parkeerregulering ingevoerd als betaald parkeren. Modelmatig kan parkeerregulering alleen op deze manier worden doorgerekend. In de praktijk zijn er meer mogelijkheden voor parkeerregulering.

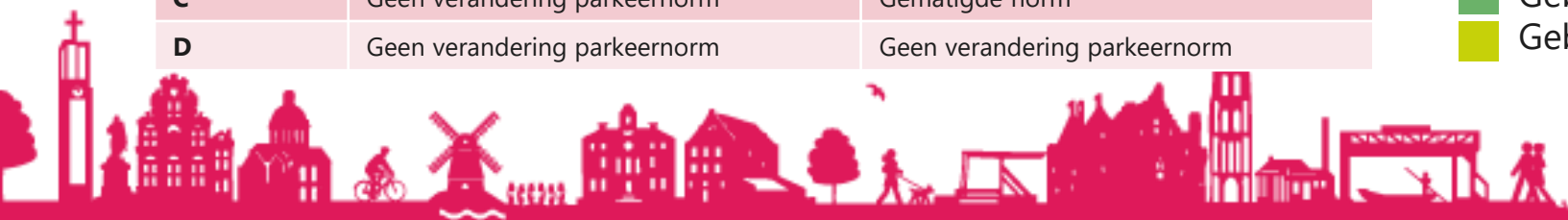
Gebiedstype	Basispakket	Ambitiepakket
A	Minimaal €3 per uur. +50% prijs bestaande gebieden	Minimaal €5 per uur. +50% prijs bestaande gebieden
B	Geen	Invoeren €1,50 per uur in centrumgebieden en binnen 250 meter stations
C	Geen	Geen
D	Geen	Geen

26. Lagere parkeernormen nieuwbouwwoningen (basis + ambitie)

Gebiedstype	Basispakket	Ambitiepakket
A	Gematigde, ambitieuze norm	Autoluw
B	Gematigde norm	Gematigde, ambitieuze norm
C	Geen verandering parkeernorm	Gematigde norm
D	Geen verandering parkeernorm	Geen verandering parkeernorm



- Gebiedstype A
- Gebiedstype B
- Gebiedstype C
- Gebiedstype D



27. Bewonersaanpak nieuwbouwwoningen (basis+ambitie)

De inzet richt zich op bewoners die recent zijn verhuisd naar een nieuwe of bestaande wijk. Het moment van verhuizen geldt als een kansrijke periode voor duurzame gedragsverandering: bestaande routines worden doorbroken en nieuwe gewoonten worden gevormd. Op ontwikkellocaties vinden relatief veel verhuizingen plaats, wat gerichte interventies richting bewoners mogelijk en effectief maakt. Kansen worden benut door o.a. MPvE's bij nieuwbouwwontwikkelingen op te stellen, bijvoorbeeld door naar ambities te streven als ov beschikbaarheid vanaf het eerste moment van de sleuteloverdracht, deelhub met verschillende type/ grootte deelauto's, 2 e-bikes per nieuwbouwwoning in de schuur.

Door nieuwe bewoners vanaf de oplevering van woningen tijdig te informeren en hen te laten kennismaken met duurzame mobiliteitsalternatieven voor de auto, neemt de kans toe dat zij deze opties eerder en frequenter benutten. Bij nieuwbouwwontwikkelingen wordt daarom een breed pakket aan aanbiedingen aangeboden. Er wordt maatwerk geboden op basis van de locatie en doelgroep. Gedacht kan worden aan een NS-abonnement binnen 1.200 meter van stations of korting op een E-bike, of een gratis E-bike bij het afzien bij een parkeerplek.

In het verkeersmodel: 1 minuut kortere reistijd van fiets en OV bij nieuwbouwwijken. In het basispakket gaat het alleen om ontwikkelen in de gebiedstypen A en B terwijl het in het ambitiepakket om alle ontwikkelingen gaat.

28. Werkgeversaankpak: (o.a. stimuleren elektrische (deel)auto's en E-bikes) (basis+ambitie)

Het stimuleren van duurzaam vervoer naar werk door middel van een werkgeversaankpak en bijvoorbeeld deelhub bij bedrijventerreinen. Dit zorgt voor meer reizen buiten de spits met OV en auto en meer thuiswerken.

29. Tegenspitstarieven NS (basis + ambitie)

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



Maatregelenlijst auto

32. Invoeren van GOW30 (basis+ambitie)

In Westfriesland hebben meerdere wegen binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid van 50km/h waarbij fietsers ook gebruik maken van de rijbaan. Dit speelt zowel binnen de grotere kernen, als op de vele lintwegen in de regio. Het CROW adviseert om, binnen de bebouwde kom, waar fietsers de rijbaan delen met autoverkeer een snelheidsregime van 30km/h in te stellen, of om vrijliggende fietsinfrastructuur aan te leggen.

Voor het ambitiepakket stellen we een maximumsnelheid van 30km/h voor op alle wegen binnen de bebouwde kom waar fietsers de rijbaan delen met autoverkeer met dichte bebouwing.

Op sommige lintwegen in Westfriesland geldt momenteel een maximumsnelheid van 50km/h waarbij dichte bebouwing ontbreekt en een snelheid van 30km/h daardoor niet geloofwaardig te realiseren valt. In dit geval is het de vraag of de komgrens wel juist is, en is het wegtype ETW60 mogelijk beter passend. Het verhogen van de maximumsnelheid draagt echter niet bij aan een verbeterde verkeersveiligheid. Daarom kiezen we ervoor om, ook in het ambitiepakket een op een beperkt aantal wegen een maximumsnelheid van 50km/h te behouden zonder vrijliggende fietspaden op plekken waar dichte bebouwing ontbreekt.

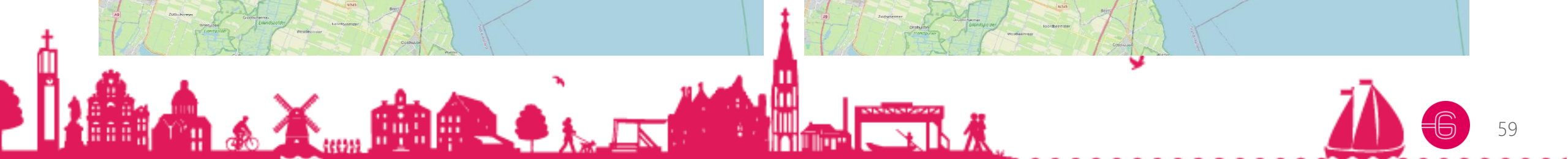
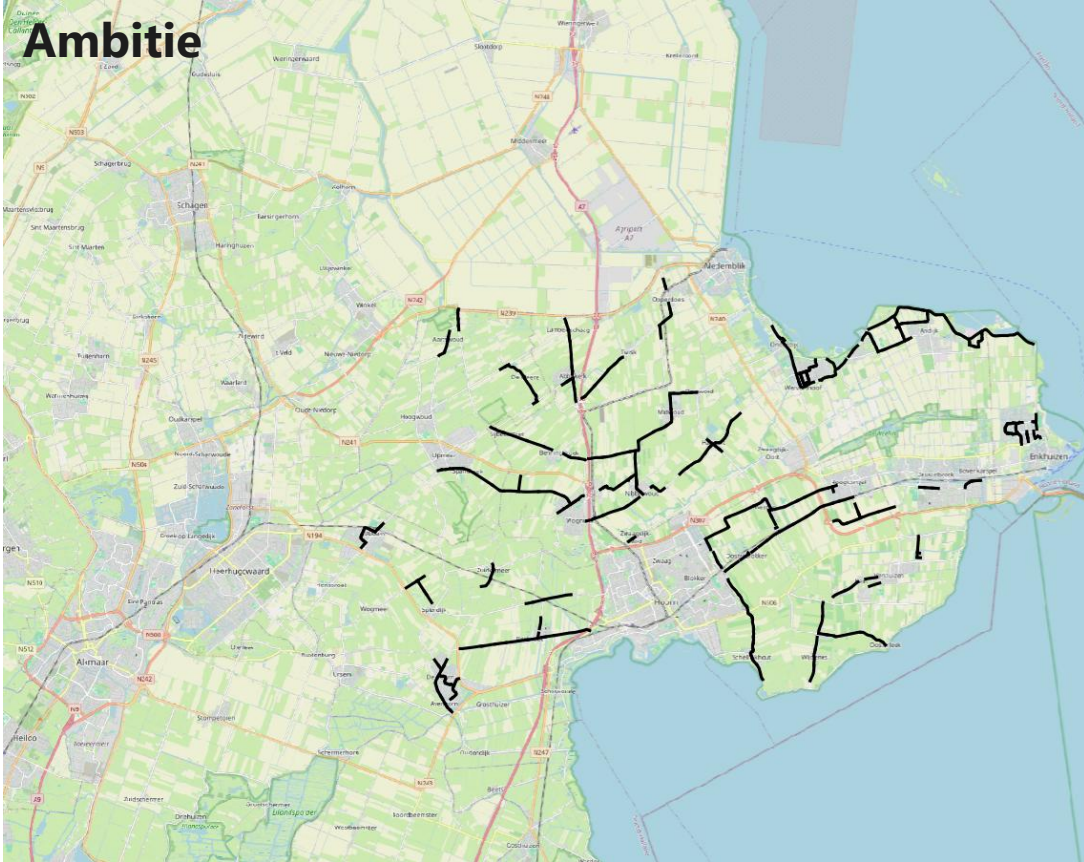
In het basispakket wordt gestart met het invoeren van GOW30 op de volgende wegen:

- Wegen met de hoogste risico's op de verkeersveiligheid
- Wegen die overlappen met een fietsroute in het basispakket
- Wegen waarbij de uitvoering naar GOW30 al verder gevorderd is.

Op de volgende pagina staat een kaart met de 30-wegen in het basis- en ambitie pakket. In de gemeente Hoorn zijn GOW30 maatregelen al meegenomen in de referentie, daarom staan deze niet op de kaart.

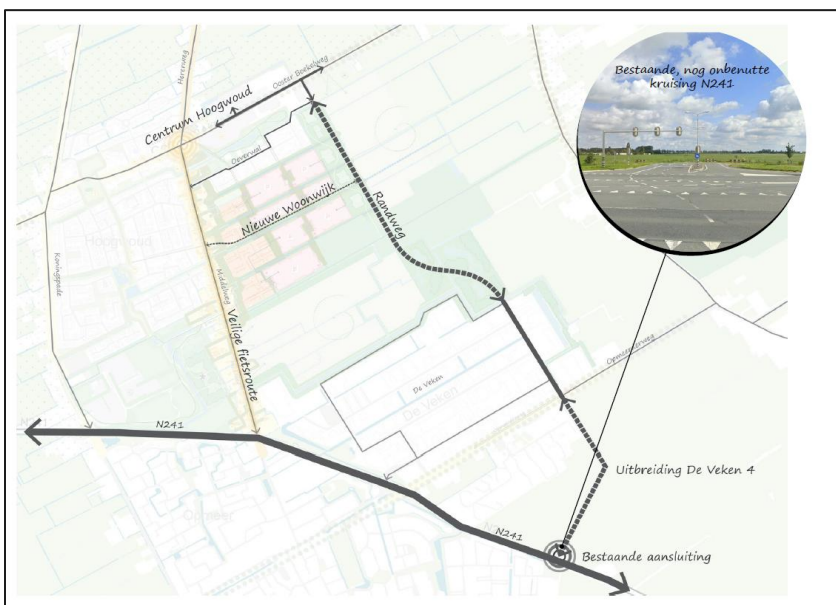


Nieuwe GOW30 wegen



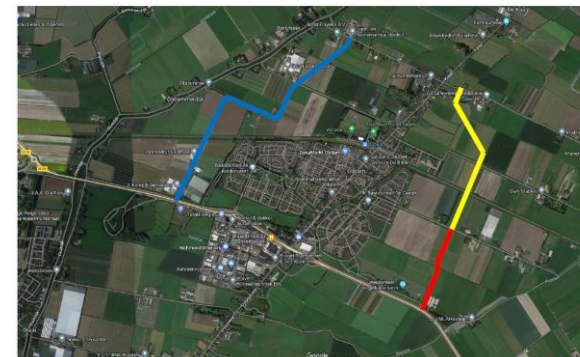
33. Randweg Hoogwoud (ambitie)

De randweg van Hoogwoud tussen de Ooster Boekelweg en de Opmeerderweg draagt bij aan het ontsluiten van de nieuwe woonwijk en vermindert de druk op de Herenweg-Middelweg. De randweg vormt een vereiste voor de woningbouwontwikkeling. De weg wordt aangelegd als GOW met vrijliggende fietspaden en 50 km/uur.



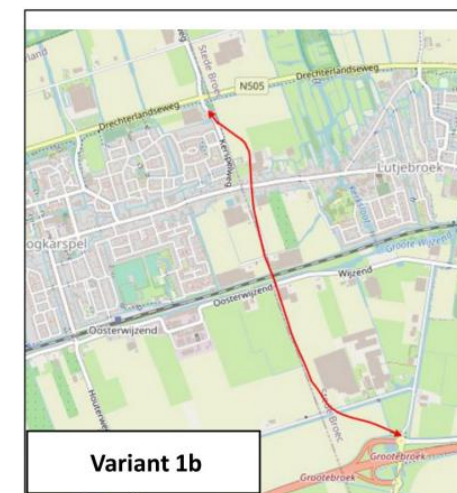
34. Ringweg Obdam (ambitie)

Een rondweg bij Obdam aan de oostzijde draagt bij aan het reduceren van de verkeersdruk op de dorpsstraat (zie geel rode lijn bovenstaand plaatje). Het betreft een verbinding tussen de N194 en de Lutkedijk waar ook de nieuwe woonwijk op wordt aangesloten. Aanvullend is het in regionaal verband mogelijk wenselijk om de ringweg door te trekken naar de N241. Dit laatste is niet in de pakketten doorgerekend.



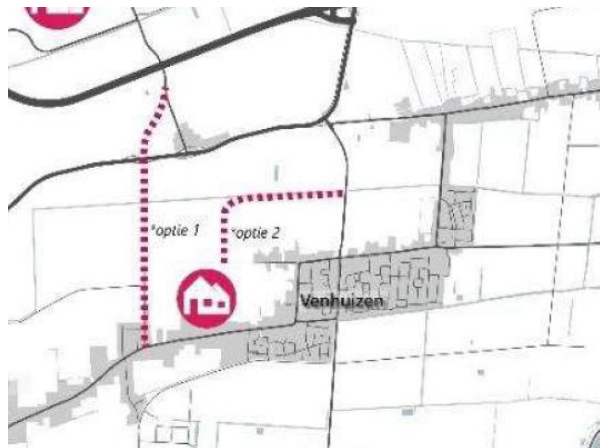
35. Noord-zuidverbinding N505- N307 (ambitie)

Nieuwe verbinding tussen Hoogkarspel en Lutjebroek met als doel om de leefbaarheid in Hoogkarspel en Stede Broec te vergroten waarbij met name vracht- en landbouwverkeer uit de kernen weg te halen. Dit wordt gerealiseerd door een nieuwe route voor landbouwverkeer.



36. Verhogen capaciteit kruispunt Markerwaardweg N506 (basis+ambitie)

Uitbreiden van capaciteit door toevoegen extra opstelstrook op de Markerwaardweg.



37. Ontsluiting nieuwe ontwikkeling Venhuizen via de Torenweg naar de N506 (ambitie)

De Torenweg wordt heringericht om meer verkeer veilig te kunnen verwerken en aangesloten op de N506 met een rotonde. De weg wordt doorgetrokken naar de Houterweg waarbij de bestaande aansluiting van de Houterweg op de N506 vervalt. De kern van Venhuizen wordt hiermee ontlast en de ontwikkeling beter ontsloten. Dit betreft optie 1 op de foto.

38. Verkeersfilter Houterweg (basis + ambitie)

Om de Houterweg te ontlasten en Hoogkarspel zuid te ontwikkelen op basis van het STOMP principe, wordt de doorgang voor autoverkeer beperkt onder het spoor. Welke doelgroepen (zoals hulpdiensten) toegang houden dient nader uitgewerkt te worden.



39. Provincialeweg Hoorn (basis + ambitie)

Op de Provincialeweg bestaan capaciteits- en veiligheidsknelpunten.

Basispakket:

- Het optimaliseren van de VRI's.

Ambitiepakket:

- Het optimaliseren van de VRI's.
- Afwaarderen van 70km/u naar 50km/u
- Provincialeweg half-verdiept

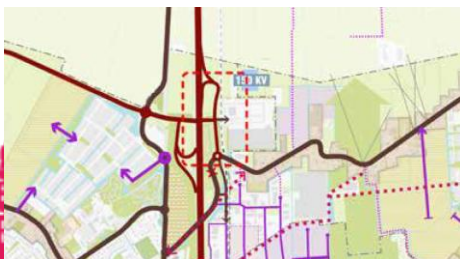


40. Uitbreiden capaciteit aansluitingen A7 Wognum (basis)

Het uitbreiden van de capaciteit op de kruispunten door het toevoegen van extra opstelstroken.

41. Aanpassing aansluitingen A7 Wognum (ambitie)

Aanpassing van de aansluitingen op basis van onderstaande afbeelding.



42. Verkeersafwikkeling N239, Agriport en A7 (basis + ambitie)

Op de afritten van de A7 worden extra rijstroken toegevoegd om een terugslag van verkeer op de A7 te voorkomen en de verkeersafwikkeling te verbeteren. Daarnaast worden ook extra rijstroken toegevoegd op het kruispunt N239 – Agriport – Koggenrandweg – Coppershorn.

43. Langetermijnmaatregelen ontsluiting WFO-terrein en aansluiting N307-N240-N505 (basis + ambitie)

Het uitbreiden van de capaciteit op de rotonde door middel van een bypass.

44. Realiseren rotonde N240-N239 (basis + ambitie)

Het aanpassen van het kruispunt naar een ovatonde.

45. Uitbreiden capaciteit rotonde N241 – Wognum (basis + ambitie)

Het uitbreiden van de capaciteit op de rotonde door het realiseren van een turborotonde.



46. Uitbreiding van de N307 (Ambitie)

De N307 uitbreiden van 2x1 naar 2x2 tussen kruispunt N506 en provinciegrens Houtribdijk.

47. Randweg oost (Ambitie)

Aansluiting op de N505 voor de locatieontwikkeling Nijevoert, te Stede Broec.

48. Extra rotonde N194 in De Goorn (ambitie)

Om Avenhorn/De Goorn-West en eventueel De Goorn Noord te kunnen ontwikkelen en het dorp zoveel mogelijk te ontlasten van extra verkeer wordt de haalbaarheid van een extra rotonde op de N194 halverwege tussen de rotonde bij Berkhout en de rotonde bij De Goorn onderzocht. Knip op Julianastraat nemen we niet mee.



Bijlage 3

Analyse per indicator

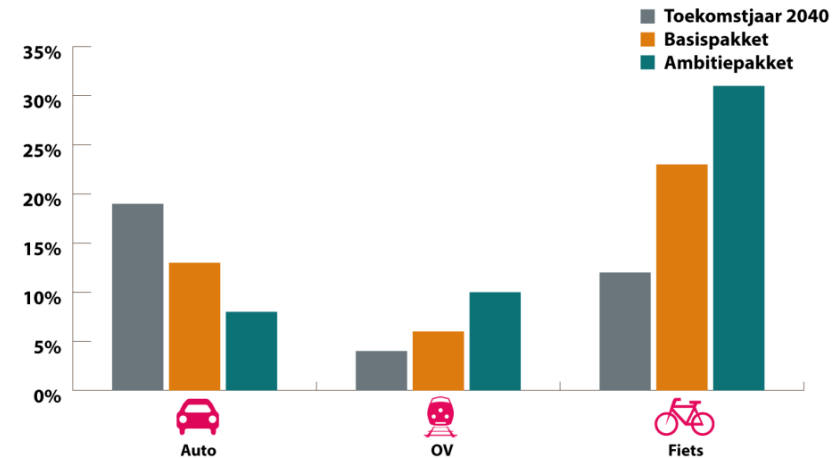
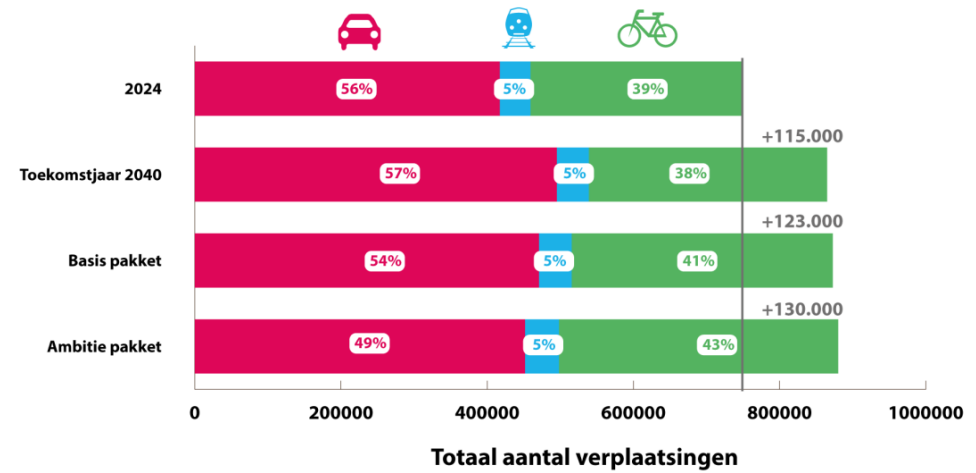


Duurzaamheid: Modal shift

De modal split geeft de verdeling van verplaatsingen over de verschillende vervoerwijzen weer. De totale mobiliteit in Westfriesland groeit tussen 2024 en het toekomstjaar 2040 zonder aanvullende mobiliteitsmaatregelen met ongeveer 15% door met name de ruimtelijke ontwikkelingen. Het autogebruik groeit het sterkst met een toename van 19%, dit vormt een **opgave**.

De maatregelpakketten remmen de groei van het autoverkeer af, maar in de pakketten is het aantal autoverplaatsingen nog steeds hoger dan in 2024. Wel neemt het aandeel autoverplaatsingen van het totaal af. Ten opzichte van de referentie neemt het aandeel autoverplaatsingen in het basispakket af met 3% en in het ambitiepakket met 8%. Het ambitie scoort daarmee **positief** en het basispakket **neutraal**.

Het verschil in het aantal verplaatsingen tussen 2040 en de pakketten komt door de modal shift van auto naar OV en fiets waarbij meerdere personen in één auto tellen als één verplaatsingen en als meerdere verplaatsingen wanneer deze de fiets of het OV gebruiken.



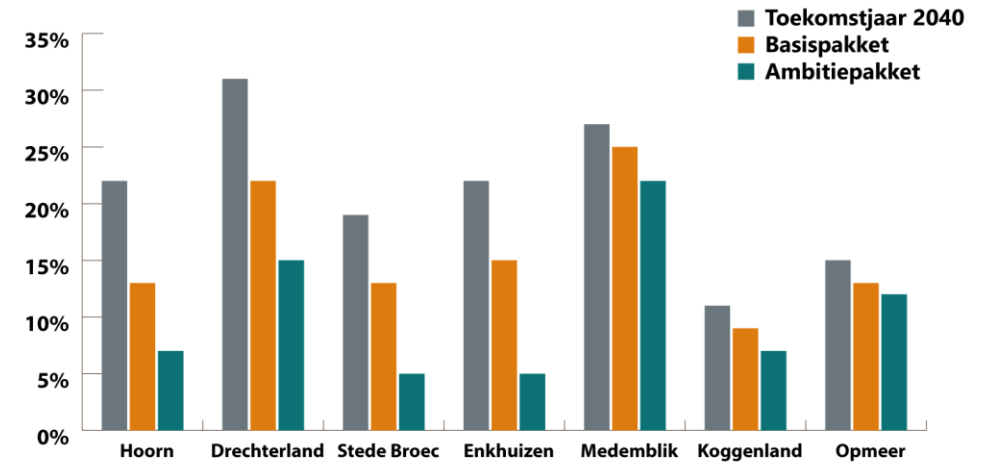
Indicator	Positief/Geen opgave	Neutraal/ mogelijke opgave	Opgave/ verslechtering
Modal shift	Verschuiving van de vervoerwijze keuze van auto naar fiets en ov van 5% of meer	Verschuiving van de vervoerwijze keuze van auto naar fiets en ov tussen 0-5%	Een toename van autogebruik ten opzichte van fiets of ov





Regionale verschillen in de ontwikkeling van het aantal autoverplaatsingen

De figuur hiernaast laat per gemeente zien met welk percentage het aantal autoverplaatsingen toeneemt ten opzichte van 2024. De groei richting 2040 hangt vooral samen met de omvang van de ruimtelijke ontwikkelingen in de betreffende gemeente. Het effect van het basis- en ambitiepakket op de afname van autoverkeer (ten opzichte van de 2040-situatie zonder aanvullende maatregelen) verschilt sterk per gemeente. In de meer stedelijke gemeenten langs de Westfriese lijn is het effect het grootst: daar zijn meer aantrekkelijke alternatieven voor de auto beschikbaar én worden doorgaans verdergaande beleidsmaatregelen ingevoerd, zoals parkeerregulering (in het model als betaald parkeren).



Ontwikkeling aantal autoverplaatsingen ten opzichte van 2024



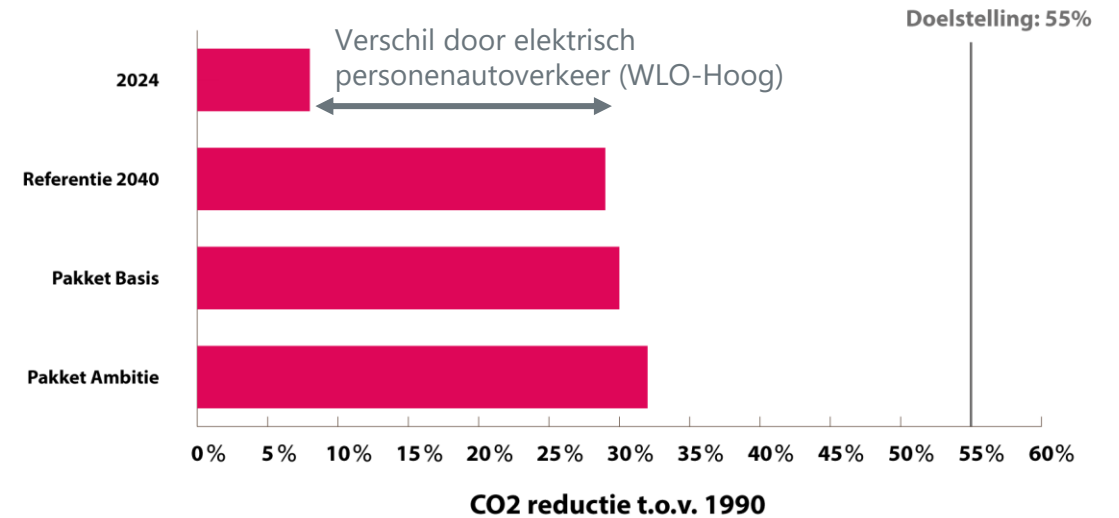


Duurzaamheid: CO₂ uitstoot

Met het klimaatakkoord van Parijs is de doelstelling vastgelegd om tussen 1990 en 2030 de netto-uitstoot van broeikasgassen met ten minste 55% te verminderen. Het doel van de provincie voor mobiliteit is ook 55%.

Tussen 2024 en 2040 dalen de emissies met 29% door de forse (50%) verwachte toename van elektrificatie van het personenverkeer. CO₂ uitstoot blijft een **opgave** voor Westfriesland.

De maatregelen in de pakketten dragen bij aan het verminderen van CO₂ uitstoot, maar halen de doelstelling niet waardoor dit een **opgave** blijft.



Indicator	Positief/Geen opgave	Neutraal/ mogelijke opgave	Opgave/ verslechtering
CO ₂ uitstoot	Maatregelen overtreffen het doel van 55% CO₂ reductie tov 1990 (in 2030)	Maatregelen behalen het doel van 55% CO₂ reductie tov 1990 (in 2030)	Maatregelen behalen niet het doel van 55% CO₂ reductie tov 1990 (in 2030)

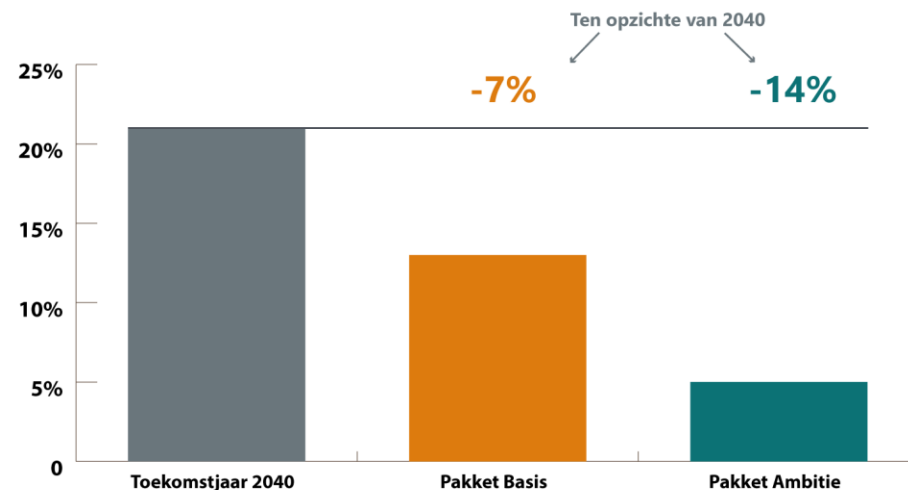


Gezondheid: Voertuigkilometers binnen de bebouwde kom



Tussen het basisjaar en 2040 neemt het aantal gereden autokilometers binnen de bebouwde kom met bijna een kwart toe door zowel een toename aan mobiliteit door ruimtelijke ontwikkelingen als door het hogere gemiddeld autogebruik. Dit heeft een negatieve invloed op de leefbaarheid en leefkwaliteit door de toename van fijnstof, geluidsoverlast en een afname van de overstekbaarheid en verkeersveiligheid van wegen en vormt daarom een **opgave**.

Het basis- en ambitiepakket dempen deze effecten, echter blijft de hoeveelheid autoverkeer binnen de bebouwde kom in het basispakket 13% hoger en in het ambitiepakket 5% hoger dan in 2024. Ten opzichte van het toekomstjaar 2040 scoren beiden pakketten **positief**.



Ontwikkeling aantal verplaatsingen binnen de bebouwde kom ten opzichte van 2024

Indicator	Positief/Geen opgave	Neutraal/ mogelijke opgave	Opgave/ verslechtering
Voertuigkilometers binnen de bebouwde kom	Een afname van minimaal 5% van het aantal voertuigkilometers binnen de bebouwde kom .	Het aantal voertuigkilometers binnen de bebouwde kom blijft ongeveer gelijk (-5% tot 5%) .	Een toename van minimaal 5% van het aantal voertuigkilometers binnen de bebouwde kom.

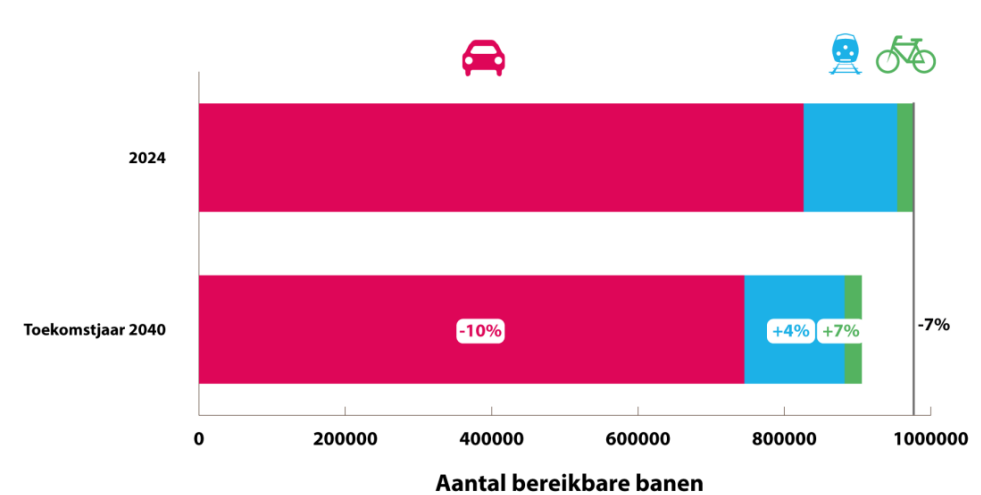


Bereikbaarheid en economie: Bereikbaarheid banen



In het toekomstjaar 2040 neemt het aantal te bereiken banen voor inwoners van Westfriesland per saldo af met 7%. Dit vormt een **opgave**. Dit komt door de toename van vertragingen op het wegennet binnen Westfriesland, en op de A7-A8. Tegelijkertijd is er ook een positief effect zichtbaar bij andere modaliteiten. De bereikbaarheid van banen voor de gemiddelde inwoner met de fiets en het OV stijgt doordat het aantal banen in, en rondom de regio toeneemt. Deze groei compenseert echter niet volledig de daling aan de autokant, waardoor het totaalbeeld in 2040 negatief uitkomt.

De bereikbaarheidsscore is vastgesteld op basis van het gewogen aantal bereikbare banen. Het is een gemiddelde van het aantal bereikbare banen per zone, gewogen voor het aantal inwoners. Hierbij is een time-decay functie toegepast, wat inhoudt dat banen binnen een kortere reistijd zwaarder meetellen dan banen verder weg. Hierbij is rekening gehouden met de acceptabele reistijden naar werk die verschillen per modaliteit (auto, 36 minuten, OV, 47 minuten en fiets 28 minuten (KiM, 2023)). De bereikbaarheidsscores per modaliteit zijn bij elkaar opgeteld en op basis van deze totalen is de totale afname van 7% berekend.



Indicator	Positief/Geen opgave	Neutraal/ mogelijke opgave	Opgave/ verslechtering
Bereikbaarheid banen	Verbeterde bereikbaarheid banen met minimaal 5% voor alle modaliteiten samen	Verbeterde bereikbaarheid banen met 0 tot 5% voor alle modaliteiten samen	Een (significant) bereikbaarheidsverlies voor alle modaliteiten samen





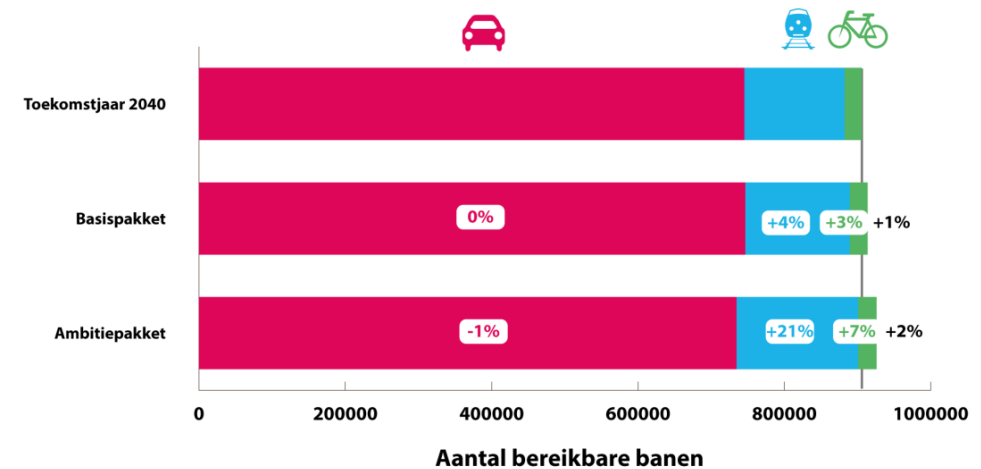
Effect van de maatregelpakketten op de bereikbaarheid van banen

In zowel het basispakket als het ambitiepakket verandert de bereikbaarheid van banen slechts licht. Daarom scoren beide scenario's scoren **neutraal**.

De modaliteiten laten wel een verschillend beeld zien. Door de verbeteringen in OV en fiets neemt de bereikbaarheid voor deze vervoerwijzen toe. Dit effect is sterker in het ambitiepakket, omdat de maatregelen daar verder gaan en meer impact hebben op de kwaliteit en aantrekkelijkheid van deze modaliteiten.

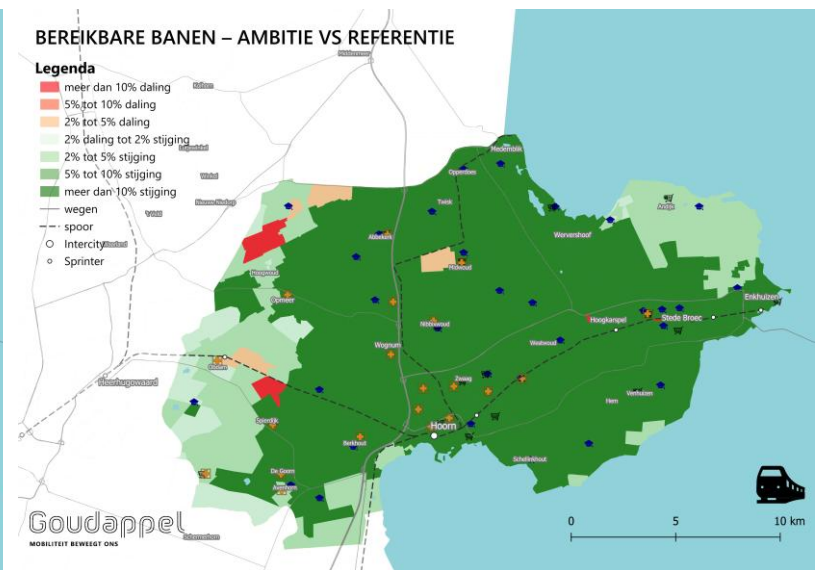
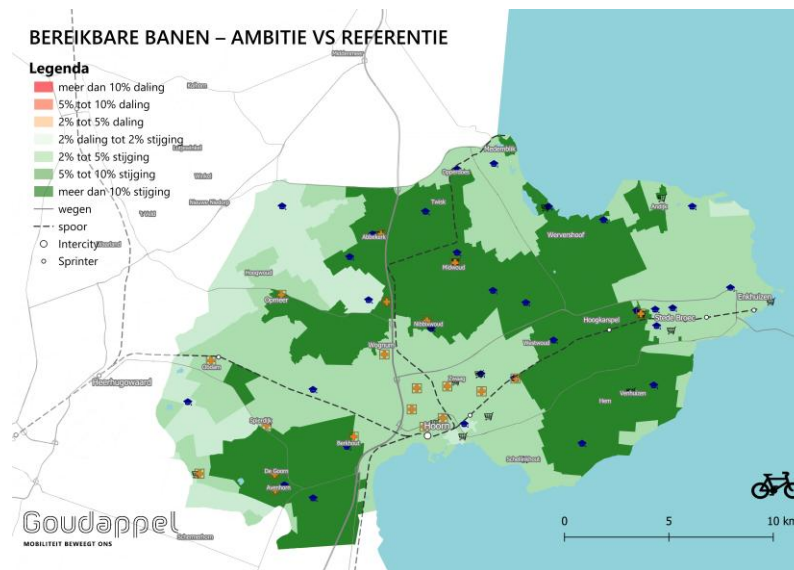
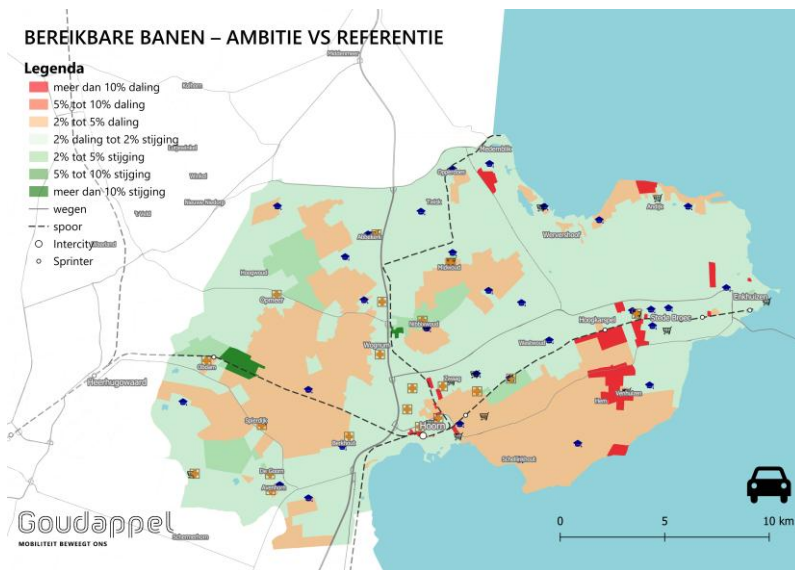
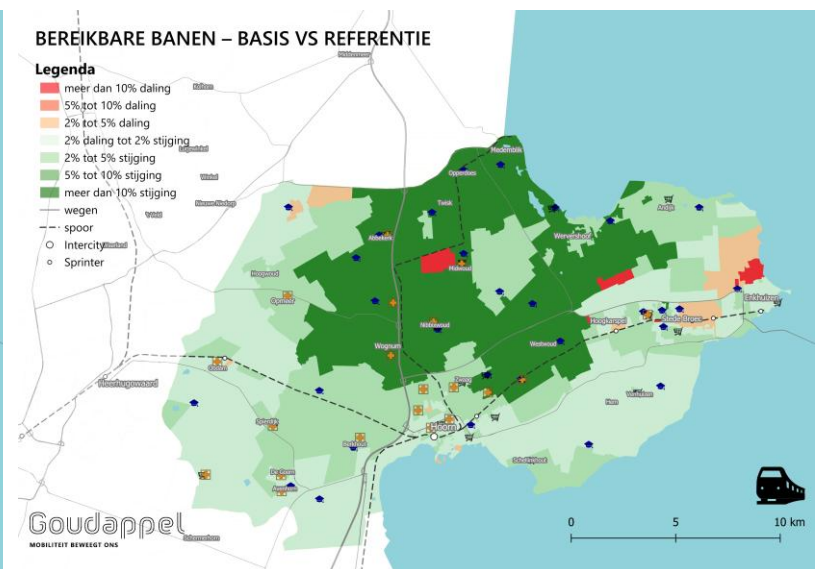
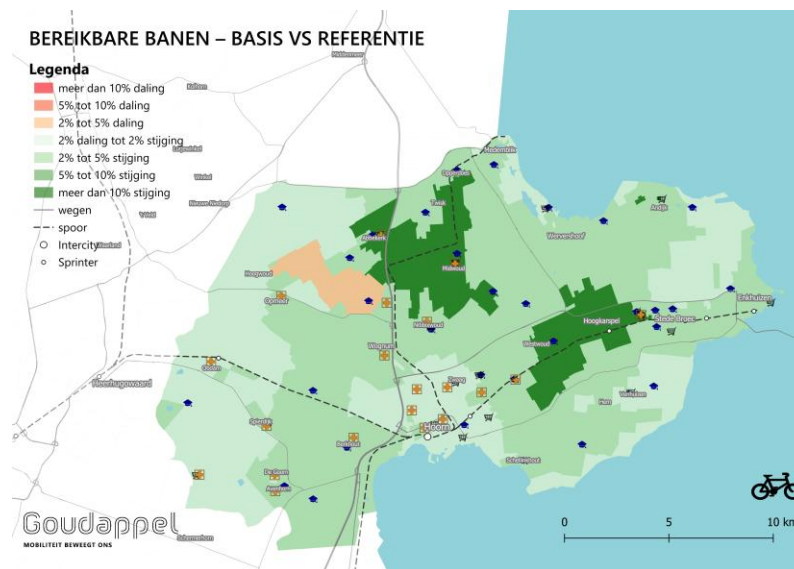
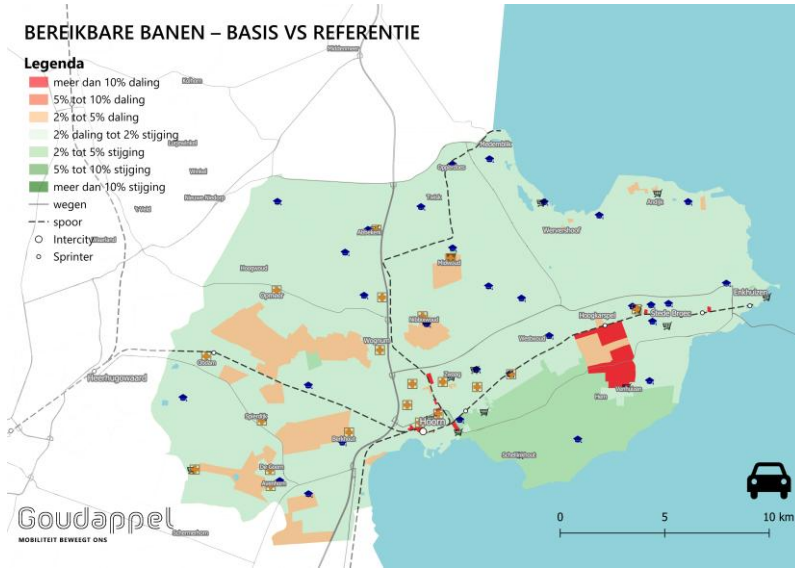
De bereikbaarheid per auto blijft in de pakketten ongeveer gelijk. Dat komt doordat twee tegengestelde effecten elkaar grotendeels opheffen: enerzijds zorgt een betere verkeersafwikkeling voor winst in reistijd en betrouwbaarheid, anderzijds leiden lagere snelheden (onder andere door GOW30) tot een verminderde de autobereikbaarheid.

Op de volgende pagina staat de effecten van de maatregelpakketten op de bereikbaarheid op de kaart weergegeven. De sterke afnames zijn een modelmatig effect. Voor de auto komt dit bij de zones met veel woningbouw door de bewonersaanpak, die in het model is verwerkt als extra reistijd.



Indicator	Positief/Geen opgave	Neutraal/ mogelijke opgave	Opgave/ verslechtering
Bereikbaarheid banen	Verbeterde bereikbaarheid banen met minimaal 5% voor alle modaliteiten samen	Verbeterde bereikbaarheid banen met 0 tot 5% voor alle modaliteiten samen	Een (significant) bereikbaarheidsverlies voor alle modaliteiten samen





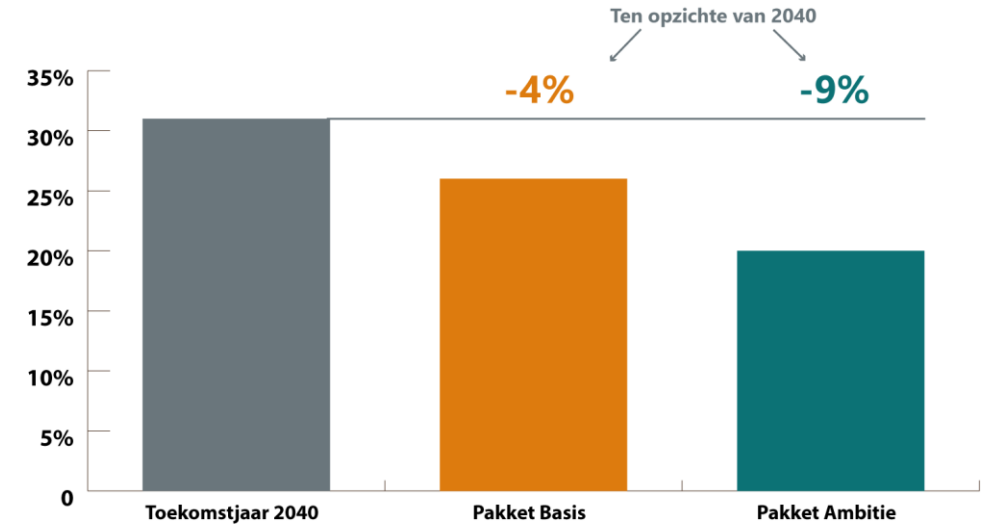
Bereikbaarheid en economie: Capaciteitsknelpunten wegennet



De verliestijden op wegen in Westfriesland nemen in 2040 met 31% toe ten opzichte van de huidige situatie. Dit is meer dan de toename van het autoverkeer (20%). Het aantal voertuigverliesuren (VVU's) is bepaald op alle wegen binnen de regio. Dit vormt een **opgave**. Het aantal VVU's is het totaal aantal uren reistijdverlies (in vergelijking met ongestoorde afwikkeling) van het al het verkeer in de regio.

De toename van VVU's ontstaan in de regio vooral op gebiedsontsluitingswegen, zowel binnen als buiten de bebouwde kom. In het model zijn de maatregelen uit de bestuurlijke overeenkomst (BOK) corridor Amsterdam-Hoorn meegenomen, waaronder extra spitsstroken op de A7 tussen afslag 7 Avenhorn en afslag 9 Hoorn-Noord. Hierdoor ontstaan er in het model in 2040 beperkt extra VVU's op snelwegen binnen Westfriesland. Zonder de maatregelen uit de BOK, zouden hier wel extra VVU's ontstaan.

De maatregelpakketten zorgen voor een afname van het reistijd verlies van 4% in het ambitiepakket en 9% in het ambitie pakket en scoren daarmee **neutraal** en **positief**. Echter blijft het aantal VVU's in de pakketten hoger dan in de huidige situatie. Dat zegt echter beperkt iets over de gemiddelde vertraging per voertuig, omdat er in 2040 meer autoverplaatsingen zijn dan in 2024.



Ontwikkeling voertuigverliesuren binnen Westfriesland ten opzichte van 2024

Indicator	Positief/Geen opgave	Neutraal/ mogelijke opgave	Opgave/ verslechtering
Capaciteitsknelpunten wegennet	Afname aantal voertuigverliesuren met meer dan 5%	Aantal voertuigverliesuren blijft ongeveer gelijk (-5% tot 5%)	Toename aantal voertuigverliesuren met meer dan 5%

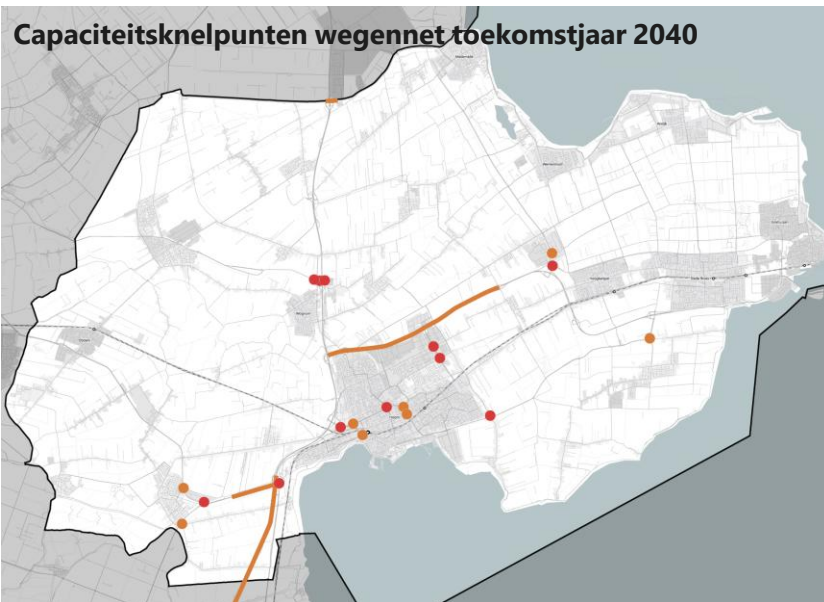


Capaciteitsknelpunten op wegen in Westfriesland

Op de kaart zijn de mogelijke capaciteitsknelpunten in de regio weergegeven. Dit zijn locaties, waar op basis van de quick-scan prognosetool de I/C verhouding hoger is dan 80% in minimaal één van de spitsen. De tool, geeft met name bij VRI-kruispunten slechts een indicatie van de toekomstige verkeersafwikkeling.

De maatregelpakketten dragen bij aan het verhelpen van enkele capaciteitsknelpunten. Vooral in Hoorn worden meerdere capaciteitsknelpunten opgelost door de maatregelen op de Provinciale weg. Een aantal knelpunten blijven bestaan. Deze kruispunten dienen met een betrouwbaardere dynamische doorrekening onderzocht te worden.

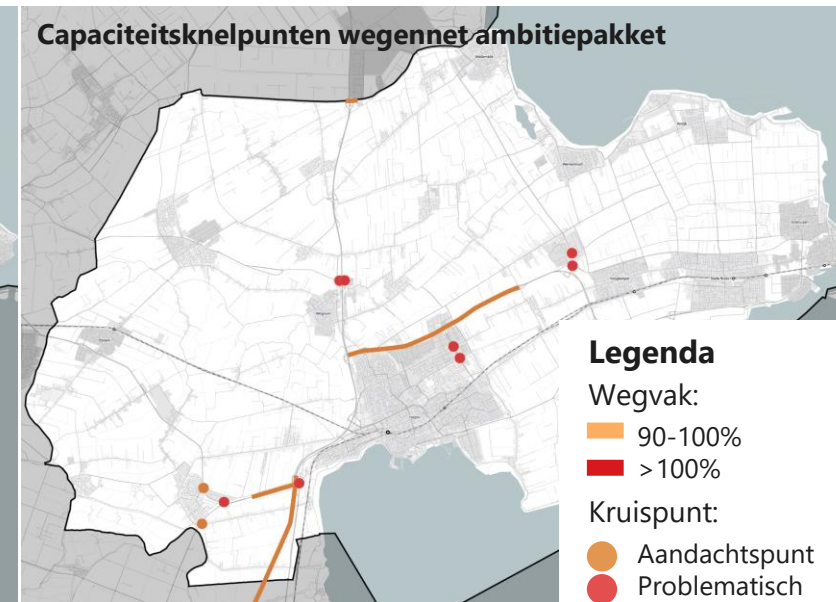
Capaciteitsknelpunten wegennet toekomstjaar 2040



Capaciteitsknelpunten wegennet basispakket



Capaciteitsknelpunten wegennet ambitiepakket



Bereikbaarheid en economie: Capaciteitsknelpunten trein



In 2040 zijn in de spits tussen Hoorn en Zaandam niet altijd zitplaatsen beschikbaar en scoort **neutraal**. In de drukste spitsperiodes zullen ook veel staanplaatsen bezet zijn. Het basispakket scoort vergelijkbaar met het toekomstjaar terwijl het ambitiepakket, door de frequentieverhoging **positief** scoort.

Het traject tussen Zaandam en Sloterdijk valt buiten de scope van deze analyse omdat dit traject in sterke mate afhankelijk is van de corridor Alkmaar-Amsterdam en de frequentie en intensiteiten op die spoorlijn.

De capaciteitsknelpunten zijn bepaald met een methode die aansluit bij de onderzoeken in het Multimodaal toekomstbeeld MRA (MTB) en de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA). Daarbij is gekeken naar het aantal beschikbare zit- en stapplaatsen tijdens een drukke spits, op basis van de bestaande dienstregeling.

Conform de IMA-definitie is een drukke spits vastgesteld als de tien drukste dagen in september en november. Hierbij geldt dat een spits van één uur 1,1 keer zo druk is als de gemiddelde twee-uurspits, op basis van analyses van OV-chipkaartdata. Voor de intensiteiten is uitgegaan van 2023 als basisjaar uit het Goudappel mobiliteitsspectrum. Deze aantallen zijn opgehoogd met de groei van het aantal OV verplaatsingen uit het model van deze studie. De analyse betreft een totaal van zowel de intensiteit als capaciteit van sprinters en intercity's omdat we geen losse data voor de intensiteit beschikbaar hebben.

Voor de materieelinzet is uitgegaan van IRM-10 voor de intercity en SLT-8 voor de sprinter. Deze hebben een grotere capaciteit dan het materieel dat momenteel wordt ingezet. Omdat het voor NS relatief eenvoudig is om extra rijtuigen of treinstellen toe te voegen, is in de berekeningen uitgegaan van dit ruimere materieeltype.

Legenda

- <80% van de zitplaatsen bezet
- 80% tot 100% van de zitplaatsen bezet
- Weinig staanplaatsen bezet
- Veel staanplaatsen bezet
- Zeer veel staanplaatsen bezet
- Past niet



Toekomstjaar 2040



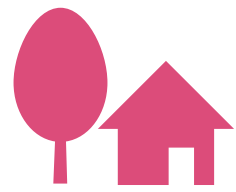
Basispakket



Ambitiepakket

Indicator	Positief/Geen opgave	Neutraal/ mogelijke opgave	Opgave/ verslechtering
Capaciteitsknelpunten trein	Zitplaatsen beschikbaar in Sprinters en IC tussen Enkhuizen en Amsterdam	Staanplaatsen beschikbaar in Sprinters en IC tussen Enkhuizen en Amsterdam	Geen staanplaatsen of zitplaatsen beschikbaar in sprinters of IC tussen Enkhuizen en Amsterdam



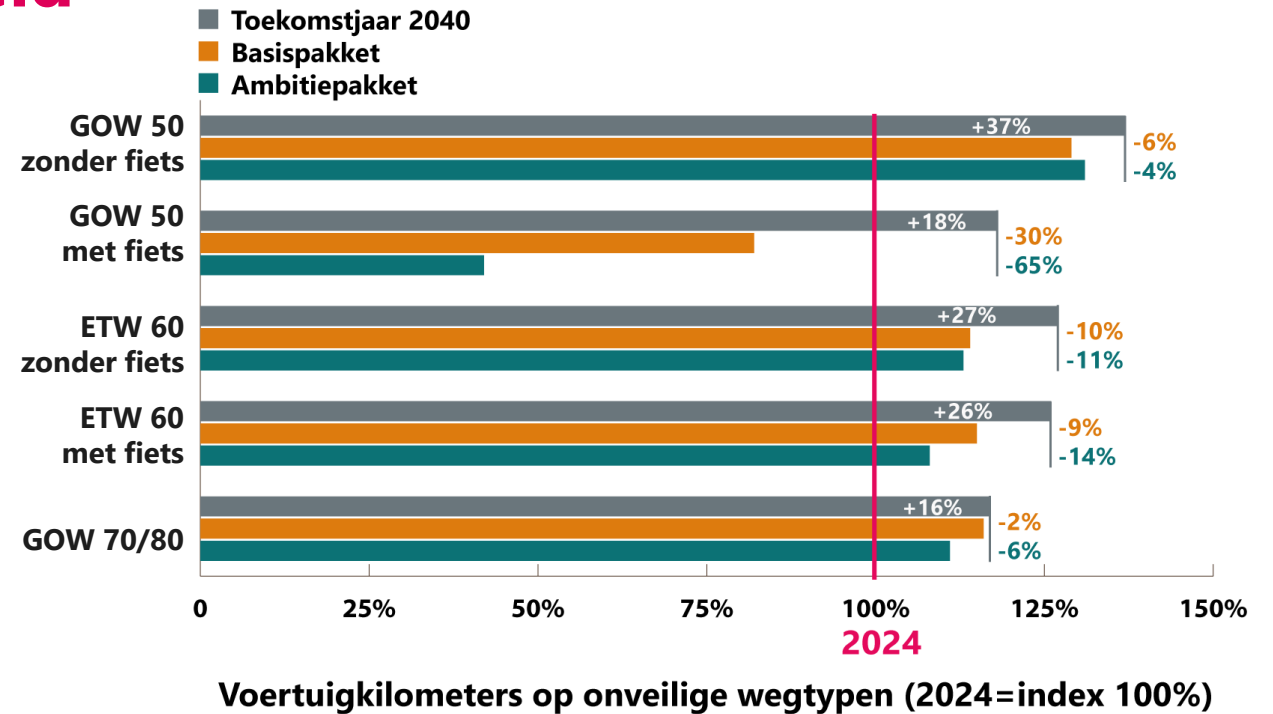


Leefomgeving: Verkeersveiligheid

De indicator verkeersveiligheid meet het aantal voertuigkilometers op wegen die in algemene zin als onveiliger worden beschouwd. Gemiddeld vinden de meeste ongevallen per voertuigkilometer plaats op GOW50-, ETW60- en GOW80-wegen, met name op trajecten waar fietsers gebruikmaken van de weg of waar fietsoversteken aanwezig zijn. 30-wegen en stroomwegen behoren tot de meest veilige wegcategorieën: vanwege de lage snelheden en stroomwegen vanwege het beperkte aantal mogelijke conflicten.

De balken in de figuur geven voor het toekomstjaar 2040, en beide maatregelpakketten weer in welke mate het aantal voertuigkilometers toe- of afneemt ten opzichte van 2024. De cijfers geven daarnaast voor het toekomstjaar 2040 weer wat de toename is ten opzichte van 2024. De cijfers in het **blauw** en **groen** geven de toe- of afname weer van de pakketten ten opzichte van het toekomstjaar 2040.

In het toekomstjaar 2040 neemt de hoeveelheid autoverkeer op alle onveiligere wegen toe. Dit vormt een **opgave** voor de verkeersveiligheid. De pakketten zorgen voor een afname van de hoeveelheid verkeer op onveilige wegen ten opzichte van de referentie en dit scoort **positief**, echter blijft de hoeveelheid verkeer op de meeste wegen hoger dan in 2024. Door de invoering van GOW30 vormen GOW50 wegen met fietsverkeer hierop een uitzondering.



Indicator	Positief/Geen opgave	Neutraal/ mogelijke opgave	Opgave/ verslechtering
Verkeersveiligheid	Een afname van minstens 5% aan voertuigkilometers op onveilige wegtypen	Het aantal voertuigkilometers op onveilige wegtypen blijft ongeveer gelijk (-5% tot 5%)	Het aantal voertuigkilometers op onveilige wegen neemt toe met minstens 5%



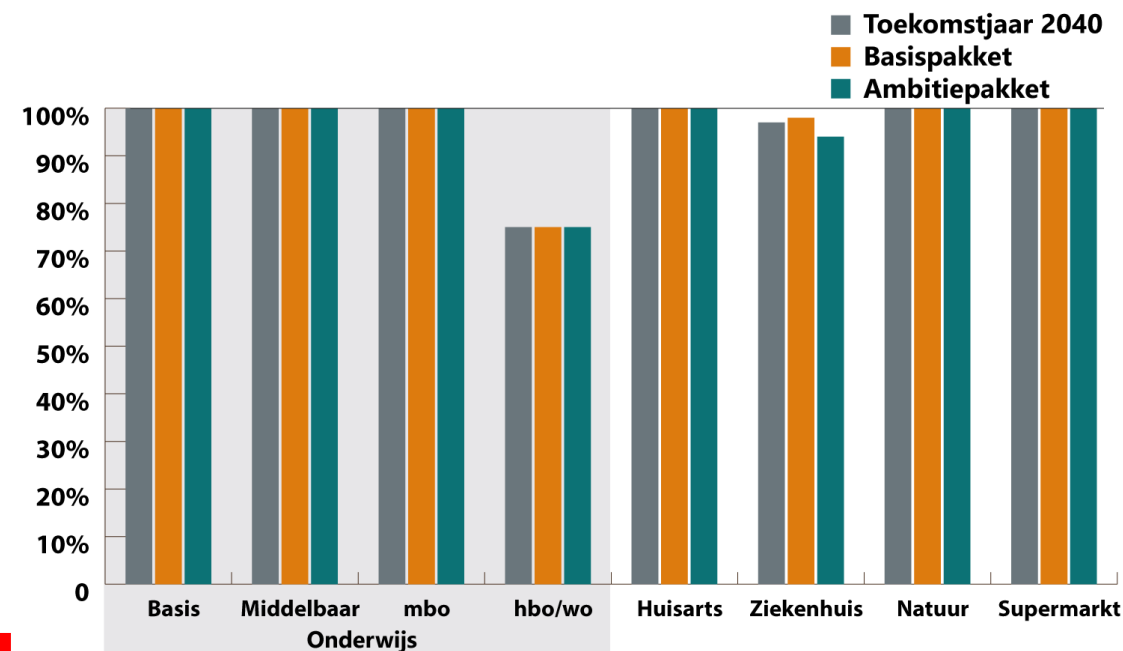
Sociale inclusie: Bereikbaarheid voorzieningen op peil voor inwoners met auto



Het KiM (2024) heeft onderzocht wat de belangrijkste voorzieningen zijn die bereikt dienen te worden en welke reistijden hiervoor acceptabel zijn volgens inwoners van Nederland.

In 2040 zijn het ziekenhuis en hbo/wo niet voor iedereen te bereiken binnen acceptabele reistijd. Voor het ziekenhuis betreft dit een kleine groep aan de oostkant van Westfriesland waarbij de reistijd enkele minuten boven de reistijdgrens uitkomt. Voor het hbo/wo is het aandeel mensen groter, echter is de auto niet het belangrijkste vervoersmiddel voor studenten om deze voorziening te bereiken.

In 2040 zijn niet alle voorzieningen te bereiken en scoort **neutraal**. De pakketten laten geen grote verschillen zien in de mate waarin voorzieningen per auto bereikt kunnen worden en scoren ook **neutraal**.



Aandeel inwoners dat voorzieningen kan bereiken met de auto

Indicator	Positief/Geen opgave	Neutraal/ mogelijke opgave	Opgave/ verslechtering
Bereikbaarheid voorzieningen op peil voor inwoners met auto	Alle voorzieningen zijn te bereiken binnen acceptabele reistijd.	Maximaal twee voorzieningen zijn niet te bereiken binnen acceptabele reistijd.	Meer dan twee voorzieningen zijn niet te bereiken binnen acceptabele reistijd.



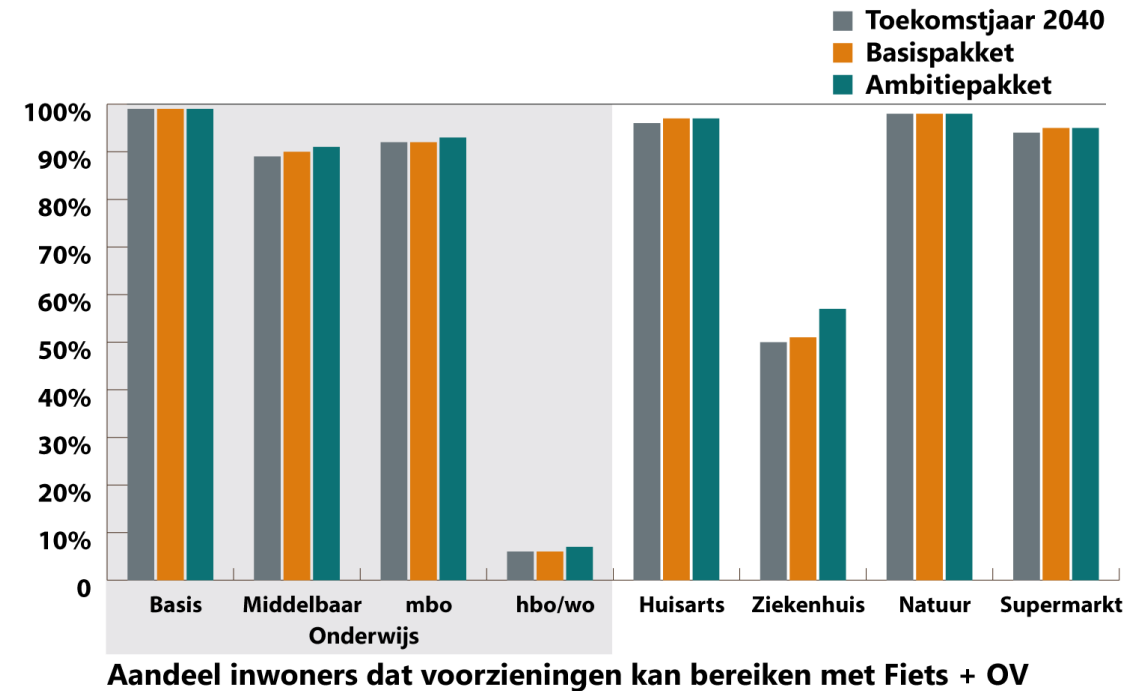
Sociale inclusie: Bereikbaarheid voorzieningen op peil voor inwoners zonder auto



In 2040 vormt zonder maatregelen de reistijd naar hoger onderwijs en het ziekenhuis een **opgave** voor een aanzienlijk deel van de inwoners. Geen van alle voorzieningen kan door 100% van de inwoners bereikt worden. Naast hbo/wo en het ziekenhuis is ook de reistijd naar mbo's, middelbare scholen voor circa 10% van de inwoners langer dan wenselijk.

De pakketten dragen bij aan het beter bereikbaar maken van deze voorzieningen, vooral het ziekenhuis wordt in het ambitiepakket fors beter bereikbaar, echter blijft het een **opgave**.

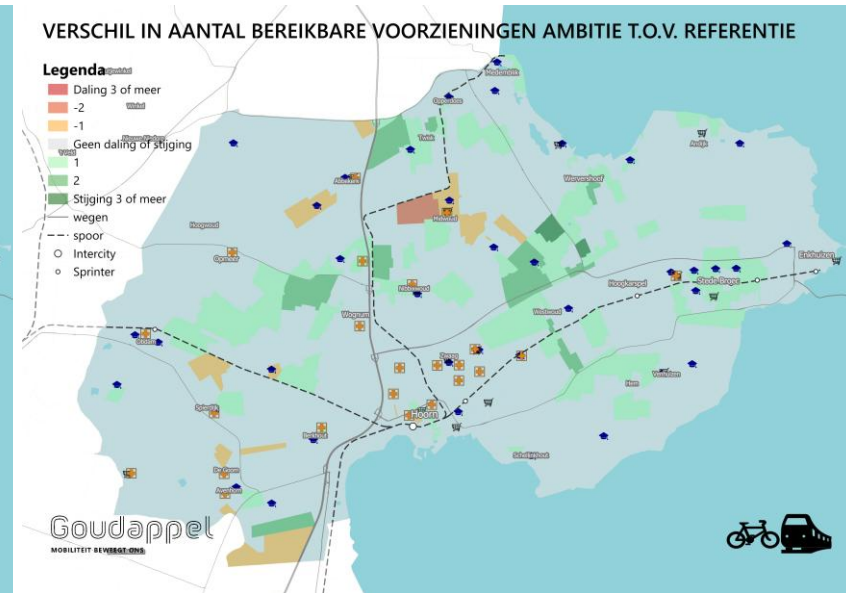
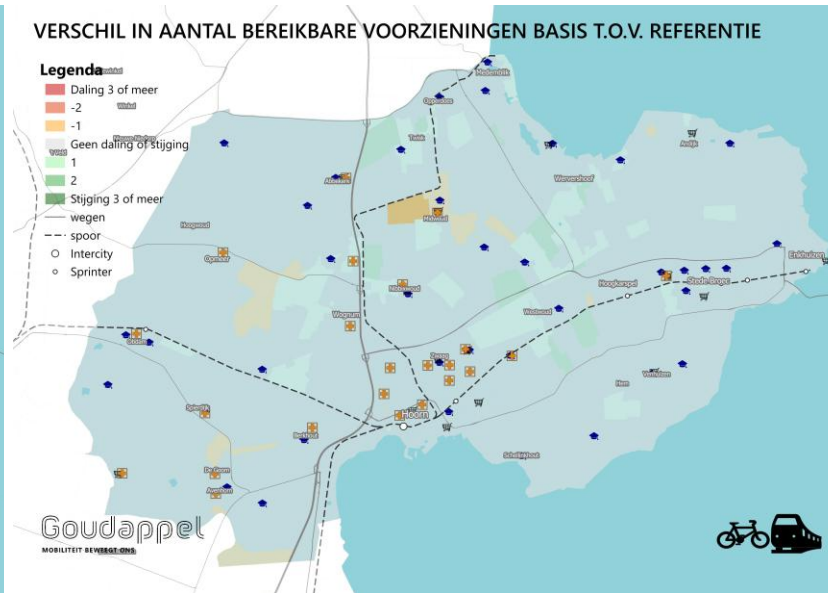
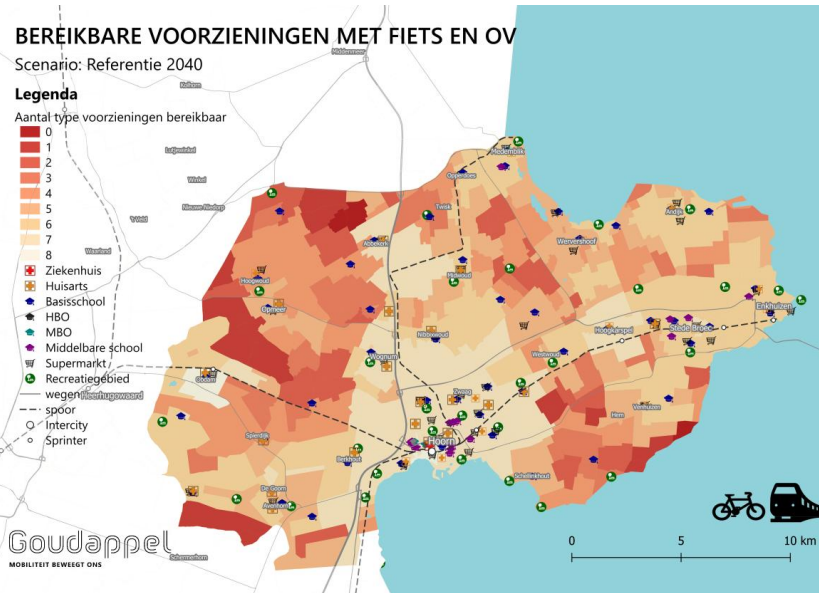
Op de volgende pagina is op kaart weergegeven waar voorzieningen in het toekomstjaar 2040 bereikbaar zijn zonder auto en hoe dit zich ontwikkelt in de pakketten.



Indicator	Positief/Geen opgave	Neutraal/ mogelijke opgave	Opgave/ verslechtering
Bereikbaarheid voorzieningen op peil voor inwoners zonder auto	Alle voorzieningen zijn te bereiken binnen acceptabele reistijd voor meer dan 90% van de inwoners	Maximaal twee voorzieningen zijn niet te bereiken binnen acceptabele reistijd voor 90% van de inwoners	Meer dan twee voorzieningen zijn niet te bereiken binnen acceptabele reistijd voor 90% van de inwoners



Sociale inclusie: Bereikbaarheid voorzieningen op peil voor inwoners met auto (II)



Sociale inclusie: Bereikbaarheid voorzieningen op peil voor risicogroepen



Gemiddeld is de bereikbaarheid van voorzieningen voor risicogroepen iets beter dan voor de gemiddelde inwoner van Westfriesland. Geen van alle voorzieningen kan echter door iedereen bereikt worden en dit vormt een **opgave**.

In het basis en ambitiepakket ontstaat eenzelfde beeld als voor inwoners zonder auto, de bereikbaarheid van voorzieningen verbetert door de maatregelen. Met name het aantal inwoners dat het ziekenhuis kan bereiken neemt toe in het ambitiepakket. In de pakketten vormt de bereikbaarheid nog wel een **opgave**.



Aandeel kwetsbare inwoners dat voorzieningen kan bereiken met Fiets + OV

Indicator	Positief/Geen opgave	Neutraal/ mogelijke opgave	Opgave/ verslechtering
Bereikbaarheid voorzieningen op peil voor risicogroepen	Alle voorzieningen zijn te bereiken binnen acceptabele reistijd voor meer dan 90% van de inwoners	Maximaal twee voorzieningen zijn niet te bereiken binnen acceptabele reistijd voor 90% van de inwoners	Meer dan twee voorzieningen zijn niet te bereiken binnen acceptabele reistijd voor 90% van de inwoners

