



Bereikbaarheidsvisie Holland boven Amsterdam

In opdracht van de regionale werkgroep Holland boven Amsterdam



TwynstraGudde - Jan Willem de Kleuver, Tim Brockhoff, Pim Meijer

9 september 2020 | Versie 4.0





Voor de toekomst, door de toekomst

Holland boven Amsterdam is een ambitieuze regio. Je vindt er oer-Hollandse steden als Hoorn, Enkhuizen en Alkmaar, prachtige diverse kustgebieden, duinen en polders. De enorme verscheidenheid in ruimtelijke kwaliteiten biedt de mooiste plekken om te wonen, op korte afstand van Amsterdam, Haarlem en Schiphol. De diversiteit van de regio wordt ook benut voor aangenaam werken en recreëren.

Voor u ligt een visie over de toekomst van de regio Holland boven Amsterdam. Een toekomst waarin bereikbaarheid en mobiliteit een belangrijke schakel is voor het faciliteren van andere functies, maar tegelijkertijd een toekomst waarin dit niet los gezien kan worden van andere domeinen. Bereikbaarheid en mobiliteit gaan over mensen, goederen, voertuigen, landschap, wonen, water, recreatie en nog veel meer. Maar bovenal gaat het om het duurzaam bereikbaar houden van de regio, zodat ook onze toekomstige generaties verzekerd zijn van een goede en prettige leefomgeving. We vergeten daarbij nog wel eens om deze toekomstige generaties te betrekken bij het formuleren van onze dromen, visies en ambities. Daarom geven wij de toekomst van Noord-Holland Noord in dit document eerst een stem.

De regio Holland boven Amsterdam kent – naast provinciaal en gemeentelijk bestuur – ook bestuurders van de toekomst. Bestuurders die actief betrokken zijn en zich vanuit passie inzetten voor hun eigen omgeving. We hebben het hier over de Noord-Hollandse kinderburgemeesters, en dragers van een jeugdlintje. Wij vroegen hen naar hun toekomstdromen voor Noord-Holland Noord. Om te prikkelen, om op te reflecteren, en om ons eigen denken mee aan te scherpen. Lees hieronder wat deze kinderburgemeesters ons meegeven.

Een visie voor de toekomst, door de toekomst:

“Ik wil graag dat er bij ons in het dorp een goede weg komt, omdat de weg vol zit met klinkers en kuilen, waardoor de weg niet lekker fietst. Ik zou ook graag willen dat er een fietspad komt op de Oosterboekelweg, omdat het best wel gevaarlijk is om daar te fietsen; auto's rijden er hard en het is donker zonder lantaarnpalen. Mensen moeten minder bellen in de auto en ik hoop dat de bus blijft rijden in ons dorp. Mijn droom voor Noord-Holland is in de Kop een leuk pretpark voor kinderen van mijn leeftijd. En ik hoop dat de treinen en bussen regelmatig blijven rijden, zodat als ik naar de hogere school ga, ik ook met de bus of trein mee kan.”

- Maud van Diepen (10 jaar), kinderburgemeester Opmeer

- Aan alle ouderen een knuffelbeer geven. Deze staat in contact met de alarmcentrale en mogelijk een telefoniste waar mee gebeld kan worden tegen eenzaamheid.
 - In verschillende buurten meer speeltuintjes creëren zoals de boezelbos waar hele gezinnen kunnen vertoeven en in contact kunnen komen met buurtgenoten, om zo meer bij elkaar te integreren.
 - Een multiculturele taartenbakwedstrijd voor jong en oud. Een goede en gezellige manier om elkaar beter te leren kennen.
 - Olympische spelen, maar dan niet tussen de verschillende landen maar tussen de verschillende wijken van een stad. Sporten is leuk om te doen en leuk om naar te kijken. Mensen kunnen kennismaken met de verenigingen in hun wijk en het wijkgevoel en saamhorigheid wordt vergroot.
 - Een ontmoetingsplein voor verschillende leeftijdsgroepen: kinderen- volwassenen en ouderen. Deze pleinen hebben een klim-klautertuin voor de kinderen, er is gelegenheid voor een kas/moestuin met streekproducten uit Noord-Holland zodat we zien hoe deze groeien, en bankjes-zitjes /tafeltjes met klein eet/drinkgelegenheden.
 - Verbinding tussen een paar dorpen (of van Westfriesland naar het strand) middels stoeltjeslift (zoals in Slagharen of skigebieden), touwparcours door de lucht, boot en andere avontuurlijke manieren.
- Shiobian, Eline, Feline (10 & 11 jaar), dragers van het jeugdlintje in Hoorn**



Eén bereikbaarheidsverhaal van en voor de regio

Holland boven Amsterdam (HbA) is een regio met een verscheidenheid aan ruimtelijke kwaliteiten, die benut worden voor aangenaam wonen, werken en recreëren. De regio ligt in de provincie Noord-Holland op steenworp afstand van de Metropoolregio Amsterdam (MRA). De unieke locatie van de regio met verschillende kusten (Noordzee, Waddenzee en IJsselmeer), duinen, polders en historische steden trekt veel toeristen. HbA heeft veel te bieden voor Nederland, Europa en zelfs mondiaal. Het gebied ontwikkelt zich aan de hand van sterke economische clusters als toerisme, agribusiness (o.a. Greenport Noord-Holland Noord, Agriport A7 en de zaadveredeling in Seed Valley), duurzame energie (o.a. het ECN in Petten, als één van de topcentra voor nieuwe energieontwikkeling), marien/maritiem & offshore en medisch. Als toegangspoort voor de Noordzee en onderdeel van het daily urban system van de MRA neemt de regio in toenemende mate een cruciale positie in deze sectoren in. Goede bereikbaarheid is randvoorwaardelijk voor het benutten van de potentie van HbA. In deze visie worden keuzes gemaakt in strategische opgaven voor de bereikbaarheid van de regio.

Een integrale bereikbaarheidsvisie

De regio wil zich verder versterken als krachtige regio, met aantrekkelijke steden, unieke landschappen, hoogwaardige OV-knooppunten, goede verbindingen, een sterke economische structuur en een aantrekkelijk en gevarieerd woningaanbod. Alleen met een aanvullende bereikbaarheid kan HbA duurzaam doorgroeien en een kwalitatief alternatief bieden voor tekorten in de Randstad. Met het oog op deze ontwikkeling en het versterken van de regio is het van belang dat keuzes over wonen, werken en recreëren integraal worden gemaakt, in samenhang met vraagstukken rond bereikbaarheid.

Doel van de visie

Deze Bereikbaarheidsvisie van HbA is een gezamenlijk verhaal van de regio over bereikbaarheid en mobiliteit. Eén verhaal dat laat zien wat de regio belangrijk vindt en waar HbA op in wil zetten. Hiermee is binnen de regio én voor partijen daarbuiten duidelijk waar HbA voor staat én voor gaat. Het is een verhaal gebaseerd op onderlinge samenwerking en samenwerking met regionale, provinciale, nationale en Europese partners, met als einddoel om te komen tot investeringen in de bereikbaarheids- en mobiliteitsopgaven voor de regio HbA.

Deze visie is tot stand gekomen in een interactief proces met alle 18 gemeenten in de regio. Op ambtelijk en bestuurlijk niveau zijn ambities en speerpunten opgehaald, besproken, afgewogen en geprioriteerd. Het sluit aan op de opgaves uit de woondeal. De provincie Noord-Holland heeft meegedacht en input geleverd. Het 'Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord' heeft inzichten uit het bedrijfsleven ingebracht.

Hoe nu verder

Voorliggende visie wordt in gezamenlijkheid door de regio uitgewerkt, in de vorm van een strategische agenda en meerjaren uitvoeringsprogramma. In deze uitvoering worden de thema's bereikbaarheid en wonen in samenhang opgepakt.

Uitgangspunten van de visie

In het interactieve proces met alle partijen zijn diverse uitgangspunten opgehaald die bepalend zijn voor invulling van de visie. Vier uitgangspunten zijn het meest relevant:

- Bereikbaarheid en mobiliteit is een belangrijk middel en randvoorwaardelijk om ontwikkelingen in andere domeinen te faciliteren. Daarom is de verbinding met andere thema's van belang, voor een integrale benadering. Denk aan domeinen als wonen, economie, toerisme, energie, water en duurzaamheid.
- De focus ligt op speerpunten die een cruciale rol spelen in de duurzame sprong voorwaarts. Door het aanbrengen van focus is het verhaal richting partners gericht in te zetten, met grotere kans van slagen.
- De visie sluit aan op de 'Woondeal Noord-Holland Noord'; dé integrale visie op woningbouw en mobiliteit voor die regio HbA, die in juni 2020 aan de minister is voorgelegd.

Leeswijzer

De visie is opgebouwd uit verschillende 'blokken'. Samen vertellen deze blokken het bereikbaarheidsverhaal van de regio.

Strategische
bereikbaarheids-
opgaven

Context van de
regio

Mobiliteit in
verbinding met
andere
domeinen

Bereikbaarheidsvisie Holland boven Amsterdam



Speerpunten en strategische opgaven

Een bereikbaarheidsverhaal van en voor de regio met een doorkijk naar 2040


Snel en robuust verbonden met andere regio's

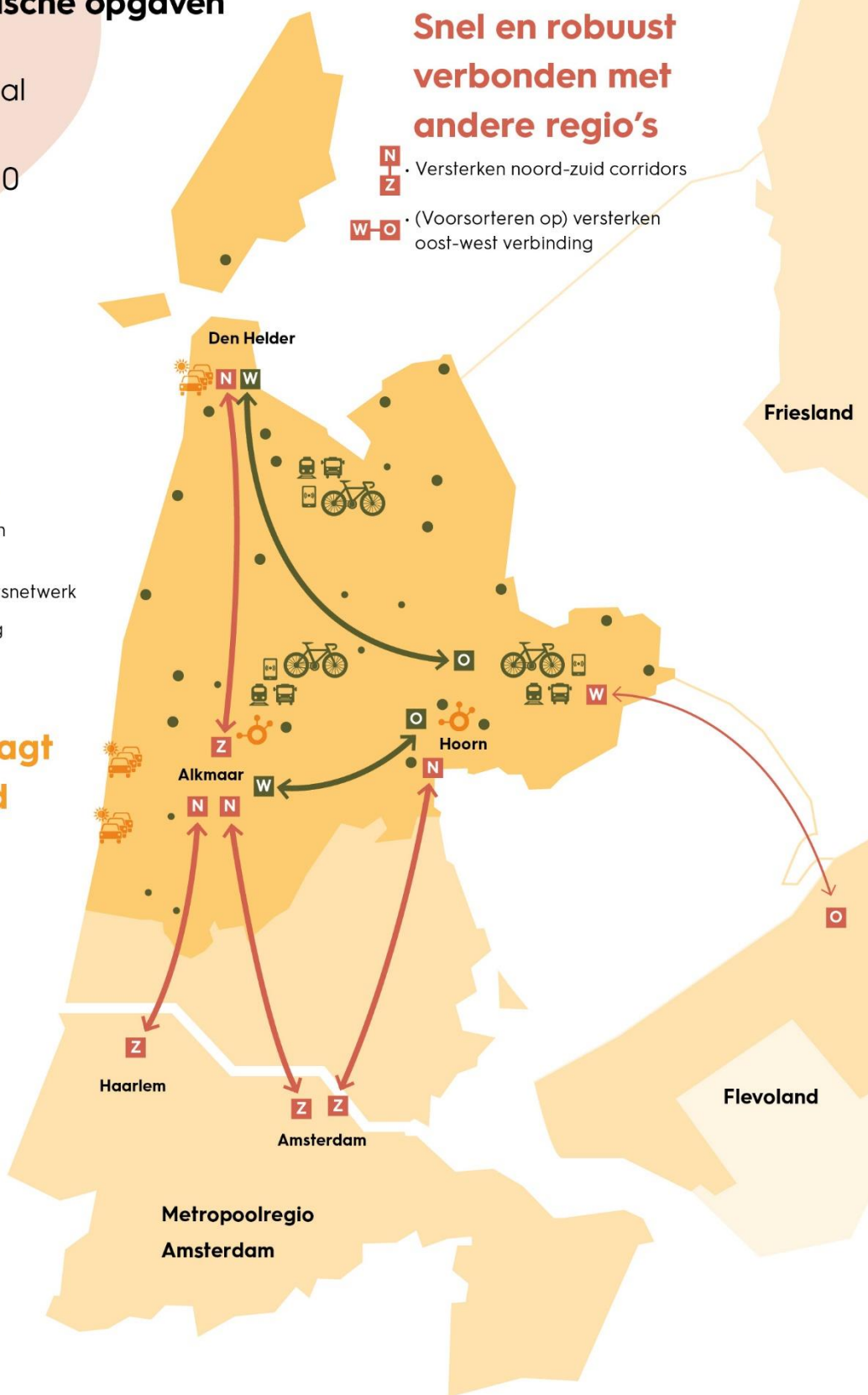
- N-Z** · Versterken noord-zuid corridors
- W-O** · (Voorsorteren op) versterken oost-west verbinding

Bereikbaar tot in de haarvaten

-  · Investeren in slim OV-systeem en vraaggestuurde ketenmobiliteit
-  · Krachtige sprong in kwaliteit fietsnetwerk
- W-O** · Versterken oost-west verbinding

Bereikbaarheid draagt bij aan leefbaarheid en veiligheid

-  · Knooppuntontwikkeling als bijdrage aan agglomeratiekracht
-  · Inzet op verduurzaming mobiliteitssysteem
-  · Inzet op oplossen van knelpunten tijdens hoogseizoenen



Holland boven Amsterdam zet in op bereikbaarheid voor werkenden, voor toerisme en recreatie, en voor transport en logistiek. De regio werkt hiermee aan een veilige, duurzame en leefbare toekomst.

Mobiliteit en bereikbaarheid staan in verbinding met en zijn dienstbaar aan ontwikkelingen in ten minste de volgende domeinen: Agribusiness & -food, Klimaat & energie, Toerisme & recreatie, Water & natuur, en ten slotte Wonen.

Strategische bereikbaarheidsopgaven van de regio

Door de groei van de economische clusters in de regio, ontstaat druk op de woningbouwopgave en de bestaande infrastructuur en mobiliteit. Om de ontwikkeling van HbA te faciliteren en agglomeratiekracht te stimuleren, met behoud en verbetering van leefbaarheid, is bereikbaarheid een belangrijke randvoorwaarde.

Speerpunten en strategische opgaven

De strategische opgaven zijn tot stand gekomen op basis van bereikbaarheidsknelpunten van de regio, de ambities van HbA op het gebied van bereikbaarheid en mobiliteit en integrale kansen uit andere domeinen: Agribusiness & Food, Klimaat & Energie, Wonen, Toerisme & Recreatie en Water (zie 'mobiliteit in verbinding').

Duurzame bereikbaarheid als uitgangspunt

Alle speerpunten worden vanuit het perspectief van duurzaamheid vormgegeven; duurzaamheid is te allen tijde een uitgangspunt bij de bereikbaarheidsopgaven van de regio. Daarom geldt dat alle opgaven integraal vanuit duurzaamheid worden beschouwd, en moeten worden vertaald naar concrete maatregelen. Voor de korte termijn worden hierover afspraken gemaakt in het Regionaal Mobiliteitsprogramma (*kader 1*).

Zoals in de Woondeal beschreven, gaat de regio uit van een integrale bereikbaarheidsvisie conform de principes van de Ladder van Verdaas, waarbij primair ingezet wordt op het optimaliseren van OV. Deze strategische overweging is mede vanuit duurzaamheid ingegeven.

Eén ambitie, drie speerpunten

De ambitie van HbA is goede bereikbaarheid en zorgeloze mobiliteit, voor alles en iedereen; voor jong en oud, arm en rijk, valide en mindervalide. Mobiliteit die betaalbaar, veilig, comfortabel, makkelijk én gezond is. Het gaat om slimme en duurzame mobiliteit, die zorg draagt voor compacte steden met optimale doorstroming van mensen en goederen. Daarnaast gaat het om bereikbaarheid en mobiliteit waardoor de leefbaarheid wordt verbeterd, waarmee steden en dorpen goed ontsloten zijn, en waarbij mobiliteit de schakel is tussen wonen, werken en vrije tijd. Deze ambitie sluit aan bij de 'bestuurlijke droom van een wethouder uit HbA (zie onderstaande *quote*).

Vanuit deze ambitie kiest HbA voor drie speerpunten, die de pijlers vormen voor bereikbaarheid van HbA, in 2040:

- 1. HbA snel en robuust verbonden met andere regio's**
- 2. HbA bereikbaar tot in de haarvaten**
- 3. Bereikbaarheid draagt bij aan leefbaarheid en veiligheid**

Quote wethouder HbA:

"Mijn 'bereikbaarheids-droom' voor de regio? Op microniveau is de regio sterk in de haarvaten; elke inwoner heeft een minimale basisbereikbaarheid, die deelname aan de maatschappij gemakkelijk mogelijk maakt. Op macroniveau is HbA een topregio voor wonen, werken en recreëren, gefaciliteerd door bereikbaarheid en mobiliteit die voor alles en iedereen is, en die de regio makkelijk en snel verbindt met de MRA".

Speerpunt 1: HbA snel en robuust verbonden met andere regio's

Om een topregio te zijn voor wonen, werken en recreëren, en om de economische clusters optimaal te faciliteren, zijn bovenregionale verbindingen van HbA met andere regio's snel en robuust. Dit vertaalt zich in reistijden tijdens de spits die maximaal 30% langer mogen duren dan tijdens 'free-flow-reizen', en reizigers die zekerheid hebben (binnen een bepaalde bandbreedte) over de duur van hun reis. Als deze zekerheid afneemt, door bijvoorbeeld

calamiteiten en gebrek aan alternatieve routes, neemt hiermee ook de robuustheid af. Door meerdere schakels in het systeem te kunnen gebruiken en deze te combineren met verschillende modaliteiten, kan de regio de snelheid en robuustheid van haar bovenregionale verbindingen optimaliseren en garanderen.

Voor de auto en over het spoor geldt dat de grotere gemeenten in de regio (Alkmaar, Den Helder, Hoorn en Heerhugowaard) via meerdere schakels snel en makkelijk



bereikbaar en uitstekend verbonden zijn met de MRA, Randstad, Friesland, Flevoland en verder. De verbindingen naar het achterland zijn geoptimaliseerd, waardoor het oosten en zuiden van Nederland vanuit de Kop, en de haven in Den Helder, snel te bereiken is. De auto blijft voor de regio van belang, gezien het open karakter van HbA. Met duurzaamheid als integraal uitgangspunt, ligt daarom een opgave bij het faciliteren van zero-emissie wegvervoer.

De regio heeft een geoptimaliseerd mobiliteitsnetwerk, waardoor treinen (intercity's en sprinters), bussen en andere vormen van mobiliteit goed op elkaar aansluiten. De centrumgemeenten in de regio zijn belangrijke knooppunten in het netwerk; reizigers kunnen daar snel en eenvoudig de overstap naar trein of andere hoogwaardige OV-verbindingen maken, en de informatievoorziening over ketenreizen is goed en actueel. De verblijfskwaliteit om en nabij deze stations is tegelijkertijd toegenomen. HbA is mede hierdoor een aantrekkelijker locatie om te wonen, te werken en te ondernemen. Bestaande bedrijvigheid profiteert van de interactie met andere (stedelijke) regio's. De regio blijft hierdoor ook aantrekkelijk voor economische activiteiten, en florierende sectoren als onder andere de agribusiness, duurzame energie, water en toerisme. Deze activiteiten dragen op hun beurt weer bij aan een goed benut OV.

Opgave 1A: Versterken noord-zuid corridors

Om HbA duurzaam bereikbaar te houden moet primair ingezet worden op versterking van de (spoor)verbinding van de regio naar het zuiden: de MRA, Randstad en overige regio's in Nederland. Het is belangrijk om deze as te versterken, omdat de verbinding langs verschillende (OV-) knooppunten een sleutelrol speelt in dagelijks woon-werkverkeer, de logistieke stromen en vervoersbewegingen van (dag)toeristen.

Over het spoor zijn belangrijke verbindingen onder andere de Zaancorridor (Amsterdam – Heerhugowaard) richting Den Helder, Hoornse Lijn (Hoorn – Zaandam) en de Kennemerlijn (Haarlem – Uitgeest). Het is van belang dat (deze) spoorverbindingen worden versterkt en IC-verbindingen in stand worden gehouden.

Voor de weg gaat het onder andere om verbindingen als de A9/N9, A7 en aansluitingen met de A8 en A10 (bij onder andere de Coentunnel). Voor de versterking van de noord-zuid as is de doorstroming van verkeer op de Ring Alkmaar van vitaal belang, als essentiële draaischijf voor de regio. De Ring is mede bepalend voor de doorgang naar de kop

van Noord-Holland. Het wegennetwerk naar dit deel van de regio is onvoldoende robuust, en dit vraagt om verbetering, om beter bereikbaar te zijn vanuit het zuiden.

Opgave 1B: (Voorsorteren op) versterken verbinding naar het oosten

Door drukte rond de Randstad ontstaat ter hoogte van de 'grens' tussen de MRA en HbA een scheidslijn: vanuit het oosten is de regio moeilijk duurzaam bereikbaar. Zowel voor woon-werkverkeer, logistieke bewegingen als toerisme is behoefte aan een verbetering van de verbinding met het oosten: Lelystad en verder. Deze verbinding draagt bij aan een verbeterde bereikbaarheid van kustgebieden in Noord-Holland Noord vanuit het oosten voor toeristen, en om het achterland vanuit de haven in Den Helder makkelijk, snel en op verschillende manieren te kunnen ontsluiten. Een verdere verkenning naar de (on)mogelijkheden van een (OV-)verbinding naar het oosten is voor HbA, en het totale daily urban system van de MRA, zeer gewenst.

Speerpunt 2: HbA bereikbaar tot in de haarvaten

Alle (kleine) kernen in HbA hebben een minimale basis-bereikbaarheid en een snelle en makkelijke verbinding met centrumgemeenten in de regio. Deze minimale bereikbaarheid houdt in dat we streven naar een situatie waarin reizigers kunnen kiezen uit modaliteiten, en waarin bereikbaarheid en mobiliteit voor iedereen toegankelijk, betaalbaar en duurzaam is.

De kernen in de regio zijn onderling goed verbonden via de weg en een uitgebreid (snel)fietsnetwerk. Spoor, fiets- en wegverkeer hinderen elkaar niet, door veilige en duurzame oplossingen als ongelijkvloerse kruisingen. Een OV-netwerk met busverbindingen naar de hoofdkernen is de basis. Er wordt gestreefd naar een optimale balans tussen een logisch OV-netwerk en deelsystemen op maat. Hiervoor biedt de regio slimme en duurzame mobiliteitsdiensten, die voor de consument makkelijk kunnen worden ontsloten via een mobiele app. Deze slimme mobiliteitsdiensten sluiten aan op een aantal aantrekkelijke knooppunten, om ook de inwoners van de kleinere kernen te bedienen. Hiermee wordt ook de sociale verbinding in de regio versterkt. De fiets, e-bike, deelmobiliteit en andere innovatie mogelijkheden vullen het OV-systeem en de mogelijkheden over de weg verder aan, en verbeteren de relaties tussen (historische) dorpskernen, stedelijk gebied en kustgebieden.

De verbeterde verbinding náár de regio (speerpunt 1), in combinatie met optimale interne bereikbaarheid, biedt in



het voorjaar en de zomermaanden ook aan bezoekers de mogelijkheid de auto thuis of eerder achter te laten en over te stappen op een divers mobiliteitsaanbod, dat toeristische trekpleisters in HbA met elkaar verbindt. Dit zorgt ook voor minder files op de weg in het hoogseizoen en vergroot de aantrekkelijkheid van de regio.

Opgave 2A: Investeren in slim ov-systeem en vraaggestuurd ketenmobiliteit

De landelijke gebieden en kleine kernen in HbA zijn soms lastig bereikbaar met andere modaliteiten dan de auto. Busvervoer staat hier onder druk, vanwege lage bezetting en lage frequentie. Tegelijkertijd vraagt vergrijzing om vraaggestuurd vervoer voor ouderen. Om blijvend goede bereikbaarheid te bieden voor voorzieningen, wonen en werken, wordt ingezet op het inrichten van een systeem met (nieuwe) maatwerkoplossingen als MaaS (Mobility as a Service)¹, mobipunten (met deelauto's, -fietsen en OV-opstap-/knooppunten), verbeteren ketenmobiliteit en watertaxi's. Nader onderzoek naar de komst van lightrail past ook in dit plaatje. Uitgangspunt is een hoger bereikbaarheidsniveau met een zelfde betaalbaarheid.

Opgave 2B: Krachtige sprong in kwaliteit fietsnetwerk

Om duurzaam bereikbaar te zijn tot in de haarvaten, het aantal autoverplaatsingen en files in de regio terug te dringen én bestaande en nieuwe woningen in de regio bereikbaar te houden, ligt een belangrijke opgave bij het optimaliseren van het fietsnetwerk. Een geoptimaliseerd netwerk kan (de ketenreis vergemakkelijken en) bijdragen aan het spreiden van toerisme- en recreatiestromen over de regio en het verduurzamen van woon-werkverkeer. Door te investeren in doorfietsroutes binnen en tussen verschillende kernen en hubs, biedt de (elektrische) fiets een goed alternatief voor de auto en het OV. Het aanwijzen en inrichten van een comfortabel, veilig en direct fietsnetwerk, is daarvoor van belang. Ontbrekende schakels moeten worden aangelegd, bestaande routes opgewaardeerd en belangrijk zijn logische routes, een comfortabel wegdek en veilige oversteekvoorzieningen en/of ongelijkvloerse kruisingen.

Opgave 2C: Versterken oost-west verbinding

Een robuuste oost-west verbinding is van belang voor het verbeteren van de interne bereikbaarheid van de regio. Een snelle(re) verbinding van Westfriesland met Alkmaar en de Kop draagt bij aan duurzame bereikbaarheid van

kustgebieden in Noord-Holland Noord vanuit het oosten, voor woon-werkverkeer, logistieke bewegingen en toerisme. Tevens kan hiermee worden voorgesorteerd op het verbeteren van de bovenregionale verbinding van de regio naar oost Nederland: Lelystad en verder (opgave 1B).

Speerpunt 3: Bereikbaarheid draagt bij aan leefbaarheid en veiligheid

Bij alle afwegingen over bereikbaarheids- en mobiliteitsopgaven in HbA staan leefbaarheid en veiligheid centraal, met als belangrijke doelstelling: optimale leefbaarheid en geen dodelijke verkeersslachtoffers. Op basis van deze criteria moeten afwegingen worden gemaakt voor het uitwerken en inpassen van opgaven, zowel op bovenregionaal niveau, als in de haarvaten. Bereikbaarheid moet te allen tijden bijdragen aan een betere en veiligere leefomgeving; mobiliteit moet zorgen voor sociale en fysieke verbondenheid, en de schakel vormen tussen wonen, werken en recreëren.

Opgave 3A: Knooppuntontwikkeling als bijdrage aan agglomeratiekracht

Ruimtelijke inrichting en bereikbaarheid moeten in samenhang worden beschouwd, ten behoeve van optimale leefbaarheid van de regio. Daarom moet worden geïnvesteerd in (OV-)knooppunten, door verstedelijking en ruimtelijke ontwikkeling te stimuleren nabij bestaande en nieuwe trein- en busstations. Relevante OV-knopen zijn onder andere langs de Zaancorridor (Amsterdam – Heerhugowaard, met 13 OV-knooppunten) en de Hoornse Lijn (tussen Enkhuizen, Hoorn, Zaandam en Amsterdam). Ook de lijn tussen Alkmaar en Den Helder wordt ontwikkeld, met toevoegingen van halte- en woningbouwmogelijkheden. Hiermee wordt ook de koppeling met de investeren in woningen gelegd.

Ook voor kleine(re) kernen, waar de bevolking krimpt en voorzieningen uitdunnen, is het zaak om activiteiten te clusteren rond mobiliteitsknooppunten. Zogenaamde 'sociale hubs', waar het vervoerssysteem en voorzieningen clusteren, zorgen dat beter gestuurd kan worden waar mensen samen komen.

Geredeneerd vanuit het woningbouwprogramma zijn ongelijkvloerse doorsnijdingen onmisbaar voor een optimale ontsluiting. Dit geldt onder andere in Hoorn, Alkmaar en (de Beverwijkerstraatweg in) Castricum.

¹ Bij MaaS 'koopt de consument' mobiliteit in, in plaats van te investeren in transportmiddelen. Vaak gaat het om een combinatie tussen openbaar vervoer, vraaggestuurd vervoer en privé voertuigen.



Opgave 3B: Inzet op verduurzaming mobiliteitssysteem

Groeiende mobiliteit vraagt om innovatieve en duurzame mobiliteitsvormen. Op landelijk niveau wordt hierop ingezet (kader 2), en in HbA moet hier ook op worden ingespeeld. Innovatieve mobiliteitsvormen bieden tevens een kans om de uiteenlopende mobiliteitsvraag in HbA – die in landelijk gebied anders is als in stedelijke kernen – te beantwoorden en capaciteitsvoordelen te behalen. De regio heeft veel kwaliteiten op het gebied van energie en waterstof, en de potentie om deze sectoren te koppelen aan mobiliteit. Er wordt gedacht aan het starten van pilots met elektrisch- en waterstofvervoer, voor zowel voer- als vaartuigen. Vanuit de verduurzamingsambitie van het totale systeem liggen ook kansen om een grootschalige

werkgeversaanpak uit te rollen, in samenwerking met het bedrijfsleven.

Opgave 3C. Inzet op oplossen van knelpunten tijdens hoogseizoen

Om de regio ook in het hoogseizoen bereikbaar te houden, ligt een opgave bij de spreiding van toerismestromen. Door toeristen over de regio te spreiden, middels duurzame vormen van vervoer (OV en fietst), wordt een bijdrage geleverd aan het terugdringen van files richting hotspots (de kust). Slim inzetten op bepaalde instrumenten, als bijvoorbeeld ticketing en campagnes voor specifieke doelgroepen (Duitsers), kan hierbij helpen. Dit verbetert direct de leefbaarheid in de zomermaanden, rond Den Helder, Texel en kustgebieden, Alkmaar, Bergen, etc.

Kader 1. Regionaal Mobiliteitsprogramma Noord-Holland Noord

Een belangrijk deel van de maatregelen uit het Klimaatakkoord moet worden gerealiseerd op regionaal en lokaal niveau. Om de uitvoering van het akkoord vorm te geven, wordt per regio een programma voor slimme en duurzame mobiliteit opgezet; het Regionale Mobiliteitsprogramma (RMP). De maatregelen in het RMP zijn gericht op CO₂-reductie, en tegelijk expliciet op schonere, slimmere en andere mobiliteit. HbA is onderdeel van het RMP van Noord-Holland/Flevoland, met specifieke uitwerking voor Noord-Holland Noord.

Het RMP moet leiden tot een concreet, adaptief en meerjarig programma, met SMART-subdoelen en maatregelen. Elke partij in het RMP draagt naar eigen vermogen en draagkracht bij aan de uitvoering en ieder is verantwoordelijk voor het behalen van de doelen. Op basis van cijfers uit 2017, draagt HbA bij aan 3% van de totale CO₂-uitstoot van mobiliteit in Nederland. Het Energieakkoord (uit 2013) stelt dat hiervan 20% gereduceerd moet zijn in 2030, ten opzichte van 1990. In het RMP zijn zes programmalijnen benoemd waarbinnen reductie-maatregelen kunnen worden uitgedacht.

Kader 2. Nationaal en provinciaal mobiliteitsbeleid

Nationaal beleid

Op landelijk niveau zijn de speerpunten rond bereikbaarheid en mobiliteit verwoord in de Nationale Omgevingsvisie. In het kader van de beleidskeuze 'bereikbaarheid' wordt ingezet op verschillende speerpunten:

- Bereikbaarheid: een belangrijke uitdaging is zorgen dat de groei en dynamiek in steden behouden blijft én ten goede komt aan Nederland als geheel. Regionale bereikbaarheid en een goed functionerend woon-werkverkeer is voor het economisch functioneren van onze steden en metropoolregio's essentieel.
- Transportcorridors en achterlandverbindingen: internationale verbindingen voor goederen en personen zijn van groot belang voor de handelsfunctie van Nederland, maar ook in algemene zin voor het vrije verkeer van goederen en personen en het functioneren van de EU-binnenmarkt.
- Verduurzamen transportsector: verschuiving van goederenvervoer over de weg naar vervoer over water of spoor draagt bij aan verduurzaming. Ook kan gedacht worden aan emissieloze stadsbussen al alternatief.
- Trein verbindingen: versnelling en verbetering van treinverbindingen is van belang. De betekenis van de stations en stationsomgevingen als vestigingsplaats voor (inter)nationale ondernemingen zou op basis hiervan kunnen toenemen. Vaak is de infrastructuur al aanwezig en is het een kwestie van frequentie-verhoging of herstel van intercityverbindingen.
- Goederenvervoer: goederenvervoer over water naar het achterland is een aandachtspunt. Ook voor de langere termijn is betrouwbare en gegarandeerde toegang tot zee voor de zeehavens van groot belang.
- Ruimte voor mobiliteit: mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling moeten hand in hand gaan, om onnodige extra bereikbaarheidsvraagstukken te voorkomen.

Provinciaal beleid

In de Omgevingsvisie NH2050 staat waar de provincie zich de komende jaren op gaat richten. Onderdeel van deze visie is de 'Agenda Mobiliteit', die toeziet op drie strategische opgaven voor Noord-Holland: (1) Bouwen en bewegen in samenhang beschouwen, (2) Werken aan klimaatbestendig en duurzaam mobiliteitssysteem en (3) Ontwikkelingen voor mobiliteit plaatsen in licht van onze leefomgeving.

Op basis van deze strategische opgaven legt de huidige coalitie van de provincie de focus op:

- OV-knooppunten: ruimtelijke ontwikkelingen in samenhang met mobiliteit;
- Mobiliteit: investeren in alle vervoersmodaliteiten. Gezien druk op ruimte extra aandacht voor fiets en OV;
- OV: verstedelijkingsopgave alleen mogelijk als wordt gezorgd voor goede ontsluiting. Duurzaam en toegankelijk OV-systeem is hierin van belang. Concepten als MaaS + beschikbaarheid P&R-locaties krijgen aandacht;
- Fiets: intensiveren fietsbeleid en investeren in nieuwe snelfietsroutes. Voldoende fietsenstallingen bij OV-knooppunten en andere belangrijke overstappunten;
- Goederenvervoer over water: vervoer over water stimuleren, als duurzaam alternatief voor goederenvervoer over de weg.



Context van de regio

Holland boven Amsterdam is een gezonde regio met een krachtig fundament. Mensen werken, wonen en recreëren in een regio die uitblinkt in agri & food, water, (duurzame) energie en toerisme. De ruimtelijke kwaliteit vormt de basis voor de sterke economie, een leefbare regio en een goed vestigingsklimaat. De natuurlijke ligging met karakteristieke steden en dorpen, diverse kustlijnen, havens, polders en natuur is uniek. Tegelijkertijd brengt de veelzijdigheid van de regio unieke opgaven met zich mee. Het bereikbaarheidsvraagstuk is daarom niet in alle delen van de regio hetzelfde, dit varieert van het omgaan met de dynamiek en ruimtelijk druk in stedelijk gebied tot het economisch vitaal en bereikbaar houden van landelijke gebieden en kleine(re) kernen.

Eén regio, drie deelregio's, 18 gemeenten

HbA bestaat uit 18 gemeenten. Deze zijn in te delen in drie gebieden (figuur 1). Deze deelregio's hebben verschillende overeenkomsten, maar kennen ook eigen accenten.

- *Kop van Noord-Holland: Den Helder, Texel, Schagen, Hollands Kroon*
De Kop is een veelzijdig gebied met een unieke locatie langs drie kustgebieden; de toerismesector blijft groeien en Texel is enorm populair. De regio is een belangrijke leverancier van duurzame energie in Nederland. Onder meer vanwege de haven van Den Helder voor offshore industrie, het grootste windmolenpark op land in Hollands Kroon en het onderzoekscentrum voor (duurzame) energie in Petten en testvelden voor duurzame energie in de Wieringermeer. Daarnaast heeft de groei van de Marine en bijbehorende industrie potentie.
- *Westfriesland: Hoorn, Drechterland, Opmeer, Enkhuizen, Stede Broec, Medemblik, Koggenland*
Westfriesland is een agrarische regio met relatief veel inwoners in diverse steden en dorpen. Het landschap is er door gevormd. De regio biedt daarnaast veel mogelijkheden voor vrijetijdsbesteding, die onder andere te danken zijn aan haar ligging langs het Marker- en IJsselmeer, de mooie historische steden en aantrekkelijke landschappen.
- *Regio Alkmaar: Alkmaar, Heerhugowaard, Langedijk, Bergen, Heiloo, Castricum, Uitgeest*
Diversiteit is ook de troef van de regio Alkmaar; de regio ligt aan de Noordzee, kent karakteristieke dorpen en mooie steden, bestaat uit aantrekkelijke landschappen en bezit een sterke ondernemersgeest. De regio heeft een grote dienstensector met detailhandel, zorg en welzijn en MKB.

Alle drie de regio's zijn sterk in de hoogwaardige ontwikkeling van de agrarische sector (o.a. Seed Valley,

Agriport, bollenteelt, glastuinbouw) gecombineerd met een sterke ondernemersgeest en innovativiteit van het MKB.

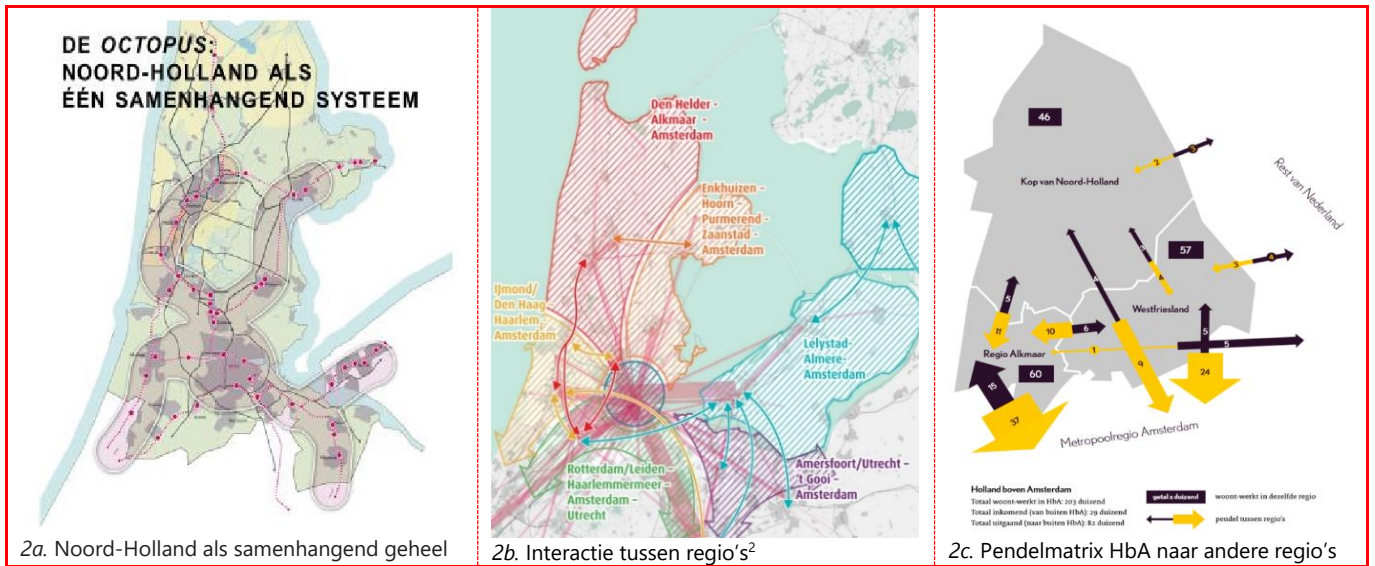


Figuur 1. Deelregio's in Holland boven Amsterdam

Bereikbaarheid van en naar de regio

HbA is een regio met veel externe relaties, maar kent door de kusten ook veel natuurlijke barrières. De regio heeft een sterke logistieke en agribusiness-sector, waardoor veel goederen van en naar de regio gaan. Ook werken veel inwoners buiten de regio en zorgt toerisme ervoor dat veel bewegingen buiten de reguliere spits plaatsvinden. Betrouwbare en snelle verbindingen zijn essentieel voor het faciliteren van deze verplaatsingen.

De verbinding met de MRA is de meest belangrijke (economische) verbinding voor de regio. Kijkend naar de verstedelijkingspatronen en de verkeersbewegingen, is de grens tussen de MRA en HbA niet (meer) aanwezig (figuur 2a). Stedelijke gebieden lopen in elkaar over en het zuiden van HbA is voor forenzen (rond Alkmaar en Hoorn) snel en makkelijk te bereiken, zowel per auto als met het openbaar vervoer (OV). Verder wordt geconstateerd dat vooral interactie plaatsvindt tussen HbA, MRA en verdere delen in de Randstad, en dat bewegingen richting Friesland en Flevoland zeer beperkt zijn (figuur 2b).



Bereikbaarheid voor werkenden

Uit cijfers van CBS blijkt dat HbA in 2020 622.000 inwoners heeft, waarvan 291.000 werkenden. Een Economische Verkenning uit 2019 geeft inzicht dat woon-werkverkeer in de regio voor 57% binnen de eigen deelregio blijft. 14% forenst tussen de drie deelregio's in HbA. Als gevolg van de geografie en historie forenst 25% naar de MRA. Deze uitgaande stroom kwam in 2018 neer op 70.000 personen. Van de werkenden die naar de MRA forenzen, wonen 37.000 mensen in de regio Alkmaar, 24.000 in Westfriesland en 9.000 in de Kop. De verhoudingen van deze cijfers weerspiegelen de nabijheid van de deelregio's ten opzichte van de MRA, en de omvang van de eigen regio.

HbA heeft een inkomende forenzenstroom van 30.000 werknemers, waarvan 24.000 uit de MRA. Van het totaal gaan 16.000 personen naar de regio Alkmaar, 8.000 naar Westfriesland en 6.000 naar de Kop. De stroom van werkenden naar regio's in 'overig Nederland' had een omvang van 12.000 personen (4%). Zie *figuur 2c*.

Bereikbaarheid voor toerisme en vrije tijd

Het aantal bezoekers aan HbA bedraagt de afgelopen jaren vele honderdduizenden per jaar. In 2018 waren zij samen goed zijn voor 8 miljoen toeristische overnachtingen. 90% van de toeristen maakt gebruik van de auto om op haar plek van bestemming te komen. Er zijn zes leidende thema's die toeristen trekken: natuur, water, kust, Hollandse historie, tulpen en bloemen en de agri- en foodlijn. De voornaamste bewegingen van toeristen vinden plaats tussen deze thema's, van kust naar kust en tussen (historische) steden. Het is daarom van belang dat de

verbindingen naar deze trekpleisters goed zijn. Dit geldt in grotere mate voor autoverbindingen als voor OV.

Bereikbaarheid voor transport & logistiek

De regio is vooral gericht op export. Zo gaat ruim de helft van het agrarisch transport direct de regio uit, ten behoeve van export of verwerking elders in Nederland. Deze vervoersstromen maken vooral gebruik van de weg, en verkeersaders als de A7, A8 en A9. Partijen als TLN, VNO-NCW, evofenedex en Bouwend Nederland roepen de regio op om tot een samenhangende aanpak voor mobiliteit te komen, waar verbredingen van de A8-A9 deel van uitmaken. Ondanks grote investeringen in het OV, wordt deze uitbreiding noodzakelijk geacht, om groei op te vangen en bevoorrading van de regio te faciliteren.

De binnenvaart speelt ook een belangrijke rol bij het vervoer van goederen van en naar de regio, en heeft de potentie om verder te groeien en meer vrachtwagens van de weg te halen. Toch wordt een dalend gebruik van de binnenvaart op provinciale vaarwegen geconstateerd. Dit komt doordat steeds minder schepen vanwege strengere eisen de Noord-Hollandse vaarwegen kunnen bevaren en omdat watergebonden bedrijvigheid in de verdrinking komt vanwege onder andere nieuwe woningbouwlocaties.

Kwaliteit van wegennet, OV en fietsnet

Wegennet

De Kop heeft te maken met goede bereikbaarheid richting Den Helder voor treinreizigers, maar minder robuuste ontsluitingsmogelijkheden voor autoverkeer. Het oostelijke

² Ochtendspits (auto/OV) met ondergrens van 500 per richting.

deel van de Kop is daarentegen goed en snel ontsloten voor de autogebruiker.

Westfriesland kent met de A7 en de N307 een sterke hoofdstructuur. Voor deze deelregio is het opwaarderen van de Westfriisiaweg in oostelijke richting van belang voor haar economisch functioneren; ten minste tot aan de Houtribdijk (mede ter ontlasting van de A10), maar bij voorkeur tot aan Lelystad en verder. Het verbeteren van deze verbinding is vooral voor logistieke bedrijven in de regio een pré. Wellicht kan hierdoor op termijn ook worden geprofiteerd van de ontwikkelingen rond vliegveld Lelystad en de 'Flevokust'.

Voor regio Alkmaar geldt dat het gebied goed bereikbaar is vanuit de MRA én vanuit de andere deelregio's in HbA. Hier speelt onder andere dat de Ring Alkmaar als essentiële draaischijf moet blijven functioneren, en is men vooral bezig met faciliteren van de woningbouwopgave – in zowel HbA als MRA – en de effecten hiervan op de toename van mobiliteit.

Openbaar vervoer

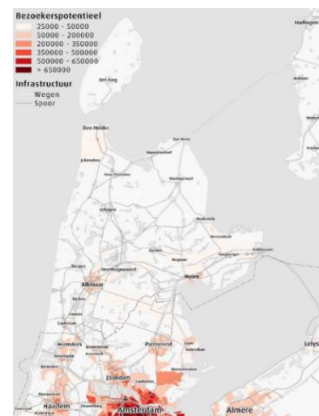
Voor de bereikbaarheid van HbA voor OV, gelden grote verschillen in de regio. In het Toekomstbeeld OV is onderzocht hoeveel inwoners te bereiken zijn in 45 minuten reistijd met OV als hoofdmodaliteit, en fiets en/of lopen als voor- en natransport. In *figuur 3* is weergegeven hoeveel inwoners bereikbaar zijn; in bruine gebieden zijn veel inwoners bereikbaar, vanuit de licht oranje gebieden weinig. Een groot deel van Alkmaar is oranje; inwoners hebben 50.000-200.000 andere inwoners binnen bereik. Den Helder en Heerhugowaard zijn lichter gekleurd; vanuit deze gebieden zijn 25.000-50.000 inwoners te bereiken. Er wordt duidelijk dat veel delen in HbA een matige sociale bereikbaarheid hebben. De doelstelling van het OV in de regio moet daarom gericht zijn op het nabij brengen van andere inwoners. Dat is logischerwijs lastiger in kleinere kernen met minder inwoners, die verder van stedelijke gebieden liggen.

Fiets

De fiets heeft ook een belangrijk aandeel in verplaatsingen in HbA. In de provincie vindt ruim een kwart van de verplaatsingen per fiets plaats. Door groeiende populariteit van de elektrische fiets nemen de afgelegde afstanden toe, en wordt de fiets voor regionale verplaatsingen een aantrekkelijker alternatief. Hoewel fiets en trein elkaar kunnen versterken, is een aandachtspunt dat het drukker wordende spoor ook hinderlijke barrières voor fiets- en wegverkeer kan opleveren.

In de regio Alkmaar concurreert de fiets met veel andere modaliteiten, zeker voor verplaatsingen met een vrijetijds-motief. In Westfriesland speelt de fiets een kleinere rol dan in meer verstedelijkte delen van HbA. Toch is het fietsgebruik relatief hoog, ondanks de continu aanwezige wind en minder, maar voldoende, ontwikkelde dwarsverbindingen.

In de Kop wordt ook veel gefietst, ondanks de grote afstanden tussen de kernen. Het gaat dan vooral om verplaatsingen binnen kernen. Lage bebouwingsdichtheid, grote afstanden, altijd aanwezige wind en lintbebouwing stimuleren het fietsgebruik niet. Schoolgaande jeugd maakt wel veel gebruik van de fiets, over deze grote afstanden.



Figuur 3. OV-bereikbaarheid in 45 minuten

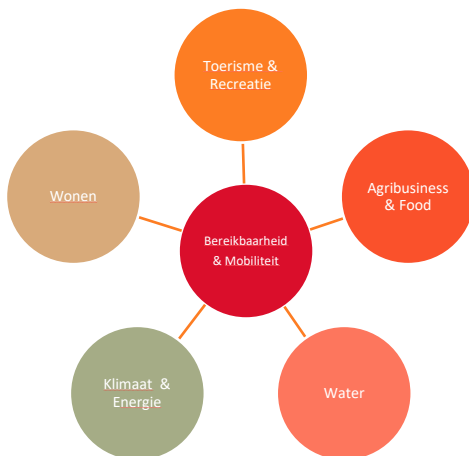
Quote wethouder HbA:

“De regio HbA bruist en is volop in beweging en ontwikkeling. De ontwikkeling van bereikbaarheid in het gebied, zowel over de weg als over het spoor, houdt geen gelijke tred met de enorme stappen die gezet worden in de regio. Zo is de Ring Alkmaar een grote bottleneck en met de ambities van de regio wordt dit probleem alleen maar groter. Daarnaast mist de regio een goede oost-west verbinding. De A7 is een belangrijke verkeersader, maar mist de aansluiting op een verkeersader richting met name het westen. Zowel de N9 als de N99 bieden in de huidige vorm, geen adequate oplossing voor de toenemende verkeersdruk. De N250 staat regelmatig helemaal vast door het verkeer dat onderweg is van en naar Texel en door het woon-werkverkeer richting de marine en de haven”.

Mobiliteit in verbinding

De aantrekkingskracht van de MRA wordt binnen en buiten die regio onderkend. HbA kan in het daily urban system van de MRA zowel profiteren van deze aantrekkingskracht, als waarde toevoegen en mogelijkheden bieden aan deze buurregio. Hiervoor dient HbA haar volledige potentie te kennen, tonen en benutten. Hierbij telkens geredeneerd vanuit eigen kracht. Zoals één van de bestuurders uit de regio HbA treffend schetste: “Als je eenmaal kennis maakt met onze regio, dan ben je onder de indruk van de schoonheid, ruimte, mogelijkheden en kansen”.

In het bidbook wonen heeft HbA de ambitie uitgesproken om ‘zich te ontwikkelen als krachtige regio met aantrekkelijke steden, hoogwaardige ov-knooppunten, goede verbindingen, unieke landschappen, fijne woondorpen en een sterke economische structuur.’ Om hier te komen is in 2018 een ambitiedocument opgesteld: ‘Holland boven Amsterdam in 2040’.



Figuur 4. Ambities van HbA, gefaciliteerd door bereikbaarheid

Speerpunten van de regio

In dit ambitiedocument zijn speerpunten benoemd als kracht van de regio: *Agribusiness & Food*, *Energie*, *Toerisme* en *Water*. Met deze regionale speerpunten werkt HbA mee aan mondiale uitdagingen als de voedselproblematiek en het klimaatvraagstuk. Hiervoor dienen wel alle succesvoorwaarden aanwezig te zijn. Naast de speerpunten uit het ambitiedocument, heeft HbA ook ambities op het gebied van *Wonen* (figuur 4). Hier wordt vanuit de diverse domeinen verkend wat de ambities en kansen zijn, en hoe deze in verbinding staan met bereikbaarheid en mobiliteit. Een integrale blik is immers noodzakelijk om tot synergie te komen.

Agribusiness & Food

“In 2040 staat HbA nationaal en internationaal bekend om zijn innovatieve agribusiness & foodsector”. De regio is dé broedplaats voor innovatieve landbouw, met o.a. teelt op water en biologische teelt. Seed Valley en Agriport A7 zijn bekende begrippen. De ontwikkeling van agribusiness in de

regio leidt tot meer en hoogwaardige werkgelegenheid. Niet in de laatste plaats omdat tijdig is geanticipeerd op onderwijsbehoeften en ruimtelijke ordening om innovaties mogelijk te maken.

Een groot deel van de productie is gericht op export. Dit vraagt om duurzame logistieke oplossingen naar andere regio's (bv. via weg, water en spoor). Groei van de lokale afzetmarkt lijkt voor Greenport een kans voor de regio. Het kan de lokale economie stimuleren, het aantal transportbewegingen terugdringen, en bijdragen aan andere manieren van telen en mogelijke innovaties voor de sector, vanwege de veranderende (lokale) vraag. Tegelijkertijd biedt dit kansen voor de arbeidsmarkt en het onderwijs, die moeten aansluiten op de veranderende focus van de sector. Gebiedsvisies van de Greenport kunnen fungeren als haakjes voor deze ambities. Huisvesting voor werknemers dichterbij agri-bedrijven realiseren kan woon-werkverkeer terugdringen en duurzamere alternatieven faciliteren. Verdere groei van de sector vraagt om optimale bereikbaarheid en goede ontsluiting met beperkte hinder, voor logistiek- en transportbewegingen. Het gaat zowel om robuuste verbindingen binnen de regio, als om bovenregionale verbindingen naar de MRA, Randstad, Friesland en Flevoland en verder.

Klimaat & Energie

“HbA is in 2040 energieneutraal”. Om die ambitie te bereiken moet kennis en infrastructuur bij de transitie naar duurzame energie maximaal worden benut. Gebruik van fossiele brandstoffen moet zijn afgebouwd, ten gunste van alternatieve, duurzame energiebronnen, zoals offshore energie, waterstof, groen gas en zon. Op het gebied van circulaire economie en kennisontwikkeling loopt de regio in 2040 voorop. Locaties als Investa (Alkmaar) en de energy & health campus (Petten) zijn wereldwijd bekend, en Den Helder wordt gezien als het ‘energiecentrum van de Noordzee’. Kansen zitten ook in de doorontwikkeling van waterstof, met de bouw van waterstofwindmolens die nieuwe energie aan voertuigen en logistiek leveren, en een eventuele blauwe waterstoffabriek in Den Helder. HbA kan die ambities doorzetten om koploper in de waterstofontwikkeling te zijn. Dit verbindt mobiliteit en energie met thema's als water (scheep- en binnenvaart) en toerisme &

recreatie (watersport). Uitwerking staat in verbinding met de Regionale Energie Strategie (RES), waar wordt gekeken naar grootschalige opwekking van duurzame elektriciteit en een verkenning naar warmtevraag en warmtebronnen. Dit domein biedt kansen voor het stimuleren van duurzame vormen van vervoer (elektrisch rijden, fiets en e-bikes, waterstofbussen en OV), en draagt hiermee bij aan het Klimaatakkoord. Het verminderen van het aantal (auto)verplaatsingen (ten gunste van OV en fiets), bijv. door een mobiliteits-/werkgeversaanpak, kan ook bijdragen, evenals het concretiseren van waterstofambities (in afstemming met regionale gremia die hier mee bezig zijn).

Toerisme & Recreatie

“HbA staat in binnen- en buitenland bekend als de regio waar alles te vinden is waar Nederland om bekend staat”, anders gezegd: HbA is de meest Hollandse regio van Nederland. De regio kent voor de ambities in dit domein belangrijke kwaliteiten: drie kustgebieden (Noordzee, Waddenzee en IJsselmeerkust), Texel, landschappelijke diversiteit, meerdere historische (VOC-)kernen en waterrijkdom (figuur 5). Toeristen uit de hele wereld weten de regio steeds beter te vinden.



Figuur 5. HbA in cijfers

HbA kent volgens het CBS een beduidend hogere groei (5,7%) in aantal toeristische overnachtingen dan het landelijk gemiddelde (3,9%). De regio trok honderdduizenden bezoekers in 2018, goed voor 8 miljoen toeristische overnachtingen. Hiervan kwam grofweg 2/3 uit het buitenland en 1/3 uit eigen land. Steeds vaker wordt toerisme in eigen land en de regio opnieuw uitgevonden. Mensen gaan dichterbij huis recreëren en op vakantie. HbA heeft veel te bieden. Toerisme in eigen regio kan de lokale en regionale economie stimuleren als we deze beweging kunnen verduurzamen. Om groei van de sector te faciliteren, betekent dit enerzijds een wens om meer gebruik te maken van OV en fiets, als duurzame vormen van vervoer. Anderzijds moet worden voorkomen dat knelpunten op het spoor en de weg de groei van toerisme en recreatie in de weg staan. Hotspots in HbA moeten snel

en makkelijk bereikbaar zijn, met robuuste en veilige ontsluitingsmogelijkheden. Spreiding van toeristen over de regio draagt bij aan het terugdringen van files richting hotspots (de kust) en het trekken van toeristen uit de MRA die ruimte zoeken. Slim inzetten op bestaande instrumenten (uitbreiding van ticketing, campagnes, etc.) kan hierbij helpen.

Water

De regio biedt innovatieve oplossingen voor de opgaven van klimaatverandering, een stijgende zeespiegel en steeds extremer weer door in te zetten op vraagstukken als kustversterking en het beheersen van de zoetwatervoorraad. Inzet op klimaatrobuustheid maakt dat dat vraagstuk in vroegtijdig stadium betrokken moet worden bij ontwikkelingen, bijvoorbeeld bij uitvoering van bereikbaarheidsprojecten of landschapsinrichting. Dit domein sluit sterk aan bij ambities op het gebied van klimaat en energie, en de transitie naar meer duurzaam transport en minder fysieke impact op het natuurlijk systeem in HbA. Waterwegen zelf bieden een belangrijke kans voor transport, door het uitbreiden en verduurzamen van goederenvervoer, van voornamelijk containers, zand en grind. Dit kan een betrouwbare en gegarandeerde toegang tussen kust en achterland op langere termijn garanderen.

Wonen

“Omgaan met groei”: HbA kent een regionale woningvraag van 20.000 woningen en een extra ambitie van 40.000 woningen. Ook de druk op de woningmarkt in de MRA wordt in HbA steeds meer voelbaarder. Dit biedt voor HbA kansen op het trekken van meer jongeren én jonge gezinnen. Verdichting kan vooral binnenstedelijk en rondom OV-knooppunten plaatsvinden.

De regio heeft een samenwerkingsafspraken regionale verstedelijkingsstrategie met de minister voorgesteld, op basis van de afspraken die de regio, De Woningmakers en de provincie hebben gemaakt (Woondeal). De regio biedt een bijzonder potentieel om binnen het daily urban system van de MRA tot veilige, gezonde, duurzame en klimaat-adaptieve woningbouwversnelling te komen, binnen bestaand stedelijk gebied (benutten van bestaande locaties) en nabij OV-knooppunten (bestaande ontsluitingen).

Locaties die voldoen aan deze eisen zijn onder andere de Poort van Hoorn, de Kanaalzone Alkmaar en de stationsomgeving Heerhugowaard. Bereikbaarheid vormt hierbij een belangrijke voorwaarde. De mobiliteitsopgave moet daarom gekoppeld worden aan het woningbouwdossier. Als uitgangspunt hierbij geldt een integrale bereikbaarheidsvisie conform de principes van de



Ladder van Verdaas. Ruimtelijke ontwikkelingen worden zoveel mogelijk gebundeld nabij OV knooppunten. Dit betekent dat moet worden ingezet op het versterken van de spoorverbindingen en het in stand houden van de IC-stations. Ongelijkvloerse doorsnijdingen van de railinfra in Hoorn, Alkmaar en Castricum zijn gewenst om de bereikbaarheid van de woningbouwlocaties te verbeteren. Door gelijktijdig in te zetten op het verbeteren/optimaliseren van het openbaar busvervoer ontstaat een samenhangend en efficiënt OV systeem. De mobiliteitsopgaven worden vanuit de hele keten benaderd. Dit houdt in dat een veilig, comfortabel fietsnetwerk van (door)fietsroutes nodig is als aanvulling op de OV structuur en als alternatief voor de auto.

Nieuwe technologie zoals Smart Mobility en slimme mobiliteitsconcepten biedt mogelijkheden om de vraag naar mobiliteit te faciliteren en het verkeerssysteem te optimaliseren. Tot slot mag er bij het realiseren van de geformuleerde woningambitie ook van worden uitgegaan dat aanpassingen aan de infrastructuur noodzakelijk zullen zijn.



Bronvermelding

Hieronder is een selectie van geraadpleegde bronnen opgenomen, e.e.a. staat in willekeurige volgorde:

- Woondeal Noord-Holland Noord, 2020
- Samenwerkingsafspraken Regionale Verstedelijkingsstrategie (two-pager), 2020
- Holland boven Amsterdam, (Samenvatting) Economische Verkenning 2019
- Ambitiedocument HbA, 2015-2017
- Economisch Forum Holland boven Amsterdam, Economisch forum: zo blijft de regio bereikbaar, januari 2020
- Holland boven Amsterdam, Wonen in Noord-Holland Noord, juni 2018
- Regio Alkmaar, Ontwikkelbeeld Mobiliteit, mei 2019
- Huidige situatie vrijetijdseconomie, Provincie Noord-Holland/CELTH, 2020
- Kanaalzone Alkmaar, Omgevingsbeeld, 2019
- Visie Mobiliteitsbeleid en Bereikbaarheid, 2017 – 2027
- Visie infrastructuur Den Helder 2025
- Doorfietsroutes in de Kop van Noord-Holland, SWECO, 2018
- Movares, De Kop Werkt!, position paper bereikbaarheid
- Regionale Ambitiedocument Kop van Noord-Holland (2015)
- Mobiliteits-visie Texel 2015 – 2025
- Heerhugowaard: stad van kansen. Structuurvisie 2020, 2011
- Actualisatie Verkeersplan Enkhuizen 2017-2025, 2016
- Structuurschets Westfriesland, 2016
- Pact 7.1 Westfriesland, einddocument en uitvoeringsprogramma, 2020
- MIRT overzicht 2020, 2019
- NOVI, 2020
- Verkenningen NH2050
- Duurzaam Doorpakken, Coalitieakkoord 2019-2023
- Verkenning Duurzame Mobiliteit, 2020
- Basisdocument Regionaal OV Toekomstbeeld 2040 Noord-Holland en Flevoland
- Woonagenda Provincie Noord-Holland 2020-2025, Actieagenda voor Noord-Hollands woonbeleid, april 2020
- Plan van Aanpak: Regionaal Mobiliteitsprogramma Noord-Holland en Flevoland, september 2019
- Regionaal Mobiliteitsprogramma Noord-Holland en Flevoland, Webinar 30 april 2020
- Bovenrandstad Ring Nederland: van Alkmaar tot Almelo, 2019
- Perspectief Fiets, De toekomst van de fiets in provincie Noord-Holland, Provincie Noord Holland
- Provincie en gemeenten boven Amsterdam zetten extra in op infrastructuur, 14 mei 2019. [Online]
- Stad staat te vaak vast, aldus VVD Alkmaar: 'Lobby voor betere verkeerssituatie', 30 oktober 2018. [Online]
- Visie Mobiliteitsbeleid en Bereikbaarheid: Alkmaar Bereikt, 2017 – 2027
- Samenwerking om scheve balans woon-werkverkeer op Hoornse lijn tegen te gaan, Provincie Noord-Holland, 15 mei 2020. [Online]
- Forse groei toerisme in regio Holland boven Amsterdam, Noord-Holland Noord, 1 augustus 2019. [Online]

TwynstraGudde adviseert overheid en bedrijfsleven op veel van de grote en urgente thema's van deze tijd. Denk aan veiligheid, diversiteit, digitalisering, mobiliteit, duurzaamheid, energie, financiën en gezondheid. We bieden onze opdrachtgevers unieke, werkbare oplossingen en brengen complexe projecten en programma's tot een goed einde. Iets creëren van blijvende waarde, daar gaan we voor. Daardoor hebben we een directe impact op (toekomstige) maatschappelijke en economische ontwikkelingen. En dus een grote impact op morgen.