



HOU HOLLAND BOVEN AMSTERDAM BEREIKBAAR

Visie op bereikbaarheid van Noord-Holland boven het Noordzeekanaal vanuit breed economisch perspectief. Met concrete voorstellen vanuit alle subregio's.

Amsterdam - Zaanstreek - IJmond - Regio Alkmaar - Kop van Noord-Holland - Waterland - West-Friesland



**Economisch
Forum**

Holland boven Amsterdam

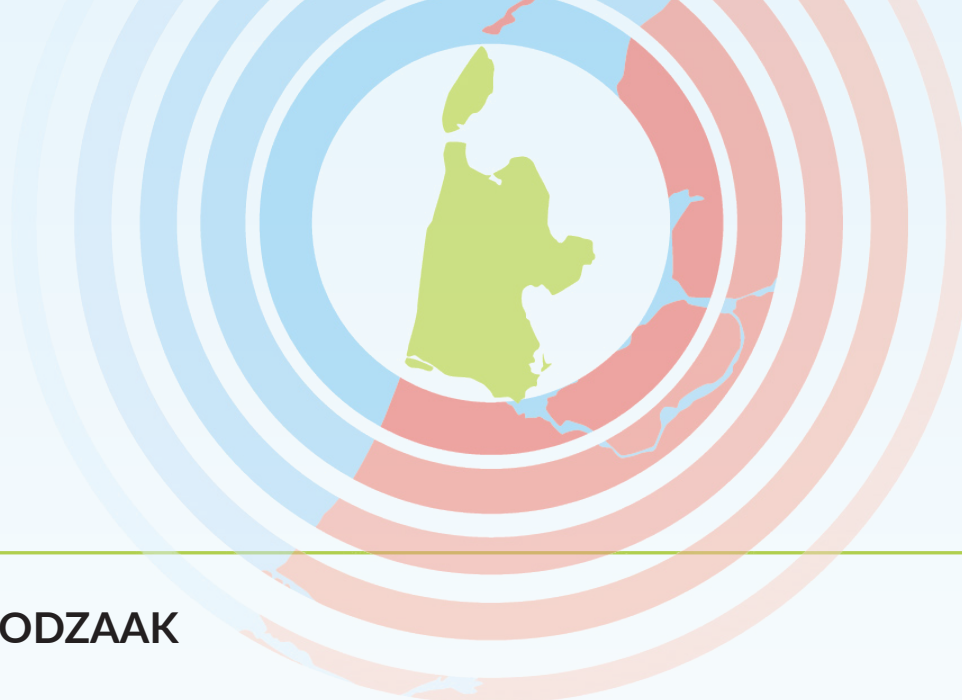
Februari 2024



Economisch Forum

Holland boven Amsterdam

Afbeelding voorpagina: provincie Noord-Holland



NOODZAAK

Het mobiliteitssysteem staat in verstedelijkte gebieden – zoals het grootste deel van Noord-Holland – onder grote druk. Zowel de wegcapaciteit als het openbaar vervoer raken op vele trajecten en knooppunten aan hun capaciteitsgrenzen of zijn daar al overheen.

Alles wijst erop dat de mobiliteitsgroei aan zal houden. Een van de oorzaken is dat de werkgelegenheidsgroei en de woningbouw zich over een groter gebied spreiden. De uitbreiding van het 'daily urban system' draagt bij aan de verbinding A'dam-Alkmaar-Hoorn-A'dam waardoor weggebruikers een keuze wordt aangeboden. Men kan over de oostelijk of de westelijk zijde van Noord-Holland boven het Noordzeekanaal naar A'dam. Dit principe geldt ook voor de ruit Alkmaar die in de toekomst zal functioneren als een draaischijf van en naar Noord-Holland Noord. Ook daar moet men kunnen kiezen tussen de oostelijke en de westelijke optie. In Noord-Holland Noord wordt door het verwezenlijken van genoemde projecten ook gewerkt aan een ontsluiting over oost- of de westzijde. De grenzen tussen Noord-Holland Noord en het gebied van de Metropoolregio vervagen steeds meer.

Samen met onze publieke en private partners werken wij voortdurend aan verbetering van het ondernemersklimaat in onze regio zodat wij de pendelstroom enigszins kunnen terugdringen.

Ook de groei van het toeristisch en recreatief verkeer brengt extra mobiliteit met zich mee.

Als de wegen en openbaar vervoer regelmatig vol raken, komt de bloedsomloop van de regionale economie in de knel. Blijvend investeren in bereikbaarheid is dan ook geboden. Dat is een gezamenlijk opgave voor de rijksoverheid, provincie en gemeenten, vervoerbedrijven én bedrijfsleven.

Het woningbouwprogramma voor het Noord-Holland-Noord ('Woondeal 2.0') voorziet in de bouw van 40.000 woningen tot 2030. En ook de IJmond en Zaanstreek/Waterland hebben forse woningbouwplannen. Voor de bijbehorende investeringen in de bereikbaarheid is nu nauwelijks budget beschikbaar.

Uitbreiding van de wegcapaciteit is op sommige trajecten noodzakelijk. We beseffen echter dat de 'asfalt-opties' beperkt zijn vanwege budgettaire beperkingen, ruimtelijke restricties, verminderde opnamecapaciteit van de steden en maatschappelijk draagvlak. Vooral in het woon-werkverkeer zullen vormen van openbaar vervoer een grotere rol kunnen spelen even als snelfietspaden. Voor het economisch onvermijdbare (logistieke) verkeer is het noodzakelijk om wegcapaciteit beschikbaar te hebben en te houden.



MOBILITEITSBELEID STAGNEERT

In 2022 hebben wij [onze grote zorgen geuit](#) over het stagnerende en soms falende overheidsbeleid als het gaat om de bereikbaarheid van Noord-Holland boven het Noordzeekanaal.

Wij noemden onder meer het feit dat de regio een rijksbijdrage van ca. € 200 mln. heeft misgelopen voor het infra-programma dat is verbonden met het Woningbouwprogramma tot 2030 voor Noord-Holland-Noord (de zgn. Addendum bij de Woondeal 2.0).

Sindsdien is de situatie er niet beter op geworden, integendeel. Drie voorbeelden:

- het multimodale mobiliteitspakket voor de corridor Amsterdam – Hoorn (€ 538 mln.) is grotendeels uitgesteld wegens de stikstofproblematiek;
- het budget van de provincie voor [nieuwe infra-investeringen](#) is minimaal;
- bij de renovatieplannen van RWS voor de viaducten A7 Purmerend en de Kooyburg over de N99 bij Den Helder/Hollands Kroon kost het ons de grootste moeite om een tot een aanpak te komen die niet leidt tot een totale verkeersinfarct.



OPENBAAR VERVOER; (SNELFIETS)PADEN EN 'WERKGEVERSAANPAK'

3.1 Openbaar vervoer

Het bedrijfsleven boven het Noordzeekanaal zet primair in op versterking (met 'hoogfrequent spoor') van drie corridors die een sleutelrol in het woon-werkverkeer spelen:

- Zaancorridor (Amsterdam – Heerhugowaard)
Positief nieuws: in november 2023 is Tracébesluit Programma Hoogfrequent Spoor(PHS) Alkmaar – Amsterdam getekend (met bijbehorende bekostiging)
- Kennemerlijn (Haarlem – Alkmaar)
- Hoornselijn (Amsterdam – Hoorn)

Daarnaast bepleiten wij:

- samenhangende aanpak op vervoer, stationsgebieden, ketenmobiliteit, voorzieningen op stations en sociale veiligheid;
- organiseren van de 'tegenspits', onder meer door werk- en onderwijsvoorzieningen nabij stations te realiseren;
- oplossen van belemmering door spoorse doorsnijdingen van wegen onder andere in Castricum, Heiloo, Zaanstad en Schagen;
- verhoging treinfrequentie lijn Alkmaar – Den Helder in spits en avonduren;
- totstandkoming op de korte termijn in Noord-Holland boven het Noordzeekanaal van één samenhangend multimodaal OV-systeem en MAAS-achtige toepassingen;
- uitbreiding van de P&R-voorzieningen in onder meer Uitgeest, Hoorn, Heerhugowaard, Schagen, Den Helder;
- handhaving van bestaande busverbindingen (mogelijk met geoptimaliseerde/kleinere bussen) in de landelijke delen van de regio.

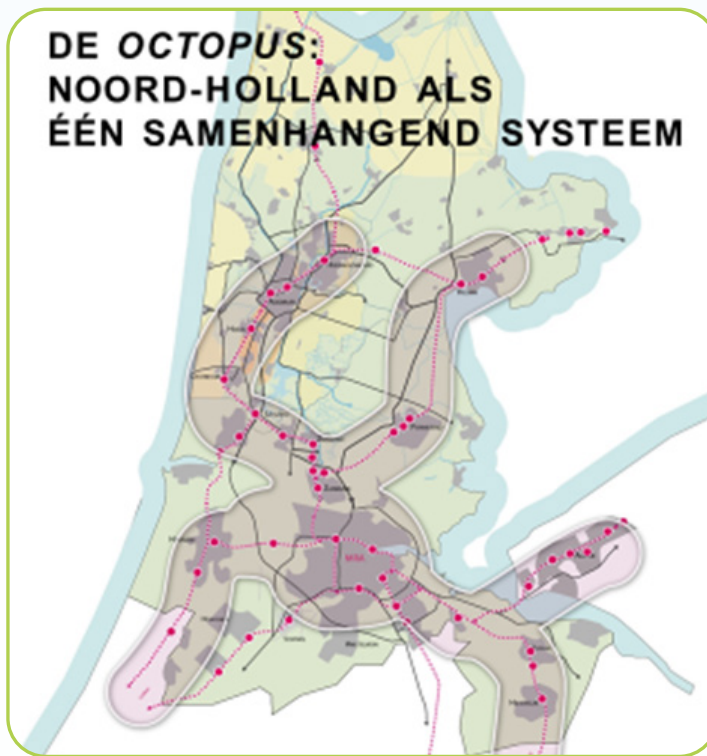
3.2 (Snel)fietspaden

De fiets is een ruimte-efficiënt, emissieloos en stil vervoermiddel. In een groot deel van de Noord-Hollandse stedelijke gebieden heeft de fiets een zeer belangrijke positie in de mobiliteitsmix. De afgelopen jaren vond er ook nog eens een sterke groei van het fietsgebruik plaats. Verklarende factoren van deze groei zijn verdere verstedelijking en de opkomst van de elektrische fiets. Het meenemen van kinderen en goederen op de fiets wordt door elektrische ondersteuning makkelijker waardoor de fiets voor meer motieven een realistische optie is geworden. Met de e-fiets komen bestemmingen tot 15 kilometer afstand en verder binnen bereik. Oudere inwoners blijven nu tot hogere leeftijd zelfstandig mobiel door gebruik van de elektrische fiets. Dit is een ontwikkeling die we toejuichen, maar dat vraagt wel meer van ons fietsnetwerk. Dit moet geschikt gemaakt worden voor het groeiende aantal e-fietsers.

Wij bepleiten de realisatie van een integraal (snel)fietsnetwerk dat door de provincie wordt getrokken en nauwe samenwerking met gemeenten, Rijkswaterstaat, de Fietsersbond en het bedrijfsleven, waarbij met name de gemeenten als wegbeheerders aan de bak moeten.



Bron: Regionaal toekomstbeeld fiets (Royal Haskoning 2022)



Gebiedsontwikkelingen rondstations in het ov-netwerk

3.3 WERKGEVERSAANPAK

De werkgeversaanpak omvat een breed scala aan verschillende maatregelen die werkgevers kunnen nemen om hun werknemers op een duurzamere manier te laten reizen, zowel voor zakelijk reizen als voor het woon-werkverkeer. Het primaire doel is CO2-reductie. Uit een studie over het effect van Anders Reizen komt naar voren dat het aanbieden van gratis ov voor medewerkers, mobiliteitsbudget en parkeerbeleid, effectieve maatregelen zijn om CO2 te reduceren.

Werkgevers zijn extra gemotiveerd om bij personeel het gebruik van de fiets te stimuleren als er langdurig wordt gewerkt aan de infrastructuur waardoor het gemotoriseerd verkeer gedurende een langere periode rekening moet houden met forse vertraging. Een inspirerend voorbeeld is [IJmond Bereikbaar](#), dat zijn oorsprong heeft bij werkzaamheden aan de Velsertunnel. Vele medewerkers die als gevolg van het werk zijn gaan fietsen, blijven ook na afronden van de realisatie gebruik maken van de fiets.

Gelijkwaardige voorbeelden zijn er in Zaanstad en worden nu ook voorbereid voor het reconstructiewerk aan een viaduct in de A7 (Purmerend). Stichting Breikers en Provincie Noord-Holland zetten hierop in.



PRIORITEITENPROGRAMMA WEGINFRASTRUCTUUR

Om bereikbaarheid, doorstroming, leefbaarheid en veiligheid in Noord-Holland boven het Noordzeekanaal te verbeteren hebben wij - als gebundelde ondernemersorganisaties - een gezamenlijk programma weginfrastructuur opgesteld.

4.1 We hebben de volgende indeling gemaakt:

- Projecten met prioriteit 1.

Dit betreft:

- a. projecten die al in de (rijks- en provinciale) planning zijn opgenomen en waarvoor ook (gedeeltelijk) budget beschikbaar is en
- b. projecten die binnen de komende 4 jaar in planning concreet gemaakt moeten worden en van een passend budget moeten worden voorzien;

- Projecten met prioriteit 2.

Dit zijn nieuwe projecten die over ca. 4 jaar in de planning concreet gemaakt moeten worden en die van een passend budget moeten worden voorzien;

- Projecten met prioriteit 3.

Omdat wij beseffen dat niet alles tegelijk kan en nieuwe projecten een uitgebreid planningstraject moeten doorlopen en bovendien sprake is van budgettaire krapte, hebben een aantal verstrekkende en kostbare ingrepen een 3de prioriteit gegeven. Maar dat neemt niet weg dat nu met de planvorming (verkenning) moet worden begonnen.

Er is met succes een MIRT verkenning Corridor Amsterdam – Hoorn doorlopen als voortvloeisel van het MIRT-onderzoek MONA (mobiliteitsonderzoek noordkant Amsterdam).

In 2024 zal er een MIRT-onderzoek Noord-Holland Noord worden opgestart.

Naast de in de lijst opgenomen projecten, zijn er talrijke andere infra-projecten van sub-regionaal en lokaal niveau die essentieel zijn voor het bedrijfsleven. Wij noemen als voorbeelden de ontsluiting van het bedrijventerrein Zwaagdijk-Oost in West-Friesland en het op termijn vervangen van de vlotbruggen Schagen (Kop van NH) door vaste bruggen. Wij beperken ons in dit programma bewust tot bovenregionale en nationale projecten.

4.2 Projecten Schema

Regio	Verbinding	Projecten	Prioriteit
0 Algemeen	Noord-Holland Noord	Aanvraag MIRT onderzoek budget	1
1 Zaanstreek	Zaancorridor (spoor)	Invoeren HFS (Amsterdam - Dijk en Waard) met ongelijkvloerse kruisingen	1
	Verbinding A8 - A9	Heemskerkvariant	1
	N203 en communicatieweg	Verbeteren doorstroming - leefbaarheid - veiligheid	1
2 Regio Alkmaar	Aansluiting A9 - ring Alkmaar	Ongelijkvloers	3
	Afslag A9 Heiloo	Ontsluiting Heiloo (Westzijde) en Boekelermeer (Oostzijde)	1
	N242	Verbeteren doorstroming - leefbaarheid - veiligheid (Aanpassen spoorviaduct)	1
	N504, N9	Verbeteren doorstroming - leefbaarheid - veiligheid (aansluiting N 504 - N9)	2
3 Kop van NH	N9 / N99 / N250	Verbeteren verkeersveiligheid en doorstroming; conform rapportage Arcadis, fase 1	1
	N9 / N99 / N250	Verbeteren verkeersveiligheid en doorstroming; conform rapportage Arcadis, fase 2	2
	N245	Verbeteren capaciteit, leefbaarheid en doorstroming (inclusief gekoppeld snelfietspad)	3
	Den Helder - Texel	Bereikbaarheid verbeteren zoals vastgelegd in het Bestuursakkoord Ontwikkeling Maritiem Cluster	3
4 Westfriesland	Aansluiting N307	Aansluiting verbeteren van Enkhuizen naar de Houtribdijk (Gebiedsontwikkeling)	1
	N307 (Houtribdijk)	Verbeteren capaciteit, leefbaarheid en doorstroming	2
	N240	ten Westen van Medemblik doortrekken	3
5 Waterland	A7	Beperken uitvoeringsduur reconstructie brug Purmerend Uitvoering van het mobiliteitspakket corridor A'dam - Hoorn	1
	N247	Verdiepte ligging ter hoogte van Broek in Waterland	1
6 IJmond	Spoorzone Beverwijk	Ontsluiting Broekpolder	2
	Spoorzone Beverwijk	afwaarderen A22, ontlasten Velsertunnel	2
	Velsen	Velserboog Verbinding A208 - A22 - A9	3

4.3 Maatregelen Noord-Holland boven Noordzeekanaal





ANDERE MOBILITEITSTHEMA'S

5.1 Verduurzamen Stadslogistiek

De gemeenten Amsterdam, Zaanstad en Hoorn hebben het voornemen om in de centra een emissieloze zone in te voeren terwijl ander gemeenten zoals Haarlem, Purmerend, Alkmaar, Schagen en Den Helder die keuze vooralsnog uitstellen.

Wij pleiten voor een uniforme en geharmoniseerde aanpak bij de invoering van ZES (Zero Emissie Stadslogistiek). Het streven naar een consistente wetgeving over gemeentegrenzen heen is van cruciaal belang onzekerheid en ongelijke concurrentie over ondernemers te voorkomen. Het brengt naast verduurzaming en een leefbare binnenstad nog een aantal veranderingen met zich mee. De transport- en logistiek bedrijven moeten hun materieel en hun logistiek aanpassen. Voor aanpassingen in de logistiek zijn verlaad-hubs benodigd en die moeten voorzien zijn van oplaadpunten. Zoals het er naar uitziet komen die op korte termijn niet beschikbaar. Om de voorgestelde datum van invoering op 1-1-2028 haalbaar te maken dienen zowel de genoemde verlaad-hubs als de oplaadvoorzieningen uiterlijk eind 2027 beschikbaar te zijn.

5.2 Provinciaal (verlaad)station

Er komen in NH een aantal regionale distributiecentra (verlaadstations). Daarnaast is behoefte aan een bovenregionale hub bij de ontwikkeling van bedrijventerreinen met chauffeursvoorzieningen; een plek waar vrachtwagenchauffeurs kunnen overnachten, gebruik kunnen maken van sanitair en een restaurantvoorziening. De planning van regionale hubs door ondernemers en provinciale hubs door de provincie vergt afstemming.

Vervolgens moeten de logistieke bedrijven een keuze maken bij het verduurzamen van het materieel. Gaat men voor waterstof aangedreven of elektrisch aangedreven auto's? De keuze is afhankelijk van wat er in de toekomst in de regio's beschikbaar zal zijn en de daarbij behorende kosten. Dit geldt ook voor de bouwsector, het taxibedrijf, afvalinzameling etc. Een visie op het schaalniveau van het hele gebied boven het Noordzeekanaal is noodzakelijk.

5.3 Vervoer over water

Goederenvervoer over water draagt - als onderdeel van een bredere vervoersketen - bij aan vermindering van de uitstoot en van de verkeersdruk op de weg. Vervoer over water kan bijdragen aan een ontlasting van het wegennet. De provincie investeert in voorzieningen langs vaarwegen en ondersteunt de elektrificatie van het vervoer over water.

De provincie wil zich inzetten om een onbelemmerde doorvaart van de scheepvaart mogelijk te maken, in elk geval op de route van de Zeesluis IJmuiden naar de Oranjesluizen in Amsterdam. In 2024 komt er een onderzoek naar de realisatie van het kernnet (vaarroutes waar een goede doorvaart voor het goederenvervoer over water wordt gegarandeerd). Wij steunen deze provinciale inzet.

Binnenvaart heeft slechts een aandeel van 5% in de totale vervoersprestatie van Noord- Holland, terwijl dit vaak een goed alternatief voor het vrachtverkeer is.



ORGANISATORISCHE ASPECTEN

6.1 Ondernemersorganisaties niet betrokken

Er zijn voor Noord-Holland boven Noordzeekanaal diverse bestuurlijke overlegstructuren over bereikbaarheid en mobiliteit. Omdat mobiliteit en bereikbaarheid essentieel voor het economisch functioneren van de regio, willen wij bij de planning en prioriteitstelling betrokken zijn. De ondernemersorganisaties (middels het Economisch Forum Holland boven Amsterdam) worden nu eindelijk structureel aangehaakt, in het platform Mobiliteit (2 keer per jaar met het Rijk).

6.2 Noord-Holland-Noord direct aan BO-MIRT-tafel

Wij ondersteunen van harte het streven van de gemeentebesturen van Noord-Holland-Noord voor een eigen, directe bestuurlijke vertegenwoordiging in het periodieke overleg dat de rijksoverheid met de regionale overheden voert over bereikbaarheid en infrastructuur (het zgn. BO MIRT en BO Leefomgeving).

6.3 Einde aan de bestuurlijke scheidslijn binnen Noord-Holland

De praktijk bewijst dat de bestuurlijke grens tussen de Metropoolregio Amsterdam en Holland boven Amsterdam kunstmatig is. Zij doet geen recht (meer) aan de feitelijke verweven verstedelijkings- en mobiliteitspatronen. De bestuurlijke scheidslijnen zitten ons steeds vaker in de weg. Dit is te ondervangen door van geheel Noord-Holland één integrale vervoerregio te maken. Samenvoeging van de ambtelijke organisaties van de Vervoerregio Regio Amsterdam en de betreffende afdeling van de provincie Noord-Holland kan hiervoor een zinvolle eerste stap vormen.